

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**  
**ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ**  
**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**



**ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΗ ΔΙΑΤΡΙΒΗ**  
**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡΕΚΟΣ**

**Η ΑΝΤΙΠΑΡΑΘΕΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ - ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΚΑΙ  
ΤΟ ΑΝΑΔΥΟΜΕΝΟ ΔΙΕΘΝΕΣ - ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ (ΕΕ) ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ  
ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΥΛΙΚΩΝ**

**Πειραιάς, Μάρτιος 2022**

**ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΓΙΩΡΓΙΟΣ ΣΑΜΙΩΤΗΣ τ. ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**

**ΜΙΧΑΗΛ ΠΑΖΑΡΖΗΣ Ομ. ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**

**ΠΕΤΡΟΣ ΛΙΑΚΟΥΡΑΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**

**Στους Καθηγητές του Πανεπιστημίου Πειραιώς**

## **ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Με την ευκαιρία ολοκλήρωσης της παρούσας διατριβής θα ήθελα να εκφράσω την ευγνωμοσύνη και την εκτίμηση μου στον επιβλέποντα Καθηγητή κ. Γεώργιο Δ. Σαμιώτη για την επιστημονική καθοδήγηση καθ' όλη τη διάρκεια των σπουδών μου σε προπτυχιακό και διδακτορικό επίπεδο. Η αρωγή του ήταν ανεκτίμητη.

Θερμές ευχαριστίες στα μέλη της τριμελούς επιτροπής Καθηγητές κ.κ. Μιχαήλ Παζαρζή και Πέτρο Λιάκουρα για την υποστήριξη τους. Επίσης, ευχαριστώ όλους τους Καθηγητές του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών οι οποίοι με ενέπνευσαν να ολοκληρώσω τις σπουδές μου.

Σημαντικό όφελος απέκομισα κατά τη διάρκεια της έρευνας από τα βιβλία του Καθηγητού κ. Γεωργίου Π. Βλάχου περί ναυτιλιακής πολιτικής και από τις ενδιαφέρουσες συζητήσεις που είχα μαζί του.

Η επιτυχής εκπόνηση της διατριβής δεν θα ήταν δυνατή χωρίς την κατανόηση της οικογενείας μου.

Copyright © [ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡΕΚΟΣ, 2022]

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Απαγορεύεται η αντιγραφή, αποθήκευση και διανομή της παρούσας εργασίας, εξ ολοκλήρου ή τμήματος αυτής, για εμπορικό σκοπό. Επιτρέπεται η ανατύπωση, αποθήκευση και διανομή για σκοπό μη κερδοσκοπικό, εκπαιδευτικής ή ερευνητικής φύσης, υπό την προϋπόθεση να αναφέρεται η πηγή προέλευσης και να διατηρείται το παρόν μήνυμα.

Οι απόψεις και θέσεις που περιέχονται σε αυτήν την εργασία εκφράζουν τον συγγραφέα και δεν αντιπροσωπεύουν τις επίσημες θέσεις του Πανεπιστημίου Πειραιώς.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ .....	16
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ.....	18
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ .....	19
ΠΙΝΑΚΑΣ ΒΑΣΙΚΩΝ ΝΟΜΙΚΩΝ ΚΕΙΜΕΝΩΝ .....	20
ΣΥΝΤΜΗΣΕΙΣ .....	24
<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....</b>	<b>26</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ .....</b>	<b>44</b>
Καταγραφή του προβλήματος της δια θαλάσσης μεταφοράς επικινδύνων υλικών και οι επιπτώσεις στο περιβάλλον και στην ασφάλεια ναυσιπλοΐας .....	44
<b>1.Α. ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ.....</b>	<b>44</b>
1.1. Παράκτιο και Ναυτιλιακό Κράτος .....	44
1.2. Αντιπαράθεση μεταξύ Παρακτίων και Ναυτιλιακών Κρατών .....	44
1.3. Θεσμικό πλαίσιο θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων υλικών .....	46
1.4. Νομική φύση πλοίου μεταφοράς επικινδύνων υλικών.....	48
1.5. Βασικές κατηγορίες πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών .....	49
1.5.1. Πλοία μεταφοράς αργού πετρελαίου και παραγώγων του .....	49
1.5.2. Πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου .....	50
1.5.3. Πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου.....	51
1.5.4. Πλοία μεταφοράς χημικών.....	52
1.5.5. Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.....	53
1.6. Μηολόγηση πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών .....	53
1.7. Σημαία ευκαιρίας ή ανοικτό νηολόγιο.....	56
1.8. Δικαιοδοσία Ναυτιλιακού και Παρακτίου Κράτους .....	58
1.9. Εδαφική δικαιοδοσία .....	61
1.10. Αρχές που διέπουν την δικαιοδοσία των Κρατών .....	63
1.11. Δικαιοδοσία επί πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών .....	65
<b>1.Β. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΥΛΙΚΩΝ.....</b>	<b>66</b>
1.12. Παγκόσμιος στόλος πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών .....	66
1.13. Θαλάσσιοι άξονες πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών.....	68
1.14. Διεθνείς και ενωσιακές (ΕΕ) θαλάσσιες μεταφορές επικινδύνων υλικών .....	71
1.15. Κύρια επικίνδυνα υλικά και καταναλωτικές ανάγκες.....	75
1.15.1. Πετρέλαιο .....	76
1.15.2. Πλαστικά υλικά .....	79

1.15.3. Ραδιενεργά υλικά .....	80
1.15.4. Φυσικό αέριο.....	82
1.15.5. Άνθρακας.....	84
1.16. Αύξηση ζήτησης ενέργειας και αύξηση μεταφοράς επικινδύνων υλικών .....	85
<b>1.Γ. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΕΠΙΔΕΙΝΩΣΗΣ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΥΛΙΚΩΝ</b> .....	<b>86</b>
1.17. Παγκοσμιοποίηση και θαλάσσια μεταφορά επικινδύνων υλικών .....	86
1.17.1. Βασικές όψεις του φαινομένου της παγκοσμιοποίησης.....	87
1.17.2. Διεθνοποίηση, παγκοσμιοποίηση και ναυτιλία .....	92
1.17.3. Παγκοσμιοποιημένη ναυτιλία .....	95
1.17.4. Θαλάσσια μεταφορά επικινδύνων υλικών .....	100
1.18. Το φαινόμενο του γιγαντισμού των πλοίων .....	105
1.19. Αυτόνομα πλοία .....	107
1.20. Θαλάσσια πειρατεία-ένοπλη ληστεία και τρομοκρατία.....	109
1.21. Αντιμετώπιση της πειρατείας και κυβερνοπειρατείας.....	116
1.22. Σύγχρονη αρνητική στάση παρακτίων Κρατών ως προς την παροχή λιμένων ή περιοχών καταφυγής σε κινδυνεύοντα πλοία .....	120
<b>1.Δ. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ ΑΠΟ ΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΥΛΙΚΩΝ</b> .....	<b>123</b>
1.23. Ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος .....	123
1.24. Ρύπανση εκ των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών .....	125
1.25. Ατυχηματικές περιπτώσεις πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών.....	130
1.26. Ειδικές περιπτώσεις πλοίων μεταφοράς ραδιενεργών-τοξικών αποβλήτων.....	131
1.27. Ενδεχόμενες ατυχηματικές περιπτώσεις .....	134
1.28. Ατυχήματα πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών και ατμοσφαιρική ρύπανση .....	134
1.29. Έρευνα ατυχηματικής ρύπανσης πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών.....	135
1.30. Νομοθετικές πρωτοβουλίες λόγω ατυχημάτων πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών .....	138
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ</b> .....	<b>144</b>
<b>Κωδικοποίηση-Ανάλυση του υφισταμένου διεθνούς και ενωσιακού (ΕΕ) θεσμικού πλαισίου προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος και της δια θαλάσσης μεταφοράς επικινδύνων υλικών .</b>	<b>144</b>
<b>2.Α. ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ</b> .....	<b>144</b>
2.1. Βασικοί Διεθνείς Οργανισμοί (ΟΗΕ) .....	144
2.2. Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ).....	148
2.2.1. Όργανα του ΙΜΟ.....	150
2.2.2. Θεσμοθέτηση εντός του ΙΜΟ .....	151

2.3. Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου (WTO) και περιβάλλον.....	152
2.4. Διαμόρφωση του υφισταμένου θεσμικού πλαισίου .....	155
2.5. Πηγές διεθνούς δικαίου και θεσμικό πλαίσιο .....	158
2.6. Διεθνές εθιμικό δίκαιο και θέσπιση συμβατικού πλαισίου .....	161
2.7. Διεθνείς Συνδιασκέψεις .....	162
2.7.1. Συνδιάσκεψη της Στοκχόλμης (1972) .....	162
2.7.2. Συνδιάσκεψη περί ασφαλείας δεξαμενοπλοίων και πρόληψης ρυπάνσεως 1978 .....	164
2.7.3. Έκθεση BRUNDTLAND για το «κοινό μας μέλλον» (1987) .....	165
2.7.4. Συνδιάσκεψη ΟΗΕ για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (UNCED - RIO 1992).....	165
2.7.5. Συνδιάσκεψη για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη (WSSD 2002) .....	168
2.7.6. Συνδιάσκεψη για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη (UNCSD - RIO + 20) .....	169
2.8. Διεθνές θεσμικό πλαίσιο.....	171
2.8.1. Σύμβαση ΟΗΕ για το Δίκαιο Θαλάσσης (UNCLOS 1982).....	171
2.8.2. UNCLOS 1982 - Μέρος XII, Προστασία Θαλασσίου Περιβάλλοντος .....	175
2.8.3. UNCLOS 1982 ως βάση νομικά δεσμευτικών κειμένων (Σύμβαση-Πλαίσιο).....	176
2.8.4. UNCLOS 1982 - Έλεγχος και εξέλιξη .....	177
2.8.5. Η πρόταση της ΕΕ για την τροποποίηση της UNCLOS, 1982 .....	179
2.8.6. UNCLOS, 1982 και η Συνθήκη για το Χάρτη της Ενέργειας .....	179
2.9. Διεθνείς Συμβάσεις για τη μεταφορά επικινδύνων υλικών .....	180
2.9.1. Σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από πετρέλαιο (OILPOL 1954).....	182
2.9.2. Σύμβαση επέμβασης στην ανοικτή θάλασσα σε περιπτώσεις πετρελαϊκής ρύπανσης (1969).....	183
2.9.3. Σύμβαση αστικής ευθύνης συνεπεία ζημιών από πετρελαϊκή ρύπανση (CLC 1969) .....	183
2.9.4. Σύμβαση ίδρυσης διεθνούς κεφαλαίου με σκοπό την αποζημίωση περιπτώσεων πετρελαϊκής ρύπανσης (FUND 1971).....	185
2.9.5. Σύμβαση FUND και οι Συμφωνίες STOPIA - TOPIA.....	187
2.10. Εξιδικευμένες ρυθμίσεις μεταφοράς επικινδύνων υλικών .....	187
2.10.1. ΟΗΕ και μεταφορά επικινδύνων υλικών.....	188
2.10.2. Σύμβαση για τη προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) .....	189
2.10.3. Σύμβαση για τη πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (MARPOL) .....	191
2.10.4. Σύμβαση για την προετοιμασία – ανταπόκριση και συνεργασία σε περιπτώσεις ρύπανσης από πετρέλαιο (1990) και το πρωτόκολλο για τη ρύπανση από επικίνδυνα και επιβλαβή υλικά (2000).....	195
2.10.5. Σύμβαση ευθύνης και αποζημίωσης για τις προκληθείσες ζημιές συνεπεία θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων και επιβλαβών υλικών (HNS).....	196
2.10.6. Διεθνής κώδικας θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων υλικών (IMDG CODE) .....	197



2.10.7. Διεθνής ναυτιλιακός κώδικας κατασκευής και εξοπλισμού πλοίων μεταφοράς επικινδύνων χημικών χύδην (IBC CODE).....	199
2.10.8. Διεθνής ναυτιλιακός κώδικας κατασκευής και εξοπλισμού πλοίων μεταφοράς υγροποιημένων αερίων χύδην (IGC CODE).....	200
2.10.9. Διεθνής κώδικας ασφαλούς μεταφοράς χύδην στερεών φορτίων (IMSBC CODE).....	201
2.10.10. Διεθνής κώδικας ασφαλούς μεταφοράς χύδην σιτηρών (INTERNATIONAL GRAIN CODE) .....	203
2.10.11. Πολικός κώδικας (POLAR CODE) και μεταφορά επικινδύνων υλικών .....	204
2.10.12. Διεθνής κώδικας διαχείρισης ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές (ISM) .....	205
2.10.13. Μεταφορά πυρηνικών - ραδιενεργών υλικών - IAEA .....	207
2.10.14. Διεθνής κώδικας ασφαλούς μεταφοράς συσκευασμένων ακτινοβολημένων πυρηνικών καυσίμων πλουτωνίου και υψηλού επιπέδου ραδιενεργών αποβλήτων με πλοία (INF CODE) .....	208
2.10.15. Σύμβαση Παρισίων για την αστική ευθύνη στο τομέα της πυρηνικής ενέργειας (1960).....	209
2.10.16. Σύμβαση Βρυξελλών για την αστική ευθύνη διαχειριστών πυρηνικών πλοίων (1962) .....	210
2.10.17. Σύμβαση Βιέννης για την αστική ευθύνη από πυρηνική ζημία (1963).....	211
2.10.18. Σύμβαση αστικής ευθύνης της θαλάσσιας μεταφοράς πυρηνικών υλικών (1971) .....	212
2.10.19. Σύμβαση για τη πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από την απόρριψη καταλοίπων και άλλων υλικών (LONDON DUMPING, 1972) και το Πρωτόκολλο του (1996) .....	213
2.11. Περιφερειακές διεθνείς ρυθμίσεις προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος και επικίνδυνα υλικά .....	215
2.11.1. Συμφωνία της Βόννης για συνεργασία σε περιπτώσεις ρύπανσης από πετρέλαιο και άλλα επικίνδυνα υλικά στη Βόρειο Θάλασσα 1969/1983 .....	217
2.11.2. Σύμβαση για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος της Μεσογείου (BARCELONA, 1976) ..	217
2.11.3. Σύμβαση του Kuwait για τη συνεργασία επί της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος από τη ρύπανση 1978 .....	219
2.11.4. Σύμβαση της Lima για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και της παράκτιας περιοχής του NA Ειρηνικού 1981 .....	220
2.11.5. Σύμβαση του Abidjan για τη συνεργασία επί της προστασίας και ανάπτυξης του θαλασσίου και παρακτίου περιβάλλοντος της Δυτικής και Κεντρικής Αφρικής 1981 .....	221
2.11.6. Σύμβαση της Jeddah για τη διατήρηση του περιβάλλοντος της Ερυθράς Θάλασσας και του κόλπου του Aden 1982 .....	221
2.11.7. Σύμβαση της Noumea για την προστασία των φυσικών πόρων και του περιβάλλοντος της περιοχής του Νοτίου Ειρηνικού 1986 .....	222
2.11.8. Σύμβαση Βατακό περί απαγόρευσης των εισαγωγών και ελέγχου των διασυνοριακών μεταφορών επικινδύνων υλικών δια της Αφρικής 1991 .....	222
2.11.9. Σύμβαση για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος του ΒΑ Ατλαντικού (OSPAR, 1992).....	223
2.11.10. Σύμβαση για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος της Βαλτικής (HELSINKI, 1992) .....	224

2.11.11. Σύμβαση για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος του Ευξείνου Πόντου (ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙ, 1992).....	225
2.11.12. Σύμβαση-Πλαίσιο της Τεχεράνης για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος της Κασπίας Θάλασσας 2003 .....	226
2.12. Ειδική νομοθεσία των ΗΠΑ περί προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος (OPA, 1990) και μεταφορά επικινδύνων υλικών .....	226
2.13. Εξειδικευμένο θεσμικό πλαίσιο χερσαίας και θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων αποβλήτων ....	229
2.13.1. ΔΣ Βασιλείας περί του ελέγχου των διασυνοριακών κινήσεων επικινδύνων αποβλήτων.....	231
2.13.2. Περιφερειακά μέτρα για την ενίσχυση του ελέγχου των μεταφορών επικινδύνων αποβλήτων.....	234
2.13.3. Τα πλοία προς ανακύκλωση (scrap) ως επικίνδυνα απόβλητα (ΔΣ HONG-KONG).....	236
2.14. Πρόοδος του διεθνούς θεσμικού πλαισίου προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος και μεταφοράς επικινδύνων υλικών .....	238
<b>2.B. ΕΝΩΣΙΑΚΟ (ΕΕ) ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ .....</b>	<b>241</b>
2.15. Γενικά.....	241
2.16. Όργανα νομοθετικής πρωτοβουλίας για τις θαλάσσιες μεταφορές επικινδύνων υλικών .....	245
2.16.1. Γενική διεύθυνση μεταφορών και κινητικότητας (DG MOVE) .....	246
2.16.2. Επιτροπή ασφαλείας ναυτιλίας και περιβάλλοντος (COSS).....	246
2.16.3. Ευρωπαϊκός οργανισμός ναυτιλιακής ασφαλείας (EMSA) .....	246
2.16.4. Γενική διεύθυνση θαλάσσιας πολιτικής και αλιείας (DG MARE) .....	247
2.16.5. Γενική διεύθυνση περιβάλλοντος (DG ENVI) .....	248
2.17. Νομοπαραγωγική διαδικασία της ΕΕ.....	248
2.18. Παραχώρηση αρμοδιοτήτων από τα Κ-Μ στην ΕΕ .....	250
2.19. Ελεύθερη κυκλοφορία αγαθών και επικίνδυνα υλικά .....	251
2.20. Εξωτερική πολιτική ΕΕ και μεταφορά επικινδύνων υλικών .....	252
2.21. Εμπορική πολιτική ΕΕ και μεταφορά επικινδύνων υλικών .....	254
2.22. Ενεργειακή πολιτική ΕΕ και μεταφορά επικινδύνων υλικών.....	255
2.23. Περιβαλλοντική πολιτική ΕΕ και μεταφορά επικινδύνων υλικών .....	255
2.24. ΕΕ και προστασία θαλασσίου περιβάλλοντος .....	257
2.24.1. Προστασία θαλασσίου περιβάλλοντος και μεταφορά επικινδύνων υλικών.....	259
2.24.2. Κυρώσεις σχετικά με τη ρύπανση πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών .....	262
2.25. ΕΕ και κανονισμοί ασφαλείας θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων υλικών .....	263
2.26. Νομοθετικά πλαίσια «ΕΡΙΚΑ» και αντιμετώπιση της ρύπανσης πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών .....	265
2.27. Πρωτοβουλίες ΕΕ για την ναυτιλιακή ασφάλεια .....	269
2.27.1. Ευρωπαϊκή ενιαία ναυτιλιακή θυρίδα.....	269

2.27.2. Ευρωπαϊκό σύστημα ανταλλαγής ναυτιλιακών πληροφοριών .....	270
2.27.3. Σύστημα αυτόματης αναγνώρισης.....	271
2.27.4. Σύστημα ενημέρωσης και παρακολούθησης κυκλοφορίας πλοίων (VTMIS) .....	271
2.28. Πολιτική-Πλαίσιο ΕΕ για το θαλάσσιο περιβάλλον .....	272
2.29. ΕΕ και θεσμός των ελέγχων του Κράτους Λιμένα .....	275
2.30. Μνημόνιο κατανόησης των Παρισίων περί του ελέγχου του Κράτους Λιμένα (PARIS MOU) .....	276
2.31. ΕΕ-Διεθνείς Συμφωνίες και σχέσεις με τρίτα Κράτη και Διεθνείς Οργανισμούς.....	279
2.31.1. ΕΕ - Διεθνείς Συμφωνίες και εκπροσώπηση των Κ-Μ.....	280
2.31.2. Η συνεργασία ΕΕ και των Κ-Μ της κατά τη διαπραγμάτευση της UNCLOS 1982 .....	282
2.31.3. Εκπροσώπηση των Κ-Μ της ΕΕ στον ΙΜΟ-Περιπτωσιολογική μελέτη .....	284
2.31.4. Ενιαία και αυτόνομη παρουσία των Κ-Μ της ΕΕ στον ΙΜΟ.....	286
2.32. Σύγχρονες εξελίξεις του δικαίου ΕΕ επί της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος και της μεταφοράς των επικινδύνων υλικών .....	291
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ .....</b>	<b>294</b>
<b>Μεταφορά επικινδύνων υλικών δια των θαλασσιών ζωνών και η αντιπαράθεση παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών .....</b>	<b>294</b>
3.1. Γραμμές βάσης και θαλάσσιες ζώνες.....	294
<b>3.Α. ΕΣΩΤΕΡΙΚΑ ΥΔΑΤΑ .....</b>	<b>299</b>
3.2. Νομικό καθεστώς .....	299
3.3. Δικαίωμα πρόσβασης στους λιμένες .....	300
3.4. UNCLOS 1982 και είσοδος πλοίων στους λιμένες .....	303
3.5. Δικαίωμα εισόδου και διέλευσης (TRANSIT) των εσωτερικών υδάτων .....	307
3.6. Δικαιοδοσία παρακτίων Κρατών επί των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών εντός εσωτερικών υδάτων .....	309
3.7. Εφαρμογή της αρχής μη διακρίσεως .....	310
3.8. Ποινική και Αστική δικαιοδοσία παρακτίου Κράτους επί πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών εντός των εσωτερικών υδάτων .....	311
3.9. Έλεγχοι Κράτους Λιμένα-Πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών και προστασία θαλασσιού περιβάλλοντος.....	314
3.10. Ναυσιπλοΐα και διεθνή στενά.....	317
3.11. Ναυσιπλοΐα και διεθνείς διώρυγες.....	318
3.12. Μεταφορά επικινδύνων υλικών δια της διώρυγας του Παναμά .....	319
<b>3.Β. ΑΙΓΙΑΛΙΤΙΔΑ ΖΩΝΗ .....</b>	<b>320</b>
3.13. Γενικά.....	320
3.14. Έννοια της διέλευσης .....	325

3.15. Έννοια και περιεχόμενο αβλαβούς και μη αβλαβούς διέλευσης.....	326
3.16. Δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης .....	332
3.17. Παράκτια Κράτη και δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών .....	335
3.18. Υποχρεώσεις πλοίων υπό ξένη σημαία κατά την άσκηση του δικαιώματος αβλαβούς διέλευσης .	337
3.19. Υποχρεώσεις παρακτίων Κρατών έναντι πλοίων ξένης σημαίας σε αβλαβή διέλευση .....	338
3.20. Δικαιοδοσία παρακτίων Κρατών επί πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών .....	340
3.20.1. Δικαιοδοσία εφαρμογής των εθνικών νομοθετικών ρυθμίσεων .....	340
3.20.2. Ποινική δικαιοδοσία επί πλοίων ξένης σημαίας εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης .....	345
3.20.3. Αστική δικαιοδοσία επί πλοίων ξένης σημαίας εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης.....	347
3.20.4. Περιορισμός της δικαιοδοσίας του παρακτίου Κράτους επί πλοίων ξένης σημαίας .....	348
3.21. Δικαιώματα προστασίας παρακτίων Κρατών και άρνηση παροχής άδειας διέλευσης .....	349
3.22. Προσωρινή αναστολή του δικαιώματος αβλαβούς διέλευσης .....	351
3.23. Παράκτιο Κράτος, πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών και προστασία θαλασσίου περιβάλλοντος εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης .....	352
3.24. Θαλάσσιες προστατευόμενες περιοχές και ιδιαιτέρως ευαίσθητες θαλάσσιες περιοχές .....	355
3.25. Διέλευση περιοχών καλυμμένων με πάγο.....	356
3.26. Αποπυρηνικοποιημένες θαλάσσιες ζώνες.....	357
<b>3.Γ. ΣΥΝΟΡΕΥΟΥΣΑ ΖΩΝΗ .....</b>	<b>358</b>
3.27. Έννοια και νομικό Καθεστώς.....	358
3.28. Δικαιοδοσία παρακτίων Κρατών επί πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών .....	360
3.29. Δικαιώματα ναυτιλιακών Κρατών επί της συνορεύουσας ζώνης.....	361
3.30. Δικαιοδοσία περιβαλλοντικής προστασίας .....	362
<b>3.Δ. ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΖΩΝΗ (ΑΟΖ).....</b>	<b>362</b>
3.31. Έννοια και νομικό καθεστώς .....	362
3.32. Δικαιοδοσία παρακτίων Κρατών επί πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών .....	365
3.33. Δικαίωμα ελευθερίας της ναυσιπλοΐας στην ΑΟΖ.....	368
<b>3.Ε. ΑΝΟΙΚΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ.....</b>	<b>370</b>
3.34. Έννοια και νομικό καθεστώς .....	370
3.35. Ελευθερία της ναυσιπλοΐας στην ανοικτή θάλασσα .....	371
3.36. Δικαιοδοσία ναυτιλιακών Κρατών στην ανοικτή θάλασσα .....	373
3.37. Αποκλειστική δικαιοδοσία του Κράτους της σημαίας: Η περίπτωση του M/V CAPE RAY και η αδρανοποίηση των χημικών υλικών της Συρίας στη Μεσόγειο Θάλασσα .....	376
3.37.1. Η Μεσόγειος ως περιφερειακή θάλασσα με γεωπολιτικές και οικολογικές ιδιαιτερότητες .....	377
3.37.2. Περιφερειακή προστασία και βιώσιμη ανάπτυξη στη λεκάνη της Μεσογείου .....	378

3.37.3. Ιστορικό της μεταφοράς-Εξέλιξη της καταστροφής των χημικών υλικών της Συρίας και η διακινδύνευση των στρατηγικών βιωσιμότητας για τη Μεσόγειο .....	383
3.37.4. Το θεσμικό πλαίσιο, η καταστρατήγηση και το πολιτικό έλλειμμα εφαρμογής του .....	387
3.37.5. Αντιμετώπιση και χειρισμός του ζητήματος από την Ελλάδα σε περιβαλλοντικό και πολιτικό επίπεδο .....	390
3.38. Δικαίωμα συνεχούς καταδίωξης πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών .....	395
3.39. Δικαιοδοσία προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος .....	397
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ</b> .....	<b>403</b>
<b>Κριτική προσέγγιση της διαχρονικής διαχείρισης - πρακτικής της θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων υλικών από Κράτη-Διεθνείς Οργανισμούς και Δικαιοδοτικά Όργανα</b> .....	<b>403</b>
<b>4.A. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΖΗΤΗΜΑΤΟΣ ΑΠΟ ΤΑ ΚΡΑΤΗ</b> .....	<b>403</b>
4.1. Αβλαβής διέλευση και ελευθερία της ναυσιπλοΐας .....	403
4.2. Θεσμικό πλαίσιο μεταφοράς επικινδύνων υλικών.....	404
4.3. Ναυτιλιακά Κράτη .....	405
4.4. Παράκτια Κράτη .....	406
4.5. Αναγκαιότητα προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος-Βασικές αρχές και υποχρεώσεις.....	409
4.6. Αρχές προστασίας και πρόληψης .....	410
4.7. Προβλήματα στην αποτελεσματική υλοποίηση του θεσμικού πλαισίου προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος.....	410
4.8. Πιθανές πρακτικές άμβλυνσης της αντιπαράθεσης μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών ....	416
4.8.1. Υιοθέτηση διεθνών περιφερειακών συμφωνιών .....	416
4.8.2. Δημιουργία παγκοσμίων θαλασσίων οδών και ειδικών περιοχών .....	417
<b>4.B. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ-ΕΕ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΥΛΙΚΩΝ</b> .....	<b>417</b>
4.9. Διεθνείς Οργανισμοί-Γενικά.....	417
4.10. Παγκόσμιοι και περιφερειακοί Διεθνείς Οργανισμοί.....	421
4.11. Ρόλος και πρακτική των Διεθνών Οργανισμών στην αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών .....	422
4.12. Ρόλος των ναυτιλιακών και παρακτίων Κρατών στη λήψη αποφάσεων του IMO και ΕΕ .....	425
4.13. Ρόλος των ΗΠΑ και των ισχυρών ναυτιλιακών Κρατών εντός IMO .....	428
4.14. Ρόλος και δράση των εξειδικευμένων μη κυβερνητικών οργανισμών .....	430
4.15. Θαλάσσιο περιβάλλον και IMO.....	433
4.16. ΕΕ-Περιβαλλοντική πολιτική στη ναυτιλία και νομικοτεχνικές αδυναμίες .....	435
4.17. Μεταφορά επικινδύνων υλικών και πρωτοβουλίες προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος .....	438
4.18. Εξωτερικοί παράγοντες και έλεγχος θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων υλικών.....	441

4.19. Πρακτική εισαγωγής νομοθετικών ρυθμίσεων μεταφοράς επικινδύνων υλικών και προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος.....	443
4.20. Μνημόνια ΜΟΥ και συμβολή τους στην υποχρεωτικότητα νομοθετικών ρυθμίσεων του ΙΜΟ .....	451
4.21. Διεθνής ναυτιλιακή πολιτική και πρωτοβουλίες .....	453
4.22. ΕΕ και μελλοντικές νομοθετικές πρωτοβουλίες .....	455
4.23. Το θεσμικό πλαίσιο και το πολιτικό έλλειμμα εφαρμογής του.....	457
<b>4.Γ. ΤΡΟΠΟΙ ΕΠΙΛΥΣΗΣ ΤΗΣ ΑΝΤΙΠΑΡΑΘΕΣΗΣ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ-ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗ ΔΙΚΑΙΟΔΟΤΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ.....</b>	<b>464</b>
4.24. Υποχρεωτικό και χαλαρό δίκαιο (Hard and soft law) .....	464
4.24.1. Το υποχρεωτικό δίκαιο.....	464
4.24.2. Το χαλαρό δίκαιο.....	465
4.25. UNCLOS, 1982 και δικαιοδοτικά όργανα επίλυσης διαφορών.....	467
4.25.1. Εκούσιες διαδικασίες .....	468
4.25.2. Υποχρεωτικές διαδικασίες .....	469
4.26. Διεθνές Δικαστήριο Δικαίου Θαλάσσης.....	470
4.27. Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης .....	470
4.28. Υποχρεωτική συνδιαλλαγή.....	471
4.29. Διεθνές διαιτητικό δικαστήριο.....	471
4.30. Ειδικό διαιτητικό δικαστήριο .....	472
4.31. Αντιπαράθεση Κρατών επί υποθέσεων μεταφοράς επικινδύνων υλικών ενώπιον ΔΔΔΘ και εθνικών δικαστηρίων .....	474
<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ, ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....</b>	<b>490</b>
1. Συμπερασματικές παρατηρήσεις.....	490
2. Προτάσεις .....	496
3. Επίλογος .....	505
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΑΙ ΠΗΓΕΣ.....</b>	<b>507</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ.....</b>	<b>546</b>
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι.....	546
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ.....	548
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ.....	552
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙV .....	558
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V .....	562
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI .....	564
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII .....	580
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII .....	582

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΧ.....	585
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Χ.....	601
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΙ.....	603

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Παρότι υφίσταται διεθνές και ενωσιακό (ΕΕ) θεσμικό πλαίσιο, κατά τη δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών εξακολουθεί να παρατηρείται το φαινόμενο της αντιπαράθεσης μεταξύ των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών. Η μελέτη εξετάζει τις διατάξεις του διεθνούς και ενωσιακού (ΕΕ) δικαίου οι οποίες άγουν στην αντιπαράθεση υπό την οπτική των αποδεκτών των ρυθμίσεων τους. Σημαντικό θεωρείται ότι οι αποδέκτες των συγκεκριμένων ρυθμίσεων, ήτοι τα Κράτη, είναι και οι δυνητικοί νομοθέτες. Συναφώς, αναλύονται οι αντικειμενικές των τάσεων της αντιπαράθεσης, αναγνωρίζονται οι δυνάμεις που οδηγούν σε αυτή, αξιολογείται η πολιτική, το θεσμικό πλαίσιο και ερευνάται η πρακτική των Κρατών. Η συνεχιζόμενη αντιπαράθεση μεταξύ των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών συνδέεται με αλληλεξαρτώμενους παράγοντες όπως το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης και η αναβάθμιση του επιπέδου ζωής των ανθρώπων, η πλήρης απελευθέρωση των αγορών από την κρατική παρέμβαση, η αύξηση ζήτησης ενέργειας και μεταφορών, η άνοδος του παγκοσμίου στόλου και η εμφάνιση του φαινομένου του γιγαντισμού των πλοίων, η διεύρυνση του αριθμού των χημικών και επικίνδυνων υλικών, τα ατυχήματα πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών εντός των θαλασσιών ζωνών με αποτέλεσμα την δραματική επιδείνωση της ρύπανσης του θαλασσιού περιβάλλοντος και τη συμβολή της ναυτιλίας στην έξαρση της κλιματικής αλλαγής. Σήμερα, εντονότερα, τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών διατρέχουν τον κίνδυνο τρομοκρατικών επιθέσεων, πειρατείας και κυβερνοπειρατείας ενώ η τάση προς την κατασκευή αυτόνομων πλοίων τέτοιου είδους συνάδει στην αντιπαράθεση. Οι εν λόγω παράγοντες συμβάλουν, σύμφωνα με τις ατυχηματικές περιπτώσεις πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών, στη ρύπανση της θάλασσας με ανυπολόγιστες κοινωνικοοικονομικές και περιβαλλοντικές συνέπειες.

Οι παράγοντες αυτοί τονίζουν την σπουδαιότητα συζήτησης και υιοθέτησης ενός νέου και αποτελεσματικότερου πλαισίου. Από τη μελέτη προέκυψε ότι το θεσμικό πλαίσιο για τη δια θαλάσσης μεταφορά επικινδύνων υλικών δεν έχει, ποτέ, μέχρι σήμερα κωδικοποιηθεί. Σχετικές προσπάθειες κωδικοποίησης φάνηκε να γίνονται, για τις, τότε, μεταφορές επικινδύνων υλικών, στην Σύμβαση της Γενεύης του 1958 για την Αιγιαλίτιδα και τη Συνορεύουσα Ζώνη αλλά και την Ανοικτή Θάλασσα χωρίς γόνιμα αποτελέσματα. Ορόσημο για την έναρξη ουσιαστικής διευθέτησης του ζητήματος αποτελεί η UNCLOS, 1982, όπου τα Κράτη-Μέρη της Σύμβασης συμφώνησαν επί της οριοθέτησης των θαλασσιών ζωνών. Παράλληλα, με την εν λόγω Σύμβαση εξετάζεται το δικαίωμα της ελευθερίας στην ναυσιπλοΐα σε σχέση με την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος. Η παρούσα μελέτη επιλαμβάνεται των ανωτέρω αναφερομένων ζητημάτων και νομικοτεχνικά αναλύει (*de lege lata*) και ερμηνεύει (*de lege ferenda*) με σκοπό την εναρμόνιση του θεσμικού πλαισίου της δια θαλάσσης μεταφοράς των επικινδύνων υλικών. Με τη μέθοδο αυτή εξηγείται, μέσω του σύγχρονου δικαίου, η εξισορρόπηση της οικονομικής ανάπτυξης και της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος με την επιμελή χρήση των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών. Εν κατακλείδι παρατηρείται ότι η ανάλυση του θεσμικού πλαισίου της δια θαλάσσης μεταφοράς των επικινδύνων υλικών επιβαρύνεται μακράν λόγω του ελλείμματος άμεσης επιβολής της διεθνούς - ενωσιακής νομοθεσίας. Στη βάση αυτή δικαιολογείται η συγκεκριμένη έρευνα, η οποία αναδεικνύει την αξία της δογματικής των περιφερειακών ή διμερών συμφωνιών ως σύγχρονων μεθοδολογικών εργαλείων για την ενδυνάμωση της ασφάλειας των δια θαλάσσης μεταφορών επικινδύνων υλικών ώστε να επιλυθεί το ζήτημα της αντιπαράθεσης μεταξύ των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών.

**ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ:** Θαλάσσια μεταφορά, επικίνδυνα υλικά, αντιπαράθεση των Κρατών, ελευθερία της ναυσιπλοΐας, διεθνές δίκαιο θαλάσσης.



## **ABSTRACT**

Despite the existence of an international and EU institutional framework for the sea transport of hazardous materials, the phenomenon of confrontation between coastal and maritime States is still observed when vessels carrying dangerous materials pass through maritime zones. This study examines the provisions of international and EU law which lead to a confrontation between coastal and maritime States in the transport of hazardous materials by sea from the point of view of the recipients of their regulations. It is considered important that the recipients of these regulations, ie the States, are also the potential legislators. In this regard, the objective tendencies of the confrontation are analyzed, the forces leading to it are identified, the policy, the institutional framework are evaluated and the practice of the States is investigated. The ongoing confrontation between the coastal and maritime states is linked to interdependent factors such as the phenomenon of globalization and the upliftment of people's standard of living, the complete liberalization of markets by state intervention, the growing demand for energy and transport, and the emergence of the phenomenon of ship gigantism, the expansion of chemical and hazardous materials, the accidents of ships transporting hazardous materials within the maritime zones resulting in the dramatic deterioration of marine pollution and the contribution of shipping to the rise of climate change. Today, ships carrying dangerous goods are at greater risk of terrorist attacks, piracy and cyber piracy, while the trend towards the construction of such autonomous ships is in line with the controversy. Experience to date has shown that these factors contribute, in the event of accidents involving ships carrying dangerous goods, to direct or indirect cross-border marine pollution with incalculable socio-economic and environmental consequences. Nevertheless, ship-owners is still in favour of registering ships carrying dangerous goods in the registers of States where they provide guarantees of a reduction in the operating costs of ships in all respects.

These factors emphasize the importance of discussing and adopting a new and more effective framework. This study found that the institutional framework for the transport of hazardous materials by sea has never, to date, been codified. Relevant codification efforts seemed to be made, for the, then, transport of hazardous materials, in the Geneva Convention of 1958 for the territorial sea and the contiguous zone but also the high seas without substantial results. A milestone in the beginning of a substantive settlement of the issue is UNCLOS, 1982, where the States Parties to the Convention agreed on the delimitation of maritime zones. In parallel with UNCLOS, 1982, the right to freedom of navigation is examined in relation to the protection of the marine environment. This study addresses the above mentioned issues and legally analyzes (*de lege lata*) and interprets (*de lege ferenda*) the institutional framework of the transport of hazardous materials by sea in order to harmonize it. This method explains, through current law, the balancing of economic development and the protection of the marine environment with the careful use of ships carrying hazardous materials. In conclusion, the analysis of the institutional framework of the transport of hazardous materials by sea is burdened far due to the lack of immediate enforcement of international - EU legislation. On this basis the study is justified because highlights the dogmatic value of regional or bilateral agreements as modern methodological tools for strengthening the safety of the transport of hazardous materials by sea in order to resolve the issue of coastal and maritime states conflict.

**KEYWORDS:** Sea transport, hazardous materials, states dispute, freedom of navigation, international law of the sea.

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

A/A	ΠΙΝΑΚΑΣ	ΣΕΛΙΔΑ
1.	ΕΞΕΛΙΞΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΟΥ 2015-2021	67
2.	ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ	73
3.	ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ & ΑΕΡΙΟΥ 1970-2020	73
4.	ΧΡΗΣΕΙΣ ΒΑΣΙΚΩΝ ΚΛΑΣΜΑΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΜΕ ΠΛΟΙΑ	76
5.	ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ-ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ 1965-2025	83
6.	ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΑΝΑ ΚΡΑΤΟΣ	98
7.	ΚΡΑΤΗ ΜΕ ΤΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ ΕΓΓΕΓΡΑΜΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ ΣΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ ΤΟΥΣ	98
8.	ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΕΙΣΗΓΜΕΝΕΣ ΣΤΟ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ WALL STREET	99
9.	ΑΞΙΑ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΤΩΝ ΔΕΚΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΡΑΤΩΝ 2020	104
10.	ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΕ ΔΕΚΑ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2006 - ΜΑΡΤΙΟΣ 2016	129
11.	ΒΥΘΙΣΘΕΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΡΑΔΙΕΝΕΡΓΩΝ-ΠΥΡΗΝΙΚΩΝ ΤΟΞΙΚΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ	132
12.	ΑΠΟΡΡΙΨΕΙΣ ΡΑΔΙΕΝΕΡΓΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΣΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑ ΕΚ ΜΕΡΟΥΣ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ	133
13.	ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΥΛΙΚΩΝ 1900-2019	136
14.	ΣΗΜΑΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΟΠΟΙΩΝ ΠΡΟΚΛΗΘΗΣΑΝ ΠΟΣΟΤΙΚΑ ΤΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΙΚΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ 1900-2018	137
15.	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	216
16.	ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΚΡΑΤΗ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΑΒΛΑΒΟΥΣ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΣ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΥΛΙΚΩΝ	336
17.	ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΟΠΛΩΝ ΜΑΖΙΚΗΣ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗΣ (ΧΗΜΙΚΑ/ΒΙΟΛΟΓΙΚΑ)	388
18.	ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΥΛΙΚΩΝ	389
19.	ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΕΕ	390
20.	ΤΑΚΤΙΚΗ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΡΑΔΙΕΝΕΡΓΩΝ ΥΛΙΚΩΝ	408
21.	ΚΟΡΥΦΑΙΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ ΥΠΟ ΟΡΟΥΣ ΑΞΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΕ ΔΟΛΛΑΡΙΑ ΗΠΑ	426
22.	ΑΝΑΛΥΣΗ UNCLOS, 1982 ΠΕΡΙ ΜΗΧΑΝΙΣΜΩΝ ΕΠΙΛΥΣΗΣ ΔΙΑΦΟΡΩΝ	468

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

A/A	ΣΧΗΜΑΤΑ	ΣΕΛΙΔΑ
1.	ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ – ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ – ΑΕΠ – ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗ	29
2.	ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΜΕΡΙΔΙΟ ΑΓΟΡΑΣ	30
3.	ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΑΟΖ ΚΑΙ ΟΙΚΟΠΕΔΟ 11	34
4.	ΤΟ ΙΡΑΝ ΗΓΕΙΤΑΙ ΤΩΝ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ	34
5.	ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ	67
6.	ΚΥΡΙΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΥΛΙΚΩΝ	68
7.	ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΑΕΡΙΟΥ	69
8.	ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΧΗΜΙΚΩΝ	70
9.	ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ	70
10.	ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1980-2020 ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΦΟΡΤΙΟΥ	72
11.	ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΠΡΟΙΟΝΤΩΝ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΘΗΣΑΝ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΤΟ 2019	72
12.	ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ	74
13.	ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΑΝΑ ΠΗΓΗ	74
14.	ΑΕΠ, ΕΥΡΩΖΩΝΗ ΚΑΙ ΕΕ28 ΚΜ	75
15.	ΖΗΤΗΣΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ 2010-2026	77
16.	ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΡΟΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ 2017	78
17.	ΠΑΓΚΟΣΜΙΕΣ ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ 2013-2040 ΑΝΑ ΠΕΡΙΟΧΗ	78
18.	ΖΗΤΗΣΗ ΠΑΡΑΓΩΓΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2014, 2020 ΚΑΙ 2040	79
19.	ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΡΟΗ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ	82
20.	ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΕΞΑΓΩΓΗΣ ΑΝΘΡΑΚΑ ΑΠΟ ΛΙΜΕΝΕΣ ΗΠΑ ΕΤΟΣ 2018	84
21.	ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ ΑΝΘΡΑΚΑ ΠΡΟΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΗΠΑ ΕΤΟΣ 2018	85
22.	ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗ	86
23.	ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗΣ	89
24.	ΣΗΜΑΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΥΛΙΚΩΝ	99
25.	ΓΙΓΑΝΤΙΣΜΟΣ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΤΥΠΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	106
26.	ΓΙΓΑΝΤΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ	106
27.	ΕΞΕΛΙΞΗ ΓΙΓΑΝΤΙΣΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ 2011-2021	107
28.	ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΚΔΗΛΩΣΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ	110
29.	ΕΞΕΛΙΞΗ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ 2007-2020	111
30.	ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΗΛΙΔΕΣ 1970-2021	127
31.	ΡΥΠΑΝΣΗ ΣΥΝΕΠΕΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ 2014-2020	128
32.	ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΤΑ ΤΑ ΕΤΗ 2006-2015	128
33.	ΑΙΤΙΕΣ ΤΩΝ ΑΠΩΛΕΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΑ ΕΤΗ 2006-2015	129
34.	ΝΑΥΑΓΙΑ ΒΥΘΙΣΘΕΝΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΟΞΙΚΩΝ Ή ΡΑΔΙΕΝΕΡΓΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ	133
35.	ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΡΥΠΑΝΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΥΛΙΚΩΝ	138
36.	ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΤΕΣΣΑΡΩΝ ΚΩΔΙΚΩΝ ΠΟΥ ΡΥΘΜΙΖΟΥΝ ΤΗΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΥΛΙΚΩΝ ΜΕ ΠΛΟΙΑ	203
37.	ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΖΩΝΕΣ	296
38.	ΓΑΛΑΖΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΗ ΑΞΙΑ ΚΑΙ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ	382
39.	ΕΝΔΕΧΟΜΕΝΗ ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΑΟΖ (200 NM) ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ ΘΑΛΑΣΣΑ	382
40.	ΠΛΟΥΣ ΤΟΥ Μ/Υ CAPE RAY	384
41.	ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΥΔΡΟΛΥΣΗΣ ΕΠΙ ΤΟΥ CAPE RAY	385
42.	ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΩΝ ΠΡΟΙΟΝΤΩΝ ΕΕ ΜΕΤΑΞΥ 1990-2020	457

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΒΑΣΙΚΩΝ ΝΟΜΙΚΩΝ ΚΕΙΜΕΝΩΝ

### ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΔΙΑΣΚΕΨΕΙΣ-ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ-ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ-ΕΝΩΣΙΑΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ-ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

#### A/A ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΔΙΑΣΚΕΨΕΙΣ

23. ΔΙΑΣΚΕΨΗ ΟΗΕ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ, ΣΤΟΚΧΟΛΜΗ 1972
24. ΔΙΑΣΚΕΨΗ ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ 1978
25. ΔΙΑΣΚΕΨΗ ΟΗΕ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ, ΡΙΟ 1992
26. ΔΙΑΣΚΕΨΗ ΟΗΕ ΓΙΑ ΤΗΝ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ, ΓΙΟΧΑΝΕΣΜΠΟΥΡΓΚ 2002
27. ΔΙΑΣΚΕΨΗ ΟΗΕ ΓΙΑ ΤΗΝ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ, ΡΙΟ 2012

#### A/A ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ

ΤΕΘΗΚΕ ΣΕ ΙΣΧΥ

1. ΔΣ ΓΙΑ ΤΟ ΧΑΡΤΗ ΤΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ, 1994

24.04.1998

#### A/A ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

ΤΕΘΗΚΕ ΣΕ ΙΣΧΥ

1. ΔΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ, 1948 17.03.1958
2. ΔΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ, 1954 (OILPOL) 26.07.1958
3. ΔΣ ΓΕΝΕΥΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΟΙΚΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1958 30.09.1962
4. ΔΣ ΓΕΝΕΥΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΙΓΙΑΛΙΤΙΔΑ ΚΑΙ ΤΗ ΣΥΝΟΡΕΥΟΥΣΑ ΖΩΝΗ, 1958 10.09.1964
5. ΔΣ ΠΑΡΙΣΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΠΥΡΗΝΙΚΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ, 1960 01.04.1968
6. ΔΣ ΒΡΥΞΕΛΛΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΩΝ ΠΥΡΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ, 1962 ---
7. ΔΣ ΒΙΕΝΝΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΑΠΟ ΠΥΡΗΝΙΚΗ ΖΗΜΙΑ, 1963 12.11.1977
8. ΔΣ ΒΙΕΝΝΗΣ ΠΕΡΙ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΤΩΝ ΣΥΝΘΗΚΩΝ, 1969 27.01.1980
9. ΔΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΕΜΒΑΣΗ ΣΤΗΝ ΑΝΟΙΚΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ, 1969 06.05.1975
10. ΔΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΣΥΝΕΠΕΙΑ ΖΗΜΙΩΝ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ, CLC 1969 19.06.1975
11. ΔΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΣΤΟ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΠΥΡΗΝΙΚΩΝ ΥΛΙΚΩΝ, 1971 15.07.1975
12. ΔΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΙΔΡΥΣΗ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΜΕ ΣΚΟΠΟ ΤΗΝ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ, FUND 1971 16.10.1978
13. ΔΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΩΝ ΥΛΙΚΩΝ (LONDON DUMPING, 1972) ΚΑΙ ΤΟ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΤΟΥ 1996 30.08.1975  
24.03.2006
14. ΔΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑ, SOLAS 1974 25.05.1980
15. ΔΣ ΓΙΑ ΤΗ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ, MARPOL 1973/78 02.10.1983
16. ΔΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΔΙΕΘΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ, 1982 22.05.1982
17. ΔΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ, 1982 16.11.1994
18. ΔΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ - ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ, OPRC 1990 ΚΑΙ ΤΟ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΓΙΑ ΤΗ ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΚΑΙ ΕΠΙΒΛΑΒΗ ΥΛΙΚΑ, OPRC-HNS 2000 13.05.1995  
14.06.2007
19. ΔΣ ΠΕΡΙ ΕΥΘΥΝΗΣ ΚΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΡΟΚΛΗΘΕΙΣΕΣ ΖΗΜΙΕΣ ΣΥΝΕΠΕΙΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΒΛΑΒΩΝ ΥΛΙΚΩΝ, HNS 1996 ---
20. ΔΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΣΕ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ, ΤΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΤΗ ΛΗΨΗ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΗ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ ΓΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ, AARHUS 1998 30.10.2001

A/A	<b>ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΩΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΥΛΙΚΩΝ</b>	ΤΕΘΗΚΕ ΣΕ ΙΣΧΥ
1.	ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΥΛΙΚΩΝ (IMDG CODE)	01.01.2004
2.	ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΧΗΜΙΚΩΝ ΧΥΔΗΝ (IBC CODE)	01.01.2007
3.	ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΥΓΡΟΠΟΙΗΜΕΝΩΝ ΑΕΡΙΩΝ ΧΥΔΗΝ (IGC CODE)	01.07.1986
4.	ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΧΥΔΗΝ ΣΤΕΡΕΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ (IMSBC CODE)	01.01.2011
5.	ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΩΝ (GRAIN CODE)	01.01.1994
6.	ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΡΑΔΙΕΝΕΡΓΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ, ΙΑΕΑ 1990	21.09.1990
7.	ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΥΣΚΕΥΑΣΜΕΝΩΝ ΑΚΤΙΝΟΒΟΛΗΜΕΝΩΝ ΠΥΡΗΝΙΚΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΠΛΟΥΤΩΝΙΟΥ ΚΑΙ ΥΨΗΛΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΡΑΔΙΕΝΕΡΓΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΜΕ ΠΛΟΙΑ (INF CODE)	01.01.2001
8.	ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ (ISM CODE)	01.07.1998
A/A	<b>ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ-ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ</b>	ΤΕΘΗΚΕ ΣΕ ΙΣΧΥ
1.	ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΤΗΣ ΒΟΝΝΗΣ ΓΙΑ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΑΙ ΑΛΛΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΥΛΙΚΑ ΣΤΗ ΒΟΡΕΙΟ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1969/1983	06.06.1969 01.04.1994
2.	ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΘΑΛΑΣΣΗΣ (BARCELONA, 1976)	12.02.1978
3.	ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΚΥΒΑΙΤ ΓΙΑ ΤΗΝ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΑΠΟ ΤΗ ΡΥΠΑΝΣΗ, 1978	30.06.1979
4.	ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΗΣ ΛΙΜΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΟΥ ΝΑ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ, 1981	19.05.1986
5.	ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΑΒΙΔΙΑΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΚΑΙ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΤΗΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΑΦΡΙΚΗΣ, 1981	05.08.1984
6.	ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΗΣ ΙΕΔΔΑ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΡΥΘΡΑΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΚΟΛΠΟΥ ΤΟΥ ΑΔΕΝ, 1982	20.08.1985
7.	ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΗΣ ΝΟΥΜΕΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΦΥΣΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΟΥ ΝΟΤΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ, 1986	22.08.1990
8.	ΣΥΜΒΑΣΗ ΒΑΜΑΚΟ ΠΕΡΙ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗΣ ΤΩΝ ΕΙΣΑΓΩΓΩΝ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΩΝ ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΥΛΙΚΩΝ ΔΙΑ ΤΗΣ ΑΦΡΙΚΗΣ, 1991	22.04.1998
9.	ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΤΟΥ ΒΑ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ (OSPAR, 1992)	25.03.1998
10.	ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΤΗΣ ΒΑΛΤΙΚΗΣ (HELSINKI, 1992)	17.01.2000
11.	ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΞΕΙΝΟΥ ΠΟΝΤΟΥ (ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙ, 1992)	14.04.1994
12.	ΣΥΜΒΑΣΗ-ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΤΕΧΕΡΑΝΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΤΗΣ ΚΑΣΠΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ, 2003	12.08.2006

A/A **ΕΝΩΣΙΑΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ**

1. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) 1406/2002 ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΣΥΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ
2. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) 725/2004 ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ
3. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) 336/2006 ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΣΤΗΝ ΕΝΩΣΙΑΚΗ ΕΝΝΟΜΗ ΤΑΞΗ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΗ ΚΩΔΙΚΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ
4. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) 324/2008 ΓΙΑ ΘΕΣΠΙΣΗ ΑΝΑΘΕΩΡΗΜΕΝΩΝ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ
5. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 530/2012 ΓΙΑ ΤΗΝ ΣΤΑΔΙΑΚΗ ΚΑΘΙΕΡΩΣΗ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΔΙΠΛΟΥ ΚΥΤΟΥΣ Ή ΙΣΟΔΥΝΑΜΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ ΜΟΝΟΥ ΚΥΤΟΥΣ
6. ΟΔΗΓΙΑ 2002/59/ΕΚ ΓΙΑ ΤΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
7. ΟΔΗΓΙΑ 2004/35/ΕΚ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΖΗΜΙΑΣ
8. ΟΔΗΓΙΑ 2005/35 ΓΙΑ ΤΗ ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΤΗ ΘΕΣΠΙΣΗ ΚΥΡΩΣΕΩΝ ΓΙΑ ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ
9. ΟΔΗΓΙΑ 2005/65/ΕΚ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ
10. ΟΔΗΓΙΑ 2006/117/ΕΥΡΑΤΟΜ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΠΙΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΑΠΟΣΤΟΛΩΝ ΡΑΔΙΕΝΕΡΓΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ
11. ΟΔΗΓΙΑ 2008/56/ΕΚ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ
12. ΟΔΗΓΙΑ 2009/16/ΕΚ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ
13. ΟΔΗΓΙΑ 2013/30/ΕΕ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΥΠΕΡΑΚΤΙΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΚΑΙ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ
14. ΟΔΗΓΙΑ 2014/89/ΕΕ ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

A/A **ΕΘΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ**

ΤΕΘΗΚΕ ΣΕ ΙΣΧΥ

1. ΝΟΜΟΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΑΠΟ ΤΗ ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΩΝ ΗΠΑ - OIL POLLUTION ACT (OPA), 1990

18.08.1990

A/A **ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ**

1. MUSCAT DHOWS (FRANCE V GREAT BRITAIN) [1905] ΜΔΔΔ
2. SS LOTUS (FRANCE V. TURKEY) [1928] ΜΔΔΔ
3. CORFU CHANNEL (UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND V. ALBANIA) [1949] ΔΔΔ
4. NOTTEBOHM (LIECHTENSTEIN V. GUATEMALA) [1955] ΔΔΔ
5. BARCELONA TRACTION (BELGIUM V. SPAIN) [1970] ΔΔΔ
6. FISHERIES JURISDICTION (UNITED KINGDOM V. ICELAND) [1973] ΔΔΔ
7. NUCLEAR TESTS (AUSTRALIA V. FRANCE) [1974] ΔΔΔ
8. THE ANGEL BELL [1979] (IRAQI MINISTRY OF DEFENCE V ARCEPEY SHIPPING) 2 LLOYD'S REP 491, [1981] 1 QB 65
9. CONTINENTAL SHELF (TUNISIA/LIBYAN ARAB JAMAHIRIYA) [1981] ΔΔΔ
10. DELIMITATION OF THE MARITIME BOUNDARY IN THE GULF OF MAINE AREA (CANADA/UNITED STATES OF AMERICA) [1984] ΔΔΔ
11. NICARAGUA V. UNITED STATES OF AMERICA, [1986] ΔΔΔ

A/A **ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ**

12. SOVEREIGNTY OVER PEDRA BRANCA/PULAU BATU PUTEH, MIDDLE ROCKS AND SOUTH LEDGE (MALAYSIA V. SINGAPORE) [2008] ΔΔΔ
13. THE M/T SAN PADRE PIO CASE (SWITZERLAND V. NIGERIA) [2020] ΔΔΔΘ
14. THE M/T NORSTAR CASE (PANAMA V. ITALY) [2018] ΔΔΔΘ
15. THE M/V LOUISA CASE (SAINT VINCENT AND THE GRENADINES V. KINGDOM OF SPAIN) [2013] ΔΔΔΘ
16. THE M/T VIRGINIA G CASE (PANAMA V. GUINEA-BISSAU) [2013] ΔΔΔΘ
17. THE ARA LIBERTAD CASE (ARGENTINA V. GHANA) [2012] ΔΔΔΘ
18. THE MOX PLANT CASE (IRELAND V. UNITED KINGDOM) [2001] ΔΔΔΘ
19. THE MV SAIGA (SAINT VINCENT AND THE GRENADINES V. GUINEA) [1999] ΔΔΔΘ
20. SEA SHEPHERD UK V FISH & FISH LTD [2015] UKSC 10
21. THE ARCTIC SUNRISE ARBITRATION (NETHERLANDS V. RUSSIA) [2017] ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ
22. SWEDISH MATCH V SECRETARY OF STATE FOR HEALTH ΔΕΕ C-210/03
23. ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΤΑ ΓΑΛΛΙΑΣ, ΥΠΟΘΕΣΗ C-159/94
24. ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΤΑ ΒΕΛΓΙΟΥ, ΥΠΟΘΕΣΗ C-2/90
25. ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΤΑ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΥΠΟΘΕΣΗ C-319/05
26. ANKLAGEMYNDIGHEDEN ΚΑΤΑ PETER MICHAEL POULSEN ΚΑΙ DIVA NAVIGATION CORP. ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΕΩΣ ΕΝΤΟΣ ΤΩΝ ΥΔΑΤΩΝ ΚΥΡΙΑΡΧΙΑΣ Η ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ - ΙΣΧΥΣ ΤΗΣ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΕΩΣ ΕΝΑΝΤΙ ΠΛΟΙΟΥ ΦΕΡΟΝΤΟΣ ΣΗΜΑΙΑ ΤΡΙΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ, ΥΠΟΘΕΣΗ C-286/90
27. ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΤΑ ΕΛΛΑΔΑΣ, ΥΠΟΘΕΣΗ C-45/07 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ - ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ - ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ - ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΕΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ.
28. ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΤΑ ΣΟΥΗΔΙΑΣ, ΥΠΟΘΕΣΗ C-246/07 ΠΑΡΑΒΑΣΗ ΚΡΑΤΟΥΣ ΜΕΛΟΥΣ - ΠΑΡΑΒΑΣΗ ΤΩΝ ΑΡΘΡΩΝ 10 ΕΚ ΚΑΙ 300§1, ΕΚ - ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΗΣ ΣΤΟΚΧΟΛΜΗΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΜΜΟΝΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΚΟΥΣ ΡΥΠΟΥΣ - ΜΟΝΟΜΕΡΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗ ΚΡΑΤΟΥΣ ΜΕΛΟΥΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΓΓΡΑΦΗ ΟΥΣΙΑΣ ΣΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ.

## ΣΥΝΤΜΗΣΕΙΣ

### ΑΓΓΛΙΣΤΙ

ACF	Advocacy Coalition Framework
ASEAN	The Association of Southeast Asian Nations
BBL	Oil Barrel
Bcf/d	billion cubic feet per day
BCM	Billion Cubic Metres of Natural Gas Δισεκατομμύρια Κυβικά Μέτρα Φυσικού Αερίου
BIMCO	Baltic and International Maritime Council
CENSA	Committee of European National Steamship Owners' Association
CMI	Comite International Maritime
DG MARE	Directorate General for Maritime Affairs and Fisheries
DG MOVE	Directorate General for Mobility and Transport
DG ENV	Directorate General for Environment
DWT	Deadweight Tonnage
ECSA	European Community Shipowners' Associations
EMSA	European Maritime Safety Agency
EU	European Union
FEU	40-foot equivalent unit
FSRU	Floating Storage and Regasification Unit Πλωτός Σταθμός Αποθήκευσης και Επανεριοποίησης
G20	Group of Twenty
GATT	General Agreement on Tariffs and Trade
GDP	Gross Domestic Product
GIS	Geographic Information System
GOG	Gulf of Guinea
GT	Gross Tonnage
ICS	International Chamber of Shipping
IGF CODE	International Code of Safety for Ships using Gases or Other Low-flashpoint Fuels
IMB	International Maritime Bureau
IMCO	Inter-Governmental Maritime Consultative Organization
IMF	International Monetary Fund
IMO	International Maritime Organisation
INTERTANKO	International Association of Independent Tanker Owners
ITO	International Trade Organisation
ITOPF	International Tanker Owners Pollution Federation
Kb/d	Thousands of Barrels per Day
LNG	Liquefied Natural Gas [Υγροποιημένο Φυσικό Αέριο]
LPG	Liquefied Petroleum Gas [Υγροποιημένο Αέριο Πετρελαίου-Υγραέριο]
Mb/d	Millions of Barrels per Day
M-S	Member-States
MOWCA	Maritime Organization of West and Central Africa
NGO	Non-Governmental Organisation
OECD	Organisation for Economic Cooperation and Development
OCIMF	Oil Companies International Marine Forum
SDGs	Sustainable Development Goals
TEUs	Twenty-Foot Equivalent Unit



UK	United Kingdom
UN	United Nations
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development
USA	United States of America
WB	World Bank
WTO	World Trade Organisation

## **ΣΥΝΤΜΗΣΕΙΣ**

### **ΕΛΛΗΝΙΣΤΙ**

ΑΕΠ	Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν
ΑΕγχΠ	Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν
ΔΔΔΘ	Διεθνές Δικαστήριο Δικαίου Θαλάσσης
ΔΕΕ	Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης
ΔΝΤ	Διεθνές Νομισματικό Ταμείο
ΔΟΕ	Διεθνής Οργανισμός Εμπορίου
ΔΣ	Διεθνής Σύμβαση
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΕπ	Ευρωπαϊκή Επιτροπή
ΕΚ	Εμπορευματοκιβώτια
Κ-Μ	Κράτη-Μέλη
ΟΗΕ	Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών
ΠΟΕ	Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου
ΣΕΕ	Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση
ΣΛΕΕ	Συνθήκη για τη Λειτουργία της ΕΕ

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

### 1. Αντικείμενο

Η παρούσα διατριβή πρόκειται να αποσαφηνίσει την αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών που προκύπτει κατά την δια θαλάσσης μεταφορά επικινδύνων υλικών. Η έρευνα του διεθνούς και ενωσιακού (ΕΕ) θεσμικού πλαισίου θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων υλικών και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος παρέχει τις εξηγήσεις της αντιπαράθεσης μέσω (α) της ανάλυσης των επιπτώσεων του προβλήματος (β) της κωδικοποίησης του υπ' όψιν θεσμικού πλαισίου (γ) της πρακτικής των παρακτίων και ναυτιλιακών κρατών και (δ) της διαχείρισης του ζητήματος της αντιπαράθεσης από τα Κράτη, τους διεθνείς οργανισμούς και την ΕΕ. Κατόπιν εξάγονται συμπεράσματα για τη διαμόρφωση ενός νέου καθεστώτος θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων υλικών το οποίο θα είναι δίκαιο για τα εμπλεκόμενα μέρη και αποτελεσματικό για την προστασία του περιβάλλοντος και την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Λόγω των τραγικών ατυχημάτων που συμβαίνουν με επίκεντρο τα πλοία μεταφοράς των επικινδύνων υλικών η αντιπαράθεση των Κρατών για το ζήτημα ερείδεται αφενός στο νομοθετικό οικοδόμημα που έχει ως κορυφή το δίκαιο της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος και αφετέρου στην απρόσκοπτη επίτευξη του ναυτιλιακού εγχειρήματος μεταφοράς επικινδύνων υλικών. Η διατριβή πρόκειται να αναλύσει το περίπλοκο αυτό ζήτημα ερευνώντας το κανονιστικό πλαίσιο της δια θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων υλικών σε συνάρτηση με τις ρυθμίσεις της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος ώστε να προταθούν οι κατάλληλες παρεμβάσεις περί της θεραπείας του προβλήματος. Η κορυφή του κανονιστικού πλαισίου του ζητήματος ανήκει στη ΔΣ για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) η οποία μετά από δεκαετίες διαπραγματεύσεων έλαβε την τελική της μορφή το 1982. Οι διαπραγματεύσεις επεκτάθηκαν χρονικά λόγω των διαφορετικών συμφερόντων των Κρατών Μερών της Σύμβασης αλλά και των εταιρών της ναυτιλίας που επηρέασαν το αποτέλεσμα ειδικά της Τρίτης Συνδιάσκεψης του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας και εξακολουθούν να χαρακτηρίζουν την σύγχρονη διεθνή και ενωσιακή (ΕΕ) ναυτιλιακή πολιτική και εμπόριο.

Επί του θέματος η ΕΕ ακολουθεί το διεθνές ρυθμιστικό θεσμικό πλαίσιο για την θαλάσσια μεταφορά των επικινδύνων υλικών χωρίς να έχει θεσπίσει ολοκληρωμένη πολιτική για το συγκεκριμένο ζήτημα ενώ εφαρμόζει τις διατάξεις της UNCLOS, 1982 και των σχετικών με την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος διεθνών και περιφερειακών Συμφωνιών. Ωστόσο η εφαρμογή του διεθνούς θεσμικού πλαισίου απαιτεί από τα Κ-Μ της ΕΕ την λήψη περαιτέρω μέτρων σε εθνικό επίπεδο. Η ΕΕ και τα Κ-Μ της διαθέτουν συντρέχουσες αρμοδιότητες (shared competences) στο πεδίο της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Επίσης η ΕΕ και τα Κ-Μ της διακριτά έχουν κυρώσει την UNCLOS, 1982 και τις σχετικές Συμβάσεις για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Όμως η ΕΕ δήλωσε κατά την υπογραφή της UNCLOS, 1982 ότι το εύρος των αρμοδιοτήτων και η διάκριση των δικαιωμάτων μεταξύ ΕΕ και των Κ-Μ της δεν είναι σταθερή

αλλά αποτελεί αντικείμενο μελλοντικών αλλαγών.<sup>1</sup> Κατά την πρόοδο της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, τα Κ-Μ της ΕΕ μεταφέρουν κάποια από τα δικαιώματα τους στην ΕΕ τα οποία περιλαμβάνουν και ζητήματα που ρυθμίζονται από την UNCLOS, 1982 και άλλες Συμφωνίες. Συνεπώς φαίνεται ότι τα Κ-Μ της ΕΕ οφείλουν να συνεργάζονται εντός του δικαίου της ΕΕ και να περιορίζουν τις μεμονωμένες δράσεις τους. Στο πλαίσιο αυτό η διατριβή σκοπεύει να καταδείξει με ποιο τρόπο η ύπαρξη της διάκρισης αρμοδιοτήτων μεταξύ της ΕΕ και των Κ-Μ της επηρεάζει την εφαρμογή της UNCLOS, 1982 και το θεσμικό πλαίσιο μεταφοράς επικινδύνων υλικών στις θαλάσσιες περιοχές της ΕΕ. Για τον σκοπό αυτό θα ερευνηθούν οι αρμοδιότητες των θεσμών της ΕΕ, η διαδικασία λήψης αποφάσεων εντός της ένωσης και κατά την εκπροσώπηση σε διεθνείς και περιφερειακούς οργανισμούς.

Η διακριτή συμμετοχή της ΕΕ και των Κ-Μ της στις διεθνείς και περιφερειακές Συμφωνίες για την θαλάσσια μεταφορά των επικινδύνων υλικών και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος δημιουργεί νομικές περιπλοκές υπό το διεθνές και ενωσιακό (ΕΕ) δίκαιο και επηρεάζει την εφαρμογή των Συμφωνιών. Επίσης εντός ΕΕ η σχέση της ένωσης με τα Κ-Μ της διέπεται από το δίκαιο της ΕΕ και αποτελεί πεδίο αντιπαράθεσης όταν γίνεται λόγος για κοινή εξωτερική πολιτική σε ζητήματα θαλασσίων μεταφορών επικινδύνων υλικών και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Αυτό συμβαίνει διότι η ΕΕ λαμβάνει μέτρα ρύθμισης αυτών των πεδίων ενώ τα Κ-Μ της διατηρούν την άποψη ότι θα πρέπει να ρυθμίζουν μεμονωμένα τα συμφέροντα τους στα υπ' όψιν πεδία. Οι Συνθήκες της ΕΕ αλλά και οι αποφάσεις του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΔΕΕ) δεν φαίνεται να μπορούν να θεραπεύσουν την κατάσταση με αποτέλεσμα να διατηρείται η αντιπαράθεση μεταξύ της ΕΕ και των Κ-Μ της στο πεδίο της θαλάσσιας μεταφοράς των επικινδύνων υλικών και της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος διότι ακόμα και οι αποφάσεις του ΔΕΕ διατείνονται υπέρ της συνεργασίας μεταξύ της ΕΕ και των Κ-Μ της κατά την διαπραγμάτευση, κύρωση και εφαρμογή των διεθνών Συμφωνιών ενώ δεν ορίζουν το εύρος της συνεργασίας και τα περί της διατύπωσης κοινών θέσεων με αποτέλεσμα να μην υφίσταται κοινή πρακτική. Η εν λόγω συνεργασία εξαρτάται από τα συμφέροντα που εκπροσωπεί το κάθε Κ-Μ κατά τις συζητήσεις για ζητήματα θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων υλικών και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος και συχνά επηρεάζει δυσμενώς την κοινή εξωτερική πολιτική της ΕΕ στο τομέα αυτό. Η έλλειψη συνεργασίας φαίνεται κατά την εκπροσώπηση των Κ-Μ της ΕΕ στον IMO όπου η ΕΕ συμμετέχει ως παρατηρητής χωρίς να δύναται να επηρεάσει τις απόψεις των Κ-Μ της. Τα ναυτιλιακά Κράτη της ΕΕ επιθυμούν την υιοθέτηση ήπιων μέτρων για την αντιμετώπιση ζητημάτων προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος, θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων υλικών και απορρίψεων. Προς το σκοπό αυτό διατηρούν ανεξάρτητη εκπροσώπηση στις διεθνείς νομοπαρασκευαστικές επιτροπές δηλώνοντας ότι η συνολική εκπροσώπηση των Κ-Μ από την ΕΕ θα αποτελέσει ανταγωνιστικό μειονέκτημα για την ναυτιλία της ΕΕ σε σχέση με τα τρίτα Κράτη. Έτσι η διαδικασία αποφάσεων περί της θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων υλικών και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος όχι μόνον στον IMO αλλά και σε άλλα διεθνή και περιφερειακά όργανα αποτελεί πεδίο αντιπαράθεσης μεταξύ της ΕΕ και των Κ-Μ της.

---

<sup>1</sup> [https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=\\_en#EndDec](https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=_en#EndDec)

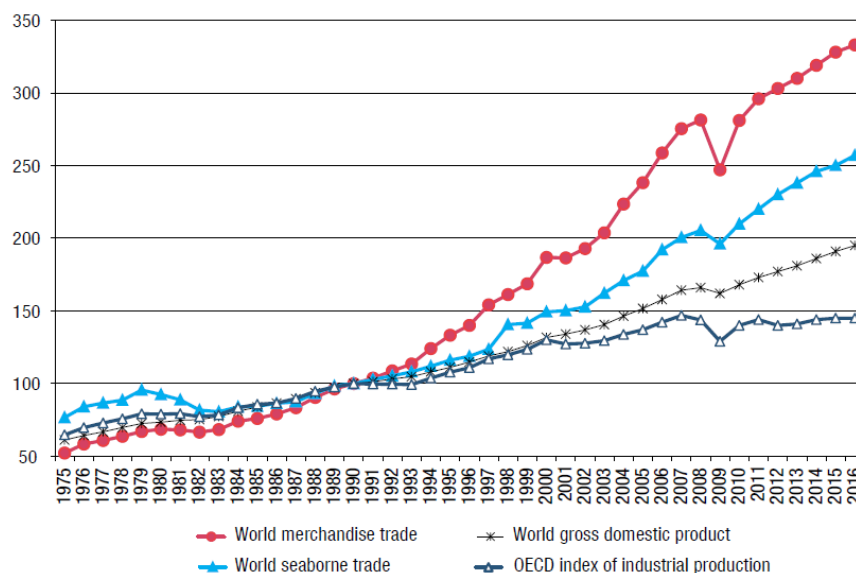
Οι πρωτοβουλίες για την διασφάλιση του θεσμικού πλαισίου της θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων υλικών και της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος, πέραν των προτάσεων των Κρατών, εισάγονται και μέσω του διεθνούς ναυτιλιακού οργανισμού (IMO) και των γενικών διευθύνσεων της ΕΕπ (DG MOVE, MARE, ENVI). Το σύνθημα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) για το έτος 2020 έκανε λόγο για βιώσιμη ναυτιλία με σκοπό την βιωσιμότητα του πλανήτη (Lim, 2019) ως μια πολιτική συμμόρφωσης των Κρατών με τους στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης του ΟΗΕ (SDGs) σε μία παγκοσμιοποιημένη ελεύθερη αγορά στην οποία θα διακινούνται άνευ κρατικών παρεμβάσεων και περιορισμών αγαθά και υπηρεσίες. Η τάση για ολοκλήρωση της οικονομικής παγκοσμιοποίησης και η απελευθέρωση των αγορών οδηγεί στην ζήτηση και προσφορά περισσότερων προϊόντων και συνεπώς στην ανάγκη για θαλάσσιες μεταφορές σε μεγάλη κλίμακα. Συναφώς, η μεγιστοποίηση της παραγωγής, εν γένει, έχει ως αποτέλεσμα και την ζήτηση για παροχή ενέργειας και επικίνδυνων υλικών όπως πετρελαιοειδή, αέρια, χημικά, πυρηνικά και συσκευασμένες επιβλαβείς ουσίες. Προκειμένου να ικανοποιηθεί η συγκεκριμένη ζήτηση ενέργειας και επικίνδυνων υλικών θα πρέπει να προσφερθούν τα κατάλληλα πλοία.

Τα παράκτια Κράτη δικαιολογημένα ανησυχούν για τις περιβαλλοντικές και κοινωνικοοικονομικές συνέπειες μιας ενδεχόμενης ρύπανσης από πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών. Οι ανησυχίες των Κρατών, πολιτών και οργανώσεων σε παγκόσμιο επίπεδο αναφορικά με την θαλάσσια μεταφορά των επικινδύνων υλικών οδήγησαν στην σταδιακή ανάπτυξη των κανονιστικών νομοθετικών προτύπων για την ασφαλή μεταφορά των επικινδύνων υλικών. Τα νομοπαρασκευαστικά και δικαιοδοτικά όργανα σε επίπεδο ΟΗΕ αλλά και ΕΕ θα πρέπει να αναζητήσουν εκείνο το νομικό εργαλείο το οποίο να θεραπεύσει τις ανησυχίες των παρακτίων Κρατών και παράλληλα θα ενισχύσει το δικαίωμα της ελεύθερης ναυσιπλοΐας των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών δια των θαλασσιών ζωνών. Όμως παρατηρείται ότι τα ατυχήματα των πλοίων και δη των γιγαντιαίων συνεχίζονται με αποτέλεσμα η κοινή γνώμη να ενίσταται και η αντιπαράθεση των Κρατών να οξύνεται. Η παγκοσμιοποιημένη ελεύθερη αγορά, η πλήρης απελευθέρωση από την κρατική παρέμβαση, η αύξηση της ζήτησης ενέργειας, η ανάγκη μεταφορών επικινδύνων υλικών, η αύξηση του παγκοσμίου στόλου, ο γιγαντισμός των πλοίων, η αύξηση των χημικών και επικίνδυνων ουσιών, η πειρατεία, η κυβερνοπειρατεία και η άρνηση των παρακτίων Κρατών να προσφέρουν λιμένες ή περιοχές καταφυγής σε πλοία που κινδυνεύουν ταλανίζουν το θεσμικό σύστημα της ασφαλούς μεταφοράς των επικινδύνων υλικών με πλοία. Οι υπηρεσίες, σε επίπεδο ΟΗΕ (IMO) και ΕΕ (DG MOVE, DG MARE και DG ENVI), που ασχολούνται με τη ρύθμιση της διεθνούς και ενωσιακής ναυτιλιακής νομοθεσίας δεν έχουν μέχρι σήμερα καταφέρει να επιλύσουν το ζήτημα. Η ρύθμιση του ζητήματος απαιτεί την εξισορρόπηση των συμφερόντων των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών, των εταίρων της ναυτιλίας, όπως οι ναυτιλιακές εταιρείες και οι περιβαλλοντικές οργανώσεις, με στόχο ένα δίκαιο σύστημα για τη χρήση των θαλασσιών ζωνών από τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών.

Το IMF υπολόγισε την παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη για το 2018 σε 3,7% και 3,6% για το 2017 (IMF, 2018). Στην ευρωζώνη το ΑΕΠ αυξήθηκε κατά 2,5% το 2017 και θα συνεχίσει την ανοδική αυτή τάση (Eurostat, 2018). Η οικονομική ανάπτυξη ευνοεί και εξαρτάται από το εμπόριο. Το

πλαίσιο της παγκόσμιας πολιτικής όπως αυτό περιγράφεται στο κείμενο της 3ης Διεθνούς Διάσκεψης του ΟΗΕ για τη Χρηματοδότηση της Ανάπτυξης<sup>2</sup> και η Ατζέντα 2030 για την Βιώσιμη Ανάπτυξη (στόχος 7) προάγουν το εμπόριο ως το όχημα για την οικονομική πρόοδο και κατ' επέκταση το δια θαλάσσης εμπόριο το οποίο, όπως φαίνεται στο σχήμα 1, κινείται με ανοδικό ρυθμό. Σήμερα, ο αριθμός των αγαθών που διακινείται με πλοία ολοένα και αυξάνεται αφού η ναυτιλία είναι ο οικονομικότερος τρόπος μεταφοράς μεγάλων ποσοτήτων. Συγκεκριμένα δια θαλάσσης μεταφέρεται περίπου το 80% κατ' όγκο και άνω του 70% κατ' αξία του παγκοσμίου εμπορίου. Σχετικά με τα επικίνδυνα υλικά υπολογίζεται ότι το 50% των συσκευασμένων και χύδην φορτίων μεταφέρεται δια θαλάσσης.<sup>3</sup> Τα χύδην φορτία είναι στερεά ή υγρά χημικά, αέρια, πετρέλαιο, παράγωγα πετρελαίου, τοξικά ή απόβλητα. Κάποια από αυτά τα φορτία είναι επικίνδυνα όχι μόνο για το θαλάσσιο περιβάλλον αλλά και για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής ενώ υπάρχουν υλικά που είναι επικίνδυνα μόνο όταν μεταφέρονται σε χύδην μορφή. Το γεγονός ότι κάποια εκ των επικινδύνων υλικών δεν είναι αρκετά και έτσι επεξεργάζονται με άλλα υλικά για να προσφερθούν οι ανάλογες ποσότητες τονίζει την αύξηση της επικινδυνότητας τους. Επίσης, οι νέες τεχνολογίες συνεισφέρουν στην αύξηση της παραγωγής των επικινδύνων υλικών. Η κατασκευή πλαστικών με τη χρήση επικινδύνων υλικών διατηρείται στο προσκήνιο αφού το φαινόμενο εξελίσσεται από τα μέσα του 20<sup>ου</sup> αιώνα. Το σύνολο των πλαστικών που είχαν κατασκευαστεί μέχρι το 2017 άγγιξε τους πέντε δισεκατομμύρια τόνους και αναμένεται σημαντική αύξηση μέχρι το 2040. Σημειώνεται ότι 25,8 εκατομμύρια τόνοι πλαστικών αποβλήτων παράγει η ΕΕ ετησίως [COM(2018) 28 final; Kelly et.al, 2017].

**ΣΧΗΜΑ 1 – ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ – ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ – ΑΕΠ – ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗ**



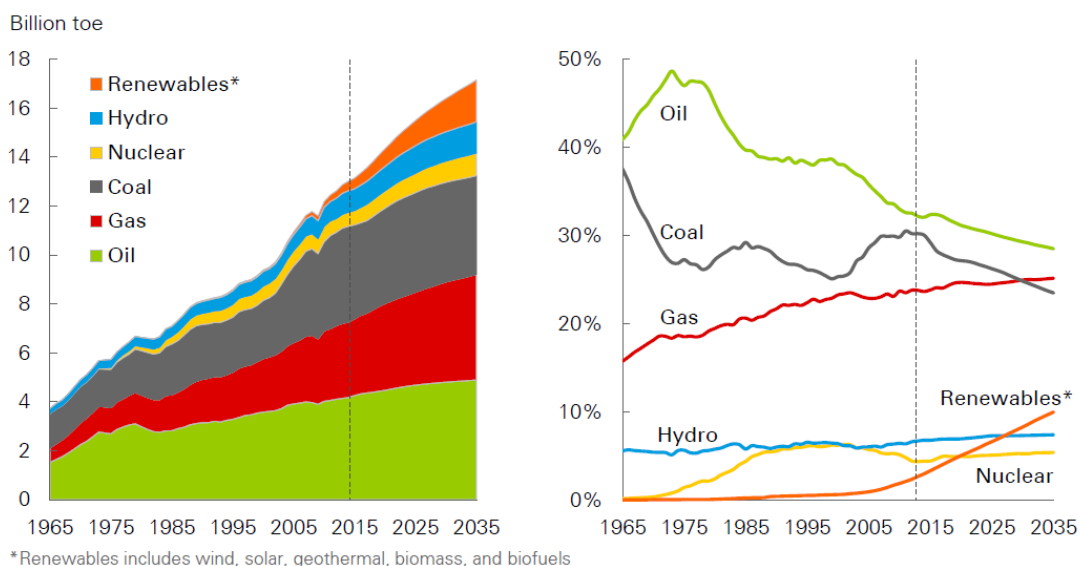
**ΠΗΓΗ: OECD, 2018.**

<sup>2</sup> Addis Ababa Action Agenda, International trade as an engine for development, σελ. 37επ.

<sup>3</sup> UNCTAD/Review of Maritime Transport 2019

Όπως φαίνεται στο σχήμα 2 η κατανάλωση αυξήθηκε για όλες τις πηγές ενέργειας εκτός της πυρηνικής. Το πετρέλαιο, αν και παρέμεινε η κυριότερη πηγή ενέργειας, υποχώρησε για δέκατη πέμπτη συνεχή χρονιά. Άρα τα επόμενα χρόνια πρόκειται να υπάρξουν ανάγκες για μεταφορά ενέργειας και το κύριο μεταφορικό μέσο θα είναι το πλοίο, με συνέπεια ενδεχόμενες ατυχηματικές περιπτώσεις και ρυπάνσεις του θαλασσίου περιβάλλοντος. Η αυξανόμενη ζήτηση μεταφοράς επικινδύνων υλικών συνέβαλε στο φαινόμενο της γιγαντοποίησης και της εξειδίκευσης των πλοίων της υπ' όψιν κατηγορίας. Η διατριβή, λόγω του ότι μέλλεται σημαντική ζήτηση ενέργειας (σχήμα 2), πρώτων υλών και εμπορευμάτων τα οποία έχουν βάση τα επικίνδυνα υλικά ήτοι πετρέλαιο, άνθρακας, LPG, LNG, χημικά πρόκειται να εμβαθύνει στο νομοθετικό καθεστώς των θαλασσίων μεταφορών (α) πετρελαιοειδών όπως προβλέπονται στο παράρτημα I της ΔΣ MARPOL 73/78, (β) αερίων όπως αναφέρονται στον IGC Code (International Gas Carrier Code), (γ) επιβλαβών υγρών ουσιών/χημικών, συμπεριλαμβανομένων των αποβλήτων, όπως αναφέρονται αφενός στον IBC Code<sup>4</sup> και αφετέρου στο παράρτημα II της ΔΣ MARPOL 73/78, (δ) στερεών χύδην φορτίων, που εμφανίζουν χαμηλό χημικό κίνδυνο σύμφωνα με τον IMSBC Code<sup>5</sup> (ε) επιβλαβών ουσιών, εντός συσκευασίας, σύμφωνα με το Παράρτημα III της ΔΣ MARPOL 73/78 και (στ) συσκευασμένων επικινδύνων υλικών όπως αναφέρονται στον IMDG Code<sup>6</sup> ήτοι επικινδύνων υλικών συσκευασμένων/τοποθετημένων σε εμπορευματοκιβώτια (containers). Η περίοδος που διανύει η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα αποτελεί θεμέλιο λίθο για την βιώσιμη ανάπτυξη και στη βάση αυτή παρέχεται μοναδική ευκαιρία στην ναυτιλία να ενισχύσει τις δεσμεύσεις της στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.

**ΣΧΗΜΑ 2 – ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΜΕΡΙΔΙΟ ΑΓΟΡΑΣ**



ΠΗΓΗ: BP, 2018.

<sup>4</sup> International Code for the construction and equipment of ships carrying dangerous chemicals in bulk

<sup>5</sup> International Maritime Solid Bulk Cargoes Code

<sup>6</sup> International Maritime Dangerous Goods Code

Η αυξημένη δια θαλάσσης μεταφορά επικινδύνων υλικών έχει οδηγήσει σε μία μείζονα αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών λόγω της ενδεχομένης προκληθείσης ζημίας στο θαλάσσιο περιβάλλον και των αναλόγων κοινωνικοοικονομικών συνεπειών. Η εξακολουθούσα σταδιακή ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου πετρελαίου και αερίου σε σχέση με την αύξηση των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων-υλικών προμηνύουν την ένταση της υπό εξέταση αντιπαράθεσης.

## **2. Επισκόπηση Βιβλιογραφίας**

Εκ της επισκοπήσεως της βιβλιογραφίας αναφορικά με το διεθνές - ενωσιακό (ΕΕ) δίκαιο και πολιτική της δια θαλάσσης μεταφοράς επικινδύνων υλικών αναδεικνύεται ότι η θεραπεία της αντιπαράθεσης μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών εδράζεται στο γεγονός της ισορροπίας των περιβαλλοντικών και οικονομικών συμφερόντων. Η συμμόρφωση με την διεθνή και ενωσιακή νομοθεσία εκ μέρους των Κρατών είναι σημαντικός παράγοντας για την επίλυση της αντιπαράθεσης στη βάση της βιώσιμης ανάπτυξης. Τα ζητήματα δεσμευτικότητας των κανόνων, η εφαρμογή τους και ο σχεδιασμός της πολιτικής των Κρατών άγουν σε προβληματισμούς οι οποίοι επιχειρείται να επιλυθούν με μάλλον ήπιες λύσεις. Τα περισσότερα Κράτη φαίνεται να συντάσσονται με το καθήκον της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος και να εκτιμούν τον συνδυασμό με την βιώσιμη ανάπτυξη. Στη λογική αυτή κυμαίνεται και η σχετική νομολογία. Παρά ταύτα, το θεσμικό πλαίσιο του δικαίου προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος και της δια θαλάσσης μεταφοράς επικινδύνων υλικών δεν παρέχει σε βάθος λύσεις εξισορρόπησης της αντιπαράθεσης μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών διότι η σχετική βιβλιογραφία εστιάζεται, κυρίως, στην ανάλυση, εξέλιξη, εφαρμογή του θεσμικού πλαισίου και όχι στην πολιτική των Κρατών και των διεθνών και περιφερειακών οργανισμών. Το δικαίωμα προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος ρυθμίζεται τόσο σε διεθνές όσο και σε ενωσιακό επίπεδο. Η παραβίαση του απειλεί ποινικές, αστικές και διοικητικές κυρώσεις (Καράκωστας, 2006:11). Σημειωθήτω ότι η ομοιόμορφη εφαρμογή του δικαίου προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος από όλα τα Κράτη, υπό έναν οργανισμό θεματοφύλακα, θα μπορούσε να προλάβει τυχόν αοριστίες ως προς τον προσδιορισμό των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των Κρατών ή εσφαλμένη ερμηνεία του νομοθετικού πλαισίου. Πρόβλημα αποτελεί το σημερινό θεσμικό πλαίσιο της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος που παρέχει στο κάθε Κράτος το δικαίωμα να διαπιστώσει την πρόκληση ρύπανσης και να επιβάλει τις ανάλογες κυρώσεις σε εθνικό επίπεδο. Η πρακτική αυτή υπονομεύει την επιτάχυνση των διαδικασιών, τον καταμερισμό των ευθυνών και δη εν όψει διασυννοριακού περιστατικού. Ειδικότερα, όταν ακόμη και στην σύγχρονη εποχή, κάποια Κράτη έχουν παθογένειες στο σύστημα ανάληψης έστω και των στοιχειωδών δράσεων ώστε να αντιμετωπίσουν ένα περιστατικό ρύπανσης. Οι συγκρίσεις των συμπερασμάτων της βιβλιογραφίας θα δώσουν τα στοιχεία στα οποία θα βασιστούν οι λύσεις του φαινομένου της εν λόγω αντιπαράθεσης.

Η εφαρμογή της διεθνούς ναυτιλιακής νομοθεσίας από τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών θεωρείται σημαντική για την προάσπιση της ασφάλειας των ιδίων των πλοίων μετά των φορτίων τους και της παγκόσμιας οικονομικής προόδου. Οι ατυχηματικές περιπτώσεις σε όποια αιτία και

αν οφείλονται έχουν ανυπολόγιστες συνέπειες για το κοινωνικοοικονομικό και περιβαλλοντικό μέλλον της ανθρωπότητας. Στις αρχές του προηγούμενου αιώνα, η διεθνής κοινότητα κατανόησε με δεινό τρόπο την σπουδαιότητα της εν πλω ασφαλούς μεταφοράς, διαχείρισης των επικινδύνων υλικών και τον κοινωνικοοικονομικό αντίκτυπο της ζημίας που προκαλείται στο θαλάσσιο περιβάλλον από ενδεχόμενο ατύχημα εμπορικού πλοίου με επικίνδυνα υλικά εκ των συνεπειών της περιπτώσεως του SS Mont Blanc, 1917. Η εποχή που διανύει η σύγχρονη κοινωνία σηματοδεύτηκε από τις παρόμοιες περιπτώσεις, *inter alia*, των πλοίων μεταφοράς αερίου, χημικών και πετρελαιοφόρων αλλά και πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με επικίνδυνα και ραδιενεργά υλικά, όπως εκείνες των πλοίων Methane Princess (1965), Torrey Canyon (1967), Roona (1971), Yuugo Maru No. 10 (1974), Atlantic Emperess (1979), Mont Luis (1984), Brea (1988), E Exxon Valdez (1989), Braer (1993), Kira (1996), Erika (1999), Ievoli Sun (2000), Prestige (2002), Bow Mariner (2004), Container MSC Napoli (2007), Granba (2009), Container Eline Enterprise (2012), Container TS Taipei (Μάρτιος 2016), Agia Zoni II (2017), Sanchi, (2018).

Επίσης την Ελλάδα απασχόλησαν, εκτός από την καταστροφική περίπτωση του δεξαμενοπλοίου Agia Zoni II (2017), (α) ο κατάπλους, του πολεμικού πλοίου των ΗΠΑ «USS ENTERPRISE», στον φαληρικό όρμο την 07.06.2012. Πρόκειται για το πρώτο πυρηνικό αεροπλανοφόρο το οποίο εκτελούσε την τελευταία του αποστολή πριν παροπλιστεί και (β) η πρόσφατη αποστολή του πλοίου Cape Ray (2014) των ΗΠΑ με σκοπό την εν πλω μεταφορά και καταστροφή των χημικών της Συρίας εντός της Μεσογείου Θάλασσας (Samiotis and Grekos, 2016). Πριν τα πλοία εισέλθουν στις ελληνικές θαλάσσιες ζώνες δεν θεωρήθηκαν ύποπτα παραβιάσεων των κανόνων της διέλευσης ή της εσωτερικής νομοθεσίας ούτε αυτών της προστασίας του περιβάλλοντος. Παρόλα αυτά, το μέλλον θα δείξει τα αποτελέσματα των αναφερομένων διελεύσεων. Συναφώς, τον Αύγουστο του 2014, το Ελληνικό Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας (ΥΠΕΚΑ) ανακοίνωσε τις παραχωρήσεις των οικοπέδων 1-11 νοτιοδυτικά της Πελοποννήσου και 12-20 νοτιώς της Κρήτης, εντός της ελληνικής υφαλοκρηπίδας, προς έρευνα του θαλασσιού υπεδάφους με σκοπό την άντληση πετρελαίου και φυσικού αερίου (η υπόθεση συνεχίζεται μέχρι σήμερα διότι δεν έχει ακόμη τελεσφορήσει). Το ίδιο συνέβη στην Κύπρο και σε άλλες περιοχές της Μεσογείου Θάλασσας. Η ενδεχόμενη ενεργοποίηση με σκοπό την εκμετάλλευση των οικοπέδων θα καταστήσει την περιοχή της ΝΑ Μεσογείου κόμβο μεταφορών επικινδύνων υλικών με πλοία.

Τα κοιτάσματα φυσικού αερίου της νοτιοανατολικής Μεσογείου εκτιμώνται σε περίπου 340 τρισεκατομμύρια κυβικά πόδια φυσικού αερίου ήτοι ποσότητα η οποία ξεπερνάει εκείνη των συνολικών αποθεμάτων των ΗΠΑ. Σε περίπτωση ενεργοποίησης των συγκεκριμένων κοιτασμάτων η ΕΕ θα απεξαρτηθεί από την Ρωσία και την Νορβηγία στον ενεργειακό τομέα (Energiya, 2020a). Πρόσφατα εγκαταστάθηκαν πλωτές δεξαμενές LNG τύπου FSRU<sup>7</sup> στην περιοχή της Σμύρνης (Τουρκία) ενώ αναμένεται να εκτελεστούν παρόμοια έργα από την εταιρεία Gastrade στην Αλεξανδρούπολη όπου η διακίνηση θα συνδέεται με τα γειτονικά βαλκανικά κράτη και την Ουκρανία μέσω του αγωγού Ελλάδας-Βουλγαρίας (IGB) αλλά και με τον αγωγό TAP. Άρα αναμένεται η συχνή κυκλοφορία πλοίων μεταφοράς φυσικού αερίου στην περιοχή (Reuters,

<sup>7</sup> Floating storage and regasification unit ή πλωτός σταθμός αποθήκευσης και επανεραιοποίησης υγροποιημένου φυσικού αερίου



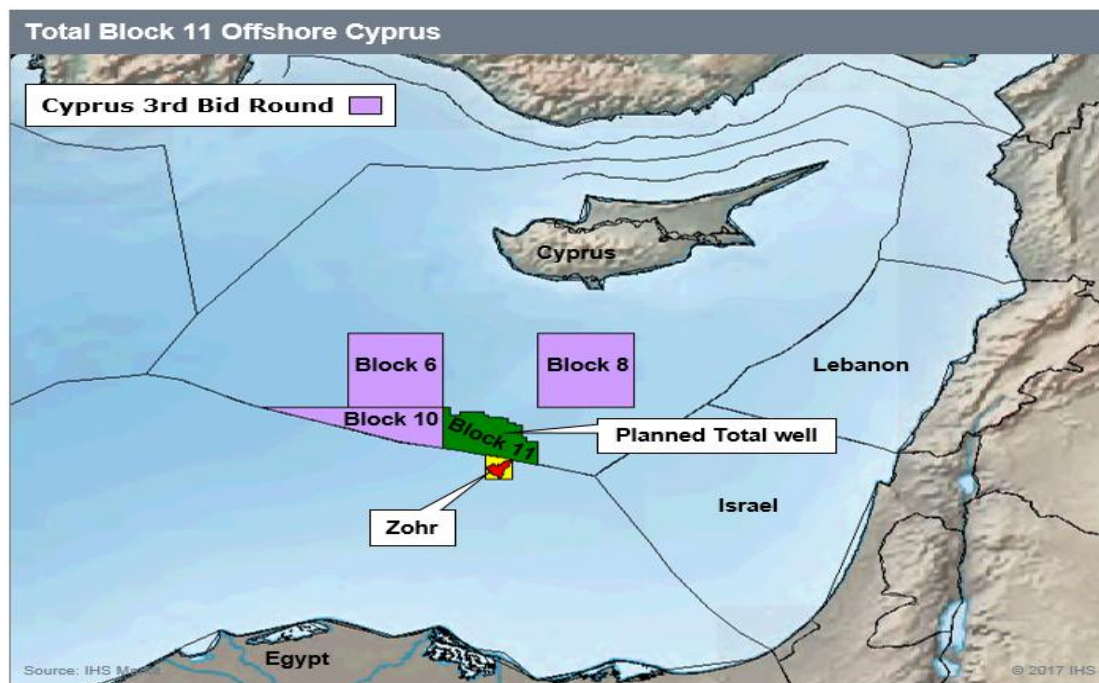
2020a; Platts, 2016). Στην νοτιοανατολική περιοχή της Μεσογείου, η Κύπρος προβλέπεται σύντομα να τροφοδοτεί με φυσικό αέριο τα κράτη της περιοχής. Για την προοπτική αυτή μελετάται η δημιουργία ενός σταθμού FSRU (Arab Energy, 2020). Στο οικόπεδο 11 (σχήμα 3) της κυπριακής ΑΟΖ φαίνεται ότι υπάρχουν μεγάλες ποσότητες φυσικού αερίου συγκρίσιμες με το αιγυπτιακό κοίτασμα Ζορ. Στο κοίτασμα Ζορ εκτιμάται ότι οι ποσότητες φυσικού αερίου ανέρχονται σε τριάντα δύο τρισεκατομμύρια κυβικά μέτρα (IHS Markit, 2017). Επίσης, το Ισραήλ θα μπορούσε να αποτελέσει ενδεχόμενο τροφοδότη φυσικού αερίου για τα κράτη της ΕΕ μέσω της Κύπρου ή της Τουρκίας ή με μία σύνδεση του Turkish Stream με τα κοιτάσματα της νοτιοανατολικής Μεσογείου (Tanchum, 2017). Με βάση πρόσφατη μελέτη η Κύπρος, το Ισραήλ και Αίγυπτος τις επόμενες δεκαετίες θα εξάγουν περί τα τριάντα δισεκατομμύρια κυβικά μέτρα ετησίως (IHS Markit, 2017). Βορειότερα, η εταιρεία Energean Oil & Gas πρόκειται να προβεί σε έρευνα και εξόρυξη υδρογονανθράκων στην θαλάσσια περιοχή της Αδριατικής πλησίον του Μαυροβουνίου ενώ ενδιαφέρει παρουσιάζει και το θαλάσσιο υπέδαφος της Κροατίας (Energia, 2016). Στην Αλγερία το έτος 2016 η παραγωγή πετρελαίου έφτασε στους 69 εκατομμύρια τόνους ενώ εκείνη του φυσικού αερίου 132,2 δισεκατομμύρια κυβικά μέτρα (bcm). Η πρόβλεψη για το έτος 2020 κάνει λόγο για παραγωγή 82 εκατομμυρίων τόνων και 165 δισεκατομμυρίων κυβικών μέτρων (Chikhi, 2016). Η Αλγερία δύναται να τροφοδοτήσει με πετρέλαιο και φυσικό αέριο την ΕΕ.

Στην Ελλάδα η θαλάσσια περιοχή δυτικά της Κέρκυρας, Αιτωλοακαρνανίας, Πελοποννήσου και νοτιώς της Κρήτης ερευνάται από την κοινοπραξία Total-Edison-ΕΛΠΕ για την εξόρυξη υδρογονανθράκων. Οι έρευνες ακολουθούν το ενωσιακό δίκαιο και συγκεκριμένα την οδηγία 2013/30/ΕΕ (για την ασφάλεια των υπεράκτιων εργασιών πετρελαίου και φυσικού αερίου) και το Υπεράκτιο Πρωτόκολλο στη Σύμβαση της Βαρκελώνης. Οι εκτιμήσεις, ειδικά στην περιοχή της Κέρκυρας αναφέρουν για πιθανό κοίτασμα δύο δισεκατομμυρίων βαρελιών πετρελαίου, (Energia, 2020b). Στην περιοχή του Πρίνου της νήσου Θάσου, η εταιρεία Energean έχει στόχο να αγγίξει ημερησίως την παραγωγή δέκα χιλιάδων βαρελιών πετρελαίου ενώ τα αποθέματα στην περιοχή εκτιμάται ότι αριθμούν τα σαράντα εκατομμύρια βαρέλια. Η ίδια εταιρεία ερευνά κοίτασμα σαράντα εκατομμυρίων βαρελιών πετρελαίου στην περιοχή του Κατάκολου. Η εταιρεία Ελληνικά Πετρέλαια στην περιοχή του Πατραϊκού κόλπου υπολογίζει ότι υπάρχει κοίτασμα τουλάχιστον εκατό εκατομμυρίων βαρελιών πετρελαίου και για το λόγο αυτό εντείνει τις προσπάθειες εξόρυξης του. Επιπροσθέτως η Ελλάδα μπορεί να αποτελέσει στρατηγικό εταίρο στον τομέα της μεταφοράς ενέργειας και συγκεκριμένα φυσικού αερίου. Για τον σκοπό αυτό προωθούνται ενέργειες ώστε η χώρα να γίνει πύλη υγροποιημένου φυσικού αερίου για την ΕΕ ενώ συμμετέχει στις δράσεις για τον σχεδιασμό του αγωγού EastMed (Energia, 2020c).

Η νοτιοανατολική Μεσόγειος φαίνεται ότι πρόκειται να μετατραπεί σε ένα τεράστιο κοίτασμα άντλησης φυσικού αερίου με αμφίβολα αποτελέσματα για το περιβάλλον και έπεται συνέχεια. Η ανάπτυξη της ιρανικής βιομηχανίας φυσικού αερίου βρισκόταν σε τέλμα λόγω των κυρώσεων που είχαν επιβληθεί από στο Ιράν από το Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ. Όμως, με την άρση των κυρώσεων αυτών το Ιράν αναδεικνύεται σε κύριο εξαγωγέα φυσικού αερίου σε διεθνές επίπεδο. Η χρήση του φυσικού αερίου πρόκειται να αυξηθεί κατά 30% κατ' όγκο μέχρι το 2025. Το φυσικό αέριο αναμένεται να γίνει το κύριο καύσιμο για την παραγωγή ενέργειας στο μέλλον και η ετήσια

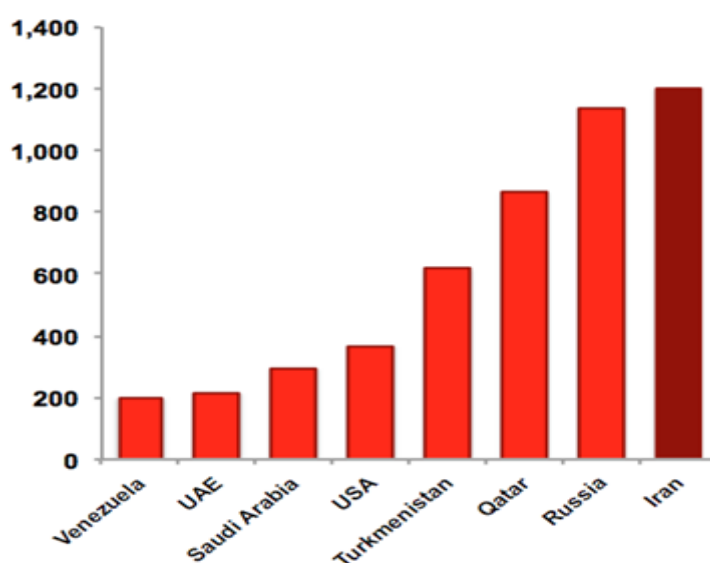
παγκόσμια ζήτηση του κυμαίνεται μεταξύ 6-8 Bcf/day. Το Ιράν παράγει περίπου 6 Tcf ετησίως ενώ η παραγωγή θα αγγίξει τα 10 Tcf έως το 2030. Όπως φαίνεται στο σχήμα 4, παγκοσμίως, η κατανάλωση φυσικού αερίου θα ξεπεράσει τα 470 Bcf/day έως 2030 ενώ οι εξαγωγές του ιρανικού φυσικού αερίου έρχονται να ικανοποιήσουν την αυξανόμενη ζήτηση της κατανάλωσης σε συνδυασμό με άλλα Κράτη εξαγωγείς φυσικού αερίου (Clemente, 2016).

**ΣΧΗΜΑ 3 - ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΑΟΖ ΚΑΙ ΟΙΚΟΠΕΔΟ 11**



ΠΗΓΗ: IHS Markit, 2017.

**ΣΧΗΜΑ 4 - ΤΟ ΙΡΑΝ ΗΓΕΙΤΑΙ ΤΩΝ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ [ΣΕ ΤΡΙΣΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ Ft<sup>3</sup>]**



ΠΗΓΗ: BP, 2017.

Η ανάδειξη όμως της περιοχής της ΝΑ Μεσογείου σε ένα τόπο συγκέντρωσης (hot spot) εταιρειών διεθνούς φήμης οι οποίες διενεργούν έρευνες για την εύρεση των περισσότερο εκμεταλλεύσιμων ενεργειακών κοιτασμάτων θα πρέπει να εγείρει και ζητήματα προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος. Η εκμετάλλευση των κοιτασμάτων φυσικού αερίου που φαίνεται ότι υπάρχουν στην περιοχή ενδυναμώνει την τοπική ενεργειακή συνεργασία και οικονομία, εδραιώνει την πολιτική σταθερότητα αλλά αποδυναμώνει την περιβαλλοντική προστασία. Ο περιβαλλοντικός κίνδυνος στον οποίο τίθεται η περιοχή έχει να κάνει και με αρκετές αντιπαραθέσεις μεταξύ των Κρατών της ΝΑ Μεσογείου αναφορικά με την εκμετάλλευση του φυσικού αερίου και τον τρόπο μεταφοράς του. Η ανάλυση του γεωπολιτικού ζητήματος που προκύπτει στην ΝΑ Μεσόγειο από την συγκεκριμένη αντιπαραθέση καθώς και των εξελίξεων που διαμορφώνονται λόγω της ανακάλυψης νέων πλούσιων κοιτασμάτων φέρνει την περιοχή στο προσκήνιο της ενεργειακής και περιβαλλοντικής πολιτικής των Κρατών αλλά και το ζήτημα της αντιπαραθέσης των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών.

Στα ζητήματα που απαρτίζουν την αντιπαραθέση μεταξύ των παρακτίων και ναυτιλιακών κρατών προστίθενται και τα περιβαλλοντικά εγκλήματα από την μεταφορά με πλοία τοξικών - ραδιενεργών υλικών και την απόρριψή τους στη θάλασσα. Στην ΕΕ υπολογίζεται ότι ετησίως παράγονται 1,3 δισεκατομμύρια τόνοι αποβλήτων εκ των οποίων σαράντα εκατομμύρια τόνοι είναι επικίνδυνα απόβλητα (Greenpeace, 2017) ενώ οι ΗΠΑ φαίνεται να ακολουθούν την τακτική των δια θαλάσσης μεταφορών τοξικών αποβλήτων προς άλλα Κράτη (Christensen and Campbell, 2016). Τα τελευταία χρόνια έχουν λάβει δημοσιότητα οι παράνομες μεταφορές και απορρίψεις τοξικών και πυρηνικών αποβλήτων σε περιοχές της Μεσογείου, ΗΠΑ και της αφρικανικής ηπείρου, ενδεικτικά, με τα πλοία NICOS 1 (1985), Lynx, (1987), Akbay-1 (1987), Radhost, (1987), Khian Sea, (1988), ANNI (1989), Jolly Rosso, (1989), Cunski, Yvonne A, Voriais Sporadais, (1992), MARCO POLO (1993) και η σημαντική περίπτωση απόρριψης τοξικών στην Ακτή Ελεφαντοστού από το πλοίο PROBO COALA (2006). Επίσης τα πλοία Spring Bear, Spring Panda και Spring Delia κατά την διάρκεια του ταξιδιού τους προς τα διαλυτήρια απέρριψαν στην θάλασσα τοξικά υλικά σύμφωνα με τους (France24.com, 2018; Greenpeace, 2017; Cunningham and Cunningham, 2016:345; Lagambiente, 2015; Livesay, 2015; Mayr, 2014; Beirne and South, 2013; Roberts, 2013; Day, 2011). Τα παράκτια κράτη, με βάση και αυτές τις περιπτώσεις, διαμαρτύρονται εντόνως κατά του αυξημένου όγκου μεταφοράς επικίνδυνων ή/και πυρηνικών φορτίων μέσω των χωρικών τους υδάτων, ενώ σε αρκετές περιπτώσεις αρνούνται ακόμη και τη διέλευση πλοίων που μεταφέρουν τέτοια φορτία δια μέσου των χωρικών τους υδάτων. Συγκεκριμένα, (α) τα Κράτη της Καραϊβικής απαγόρευαν την μεταφορά του πυρηνικού φορτίου του πλοίου Akatsuki Maru δια των θαλασσιών ζωνών τους (Van Dyke, 2002), (β) τα παράκτια Κράτη διαμαρτυρήθηκαν και αρνήθηκαν την διέλευση του πλοίου Pacific Pintail το οποίο μετέφερε τοξικά απόβλητα, (Dixon, 2006) και (γ) οι ΗΠΑ προσέγγισαν αρκετά Κράτη προκειμένου αυτά να παραλάβουν το φορτίο των χημικών της Συρίας από το πλοίο Cape Ray. Τα Κράτη αυτά αρνήθηκαν ακόμη και την προσέγγιση του πλοίου Cape Ray στις θαλάσσιες ζώνες τους λόγω του φορτίου του και τότε αποφασίστηκε η εν πλω καταστροφή και επεξεργασία του φορτίου των χημικών της Συρίας (Samiotis and Grekos, 2016).

Επίσης, τα τελευταία χρόνια η χρήση των ραδιενεργών υλικών συμβάλει στην ποιοτική εξέλιξη της καθημερινότητας του ανθρώπου. Ενδεικτικά τα ραδιενεργά υλικά χρησιμοποιούνται (α) στους ελέγχους ασφαλείας της κατάστασης των αεροπλάνων, οικοδομών, οχημάτων (β) στον τομέα της υγείας και ειδικότερα στην διάγνωση και θεραπεία ασθενειών αλλά και τη σύγχρονη τεχνολογία ιατρικών εργαλείων (γ) κατασκευή ημιαγωγών και πλαστικών (δ) διαδικασίες αποστείρωσης κ.α. Η μεταφορές τους εκτελούνται καθημερινά συμπεριλαμβανομένων και μεταφορών πυρηνικών καυσίμων (irradiated nuclear fuel). Τα ραδιενεργά υλικά μεταφέρονται με πλοία συσκευασμένα σύμφωνα με τα πρότυπα του Διεθνούς Οργανισμού Ατομικής Ενέργειας, της ΕΕ αλλά και τις προβλέψεις του IMDG Code (κλάση 7). Εκτός από την ενασχόληση με το ζήτημα σε διεθνές επίπεδο υφίσταται περιφερειακά η δημιουργία του Ευρωπαϊκού Συνδέσμου Ρυθμιστικών Αρχών για τη μεταφορά ραδιενεργών υλικών (European Association of Competent Authorities) και το Μεσογειακό Δίκτυο για τη μεταφορά ραδιενεργών υλικών (Mediterranean Network) όπου επιτελούν σημαντικά ρόλο στην ασφαλή μεταφορά των ραδιενεργών υλικών με την εφαρμογή ιδιαίτερων διαδικασιών σε περίπτωση ατυχήματος.

Τα κράτη της λατινικής Αμερικής, με προεξάρχουσα την Αργεντινή, διαμαρτύρονται εντόνως για τη μεταφορά επικινδύνων φορτίων μέσω των χωρικών τους υδάτων. Το 1996 η κυβέρνηση της Αργεντινής υπέβαλε στον IMO πρόταση αναφέροντας ότι τα πλοία που μεταφέρουν ραδιενεργά φορτία θα πρέπει να αποφεύγουν τα χωρικά ύδατα των παρακτίων Κρατών εκτός αν έχουν λάβει πρότερη σχετική άδεια. Ο IMO δεν έλαβε θέση επί του ζητήματος, (Richardson and Van Dyke, 1996). Άλλο παράδειγμα αποτελεί η κοινή δήλωση της Ισπανίας και Γαλλίας το 2002 μετά το ναυάγιο του Δ/Ξ Prestige. Τα Κράτη αυτά δήλωσαν ότι όλα τα δεξαμενόπλοια που πρόκειται να ταξιδέψουν μέσω της ΑΟΖ των Κρατών αυτών θα πρέπει να λάβουν πρότερη άδεια. Η πρακτική αυτή θα μπορούσε να εφαρμοστεί και κατά τη μεταφορά πυρηνικών φορτίων και εν γένει πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών (Al-Ajmi, 2007). Εκ των διαμειφθέντων καταδεικνύεται ότι το καθεστώς ναυσιπλοΐας για την ασφαλή μεταφορά των επικινδύνων υλικών τίθεται στο προσκήνιο και παρουσιάζει εξαιρετικό ενδιαφέρον τόσο για την ΕΕ όσο και διεθνώς. Η δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων φορτίων δύναται να δημιουργήσει σοβαρές επιπλοκές σε όλες τις πτυχές της ζωής και επί του ζητήματος σοβαρό ρόλο λαμβάνουν τα παράκτια και ναυτιλιακά Κράτη αλλά και η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα (practitioners).

Μερικά εκ των παρακτίων κρατών αντιδρούν όταν τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών εισέρχονται εντός των χωρικών υδάτων τους ενώ άλλα αρνούνται την χορήγηση του δικαιώματος αβλαβούς διελεύσεως (UN, 2013). Λόγω του μεγάλου μεταφορικού όγκου επικινδύνων υλικών που διακινούνται δια θαλάσσης και συγκεκριμένα δια των χωρικών υδάτων ή θαλασσίων ζωνών των παρακτίων κρατών δημιουργούνται αντιπαραθέσεις μεταξύ των Κρατών αυτών και των Κρατών της σημαίας των πλοίων (ναυτιλιακά). Ειδικότερα το δικαίωμα των πλοίων να πλέουν ελεύθερα εντός των χωρικών υδάτων ενός Κράτους, ενώ αποτελεί θεμελιώδη αρχή της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) 1982, θεωρείται ότι σήμερα έχει ατονήσει (Shaw, 2021; Tanaka, 2019; Evans, 2018; Klabbers, 2017; Rothwell and Stephens, 2016; Derrington and Turner, 2016; Harrison, 2013; Nixon, 2013; Crawford and Koshenniemi, 2012). Συναφώς οι διεθνείς Συμβάσεις πρέπει να εφαρμόζονται ομοιόμορφα από τα Κράτη έτσι ώστε τα

πλοία να έχουν την ίδια αντιμετώπιση κατά τον διάπλου των θαλασσιών ζωνών. Οι θέσεις των Κρατών σε διεθνές και ενωσιακό επίπεδο καθώς και αυτή των ΗΠΑ πρόκειται να μελετηθούν και να εξαχθούν τα ανάλογα συμπεράσματα για το θέμα. Οι νομοθετικές παρεμβάσεις των Κρατών ελέγχονται υπό το πρίσμα της UNCLOS, 1982 και οι πρακτικές τους κατά την άσκηση της δικαιοδοσίας τους επί των υπό ξένη σημαία πλοίων λαμβάνονται ως αρωγοί για την επεξήγηση της αναδυόμενης εξέλιξης του διεθνούς εθιμικού δικαίου για το ζήτημα.

Η διατριβή εξετάζει τις σύγχρονες διεθνείς εξελίξεις κατά τη θαλάσσια μεταφορά επικινδύνων υλικών και τη χρήση του δικαιώματος της ελεύθερης ναυσιπλοΐας σύμφωνα με τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS 1982) αλλά και τις διεθνείς και περιφερειακές Συμφωνίες υπό την πρακτική των παράκτιων - ναυτιλιακών κρατών. Πρόκειται να καταδειχθούν οι ανεπάρκειες και τα αδιέξοδα του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου που φαίνεται να αντιμετωπίζουν τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών κατά την άσκηση του δικαιώματος της ελεύθερης ναυσιπλοΐας σε σχέση με το δικαίωμα των παράκτιων Κρατών να προστατεύουν τις θαλάσσιες ζώνες τους, ώστε να αναγνωριστούν τα νομικά επιχειρήματα των μερών, να αξιολογηθούν τυχόν πολιτικές που εφαρμόζονται και να εξερευνηθεί η τάση που επικρατεί στη διεθνή ναυτιλία για το συγκεκριμένο ζήτημα. Στη βάση αυτή και αφού η σύγχρονη βιβλιογραφία αναγνωρίζει το πρόβλημα αλλά δεν το αποσαφηνίζει διεξοδικά (Shaw, 2021:403; Chandrasekhara Rao και Gautier, 2018; Anderson et.al, 2016:231επ.267επ.; Gevers et.al, 2016; Rothwell et.al, 2015:27επ.218; Chen, 2015:168-170; Samiotis and Grekos, 2015; Evans, 2014:657επ.; Morell, 2013:194επ.; Tanaka, 2012:94; Kraska, 2011:114επ.334επ.; Churchill and Lowe, 1999:81), υφίσταται κενό, το οποίο η διατριβή αυτή μέσω του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου, της κριτικής ανάλυσης της υπάρχουσας γνώσης ήτοι των διατάξεων της UNCLOS, 1982 και άλλων σχετικών νομικών εργαλείων (διμερείς Συμβάσεις, εθιμικό διεθνές δίκαιο και πρακτική των Κρατών) έρχεται να καλύψει. Η εξέταση του υφιστάμενου νομοθετικού πλαισίου που διέπει την δια θαλάσσης μεταφοράς των επικινδύνων υλικών αδυνατεί να ρυθμίσει όλες της μορφές εξέλιξης της σχέσης μεταξύ των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών με αποτέλεσμα οι σημερινές νομοθετικές προβλέψεις να αποδεικνύονται, επί του θέματος, ατελείς. Η απουσία ρητής ρυθμιστικής διάταξης από το σύνολο του θεσμικού πλαισίου σε συνδυασμό με την ανάγκη που ανακύπτει για την θεραπεία της αντιπαράθεσης εκ μέρους της διεθνούς έννομης τάξης συνέβαλε στην γέννηση της διατριβής. Υπό αυτή την παραδοχή, εντοπιστήκαν οι επιπτώσεις και επισημάνθηκαν οι τρόποι για τη θεραπεία του ζητήματος της κάλυψης του κενού.

### **3. Μεθοδολογία έρευνας**

Η διατριβή ερευνά το διεθνές και ενωσιακό θεσμικό πλαίσιο της δια θαλάσσης μεταφοράς επικινδύνων υλικών και τις συναφείς μελέτες, ο συνδυασμός των οποίων, θα φωτίσει το ζήτημα της αντιπαράθεσης μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών. Κατά την εφαρμογή της μεθόδου αυτής θα επιλεγεί το σύνολο των σχετικών με το αντικείμενο νομοθετικών κειμένων και συγγραμμάτων το οποίο θα είναι αρωγός στην περαιτέρω απάντηση των στόχων της διατριβής. Επίσης, θα αναγνωριστούν οι πιο σημαντικοί παράγοντες που οδηγούν στην αντιπαράθεση, τα εμπόδια που δεν επιτρέπουν την επιτυχή αναστροφή της τάσης και το διεθνές - ενωσιακό θεσμικό

πλαίσιο το οποίο επικουρεί την πολιτική επίλυσης του ζητήματος. Κατά τη διενέργεια της βιβλιογραφικής επισκόπησης ζωηρή αναφορά θα γίνει στις μέχρι τούδε νομοθετικές προβλέψεις και πολιτικές οι οποίες θα υιοθετηθούν προκειμένου να ανασχηματιστεί το σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο της δια θαλάσσης μεταφοράς των επικινδύνων υλικών ώστε να επιλυθεί η αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών.

Επιπροσθέτως, θα εξεταστούν οι φραγμοί στην επιτυχή αναστροφή της αντιπαράθεσης σε διεθνές και ενωσιακό επίπεδο, καθώς και ο αντίκτυπος της παγκοσμιοποιημένης ελεύθερης αγοράς, η πλήρης απελευθέρωση από την κρατική παρέμβαση, η αύξηση της ζήτησης ενέργειας, η ανάγκη μεταφορών επικινδύνων υλικών, η αύξηση του παγκοσμίου στόλου, ο γιγαντισμός των πλοίων, η αύξηση των χημικών και επικίνδυνων ουσιών, η πειρατεία, η κυβερνοπειρατεία και η άρνηση των παρακτίων Κρατών να προσφέρουν λιμένες ή περιοχές καταφυγής σε πλοία που κινδυνεύουν, η ανεπάρκεια του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου και η ανάγκη για βελτίωση και εξέλιξη του. Ομοίως, οι αρχές του διεθνούς και ενωσιακού περιβαλλοντικού δικαίου θα αξιολογηθούν υπό τον όρο της θεραπευτικής τους ικανότητας επί της αντιπαράθεσης μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών.

Με βάση τα όσα αναπτύχθηκαν μέχρι τώρα, ο αντικειμενικός σκοπός της μεθοδολογίας τοποθετείται στην αποτύπωση των παραγόντων που οδηγούν στην αντιπαράθεση καθώς και των διεθνών και ενωσιακών στοιχείων εμπορίου με επίκεντρο τα επικίνδυνα υλικά όπως ανωτέρω αναφέρθησαν ώστε μετά την αξιολόγηση τους να αποδειχθεί ότι υφίστανται διεθνής και ενωσιακή οικονομική ανάπτυξη καθώς και αυξημένες εμπορικές ροές επικινδύνων υλικών. Προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι ροές αυτές χρησιμοποιούνται πλοία ολοένα και μεγαλύτερης μεταφορικής ικανότητας με αποτέλεσμα την δημιουργία του φαινομένου του γιγαντισμού των πλοίων. Η ανάδειξη των στοιχείων θα συνεισφέρει στην κατανόηση του λόγου γιγαντοποίησης των πλοίων και περαιτέρω στις αιτίες της δημιουργίας της αντιπαράθεσης μεταξύ των παρακτίων και ναυτιλιακών κρατών όταν πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών διέρχονται δια των θαλασσιών ζωνών του παρακτίου Κράτους.

Τα στοιχεία του θεσμικού πλαισίου, που συγκεντρώθηκαν, θεωρούνται προϊόν «έρευνας γραφείου» (desk research), η οποία καλείται και δευτερεύουσα έρευνα (secondary research) δηλαδή μορφωμένη αξιολόγηση της υπάρχουσας γνώσης. Η έρευνα γραφείου είναι ένας τύπος συλλογής δεδομένων, η οποία περιλαμβάνει συγκέντρωση και οργάνωση «δευτερευόντων» (υπαρχόντων) δεδομένων π.χ. επιστημονικά άρθρα, περιοδικά, βιβλία κτλ τα οποία δημιουργήθηκαν πριν από την εκπόνηση της συγκεκριμένης εργασίας για άλλο σκοπό (Zikmund και Babin, 2012:159). Στην συγκεκριμένη εργασία τα δεδομένα θεωρούνται υπάρχοντα ώστε να υπάρξει διαφοροποίηση από τα πρωτότυπα δεδομένα τα οποία δημιουργήθηκαν για την ολοκλήρωση του καινοτόμου επιστημονικού θέματος. Κατά τη συγκεκριμένη μεθοδολογία χρησιμοποιούνται στοιχεία δευτερεύουσας έρευνας περί των δια θαλάσσης διακινούμενων επικινδύνων υλικών. Τα στοιχεία δευτερεύουσας έρευνας σχηματίζουν την αρχική φάση της μελέτης. Ήτοι, αναφέρονται πιστοποιημένα ποσοτικά στοιχεία από έγκυρες πηγές όπως

ανεξάρτητες έρευνες, κρατικές μελέτες, επιστημονικά περιοδικά. Έτσι μορφώνεται η βάση των εκτιμήσεων της έρευνας. Η μέθοδος της αξιολόγησης των υπαρχόντων δεδομένων κρίνεται κατάλληλη για την διατριβή αυτή. Όπως υποστηρίζεται η συλλογή υπαρχόντων δεδομένων είναι λιγότερο χρονοβόρα από ότι η συλλογή πρωτότυπων δεδομένων. Επίσης, η έρευνα γραφείου αρχίζει γρήγορα με την εξέταση των γνωστών πηγών πριν την ενασχόληση με την εις βάθος εξερεύνηση των υπολοίπων. Η αξιολόγηση του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου απαιτεί στενή εξέταση των περιεχομένων του. Οι Nedzel, (2016:145 επ.); Saunders και Lewis (2015:70 επ.), αναγνωρίζουν τρία σημαντικά στοιχεία στην αξιολόγηση αυτών των στοιχείων (α) μεθοδολογική ακρίβεια (β) θεωρητική βάση (γ) ποιότητα επιχειρήματος. Επιπροσθέτως, οι εμπειρίες του συγγραφέως, εκ της επαγγελματικής του απασχόλησης στην ελληνική ναυτιλιακή διοίκηση, είναι αξιόλογες για την βελτιστοποίηση του προτεινομένου συστήματος θεραπείας της αντιπαράθεσης μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών κρατών κατά την θαλάσσια μεταφορά των επικινδύνων υλικών δια των θαλασσιών ζωνών.

Τα κριτήρια αυτά εφαρμόστηκαν ώστε να καταγραφεί, περιεκτικά, το ισχύον θεσμικό πλαίσιο σε διεθνή και ενωσιακό επίπεδο ώστε να αποδοθεί το μέγεθος του προς επίλυση προβλήματος το οποίο δημιουργούν οι σύγχρονες καταναλωτικές ανάγκες βασισμένες στα επικίνδυνα υλικά. Προκειμένου να ολοκληρωθεί η εικόνα της κατάστασης που δημιουργεί την αντιπαράθεση μεταξύ των παρακτίων και ναυτιλιακών κρατών κατά τη θαλάσσια μεταφορά των επικινδύνων υλικών θα πρέπει να εξεταστούν τα υφιστάμενα στοιχεία που οδηγούν στην αύξηση της ζήτησης ενέργειας και τελικών αγαθών και εσχάτως στην ανάγκη μεταφορών. Κατωτέρω θα περιγραφούν τα στοιχεία της διεθνούς και ενωσιακής (ΕΕ) οικονομικής ανάπτυξης τα οποία όντας αυξημένα επικουρούν στο συμπέρασμα ότι οι θαλάσσιες μεταφορές γενικώς και επικινδύνων υλικών ειδικώς μέλλεται να εξελιχτούν ραγδαίως με συνέπεια την αύξηση της μεταφορικής ικανότητας των πλοίων, την δημιουργία του φαινομένου του γιγαντισμού των πλοίων και τα ενδεχόμενα ατυχήματα σε βάρος του θαλασσιού περιβάλλοντος και της κοινωνικοοικονομικής ανάπτυξης των Κρατών.

#### **4. Ερευνητικοί στόχοι**

Ο κύριος στόχος της έρευνας επικεντρώνεται στην κατανόηση των αιτιών της αντιπαράθεσης μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά την δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών μέσω της αξιολόγησης του θεσμικού πλαισίου, των πολιτικών και των φραγμών που αναιρούν την αναστροφή της τάσης. Το έργο αυτό συνίσταται στην κωδικοποίηση του νομικού συστήματος υπό το οποίο εφαρμόζεται το ισχύον θεσμικό πλαίσιο της θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων υλικών σε διεθνές και ενωσιακό (ΕΕ) επίπεδο (UNCLOS, 1982, διεθνείς-περιφερειακές Συμφωνίες και περιβαλλοντική νομοθεσία) και οδηγεί στην αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών. Ειδικότερα η ανάλυση του θεσμικού πλαισίου θα συμβάλλει στην αναγνώριση των αιτιών και με τον τρόπο αυτό θα προταθούν οι λύσεις εξισορρόπησης της αντιπαράθεσης. Οι δια θαλάσσης μεταφορές των επικινδύνων υλικών διενεργούνται σε παγκόσμιο και διασυνοριακό επίπεδο. Το διεθνές δίκαιο θα πρέπει να εξισορροπήσει τα οικονομικά και περιβαλλοντικά συμφέροντα.

Σε επίπεδο ΕΕ, ερευνάται η διάκριση των αρμοδιοτήτων (division of competences) μεταξύ της ΕΕ και των Κ-Μ της και η εναρμόνιση (conformity) της ΕΕ με το διεθνές θεσμικό πλαίσιο μεταφοράς των επικινδύνων υλικών (UNCLOS, 1982, διεθνείς-περιφερειακές Συμφωνίες και περιβαλλοντική νομοθεσία) σε συνδυασμό με τους κανόνες δικαιοδοσίας των Κρατών επί των θαλασσίων ζωνών. Τα νομικά αποτελέσματα της διάκρισης των αρμοδιοτήτων μεταξύ ΕΕ και των Κ-Μ της επηρεάζουν τις αποφάσεις των εταίρων, όχι μόνον σε επίπεδο της ένωσης αλλά και εντός των διεθνών και περιφερειακών οργανισμών. Οι δράσεις της ΕΕ επί του ζητήματος της θαλάσσιας μεταφοράς των επικινδύνων υλικών και της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος πρέπει να κινούνται υπό τις διατάξεις της UNCLOS, 1982 και τα πρότυπα των αρμοδίων διεθνών οργανισμών. Η UNCLOS, 1982 οριοθετεί τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών στις θαλάσσιες ζώνες με αποτέλεσμα να περιορίζει τις δυνατότητες της ΕΕ και των Κ-Μ της να προβαίνουν σε μεμονωμένες δράσεις περί της θαλάσσιας μεταφοράς των επικινδύνων υλικών και της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Υπό τα ανωτέρω τίθενται τα ερωτήματα:

1. Πως το ισχύον θεσμικό πλαίσιο (κυρίως διεθνές ναυτιλιακό δίκαιο) μπορεί να εξισορροπήσει επαρκώς το δικαίωμα στην ελεύθερη ναυσιπλοΐα και το δικαίωμα στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος ήτοι ανάπτυξη και περιβάλλον;

Στο συγκεκριμένο ερώτημα αρμόζει η απάντηση, η οποία πρέπει να ληφθεί ως δεδομένο, ότι οι ασκούντες το δικαίωμα της ελεύθερης ναυσιπλοΐας ήτοι οι επιζητούντες την ανάπτυξη (ναυτιλιακά Κράτη) θα ενσωματώσουν στις ενέργειες τους τον παράγοντα προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος ενώ οι ασκούντες το δικαίωμα της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος (παρακτία Κράτη) θα περιλάβουν στις αποφάσεις τους το οικονομικό γίνεσθαι με απώτερο σκοπό την βιώσιμη ανάπτυξη της διεθνούς κοινωνίας.

2. Με ποια διαδικασία το ουσιαστικό καθεστώς εξισορρόπησης των προρρηθέντων αντιτιθεμένων συμφερόντων θα αποτυπωθεί σε αποτελεσματικούς και δεσμευτικούς νομικούς κανόνες (hard law) με δεδομένο το υφιστάμενο και ισχύον θεσμικό πλαίσιο;

Η εξέλιξη του διεθνούς ναυτιλιακού δικαίου δεν φαίνεται ότι είναι τέτοια ώστε να έχει μέχρι σήμερα εξισορροπήσει το δικαίωμα της ελεύθερης ναυσιπλοΐας και το δικαίωμα της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος αφού η όποια νομικώς δεσμευτική λύση θα άγγιζε ή θα περιόριζε την εφαρμοζόμενη διεθνή οικονομική πολιτική. Η δεσμευτική λύση θα απαιτήσει την επιβολή κυρώσεων σε περίπτωση μη τήρησης των υφιστάμενων και νεοεισαχθέντων νομοθετικών ρυθμίσεων (υποχρεώσεων).

3. Πως το ισχύον και μελλοντικό θεσμικό πλαίσιο δύναται να βελτιωθεί με στόχο την άμβλυνση και εξισορρόπηση των αντιτιθέμενων συμφερόντων μεταξύ παράκτιων και ναυτιλιακών Κρατών στο ζήτημα της θαλάσσιας μεταφοράς επικίνδυνων υλικών;



Το ισχύον και μελλοντικό διεθνές ναυτιλιακό δίκαιο δύναται να βελτιωθεί επί των διαδικασιών, ουσίας και θεσμών ώστε αφενός να προστατευτεί το θαλάσσιο περιβάλλον, υπό των γενικών αρχών του περιβαλλοντικού δικαίου ήτοι αυτές της πρόληψης, προφύλαξης, προστασίας, *in dubio pro securitate* (εν αμφιβολία υπέρ της ασφάλειας), πρότερης ενημέρωσης και αφετέρου να ληφθούν υπ' όψιν οι αρχές της ήπιας ανάπτυξης και βιωσιμότητας. Αρχικά χρειάζεται να ελεγχθούν οι θεσμοί οι οποίοι επηρεάζουν αρνητικά την επίλυση των αντιπαραθέσεων και κατόπιν να θεσπιστούν οι ανάλογες κανονιστικές διατάξεις σύμφωνα με το δίκαιο των Συνθηκών. Οι αλλαγές σε διαδικαστικό και θεσμικό επίπεδο είναι αναγκαίες για την άμβλυση των αντιπαραθέσεων. Στην προσπάθεια αυτή απαιτείται η συναίνεση των Κρατών και των οργανισμών και η μετέπειτα συμμόρφωση τους με την εφαρμογή των νέων μέτρων.

## **5. Περίγραμμα διατριβής**

Η διατριβή διακρίνεται σε πέντε κεφάλαια δια των οποίων παρουσιάζονται, το πρόβλημα, οι γενικές αρχές και οι κανονισμοί που ρυθμίζουν την εφαρμογή του θεσμικού πλαισίου της δια θαλάσσης μεταφοράς των επικινδύνων υλικών και της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος, στις διαφορετικές θαλάσσιες ζώνες, σε διεθνές και ενωσιακό (ΕΕ) επίπεδο ώστε να καταγραφούν οι παθογένειες που οδηγούν στην αντιπαραθέση μεταξύ των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών με σκοπό την διαχείριση και την αποτύπωση της λύσης του προβλήματος.

Το πρώτο κεφάλαιο καταγράφει το πρόβλημα της θαλάσσιας διακίνησης των επικινδύνων υλικών και τις επιπτώσεις του στο περιβάλλον και την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Οι αιτίες του προβλήματος και οι επιπτώσεις που έχει η δια θαλάσσης μεταφορά επικινδύνων υλικών στον κοινωνικοοικονομικό και περιβαλλοντικό τομέα δημιουργούν την αντιπαραθέση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών. Περιλαμβάνεται η ανάλυση των παραγόντων που οδηγούν στην κατάσταση αυτή και αναδεικνύεται η ανάγκη για μία εις βάθος κατανόηση των παραμέτρων που επηρεάζουν την αντιπαραθέση. Η κατάσταση εξετάζεται από την οπτική των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών.

Το δεύτερο κεφάλαιο κωδικοποιεί και αναλύει το υφιστάμενο διεθνές και ενωσιακό θεσμικό πλαίσιο της δια θαλάσσης μεταφοράς των επικινδύνων υλικών και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Το κεφάλαιο αυτό ασχολείται με την θεωρητική έρευνα της ανάπτυξης, εξερεύνησης και ελέγχου του θεσμικού πλαισίου της μεταφοράς των επικινδύνων υλικών δια των θαλασσίων ζωνών. Επικεντρώνεται δε στην ανάλυση των παραγόντων που επηρεάζουν την αντιπαραθέση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών, καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο υφίσταται η τάση και αποσαφηνίζει τους φραγμούς για την αναστροφή της. Περαιτέρω, περιγράφονται οι δυνάμεις που δημιουργούν την αντιπαραθέση και οι θέσεις των Κρατών. Εκ της θεωρητικής έρευνας αξιολογείται το θεσμικό πλαίσιο σε σχέση με την μεταφορά επικινδύνων υλικών και δικαιολογούνται οι αντιλήψεις των Κρατών για το ζήτημα της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο αποτελούμενο από τις διεθνείς Συμβάσεις και οι διεθνείς και περιφερειακές πολιτικές διεργασίες, εντός και εκτός του ΟΗΕ καθορίζουν τις επί της αντιπαραθέσης εξελίξεις.

Οι ιδιαιτερότητες του δικαίου της ΕΕ σε σχέση με το θεσμικό πλαίσιο της θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων υλικών και της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος, συμπεριλαμβανομένων των πηγών του, των θεσμών, της διαδικασίας λήψης αποφάσεων και των δικαιοδοτικών μηχανισμών, ερευνώνται ενδελεχώς. Η ικανότητα της ΕΕ να δράσει σε ενωσιακό και διεθνές επίπεδο για την ρύθμιση του ζητήματος σε σχέση με την ανεξάρτητη εκπροσώπηση των Κ-Μ της τίθεται στο προσκήνιο.

Το τρίτο κεφάλαιο αποτυπώνει τα επιχειρήματα και τις θέσεις των παρακτίων και ναυτιλιακών κρατών κατά την δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών. Επισημαίνει τα δικαιοδοτικά ζητήματα των Κρατών όταν τα πλοία μεταφοράς των επικινδύνων υλικών διέρχονται δια των θαλασσιών ζωνών. Αναλύει το νομικό καθεστώς των θαλασσιών ζωνών και εξετάζει επιπλέον το δικαίωμα πρόσβασης των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών στους λιμένες ειδικά σε περιπτώσεις κινδύνου καθώς και την ελευθερία διέλευσης των. Στο σημείο αυτό γίνεται λόγος για την ποινική και αστική αρμοδιότητα αλλά και τον έλεγχο του Κράτους λιμένα (PSC) επί των πλοίων υπό ξένη σημαία που βρίσκονται στους λιμένες και τα εσωτερικά ύδατα του παρακτίου Κράτους υπό τις προβλέψεις τις UNCLOS, 1982. Επίσης, στο κεφάλαιο αυτό εξειδικεύεται το ιστορικό και η εξέλιξη του δικαιώματος της ελευθερίας στη ναυσιπλοΐα, δια των θαλασσιών ζωνών, υπό το διεθνές και ενωσιακό δίκαιο κατά τη μεταφορά των επικινδύνων υλικών με πλοία και η πρακτική των Κρατών.

Στο τέταρτο κεφάλαιο εμφανίζεται η διαχείριση του ζητήματος της αντιπαράθεσης, κατά τη δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος, από τα Κράτη, τους διεθνείς οργανισμούς (UN-IMO) και τα δικαιοδοτικά όργανα. Η κοινή εκπροσώπηση των Κ-Μ της από την ΕΕ εξετάζεται εις βάθος. Το κεφάλαιο στοχεύει στην επιμελή αποτύπωση της πρακτικής των Κρατών, του έργου των διεθνών οργανισμών και της νομολογίας των δικαιοδοτικών οργάνων επί της αντιπαράθεσης παρακτίων-ναυτιλιακών Κρατών κατά τη θαλάσσια μεταφορά επικινδύνων υλικών δια των θαλασσιών ζωνών. Θα καταγραφεί αρχικά η πρακτική των Κρατών, η νομοθετική αρμοδιότητα των οργανισμών και κατόπιν η αρμοδιότητα επιβολής των μέτρων προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος. Επίσης αναλύονται οι δικαιοδοτικοί μηχανισμοί που προσφέρει η UNCLOS, 1982 με σκοπό την επίλυση της αντιπαράθεσης.

Το πέμπτο κεφάλαιο, των συμπερασμάτων και συστάσεων, εξηγεί τους στόχους της μελέτης. Μετά τα συμπεράσματα προτείνονται πρακτικές μέθοδοι για τη διαμόρφωση ενός νέου καθεστώτος θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων υλικών το οποίο θα είναι δίκαιο για τα εμπλεκόμενα μέρη και αποτελεσματικό για την προστασία του περιβάλλοντος και την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Τα ευρήματα και τα αποτελέσματα αναφέρονται περιληπτικά σε σχέση με τους στόχους της έρευνας. Οι συστάσεις βασίζονται στα συμπεράσματα ως απότοκοι της μελέτης. Επίσης αναφέρονται και ορισμένοι περιορισμοί που αντιμετωπίστηκαν κατά την συγγραφή οι οποίοι δεν ήταν δυνατόν να καμφθούν.

Μετά την συνοπτική παρουσίαση της μελέτης ακολουθεί η αναλυτική περιγραφή του κεφαλαίου που αναφέρεται στην καταγραφή του προβλήματος της θαλάσσιας διακίνησης των επικινδύνων υλικών και των επιπτώσεων στο περιβάλλον και την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

Καταγραφή του προβλήματος της δια θαλάσσης μεταφοράς επικινδύνων υλικών και οι επιπτώσεις στο περιβάλλον και στην ασφάλεια ναυσιπλοΐας

### 1.A. ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

#### 1.1. Παράκτιο και Ναυτιλιακό Κράτος

Η διατριβή πραγματεύεται την αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων - ναυτιλιακών Κρατών και τις αναδυόμενες νομοθετικές ρυθμίσεις για την δια θαλάσσης ασφαλή μεταφορά των επικινδύνων υλικών. Στο πλαίσιο αυτό ο ορισμός του Κράτους υιοθετείται υπό την νομική έννοια, όπου σύμφωνα με τον Jellinek, *Κράτος καλείται το με πρωτογενή εξουσιαστική ισχύ εξοπλισμένο νομικό πρόσωπο ενός λαού, ο οποίος είναι εγκατεστημένος σε ορισμένη χώρα. Στη χώρα αυτή το Κράτος ασκεί απρόσωπη και αυτοδύναμη μορφή εξουσίας.* Η συγκεκριμένη εξουσία είναι πρωτογενής και ονομάζεται κυριαρχία με σκοπό τη διάκριση της από άλλες μορφές δοτής εξουσίας που ασκείται από άλλους διεθνείς ή ενωσιακούς θεσμούς. Το Κράτος προκειμένου να έχει το δικαίωμα της αντιπαράθεσης θα πρέπει, ως νομικό πρόσωπο, να ασκεί πρωτογενή εξουσία (κυριαρχία) επί ορισμένης χώρας (Shaw, 2021:137επ., Crawford, 2012:134 επ.; Τσάτσος, 2004:87επ).

Το διεθνές ή το ενωσιακό δίκαιο και ειδικότερα το δίκαιο της θάλασσας (UNCLOS, 1982) δεν περιέχουν τον ορισμό του παρακτίου και ναυτιλιακού Κράτους. Σύμφωνα με την UNCLOS, 1982 το παράκτιο Κράτος απολαμβάνει συγκεκριμένα δικαιώματα επί των θαλασσιών ζωνών οι οποίες είναι παρακείμενες των ακτών του και άρα δύναται να οριστεί ως το Κράτος το οποίο διατηρεί δικαιώματα και υποχρεώσεις επί των θαλασσιών ζωνών που εκτείνονται πέρα από την ηπειρωτική επικράτεια του. Επίσης ναυτιλιακό είναι το Κράτος την σημαία του οποίου φέρει ένα πλοίο και ως εκ τούτου διαθέτει δικαιοδοσία επί του πλοίου η οποία ασκείται σε οποιοδήποτε θαλάσσιο χώρο βρίσκεται το πλοίο αυτό.

#### 1.2. Αντιπαράθεση μεταξύ Παρακτίων και Ναυτιλιακών Κρατών

Τα ναυτιλιακά Κράτη, που διαθέτουν μεγάλο αριθμό πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών, υποστηρίζουν τη χρήση του δικαιώματος της ελευθερίας των θαλασσών. Όμως πολλά παράκτια Κράτη καταφέρνουν εναντίον των μεταφορών αυτών ισχυριζόμενα ότι αποτελούν, τουλάχιστον, κίνδυνο και απειλή για την ειρήνη και ασφάλεια της περιοχής τους. Επίσης, ορισμένα παράκτια Κράτη θεωρούν ότι τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα υλικά, δεν θα πρέπει να πλέουν ελευθέρως εντός των θαλασσιών ζωνών τους και σίγουρα όχι πριν τη λήψη σχετικής άδειας. Η θέση αυτή προφανώς δεν γίνεται αποδεκτή από τα ναυτιλιακά Κράτη που διαθέτουν ισχυρό στόλο, προωθώντας την άποψη ότι τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών δεν είναι αυτομάτως απειλή για τα παράκτια Κράτη και πρέπει η διέλευσή τους να θεωρείται αβλαβής. Στο άρθρο 2 η UNCLOS, 1982 αναγνωρίζει την κυριαρχία του παρακτίου Κράτους στα εσωτερικά ύδατα και την αιγιαλίτιδα ζώνη και επιβάλλει περιορισμούς στις αρμοδιότητες ελέγχου και δικαιοδοσίας στις υπόλοιπες θαλάσσιες ζώνες. Η UNCLOS, 1982 στο άρθρο 92§1 επισημαίνει ότι η δικαιοδοσία του

ναυτιλιακού Κράτους θα υφίσταται ταυτόχρονα με την δικαιοδοσία του παρακτίου Κράτους όταν το πλοίο εισέρχεται στις θαλάσσιες ζώνες του. Η UNCLOS, 1982 στο άρθρο 94§1 αναφέρει ότι *«κάθε Κράτος θα ασκεί αποτελεσματικά τη δικαιοδοσία και τον έλεγχο του σε διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα πάνω στα πλοία που φέρουν την σημαία του»*. Έτσι προκύπτει ότι το ναυτιλιακό Κράτος είναι εκείνο το οποίο θέτει τα πρότυπα και διασφαλίζει ότι το πλοίο μεταφοράς επικινδύνων υλικών ακολουθεί την σχετική νομοθεσία για τον εκσυγχρονισμό και την συμμόρφωση με τα διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα τα οποία το αφορούν. Όμως, λαμβανομένων υπ' όψιν των ατυχημάτων πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών αποδεικνύεται ότι τα ναυτιλιακά Κράτη δύνανται να προσπαθήσουν περισσότερο για να συμμορφωθούν με το άρθρο 94§1 της UNCLOS, 1982 με αποτέλεσμα να υφίσταται η αντιπαράθεση μεταξύ των παρακτίων - ναυτιλιακών Κρατών.

Το εγχείρημα της δια θαλάσσης μεταφοράς επικινδύνων υλικών διατηρεί μακροχρόνια ιστορία ενώ η ασφάλεια των πλοίων που μεταφέρουν τέτοια φορτία διακυβεύεται λόγω της δραματικά αυξανόμενης ζήτησης που προκαλεί το φαινόμενο της σύγχρονης παγκόσμιας ανάπτυξης. Στις αρχές του προηγούμενου αιώνα ο κίνδυνος από τη μεταφορά επικινδύνων υλικών έγινε γνωστός με τη περίπτωση του SS Mont Blanc (1917) το οποίο μετέφερε εκρηκτικές ύλες. Κατά την είσοδο του εν λόγω πλοίου στον λιμένα Halifax του Καναδά επήλθε σύγκρουση με το SS IMO με αποτέλεσμα να προκληθεί έκρηξη και ως εκ τούτου να χάσουν τη ζωή τους χιλιάδες άνθρωποι με ανυπολόγιστες υλικές ζημιές για την περιοχή. Την εποχή εκείνη η μεταφορά επικινδύνων υλικών ήταν περιορισμένη άνευ θεσμικού πλαισίου. Παρόλα αυτά το συγκεκριμένο ατύχημα προκάλεσε και προβληματίσε την κοινή γνώμη και τα Κράτη. Σήμερα η μεταφορά επικινδύνων υλικών με πλοία ακμάζει διότι αφενός το πλοίο θεωρείται ως το ενδεικνυόμενο μέσο μεταφοράς μεγάλων ποσοτήτων (οικονομία κλίμακας) και αφετέρου η διεθνής κοινωνία εξαρτά της ενεργειακές ανάγκες της από τα επικίνδυνα υλικά. Η ευρεία μεταφορά των επικινδύνων υλικών συνέτεινε στην δημιουργία ιδιαίτερης κατηγορίας φορτίων καθώς και θεσμικού πλαισίου που αφορά στα επικίνδυνα υλικά με σκοπό την προαγωγή της ναυτιλιακής ασφάλειας. Τα ατυχήματα πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών που σημειώθηκαν τα τελευταία χρόνια δημιούργησαν καταστροφές με μεγάλες κοινωνικοοικονομικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Λόγω των περιστατικών αυτών θεωρήθηκε απαραίτητη η νομική ρύθμιση της δια θαλάσσης μεταφοράς των επικινδύνων υλικών και η εναρμόνιση του συγκεκριμένου πλαισίου με τους υπόλοιπους τρόπους μεταφοράς ως τρόπος σύγκλισης της δημιουργηθείσης αντιπαράθεσης μεταξύ των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών.

Η έννοια της αντιπαράθεσης περιλαμβάνει μια έντονη διάσταση απόψεων και συμφερόντων. Πρόκειται δηλαδή για ένα φαινόμενο ασυμβατότητας σχετικά με την αντιμετώπιση του ζητήματος σε συνδυασμό με μη ικανοποιητικές νομοθετικές παρεμβάσεις. Η αντιπαράθεση δύναται να εστιαστεί στις διαφορετικές αντιλήψεις των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών περί του ζητήματος μίας ενδεχόμενης καταστροφικής ρυπάνσεως προκληθείσης υπό πλοίου μεταφοράς επικινδύνων υλικών και του δικαιώματος των πλοίων αυτών στην ελεύθερη κυκλοφορία στις θάλασσες. Η πρωτοφανής υποβάθμιση του πλανήτη λόγω της ρύπανσης του περιβάλλοντος τελεί μεταξύ των επίμαχων ζητημάτων που αντιμετωπίζει η διεθνής κοινότητα (UN-SDGs, 2018).

Ειδικότερα και παρά την διάδοση των νομικών εργαλείων για την πρόληψη της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος εξακολουθούν να συμβαίνουν ατυχήματα πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών. Η ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος, η οποία οφείλεται σε πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών λόγω του μεγέθους τους, έχει αντίκτυπο στην παγκόσμια οικονομία αφού πλήττονται εκτός από τα Κράτη και όλοι οι συμμετέχοντες στην συγκεκριμένη εφοδιαστική αλυσίδα. Τα δεδομένα αυτά σε συνδυασμό με τον σκεπτικισμό κάποιων Κρατών να συμμορφωθούν με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο οδηγούν στην αντιπαράθεση μεταξύ των παρακτίων και ναυτιλιακών κρατών.

### **1.3. Θεσμικό πλαίσιο θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων υλικών**

Στην έννοια του θεσμικού πλαισίου περιλαμβάνονται οι διεθνείς και ενωσιακοί κανονισμοί οι οποίοι ρυθμίζουν τη συμπεριφορά των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη θαλάσσια μεταφορά των επικινδύνων υλικών. Το πλαίσιο αυτό διασυνδέεται με την οργάνωση της θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων υλικών και περιέχει τα μέσα επιβολής υπό τα οποία πρέπει τα Κράτη να συμμορφώνονται με σκοπό την ασφαλή μεταφορά των επικινδύνων υλικών. Οι διεθνείς Συμφωνίες δύναται να λάβουν κυρίως την μορφή των Συμβάσεων, Πρωτοκόλλων, Συνθηκών και Συμφωνιών. Η Σύμβαση (Convention) αποτελεί συμφωνία στην οποία τα Κράτη ορίζουν το πρόβλημα και δεσμεύονται κοινώς στην αντιμετώπιση του αλλά χωρίς να εξειδικεύσουν τα ακριβή μέτρα τα οποία θα πρέπει να ληφθούν. Το Πρωτόκολλο είναι μία συμφωνία όπου γίνεται προσπάθεια να ρυθμιστούν κάποιες λεπτομέρειες του αντικείμενου μίας Συμβάσεως ήτοι οι εξειδικευμένες ενέργειες στις οποίες θα προβούν τα μέρη ή τυχόν οργανισμοί οι οποίοι πρέπει να δημιουργηθούν για να εφαρμόσουν την συμφωνία. Η Συνθήκη (Treaty) είναι μια άκρως τεκμηριωμένη συμφωνία που εξειδικεύεται σε συγκεκριμένα προβλήματα ενώ παρέχει τον οδικό χάρτη των ενεργειών στις οποίες θα προβούν τα μέρη, καθώς και βήματα εφαρμογής και θέσεως σε ισχύ. Η διμερής συμφωνία αφορά δύο Κράτη και ρυθμίζει ένα συγκεκριμένο πρόβλημα. Επί παραδείγματι, (Agreement for Cooperation relating to the Marine Environment (Denmark and Canada, 1983). Πολυμερής Συμφωνία είναι η συμφωνία ανάμεσα σε ομάδες Κρατών με αντικείμενο την αντιμετώπιση συγκεκριμένου προβλήματος όπως η Συμφωνία των Παρισίων για την Κλιματική Αλλαγή, 2015. Κατά την διαπραγμάτευση των διεθνών συμφωνιών, από τα κυρίαρχα κράτη, υπεισέρχονται τα πολιτικά ζητήματα. Ειδικότερα επί των περιβαλλοντικών Συμφωνιών ιδιαίτερο ρόλο λαμβάνουν η εθνική κυριαρχία, η επιβολή των ισχυρότερων κρατών, η διπλωματία ήτοι παράγοντες οι οποίοι επηρεάζουν τα όποια οφέλη των κρατών (Crawford, 2019; Evans, 2018; Chen, 2015; Desai, 2010). Η έρευνα του θεσμικού πλαισίου για την ασφαλή μεταφορά των επικινδύνων υλικών γίνεται ολοένα και περισσότερο πολύπλοκη λόγω της εξέλιξης των σύγχρονων πλοίων και φορτίων. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα επιμέρους νομοθετικές ρυθμίσεις σε διεθνές και ενωσιακό επίπεδο. Σημειώνεται ότι το συγκεκριμένο θεσμικό πλαίσιο αναπτύσσεται από Κράτη όπου η εθνική έννομη τάξη προστατεύει τις θεμελιώδεις ελευθερίες και κανονίζει τη βάση των ζητημάτων στον IMO και την ΕΕ υπό την συμμετοχή των εταίρων της ναυτιλίας (ιδιωτική πρωτοβουλία) που ασχολούνται με τη μεταφορά των επικινδύνων υλικών.

Το επικίνδυνο υλικό (Hazardous Material – Hazmat) είναι «οποιοδήποτε στοιχείο ή παράγοντας (βιολογικός, χημικός ή φυσικός) που έχει τη δυνατότητα να προκαλέσει βλάβη σε ανθρώπους, ζώα, ή το περιβάλλον, είτε αυτόνομα είτε μέσω αλληλεπίδρασης με άλλους παράγοντες» (Institute of Hazardous Materials Management - IHMM, 2018) ενώ η αρμόδια διεύθυνση του υπουργείου μεταφορών των ΗΠΑ ορίζει ως επικίνδυνο «την ουσία ή το υλικό το οποίο δύναται να προκαλέσει έναν άλογο κίνδυνο στην υγεία, την ασφάλεια ή την περιουσία όταν υπόκειται σε εμπορικές μεταφορές» (PHMSA, 2018). Ειδικότερα, τα επικίνδυνα υλικά μπορεί να αποτελέσουν επικίνδυνα φορτία (dangerous goods) που μεταφέρονται με πλοία, τα οποία σύμφωνα με τον Βρετανικό Κανονισμό, The Merchant Shipping (Dangerous Goods and Marine Pollutants) Regulations 1997, κατατάσσονται (classified) «στον κώδικα IMDG Code (Διεθνή Ναυτιλιακό Κώδικα Επικίνδυνων Φορτίων) ή σε οποιοδήποτε κανονισμό του IMO αναφέρονται ως επικίνδυνα υλικά για τη διαθάλασσης μεταφοράς τους».<sup>8</sup> Ως επικίνδυνα υλικά κατά τις μεταφορές χαρακτηρίζονται, γενικά, τα εκρηκτικά, τα υγροποιημένα αέρια, τα εύφλεκτα υγρά-στερεά, οι οξειδωτικές ουσίες, τα τοξικά-χημικά, τα ραδιενεργά-πυρηνικά, τα διαβρωτικά και τα απόβλητα προερχόμενα από την χρήση επικινδύνων υλικών. Τα επικίνδυνα υλικά διακρίνονται σε (α) υγρά (β) στερεά και (γ) αέρια. Τα υγρά μπορεί να είναι εύφλεκτα, τοξικά-δηλητηριώδη ή διαβρωτικά-καυστικά. Τα στερεά λαμβάνουν την μορφή εύφλεκτων και αυτανάφλεκτων υλικών ενώ τα αέρια είναι εύφλεκτα, ασφυξιογόνα και τοξικά-δηλητηριώδη. Ειδικότερα, όπως θα αποδειχθεί κατωτέρω, υφίσταται σημαντική ζήτηση ενέργειας, πρώτων υλών ή εμπορευμάτων τα οποία έχουν βάση τα επικίνδυνα υλικά ήτοι πετρέλαιο, άνθρακας, LPG, LNG, χημικά και συναφώς διενεργούνται θαλάσσιες μεταφορές (α) πετρελαιοειδών όπως προβλέπονται στο παράρτημα I της ΔΣ MARPOL 73/78, (β) αερίων όπως αναφέρονται στον GC Code,<sup>9</sup> (γ) επιβλαβών υγρών ουσιών/χημικών, συμπεριλαμβανομένων των αποβλήτων, όπως αναφέρονται αφενός στον IBC Code<sup>10</sup> και αφετέρου στο παράρτημα II της ΔΣ MARPOL 73/78, (δ) στερεών χύδην φορτίων, που εμφανίζουν χαμηλό χημικό κίνδυνο σύμφωνα με τον IMSBC Code<sup>11</sup> (ε) επιβλαβών ουσιών, εντός συσκευασίας, σύμφωνα με το Παράρτημα III της ΔΣ MARPOL 73/78 και (στ) Συσκευασμένων επικινδύνων υλικών όπως αναφέρονται στον IMDG Code<sup>12</sup> ήτοι επικινδύνων υλικών συσκευασμένων/τοποθετημένων σε εμπορευματοκιβώτια (containers).

Οι ναυτιλιακοί διεθνείς και ενωσιακοί θεσμοί, μέσω των οργανισμών τους, αποτελούν την βάση της οικείας τάξης πραγμάτων. Η αντιμετώπιση των προβλημάτων εντός των θεσμών απαιτεί ομαδική συνεννόηση και συνεργασία σε ένα περιβάλλον που κυριαρχούν αβεβαιότητα, καχυποψία και συμφέροντα. Όμως οι θεσμοί παρέχουν τελικά το πεδίο στο οποίο συγκεντρώνονται τα μέρη εκθέτοντας τις απόψεις τους και επιλύουν τις διαφορές τους. Στο σημείο αυτό έγκειται και η σπουδαία προσφορά των θεσμών. Οι θεσμοί παρακολουθούν τις απόψεις των Μερών, παρέχοντας εξειδικευμένη γνώση, πληροφορίες ώστε συνδυάζοντας τις κοινές γραμμές των Μερών επηρεάζουν αποφάσεις και ισορροπούν συμφέροντα. Ο παγκόσμιος οργανισμός

<sup>8</sup> Η κατάταξη εμφανίζεται αναλυτικά στο παράρτημα I

<sup>9</sup> International Gas Carrier Code

<sup>10</sup> International Code for the construction and equipment of ships carrying dangerous chemicals in bulk

<sup>11</sup> International Maritime Solid Bulk Cargoes Code

<sup>12</sup> International Maritime Dangerous Goods Code

εμπορίου, ο διεθνής ναυτιλιακός οργανισμός και σε περιφερειακό επίπεδο οι γενικές διευθύνσεις εμπορίου και κινητικότητας-μεταφορών της ΕΕπ είναι θεσμοί οι οποίοι αντιπροσωπεύουν τους πυλώνες του διεθνούς-ενωσιακού ναυτιλιακού εμπορίου. Εκ της βιβλιογραφίας υποστηρίζεται ότι ο ΟΗΕ και οι εξειδικευμένοι οργανισμοί του δεν ανταποκρίνονται επαρκώς στα σύγχρονα προβλήματα. Οι θεσμοί τελούν υπό καθεστώς αναμονής παρακολουθώντας τις μελλοντικές εξελίξεις. Το ίδιο συμβαίνει και με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου (Jackson και O' Malley, 2018:2επ; Pavel, 2017:173 επ.; Stone, W. R., 2011:207 επ). Άρα εφόσον οι διεθνείς θεσμοί βρίσκονται σε κρίση φαίνεται ότι το ίδιο συμβαίνει και με το θεσμικό πλαίσιο του οποίου είναι θεματοφύλακες. Η αντιπαράθεση μεταξύ των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών και οι λόγοι που συμβάλλουν σε αυτή είναι αποτέλεσμα του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου της θαλάσσιας μεταφοράς των επικινδύνων υλικών το οποίο εν συνεχεία παρουσιάζεται.

Σήμερα η κατανάλωση επικινδύνων υλικών δεν περιορίζεται πλέον εντός των κρατικών συνόρων αλλά επεκτείνεται και στα υλικά που παράγονται σε όλα τα Κράτη του κόσμου. Το φαινόμενο αυτό υπάγεται στην διαδικασία της παγκοσμιοποίησης η οποία λαμβάνει χώρα με την βοήθεια της φθηνής και αποτελεσματικής παγκόσμιας μεταφοράς. Η επίδραση της παγκοσμιοποίησης είναι εμφανής ιδίως στην ανάπτυξη του παγκοσμίου εμπορίου. Λόγω της παγκοσμιοποίησης της παραγωγής και κατανάλωσης, η πρακτική του παγκοσμίου εμπορίου αλλάζει και εξελίσσεται. Επίσης λόγω της φθηνής θαλάσσιας μεταφοράς τα επικίνδυνα υλικά μεταφέρονται άμεσα στις διεθνείς αγορές με τεράστια κέρδη. Έτσι ήταν αναμενόμενο η χωρητικότητα των πλοίων να αναπτυχθεί ώστε να συμβαδίσει με την τρομερή αύξηση του παγκοσμίου εμπορίου. Οι διεθνείς αγορές οδηγούν στις πρακτικές του ανταγωνισμού. Τα κόστη μειώνονται λόγω του διεθνούς ανταγωνισμού. Η χρήση της οικονομίας κλίμακας οδήγησε τους πλοιοκτήτες σε παραγγελίες πλοίων επικινδύνων υλικών μεγάλων χωρητικότητων. Η αυξημένη ζήτηση και κατανάλωση τέτοιων προϊόντων απαιτεί μεταφορές των επικινδύνων υλικών με πλοία τα οποία αποτελούν το οικονομικότερο μέσο μεταφοράς. Ο στόλος των πλοίων γιγαντώνεται προκειμένου να εξυπηρετήσει τους καταναλωτές μέσω των οικονομιών κλίμακας. Όμως κατά τις συγκεκριμένες μεταφορές δημιουργούνται και ατυχήματα με ανυπολόγιστες ζημιές για το θαλάσσιο περιβάλλον και την κοινωνικοοικονομική πρόοδο των Κρατών. Το φαινόμενο αυτό συντηρεί την αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών κρατών και άρα απαιτείται η δημιουργία ενός κωδικοποιημένου θεσμικού πλαισίου θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων υλικών το οποίο αφενός να θεραπεύσει τις διαφορές των Κρατών και αφετέρου να θωρακίσει την ασφάλεια των πλοίων της συγκεκριμένης κατηγορίας.

#### **1.4. Νομική φύση πλοίου μεταφοράς επικινδύνων υλικών**

Η μελέτη του δικαίου της θάλασσας (UNCLOS, 1982) δεικνύει ότι δεν αναφέρεται ένας συγκεκριμένος ορισμός για το πλοίο γενικά και ούτε για το πλοίο μεταφοράς επικινδύνων υλικών ειδικά αλλά η υποχρέωση αυτή μεταφέρεται στο επίπεδο των Κρατών. Επίσης στο εθνικό ή το συμβατικό διεθνές και ενωσιακό δίκαιο δεν υφίσταται ένας γενικά αποδεκτός ορισμός για το πλοίο ούτε δύναται να ληφθεί ένας κοινός ορισμός για το πλοίο σε όλες τις εθνικές έννομες τάξεις. Ο ορισμός του πλοίου διαφέρει ανάλογα με το σκοπό της εφαρμογής του και τις διαφορετικές



προεκτάσεις που θέλει να δώσει ο εθνικός νομοθέτης. Οι ρυθμίσεις της UNCLOS, 1982 εφαρμόζονται σε κάθε πλοίο που φέρει τη σημαία ορισμένου Κράτους ανεξαρτήτως του τρόπου κινήσεως, της χωρητικότητας του και του μεταφερόμενου φορτίου. Το πλοίο όταν εγγραφεί στα νηολόγια ενός Κράτους δεν αποκτά νομική προσωπικότητα και δεν δύναται κατά συνέπεια να καταστεί υποκείμενο δικαιωμάτων και υποχρεώσεων.

Ειδικότερα στο άρθρο 17 (Δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης) UNCLOS, 1982 αναφέρεται ότι «*υπό τους όρους της παρούσας Σύμβασης, τα πλοία όλων των Κρατών παρακτίων ή άνευ ακτών απολαμβάνουν του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης μέσω της χωρικής θάλασσας*» ήτοι το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης νομικά δεν απολαμβάνεται από τα πλοία αλλά από τα Κράτη την σημαία των οποίων φέρουν τα πλοία. Το ίδιο ισχύει και στις υπόλοιπες θαλάσσιες ζώνες. Έτσι έκρινε και το Διεθνές Δικαστήριο για το Δίκαιο της Θάλασσας (ΔΔΘ-ITLOS) στην υπόθεση του δεξαμενοπλοίου SAIGA.<sup>13</sup> Συναφώς το πλοίο κατά νόμο είναι πράγμα κινητό, παρά το γεγονός ότι σε ορισμένες περιπτώσεις και δια μείζονα προστασία τόσο των πλοιοκτητών όσο και των τρίτων εφαρμόζονται οι διατάξεις, του Κράτους της σημαίας που φέρει, ισχύουσες επί ακινήτων. Αν σε συγκεκριμένη περίπτωση δεν υφίσταται ρητή διάταξη η οποία επιβάλλει την εφαρμογή των περί ακινήτων διατάξεων τότε πρέπει να εφαρμόζονται αυτές περί κινητών. Επίσης το πλοίο που φέρει την σημαία ενός Κράτους ονομάζεται ξένο πλοίο σε αντίθεση με εκείνο που είναι εγγεγραμμένο στα νηολόγια του παράκτιου Κράτους (Ρούκουνας, 2021:248; Crawford, 2019:241; Henriksen, A., 2019:143).

Η διατριβή αναφέρεται στα ιδιωτικά εμπορικά πλοία, ορισμένων κατηγοριών, τα οποία μεταφέρουν επικίνδυνα υλικά και λόγω του φορτίου η διέλευση τους δια των θαλασσίων ζωνών παράγει έννομα αποτελέσματα τα οποία οδηγούν στην αντιπαράθεση μεταξύ των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών. Ειδικά και για λόγους πληρέστερης κατανόησης, πλοίο μεταφοράς επικινδύνων υλικών δύναται να οριστεί ως εκείνο το οποίο είναι ιδιωτικό, κινείται αυτοδυνάμως στο θαλάσσιο ύδωρ και έχει ως προορισμό την μεταφορά πετρελαίου ή παραγώγων του, αερίου (LNG-LPG), επιβλαβών χημικών ουσιών και αποβλήτων, στερεών επικινδύνων ουσιών καθώς και συσκευασμένων επικινδύνων υλικών όπως αυτά προβλέπονται στο σχετικό συμβατικό δίκαιο.

## **1.5. Βασικές κατηγορίες πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών**

Τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών δύνανται να διαιρεθούν στις κάτωθι κατηγορίες:

### **1.5.1. Πλοία μεταφοράς αργού πετρελαίου και παραγώγων του**

Το αργό πετρέλαιο μεταφέρεται από τις πετρελαιοπηγές στα διυλιστήρια. Μετά τη διύλιση τα παράγωγα του πετρελαίου μεταφέρονται από το διυλιστήριο στα κέντρα διανομής. Ανάλογα με

---

<sup>13</sup> The M/V SAIGA (No. 2) Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea) διατίθεται <https://www.itlos.org/cases/list-of-cases/case-no-2/>

την μεταφορικής τους ικανότητα τα πλοία αυτής της κατηγορίας διακρίνονται σε (α) Ultra Large Crude Carriers (ULCC) ήτοι υπερδεξαμενόπλοια μεταφορικής ικανότητας 300.000-500.000 dwt. Τα πλοία αυτά έχουν μεγάλο μέγεθος και μόνο ορισμένοι λιμένες μπορούν να τα διευκολύνουν. Η εργασία φορτωεκφορτώσεως γίνονται συνήθως μακριά από τις ακτές με την βοήθεια αγωγών, (β) Very Large Crude Carriers (VLCC) ήτοι πολύ μεγάλα δεξαμενόπλοια μεταφορικής ικανότητας 150.000-300.000 dwt. Τα πλοία αυτά εμφανίζονται συχνά στον Περσικό κόλπο και την Δυτική Αφρική με προορισμό τα Ασιατικά Κράτη. Επίσης κινούνται από τον Περσικό κόλπο μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας προς τις ΗΠΑ, (γ) Δεξαμενόπλοια τύπου Suezmax μεταφορικής ικανότητας 120.000-150.000 dwt. Τα δεξαμενόπλοια αυτά έλαβαν το όνομα τους λόγω του ότι πρόκειται για τα μεγαλύτερα πλοία από πλευράς χωρητικότητας τα οποία διαπλέουν το κανάλι του Suez. Τα πλοία αυτά εκκινούν πιο τακτικά από την Δυτική Αφρική, την Βόρεια Θάλασσα προς τα Ευρωπαϊκά Κράτη αλλά και τις ΗΠΑ, (δ) Δεξαμενόπλοια τύπου Aframax<sup>14</sup> μεταφορικής ικανότητας 80.000-120.000 dwt. Τα πλοία αυτά μεταφέρουν αργό πετρέλαιο και προϊόντα αργού πετρελαίου όπως το heavy fuel oil καθώς και καθαρά προϊόντα της διύλισης του πετρελαίου όπως καύσιμα κινητήρων. Κινούνται μεταξύ άλλων στην Καραϊβική και στις ανατολικές ακτές τις Βόρειας Αμερικής, (ε) Δεξαμενόπλοια τύπου Panamax μεταφορικής ικανότητας 50.000-80.000 dwt. Πρόκειται για τα δεξαμενόπλοια τα οποία μπορούν να διασχίσουν την διώρυγα του Παναμά, (στ) δεξαμενόπλοια μεταφοράς παραγώγων πετρελαίου (Product Carriers). Διαιρούνται σε τέσσερις υποκατηγορίες όπως aframax, panamax, handy και small. Τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς παραγώγων πετρελαίου διαθέτουν μεταφορική ικανότητα από 30.000-50.000 dwt και τα μικρής χωρητικότητας 10.000-30.000 dwt. Τα aframaxes κυρίως μεταφέρουν νάφθα από τον Περσικό Κόλπο στην Ιαπωνία, (ζ) Δεξαμενόπλοια Parcel. Χρησιμοποιούνται συνήθως για την μεταφορά χημικών, παραγώγων πετρελαίου, λαδιού και μολάσσας έχουν δε μεταφορική ικανότητα 30.000-80.000 dwt. Ειδικά για τον κλάδο των δεξαμενοπλοίων παρατηρήθηκε, το 2017- 2018 αύξηση του στόλου, υπό όρους χωρητικότητας, κατά 4,74% ενώ αυξητική διακύμανση παρουσίασαν οι μέσοι ημερήσιοι ναύλοι (UNCTAD, 2018). Στο παράρτημα II απεικονίζονται εικόνες δεξαμενοπλοίων VLCC, Product Carriers και μεταφοράς χημικών.

### **1.5.2. Πλοιά μεταφοράς χύδην φορτίου**

Ο κλάδος των πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου παρουσίασε το 2017-2018 αύξηση του στόλου, υπό όρους χωρητικότητας, κατά 2,9% ενώ ανοδική διακύμανση παρουσίασαν οι μέσοι ημερήσιοι ναύλοι. Τα πλοία αυτά, τα οποία διαθέτουν ηγετικό ρόλο στην ναυτιλιακή αγορά μαζί με τα δεξαμενόπλοια, μεταφέρουν συνήθως ατσάλι, σιδηρομετάλλευμα, άνθρακα και σιτάρι. Διακρίνονται σε πλοία τύπου (α) Panamax μεταφορικής ικανότητας 50.000-80.000 dwt. Κινούνται στις ανατολικές ακτές της Βόρειας Αμερικής, Καναδά, Νοτίου Αφρικής, Κίνας, Ινδίας, και Ινδονησίας μεταφέροντας άνθρακα και σιδηρομετάλλευμα, (β) Capesize μεταφορικής ικανότητας 80.000-170.000 dwt. Μεταφέρουν άνθρακα και σιδηρομετάλλευμα, (γ) Handymax μεταφορικής ικανότητας 35.000-50.000 dwt. Η κύρια πορεία τους είναι Μαύρη θάλασσα προς Άπω Ανατολή, Κόλπος Μεξικό προς Νότιο Αμερική, Άπω Ανατολή προς Ατλαντικό και Αυστραλία προς Ινδία.

<sup>14</sup> Average freight rate assessment

Μεταφέρουν άνθρακα, σιδηρομέταλλευμα, βωξίτη, αλουμίνιο, λιπάσματα, φωσφόρο, ατσάλι και σιτηρά, (δ) Handysize μεταφορικής ικανότητας 20.000-35.000 dwt. Κινούνται στην γραμμή Μαύρη Θάλασσα προς Μέση Ανατολή και σε άλλα μέρη του κόσμου που απαιτείται μεταφορά μικρών φορτίων σε μικρούς λιμένες με περιορισμένο βύθισμα. Στο παράρτημα II απεικονίζεται πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου.

### **1.5.3. Πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου**

Ο κλάδος των πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου παρουσίασε το 2017-2018 αύξηση του στόλου, υπό όρους χωρητικότητας, κατά 7,19% ενώ ανοδική διακύμανση παρουσίασαν οι μέσοι ημερήσιοι ναύλοι. Η τάση της χρησιμοποίησης του φυσικού αερίου ακμάζει και θα έχει ως αποτέλεσμα το μεταφερόμενο φυσικό αέριο να κατέχει το 53% της παγκόσμιας αγοράς έως το 2040 ενώ τα επόμενα χρόνια θα καλύπτει μεγάλο ποσοστό των ενεργειακών αναγκών της παγκόσμιας αγοράς (UNCTAD, 2018; WEO, 2016). Τα πλοία της υπ' όψιν κατηγορίας διακρίνονται σε εκείνα που μεταφέρουν υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG) και υγροποιημένο αέριο πετρελαίου (LPG). Ο όρος LNG (Liquefied Natural Gas) αναφέρεται στο υγροποιημένο φυσικό αέριο. Το LNG είναι εξαιρετικά ογκώδες σε συνήθεις ατμοσφαιρικές θερμοκρασίες. Για το λόγο αυτό, μετά την διαδικασία εξόρυξης του μεταφέρεται μέσω αγωγών σε ειδικές εγκαταστάσεις όπου υγροποιείται και αποθηκεύεται σε κρυογενικές δεξαμενές. Προκειμένου να μεταφερθεί δια θαλάσσης σε τερματικούς σταθμούς LNG έχουν κατασκευαστεί τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς LNG. Το LNG διαφέρει από το LPG και το φυσικό αέριο (μεθάνιο). Το LNG μετατρέπεται από αέριο σε υγρό στους μείον 162°C προκειμένου να μεταφερθεί στις ειδικά διαμορφωμένες δεξαμενές με μειωμένο όγκο κατά εξακόσιες φορές. Δεν υφίσταται κίνδυνος εκτόνωσης όπως με το LPG, που υγροποιείται σε υψηλότερη θερμοκρασία (20-55°C), αλλά το LNG δύναται να αναφλεγεί.

Ο όρος LPG (Liquefied Petroleum Gas) αναφέρεται στο υγροποιημένο αέριο πετρελαίου, στους 20-55°C, ήτοι μίγμα βουτανίου και προπανίου από τη διύλιση του αργού πετρελαίου ή την ξήρανση του LNG. Πρόκειται για υπό υψηλή πίεση υγρά κλάσματα υδρογονανθράκων τα οποία υπόκεινται σε κίνδυνο έκρηξης από αιφνίδια εκτόνωση. Η εκτόνωση αυτή προκαλείται από την ατμοποίηση του υγρού με αποτέλεσμα να εκραγεί η δεξαμενή με εντόνως καταστρεπτικά αποτελέσματα. Τα συγκεκριμένα κλάσματα υδρογονανθράκων υπό τις συνηθισμένες συνθήκες περιβάλλοντος είναι αέρια αλλά υγροποιούνται πεπιεσμένα προκειμένου να εκτελεστεί η μεταφοράς τους. Μείγμα υδρογονανθράκων από προπάνιο, προπυλένιο, βουτάνιο ή/και αιθάνιο αποτελούν το υγραέριο. Το LPG χρησιμοποιείται ως πηγή ενέργειας σε πολλές δραστηριότητες της καθημερινής ζωής ακόμα και για τη καύση της φλόγας των ολυμπιακών αγώνων. Γεγονός είναι ότι, σε παγκόσμια κλίμακα, η προσφορά του υγροποιημένου αερίου πετρελαίου είναι μικρότερη από τη ζήτηση. Το εμπόριο LPG σε παγκόσμια κλίμακα έχει αυξηθεί ετησίως κατά 4,7% τα τελευταία δέκα χρόνια. Τα παραδοσιακά κράτη εξαγωγής LPG είναι εκείνα της Μέσης Ανατολής και ειδικά η Σαουδική Αραβία. Συναφώς, το LPG εξάγεται και από τα Ασιατικά κράτη. Οι ΗΠΑ, το τελευταίο διάστημα, έχουν καταστεί ως εξέχων εξαγωγέας LPG αφού διανέμουν υγροποιημένο αέριο πετρελαίου

παγκοσμίως αυξημένο σε ποσοστό 30% σε ετήσια βάση κατά τη περίοδο 2012-2018 (UN Comtrade, 2019; Stealthgas, 2019).

Η ναυπήγηση πλοίων LNG ξεκίνησε στα μέσα του προηγούμενου αιώνα. Τα πλοία μεταφοράς υγροποιημένων αερίων το 1976 είχαν χωρητικότητα 3.3 εκατομμύρια (DWT) σε σχέση με την παγκόσμια που ήταν 372 εκατομμύρια (DWT). Σημειώνεται ότι  $1\text{m}^3$  υγροποιημένου φυσικού αερίου ισούται με  $600\text{m}^3$  φυσικού αερίου σε κανονική ατμοσφαιρική πίεση. Ένα τυπικό πλοίο διεθνών πλόων που μεταφέρει υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG) διαθέτει μεταφορική ικανότητα  $125.000-138.000\text{m}^3$  ενώ κατασκευάζονται πλοία με μεταφορική ικανότητα άνω των  $145.000-200.000\text{m}^3$ . Η μικρότερη μεταφορική ικανότητα κυμαίνεται μεταξύ  $19.000-100.000\text{m}^3$ . Τις τελευταίες δύο δεκαετίες η βιομηχανία του φυσικού αερίου αναπτύσσεται με ταχύτερους ρυθμούς. Σήμερα τα πλοία μεταφοράς LNG και LPG αποτελούν το 5% του παγκοσμίου στόλου υπό όρους GT ενώ η μεταφορική τους ικανότητα έχει διπλασιαστεί σε σχέση με το 2007 (UNCTAD, 2018). Στο παράρτημα II απεικονίζονται πλοία μεταφοράς LNG-LPG.

Η μεγάλη αύξηση του εμπορίου LNG παρατηρήθηκε στα τέλη του 1990 ενώ το 2004 το εμπόριο LNG άγγιξε τα 10.9 εκατομμύρια cbm. Το φαινόμενο αυτό είχε ως αποτέλεσμα την ετήσια αύξηση του στόλου LNG κατά 15% την περίοδο 2000-2008. Συγκριτικά ο στόλος LPG αυξήθηκε πιο σταθερά. Μεταξύ 2000-2008 η μεταφορική ικανότητα LPG αυξήθηκε από 13 σε 18 εκατομμύρια cbm ήτοι με ρυθμό αύξησης 4% κατ' έτος. Η οικονομική καταστροφή που σημειώθηκε το 2008 στις ΗΠΑ επηρέασε και τον τομέα των LNG-LPG μεταφορών. Μεταξύ 2008-2014 σημειώθηκε μικρός ρυθμός ανάπτυξης του συγκεκριμένου τομέα. Στο τέλος του 2014 η μεταφορική ικανότητα του στόλου μεταφοράς LPG αυξήθηκε κατά 32% ενώ του στόλου LNG κατά 12%. Τα ποσοστά αυτά προβλέπεται να αυξηθούν τα επόμενα έτη και ο τομέας των LPG-LNG μεταφορών να αποτελέσει το μέλλον της ανθρωπότητας, (Clarksons, 2018). Το 2019 παραδόθηκε σημαντικός αριθμός πλοίων μεταφοράς πετρελαίου, LNG-LPG και χημικών, αυξημένος κατά 220% σε σχέση με το περασμένο έτος (Vessels Value, 2020). Ο στόλος των μεγάλων πλοίων μεταφοράς αερίου (Very Large Gas Carriers - VLGCs) χωρητικότητας  $75,000 - 85,000\text{m}^3$  έχει αυξηθεί κατά πολύ τα τελευταία χρόνια. Το έτος 2017 έπλεαν στις θάλασσες 234 τέτοια πλοία ενώ 52 ήταν υπό παραγγελία. Τα πλοία VLGCs έρχονται σε πρώτη θέση στις προτιμήσεις των πλοιοκτητών λόγω της ζήτησης για φορτία που παρατηρείται στις ΗΠΑ, την Μέση Ανατολή και την Ασία ενώ μεταφέρουν το μεγαλύτερο μέρος του δια θαλάσσης διακινούμενου LPG ήτοι 85 εκατομμύρια τόνους ανά έτος million tonnes per annum (mta) (LPG World Shipping, 2019).

#### **1.5.4. Πλοία μεταφοράς χημικών**

Η αγορά των χημικών δεξαμενοπλοίων ασχολείται με την θαλάσσια μεταφορά υγρών χημικών χύδην. Τα χημικά δεξαμενόπλοια είναι μικρότερης χωρητικότητας σε σχέση με τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαίου. Η παγκόσμια αγορά χημικών δεξαμενοπλοίων εκτιμήθηκε στο ποσό των 2,07 τρισεκατομμυρίων το 2016 και υπολογίζεται ότι θα αναπτύσσεται με ρυθμό 2,1% από το 2017-2025. Το έτος 2017 ο στόλος των πλοίων μεταφοράς χημικών αυξήθηκε κατά 2.7% ενώ ο ρυθμός αυτός κυμάνθηκε σε 6.5% στο τέλος του 2018. Ο στόλος των πλοίων μεταφοράς χημικών

θα συνεχίσει να αυξάνεται λόγω του μεγάλου αριθμού των παραγγελιών νεότευκτων πλοίων (Drewry, 2017). Οι δύο κύριες γραμμές πλοίων μεταφοράς χημικών είναι (α) Αμερική - υπερατλαντική γραμμή με κατεύθυνση ανατολικά και (β) Κόλπος Μεξικό προς Ασία, (Research and Market.com, 2018). Στο παράρτημα II απεικονίζονται πλοία μεταφοράς χημικών.

#### **1.5.5. Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων**

Στις 26.04.1956 το πλοίο Ideal X, το οποίο ήταν δεξαμενόπλοιο και μετασκευάστηκε για το σκοπό μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, πραγματοποίησε μεταφορά πενήντα οκτώ containers από τον λιμένα της Νέας Υόρκης με προορισμό το Houston (ΗΠΑ). Το ταξίδι αυτό σήμανε την επανάσταση στον τομέα της δια θαλάσσης μεταφοράς αγαθών. Στις 23.04.1966 το πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων Fairland απέπλευσε από το Port Elizabeth (ΗΠΑ) και αφίχθη στο Rotterdam (Ολλανδία) μεταφέροντας διακόσια τριάντα έξι εμπορευματοκιβώτια (containers). Ο πλους αυτός χαρακτηρίστηκε ως ο πρώτος διεθνής πλους μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Έκτοτε ξεκίνησε η επανάσταση των μεταφορών με πλοία εμπορευματοκιβωτίων ολοένα και μεγαλύτερα (Ham Van και Rijssenbrij, 2012). Τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (Containers), όπως φαίνεται στο παράρτημα III, γίνονται ολοένα και μεγαλύτερα ξεπερνώντας σήμερα σε μεταφορική ικανότητα τα 20,000 TEU. Ο γιγαντισμός των πλοίων και η επίτευξη οικονομιών κλίμακας μειώνει το κόστος των προϊόντων και ειδικά των συσκευασμένων επικινδύνων υλικών αλλά επιφέρει σοβαρές κοινωνικές, οικονομικές και περιβαλλοντικές συνέπειες κατά την περίπτωση πρόκλησης ναυτικού ατυχήματος.

Ο κλάδος των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων παρουσίασε το 2017-2018 αύξηση του στόλου, υπό όρους χωρητικότητας, κατά 2,88%. Το έτος 2018 διακινήθηκαν στην γραμμή Άπω Ανατολής- Ευρώπης και Άπω Ανατολής- Βόρειας Αμερικής 15,08 εκατομμύρια TEUs, παρουσιάζοντας αύξηση 1,2% σε σχέση με το προηγούμενο έτος (Clarksons, 2019). Η παγκόσμια ικανότητα μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (TEU) αυξήθηκε κατά τα έτη 2017-2018 από 20 σε 20.7 εκατομμύρια. Επίσης, το πρώτο εξάμηνο του 2019 αναμένεται να διακινήθούν στους κύριους λιμένες των ΗΠΑ συνολικά 9.7 εκατομμύρια TEU σημειώνοντας αύξηση κατά 7,4% σε σχέση με το ίδιο διάστημα του 2018. Ο όγκος φορτίων για το 2018 ήταν 18.8 εκατομμύρια TEU αυξημένος κατά 3,1% σε σχέση με το 2017 (NRF, 2019). Το 2016 τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων υπολογίστηκε ότι μετέφεραν 181 εκατομμύρια TEUs σχεδόν τρεις φορές περισσότερο από ότι το 2000 (Clarksons, 2017). Στο παράρτημα II απεικονίζονται πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Παρόλο που τα πλοία αυτά κατά την κατασκευή και εν γένει κυκλοφορία τους εφαρμόζουν αυστηρά το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο για την κατηγορία τους, ατυχήματα που θέτουν σε κίνδυνο το θαλάσσιο περιβάλλον εξακολουθούν να παρατηρούνται.

#### **1.6. Νηολόγηση πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών**

Τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών εγγράφονται στα νηολόγια των Κρατών την σημαία των οποίων φέρουν, υπό τις κάτωθι προϋποθέσεις και έννομες συνέπειες, άνευ διακριτής διαδικασίας και ειδικού ελέγχου. Τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών όπως και τα κοινά πλοία με τη νηολόγηση ήτοι την πράξη καταχώρησης (εγγραφής) των χαρακτηριστικών του πλοίου και των

στοιχείων της πλοιοκτησίας στο ειδικό δημόσιο (σε κάποια Κράτη ηλεκτρονικό) βιβλίο νηολογίου αναγνωρίζονται οριστικώς από το Κράτος της σημαίας και τους απονέμεται η εθνικότητα με την έκδοση του ομώνυμου εγγράφου. Κάθε πλοίο οφείλει να έχει την εθνικότητα ενός διεθνώς αναγνωρισμένου Κράτους, υπαγόμενο στην κυριαρχία του και συνεπώς στους νόμους και κανονισμούς του. Σε διαφορετική περίπτωση το πλοίο θα τελεί εκτός πάσης εννόμου τάξεως ενώ δεν θα δικαιούται την χρήση του δικαιώματος ασυλίας (immunity). Η έννοια της εγγραφής του πλοίου σε δημόσιο βιβλίο νηολογίου έχει τις ρίζες της στην εποχή της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας ενώ συστηματικά χρησιμοποιείται από τις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Οι διαφορετικοί τρόποι σύνδεσης ενός πλοίου με το Κράτος της σημαίας του, που ίσχυαν στις αρχές του προηγούμενου αιώνα, ώθησαν το διεθνές δίκαιο να διευθετήσει το ζήτημα με αποκορύφωμα τα άρθρα 5-7 Σύμβασης περί Ανοικτής Θάλασσας, 1958<sup>15</sup> και τα άρθρα 91-92 UNCLOS 1982. Σταθμό αποτέλεσε η απόφαση του Μονίμου Διαιτητικού Δικαστηρίου επί της υπόθεσης Muscat Dhows (Γαλλία / Μεγάλη Βρετανία, 1905)<sup>16</sup> όπου η Μεγάλη Βρετανία κατηγόρησε την Γαλλία για παραβίαση κοινής συμφωνίας του 1862 περί της ανεξαρτησίας του Muscat πρωτεύουσας του Ομάν και συγκεκριμένα ότι η Γαλλία παραχώρησε το δικαίωμα σε λέμβους (Dhows) του Muscat να φέρουν την σημαία της. Το Μόνιμο Διαιτητικό Δικαστήριο παρήγγειλε ότι «...γενικά κάθε Κράτος δύναται να αποφασίζει τα περί παραχώρησης του δικαιώματος ύψωσης της σημαίας του και τις σχετικές διαδικασίες...». Ο κανόνας αυτός υφίσταται στο άρθρο 5§1 Σύμβασης περί Ανοικτής Θάλασσας (Convention on the High Seas), 1958 και στο άρθρο 91§1 UNCLOS 1982. Η εγγραφή του πλοίου στο νηολόγιο ενός Κράτους και η έκδοση του εγγράφου εθνικότητας δεν πρέπει να συγχέεται με την διαδικασία απονομής εθνικότητας σε ένα φυσικό ή νομικό πρόσωπο. Πρόκειται για διαδικασίες που έχουν κοινά σημεία αλλά διαφορετικές έννομες συνέπειες αφού για παράδειγμα ένα φυσικό πρόσωπο δύναται να διαθέτει διπλή εθνικότητα ενώ το πλοίο περιορίζεται αυστηρά σε εκείνη του Κράτους νηολόγησης. Τα απαιτούμενα έγγραφα που πρέπει να υποβληθούν ώστε να συντελεστεί η νηολόγηση ενός πλοίου καθορίζονται αποκλειστικά από το νομοθετικό πλαίσιο του Κράτους νηολόγησης και όχι από το διεθνές δίκαιο (Watt και Coles, 2018<sup>17</sup>; Hill και Kulkarni, 2017).<sup>18</sup>

Σύμφωνα με το άρθρο 91§2 UNCLOS 1982 «Κάθε κράτος εκδίδει στα πλοία, στα οποία έχει χορηγήσει το δικαίωμα να φέρουν τη σημαία του, έγγραφα για τον σκοπό αυτό». Το ίδιο ισχύει και στο άρθρο 5§2 Σύμβασης περί Ανοικτής Θάλασσας, 1958. Τα έγγραφα είναι εκείνα που εκδίδονται από ένα Κράτος ώστε να αποδεικνύεται η εθνικότητα του πλοίου και το δικαίωμα ύψωσης της σημαίας του συγκεκριμένου Κράτους. Η νηολόγηση ενός πλοίου έχει ως απότοκο την έκδοση του εγγράφου εθνικότητας και άλλων πιστοποιητικών που καθορίζονται από το Κράτος της σημαίας του πλοίου. Κάποια Κράτη, για ανταγωνιστικούς και φορολογικούς λόγους, χρησιμοποιούν την μέθοδο της παράλληλης νηολόγησης όπου για ορισμένο χρόνο και υπό καθορισμένες νομικές προϋποθέσεις εκτελείται πράξη νηολόγησης πλοίου στο νηολόγιο ενός Κράτους, ενώ το πλοίο

<sup>15</sup> Convention on the High Seas, 1958

<sup>16</sup> Muscat Dhows (France/Great Britain) Διαθέσιμο <https://pca-cpa.org/en/cases/93/>

<sup>17</sup> Κεφ.1 (The Legal Concept of Ship Registration).

<sup>18</sup> Κεφ.1. (Ownership and Registration).

εξακολουθεί να είναι νηολογημένο στο νηολόγιο άλλου Κράτους.<sup>19</sup> Στην περίπτωση αυτή εκδίδονται διαφορετικά έγγραφα για την νηολόγηση από κάθε Κράτος. Με την ολοκλήρωση της νηολογήσεως το πλοίο λαμβάνει αριθμό νηολογίου και δημοσιότητα των χαρακτηριστικών του σε όποιον έχει έννομο συμφέρον παρακολούθησης της νομικής κατάστασης του πλοίου. Επίσης με το έγγραφο εθνικότητας εκφράζεται ο νομικός δεσμός του πλοίου με το Κράτος της σημαίας και καθορίζεται το δίκαιο που διέπει το πλοίο.

Ο νομικός δεσμός του πλοίου με το Κράτος είναι αποτέλεσμα της απόφασης του Διεθνούς Δικαστηρίου Δικαιοσύνης περί της υποθέσεως *Nottebohm (Liechtenstein v. Guatemala)* [1955]<sup>20</sup> όπου «ο γνήσιος δεσμός της εθνικότητας (ιθαγένειας) μεταξύ ενός Κράτους και ενός ατόμου είναι εκείνος ο οποίος απονέμει στο Κράτος το δικαίωμα να προστατέψει το άτομο σε διεθνές επίπεδο». Η απαίτηση περί του γνησίου δεσμού υιοθετήθηκε από το άρθρο 5§1 Σύμβασης περί Ανοικτής Θάλασσας, 1958 και κατόπιν από το άρθρο 91§1 UNCLOS 1982. Η ύπαρξη γνησίου δεσμού μεταξύ Κράτους και πλοιοκτήτη ως απαραίτητος όρος της νηολόγησης ενός πλοίου καθιστά αποτελεσματική την άσκηση κρατικής αρμοδιότητας και ελέγχου επί του πλοίου. Όμως κάποια Κράτη δεν θέτουν την απαίτηση ύπαρξης γνησίου δεσμού μεταξύ Κράτους και πλοιοκτήτη (φυσικού ή νομικού προσώπου) για τη νηολόγηση ενός πλοίου. Το Διεθνές Δικαστήριο Δικαιοσύνης στην απόφαση περί της υποθέσεως *Barcelona Traction, Light, and Power Company, Ltd (Belgium v. Spain)* [1970]<sup>21</sup> ασχολήθηκε με την ύπαρξη γνησίου δεσμού μεταξύ Κράτους και νομικού προσώπου αλλά δεν κατάφερε να προσδώσει νέα ρύθμιση. Συναφώς επί της υποθέσεως, *The M/V SAIGA* [1999],<sup>22</sup> το Δικαστήριο του Δικαίου της Θάλασσας αποφάσισε ότι η απαίτηση περί γνησίου δεσμού μεταξύ πλοίου και πλοιοκτησίας δεν αφορά στην νηολόγηση του πλοίου αλλά στην κρατική αρμοδιότητα και στον έλεγχο του πλοίου. Ο καθορισμός της εθνικότητας ενός πλοίου αποδεικνύεται με την νηολόγηση, την έκδοση του εγγράφου εθνικότητας και τον γνήσιο δεσμό Κράτους και πλοιοκτήτη. Η σχέση του γνησίου δεσμού με την νηολόγηση και την έκδοση του εγγράφου εθνικότητας είναι ατελής αφού σύμφωνα με το άρθρο 91§1 «Κάθε κράτος καθορίζει τους όρους για τη χορήγηση της εθνικότητάς του σε πλοία, για την νηολόγηση πλοίων στην επικράτειά του και για το δικαίωμα να φέρουν τη σημαία του. Τα πλοία έχουν την εθνικότητα του κράτους τη σημαία του οποίου δικαιούνται να φέρουν. Πρέπει να υπάρχει πραγματικός δεσμός ανάμεσα στο κράτος και στο πλοίο». Η νηολόγηση και η έκδοση του ομώνυμου εγγράφου λειτουργεί ως βάση και αποκλειστική απόδειξη για την απονομή της εθνικότητας ενός πλοίου. Επίσης, υπό τα προρρηθέντα, ο θεσμός του γνησίου δεσμού μεταξύ πλοίου και πλοιοκτήτη δεν φαίνεται να λειτουργεί σε όλα τα Κράτη με τον ίδιο τρόπο με αποτέλεσμα να οδηγεί σε αντιπαράθεση τα Κράτη επί του ζητήματος του έλεγχου της ταυτότητας των πλοιοκτητών και ιδιαίτερα των νομικών προσώπων (ναυτικών εταιρειών). Πρόσφατα ο IMO ανέφερε ότι ενενήντα

<sup>19</sup> Επί παραδείγματι ορά άρθρο 23 του Κυπριακού περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Νηολόγησης, Πώλησης και Υποθήκευσης Πλοίων) ν.45/1963 ως ισχύει.

<sup>20</sup> <https://www.icj-cij.org/en/case/18>

<sup>21</sup> <https://www.icj-cij.org/en/case/50/judgments>

<sup>22</sup> <https://www.itlos.org/cases/list-of-cases/case-no-2/>

ένα πλοία είχαν παρανόμως εγγραφεί στο νηολόγιο των νήσων Φίτζι και εκατόν πενήντα πλοία στο νηολόγιο των Ομοσπονδιακών Κρατών της Μικρονησίας.<sup>23</sup>

Ο θεσμός της νηολόγησης και της συνακόλουθης απονομής εθνικότητας σε ένα πλοίο βασίζεται στην διατήρηση της δημόσιας τάξης στην θάλασσα. Το πλοίο μετά την εγγραφή στα νηολόγια και την έκδοση του εγγράφου εθνικότητας δικαιούται να υψώσει την σημαία του Κράτους νηολόγησης και με τον τρόπο αυτό αποκτά νομική υπόσταση (υποκείμενο δικαιωμάτων και υποχρεώσεων) ώστε να πλέει σε όλες τις θαλάσσιες ζώνες υπό τις προβλέψεις του δικαίου της θάλασσας και των τοπικών κανονισμών που ισχύουν σε κάθε παράκτιο Κράτος. Ειδικότερα σε κάθε θαλάσσια ζώνη το πλοίο υπόκειται, αναλόγως, στην δικαιοδοσία του παράκτιου και του Κράτους της σημαίας ενώ στην ανοικτή θάλασσα επί του πλοίου διαθέτει δικαιοδοσία μόνο το Κράτος της σημαίας, 1958 και άρθρο 92 UNCLOS 1982). Έχοντας υπ' όψιν τις προαναφερόμενες εξελίξεις, η εγγραφή των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών σε διακριτό εθνικό ηλεκτρονικό νηολόγιο υπό την αυστηρή εξέταση της ύπαρξης γνήσιου δεσμού και η ένταξη των εθνικών νηολογίων σε περιφερειακό (ΕΕ) και διεθνή (ΙΜΟ) έλεγχο, μέσω βάσης δεδομένων, θα έθετε τα εχέγγυα για τον αποτελεσματικό έλεγχο των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος.

### **1.7. Σημαία ευκαιρίας ή ανοικτό νηολόγιο**

Πρόκειται «για τις σημαίες κάποιων Κρατών όπως, κατά πρώτα, της Λιβερίας, του Παναμά, της Ονδούρας και της Κόστα Ρίκα των οποίων οι νόμοι επιτρέπουν και επί της ουσίας διευκολύνουν τα νηολογημένα υπό την σημαία τους πλοία ξένης πλοιοκτησίας, αντίθετα απ' ότι ισχύουν στις ναυτιλιακές και άλλες Χώρες στις οποίες το δικαίωμα χρησιμοποίησης της σημαίας των παρέχεται με αυστηρούς περιορισμούς που συνεπάγονται βαριές υποχρεώσεις» (OECD, 1959). Τα Κράτη τα οποία προσφέρουν την σημαία ευκαιρίας επιτρέπουν σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα τα οποία δεν έχουν γνήσιο δεσμό με τα συγκεκριμένα Κράτη να εγγράψουν πλοία στα νηολόγια τους και έτσι να υψώσουν την σημαία τους. Τα Κράτη αυτά προσελκύουν ένα μεγάλο μέρος του παγκόσμιου εμπορικού στόλου λόγω της χαλαρής πολιτικής που εφαρμόζουν επί των όρων νηολόγησης, κατασκευής του πλοίου, φορολογίας, επάνδρωσης, άλλων τελών καθώς και του ελέγχου εκ μέρους του Κράτους της σημαίας. Τα πλοία που νηολογούνται σε ένα Κράτος με σημαία ευκαιρίας εμφανίζονται περισσότερο ανταγωνιστικά σε σχέση με εκείνα των παραδοσιακών νηολογίων. Η Λιβερία είναι το μεγαλύτερο ταχέως αναπτυσσόμενο ανοικτό νηολόγιο για το 2018. Υπό όρους ολικής χωρητικότητας (GT) τα νηολογούμενα πλοία στο συγκεκριμένο νηολόγιο σημείωσαν αύξηση κατά 2.2% ενώ τα νηολόγια των Νήσων Μάρσαλ και Παναμά κινήθηκαν το ένα ανοδικά κατά 1.7% και το άλλο σταθερά σε σχέση με το προηγούμενο έτος (Clarksons, 2018).

Στη διεθνή ναυτιλιακή σκηνή η επιλογή της σημαίας του πλοίου είναι μια στρατηγική απόφαση υψηλής σημασίας για τη βιωσιμότητα της ναυτιλιακής εταιρείας και τα συμφέροντα των πλοιοκτητών. Οι οικονομικοί, πολιτικοί και νομοθετικοί περιορισμοί του Κράτους της σημαίας λαμβάνονται σοβαρά υπ' όψιν κατά την εγγραφή του πλοίου στο νηολόγιο ενός Κράτους. Το

<sup>23</sup> <https://worldmaritimenews.com/archives/285472/over-300-ships-involved-in-illegal-registrations/>



διεθνές δίκαιο υποστηρίζει ότι θα πρέπει να υφίσταται «γνήσιος δεσμός» μεταξύ του πλοιοκτήτη και της σημαίας του πλοίου ήτοι το Κράτος να ασκεί πραγματικό έλεγχο στο πλοίο σε όλους τους τομείς, αλλά εφόσον η απαίτηση δεν μπορεί να επιβληθεί, για παράδειγμα η ΕΕ αφήνει το χειρισμό του θέματος στα ΚΜ της (ΕΕ 97/С 205/05; ΕΕ COM (43) 2004/С 13/03). Όταν το πλοίο νηολογείται σημαίνει ότι ταξινομείται σε ένα αρχείο (νηολόγιο) του λιμένα ενός Κράτους και υπόκειται στη νομοθεσία, δικαιοδοσία και φορολογικό καθεστώς του συγκεκριμένου Κράτους. Συναφώς το πλοίο αποτελεί έδαφος και αποκτά την εθνικότητα του Κράτους της σημαίας που φέρει.<sup>24</sup> Μόνο υπό τη συγκεκριμένη διαδικασία το πλοίο δύναται να ναυσιπλοεί στις θάλασσες. Επίσης το πλοίο θα πρέπει να συμμορφώνεται με τη διεθνή και τοπική νομοθεσία των λιμένων τους οποίους επισκέπτεται (άρθρα 90, 91 και 92 UNCLOS, 1982). Ο διεθνής ανταγωνισμός στην ναυτιλία χωρίς εμπορικούς φραγμούς απαιτεί από τους εταίρους να αναζητούν λύσεις επιβίωσης. Μία εξ αυτών είναι και η αναζήτηση «δίκαιας» φορολογικής αντιμετώπισης εκ μέρους του Κράτους της σημαίας του πλοίου (Boczek, 1962:2).

Η διαδεδομένη αυτή πρακτική χρησιμοποιείται από τις πλοιοκτήτριες εταιρείες και έχει ως αποτέλεσμα τα υπό την ιδιοκτησία τους πλοία να νηολογούνται όχι στο Κράτος την εθνικότητα του οποίου κατέχει ο πλοιοκτήτης αλλά σε άλλο Κράτος με το οποίο ο πλοιοκτήτης δεν έχει κανένα δεσμό εθνικότητας. Εφόσον κατά το διεθνές θεσμικό πλαίσιο το πλοίο πρέπει να νηολογηθεί σε ένα Κράτος την σημαία του οποίου φέρει και υπό την νομοθεσία του οποίου διέπεται τότε οι πλοιοκτήτες επιλέγουν ένα τέτοιο Κράτος όπου η ναυτιλιακή νομοθεσία είναι ήπια ή δεν υφίσταται. Αυτό συμβαίνει προκειμένου να μειωθούν τα λειτουργικά κόστη του πλοίου, οι αμοιβές των ναυτικών, δεν υφίστανται προϋποθέσεις συμμόρφωσης με τα διεθνή ναυτιλιακά πρότυπα περί της κατασκευής-επιθεωρήσεων του πλοίου και δεν επιβάλλεται φορολογία εισοδήματος. Άρα το νηολόγιο το οποίο δεν απαιτεί ο πλοιοκτήτης να έχει γνήσιο δεσμό ήτοι την εθνικότητα του Κράτους νηολόγησης αναφέρεται συνήθως ως ευκαιριακό και τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα σε αυτό λέγεται ότι φέρουν σημαία ευκαιρίας. Οι σημαίες ευκαιρίας μέσω των Κρατών τους παρέχουν στους πλοιοκτήτες (νομικά ή φυσικά πρόσωπα) μειωμένη φορολόγηση και εχεμύθεια όσον αφορά στις δραστηριότητες τους. Οι σημαίες ευκαιρίας είναι γνωστές τουλάχιστον από τις αρχές του προηγούμενου αιώνα. Στην εποχή της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας ο γνήσιος δεσμός μεταξύ της πλοιοκτησίας και του πλοίου δεν επηρεάζει την επιχειρηματική δραστηριότητα αλλά αντιθέτως μειώνει τα λειτουργικά κόστη του πλοίου (Branch and Robats, 2014:464; Gregory, 2012; DeSombre, 2006; Odeke, 2005; Anderson, 1996).

Τα Κράτη που διατηρούν τις σημαίες ευκαιρίας φιλοξενούν φυσικά και νομικά πρόσωπα και παρέχουν τους τρόπους ώστε να διαχειρίζονται την περιουσία τους ανά το κόσμο με μειωμένη ή καθόλου φορολόγηση. Η διακριτικότητα και η ανωνυμία καθώς και οι φιλικές νομικές και τραπεζικές υπηρεσίες είναι τα κύρια χαρακτηριστικά που αναζητούν οι χρήστες των σημαίων ευκαιρίας. Λέγεται ότι οι συναλλαγές που λαμβάνουν χώρα στα Κράτη που διατηρούν σημαίες ευκαιρίας είναι αδιαφανείς και έχουν ως σκοπό την νομιμοποίηση εσόδων από παράνομες δραστηριότητες, την φοροδιαφυγή και την απάτη. Η συγκεκριμένη αδιαφάνεια επικουρεί την

---

<sup>24</sup> The Angel Bell [1979] 2 Lloyd's Rep.491

διατήρηση ενός ευνοϊκού φορολογικού καθεστώτος με εξαιρετικά μειωμένη φορολογική επιβάρυνση για τους χρήστες. Η τακτική αυτή είναι νόμιμη στα συγκεκριμένα Κράτη παρά τα αρνητικά δημοσιεύματα του τύπου. Ο ανταγωνισμός των σημαίων ευκαιρίας είναι ασύμμετρος και στηρίζεται στο φορολογικό σύστημα (US MARAD, 2011; Sharife, 2010).

Τα κράτη που διατηρούν σημαίες ευκαιρίας καλούνται φορολογικοί παράδεισοι ή υπεράκτιοι χρηματοοικονομικοί χώροι με χαμηλή ή μηδενική φορολογία, εικονικές έδρες ή κατοικίες και φορολογικό απόρρητο ήτοι μη γνωστοποίηση των οικονομικών συναλλαγών και της ιδιοκτησίας περιουσιακών στοιχείων. Τα πλοία που φέρουν σημαίες ευκαιρίας δεν τηρούν τα διεθνή ναυτιλιακά πρότυπα και δεν αποκαλύπτουν τα στοιχεία της πλοιοκτησίας σε ποινικές ή αστικές υποθέσεις που εμπλέκεται το πλοίο (Marlow and Mitroussi, 2012). Δυνάμει των προεκτεθέντων και σε συνδυασμό με την έλλειψη ελέγχου από το Κράτος της σημαίας του πλοίου δημιουργούνται όλες εκείνες οι προϋποθέσεις για τον χαρακτηρισμό ένος πλοίου ως ενδεχομένως επικινδύνου για τη διεθνή ασφάλεια και το θαλάσσιο περιβάλλον (Alderton and Winchester, 2002). Πράγματι πολλά πλοία τα οποία φέρουν σημαίες ευκαιρίας βρέθηκαν αναμειγμένα σε υποθέσεις λαθρεμπορίου και περιβαλλοντικών εγκλημάτων.

Ειδικότερα, οι πρόσφατες περιβαλλοντικές καταστροφές στο θαλάσσιο περιβάλλον οφείλονται σε πλοία τα οποία έφεραν σημαίες ευκαιρίας όπως το Erika (1999) με σημαία Μάλτας, το Prestige (2002) με σημαία Μπαχάμες, η πλατφόρμα Deerpwater Horizon (2010) η οποία ανήκε στην εταιρεία Transocean, λειτουργούσε υπό σημαία Νήσων Μάρσαλ και ήταν ενοικιασμένη στη BP με τη μέθοδο χρηματοδοτικής μίσθωσης (leasing) και τα υπό σημαία Λιβερίας Torrey Canyon (1967), Amoco Cadiz (1978) και Sea Empress (1996). Συμπερασματικά, τα παράκτια Κράτη είναι ιδιαίτερα επιφυλακτικά όταν ένα πλοίο το οποίο μεταφέρει επικίνδυνα υλικά είναι νηολογημένο σε Κράτος του οποίου η σημαία θεωρείται ευκαιρίας ή ευκολίας ή ανοικτού νηολογίου. Επίσης η UNCLOS, 1982 δεν κατάφερε να περιορίσει το φαινόμενο εξάπλωσης των σημαίων ευκαιρίας.

Η ΕΕ προκειμένου να ελέγξει την ναυτιλία ως ναυτιλιακό Κράτος αποφάσισε, το 1989, να δημιουργήσει το κοινό ευρωπαϊκό νηολόγιο (EUROS).<sup>25</sup> Το κοινό ευρωπαϊκό νηολόγιο επρόκειτο να λειτουργήσει ως παράλληλο νηολόγιο και δεν θα υποκαθιστούσε τα νηολόγια των Κ-Μ. Η ΕΕ με τη δημιουργία του EUROS στόχευε στην αποτροπή εγγραφής των πλοίων στα νηολόγια Κρατών με σημαία ευκολίας. Η ΕΕ εκείνη την εποχή θεώρησε ότι αποτελεί οιονεί ναυτιλιακό Κράτος στο οποίο τα Κ-Μ της θα μετέφεραν της σχετικές αρμοδιότητες τους ώστε να ασκήσει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που πηγάζουν από την UNCLOS, 1982. Επί της πρότασης αυτής τα Κ-Μ της ΕΕ αντέδρασαν καθώς ισχυρίστηκαν ότι αποτελεί επέμβαση στην εθνική δικαιοδοσία τους και δεδομένου ότι η ΕΕ δεν είναι πραγματικό ναυτιλιακό Κράτος και δεν διαθέτει νηολόγιο η πρόταση αυτή αποσύρθηκε (Power, 2018).

## **1.8. Δικαιοδοσία Ναυτιλιακού και Παρακτίου Κράτους**

<sup>25</sup> COM (89) 266 final.03.08.1989 [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/HIS/?uri=celex:51989AC1257\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/HIS/?uri=celex:51989AC1257(01))

Υπό την παραδοχή ότι δεν υφίσταται δόκιμος ορισμός στις διεθνείς και ενωσιακές Συμφωνίες περί της έννοιας της δικαιοδοσίας του ναυτιλιακού Κράτους δύναται να ειπωθεί ότι αυτή συνίσταται στην άσκηση εξουσίας του ναυτιλιακού Κράτους επί του πλοίου ανεξαρτήτως του θαλασσιού χώρου στον οποίο βρίσκεται το πλοίο. Λόγω του ότι δεν έχει δοθεί επίσημος νομικός ορισμός περί της δικαιοδοσίας του ναυτιλιακού κράτους αναδεικνύεται επ' αυτού ένα πεδίο αντιπαράθεσης μεταξύ των Κρατών. Τα ναυτιλιακά Κράτη επικαλούνται ότι το υπό τη σημαία τους πλοίο αποτελεί προέκταση του εδάφους τους και άρα διαθέτουν εξουσία επί του πλοίου (Υπόθεση *SS Lotus France v. Turkey*, 1928).<sup>26</sup> Όμως σήμερα υποστηρίζεται ότι η άποψη αυτή θεωρείται αναχρονιστική (Tanaka, 2019; Rothwell and Stephens, 2016) διότι με τη νηολόγηση του πλοίου σε λιμένα συγκεκριμένου Κράτους απονέμεται η εθνικότητα και υψώνεται η σημαία του Κράτους αυτού στο πλοίο για λόγους δικαιοδοσίας. Κύριος λόγος αυτής της διαδικασίας είναι να διασφαλιστεί ότι το πλοίο στην ανοικτή θάλασσα υπόκειται στην κανονιστική δικαιοδοσία του ναυτιλιακού Κράτους. Υπό αυτή την έποψη, η δικαιοδοσία του ναυτιλιακού Κράτους επί πλοίου το οποίο φέρει την σημαία του αποτελεί ένα είδος ιδιώνυμης δικαιοδοσίας (Watt and Coles, 2018). Ειδικότερα η ρύθμιση της νομικής έννοιας της δικαιοδοσίας του ναυτιλιακού Κράτους εμφανίζεται στα άρθρα 90 επ. της UNCLOS, 1982 που αφορούν στο καθεστώς της ανοικτής θάλασσας. Αυτό συμβαίνει διότι το πλοίο είναι συνδεδεμένο με το Κράτος μέσω της νηολόγησης, απονομής εθνικότητας και σημαίας. Έτσι η απονομή εθνικότητας δίδει στο ναυτιλιακό Κράτος το δικαίωμα άσκησης δικαιοδοσίας και ελέγχου στα υπό την σημαία του πλοία. Το δικαίωμα αυτό φτάνει στο απόγειο του όταν το πλοίο βρίσκεται στην ανοικτή θάλασσα (άρθρο 92§1 υπό τους περιορισμούς των άρθρων 99, 100, 108 και 109 UNCLOS, 1982).

Οι υποχρεώσεις του ναυτιλιακού Κράτους αναφέρονται στο άρθρο 94 UNCLOS, 1982 με σκοπό να ασκείται *«αποτελεσματικά η δικαιοδοσία και ο έλεγχός του σε διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα πάνω στα πλοία που φέρουν τη σημαία του»*. Έτσι προκύπτει ότι το ναυτιλιακό Κράτος είναι εκείνο το οποίο θα θέτει τα πρότυπα και θα διασφαλίζει ότι το πλοίο ακολουθεί την σχετική νομοθεσία για τον εκσυγχρονισμό και την συμμόρφωση με τα διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα τα οποία το αφορούν. Όμως τα ναυτιλιακά Κράτη μέχρι σήμερα δεν έχουν δείξει το αμέριστο ενδιαφέρον τους για την συμμόρφωση με το άρθρο 94§1 της UNCLOS, 1982 με αποτέλεσμα να υφίσταται, εντόνως, η αντιπαράθεση μεταξύ των παρακτίων - ναυτιλιακών Κρατών και σφοδρό ενδιαφέρον για τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών. Όταν υφίστανται περιπτώσεις μη τήρησης των υποχρεώσεων του ναυτιλιακού Κράτους δίδεται το δικαίωμα σε τρίτο Κράτος να αναφέρει τα στοιχεία που κατέχει για να διερευνηθεί το ζήτημα (άρθρο 94§6 UNCLOS, 1982). Η ρύθμιση αυτή δεν υπήρχε στην Σύμβαση για την Ανοικτή Θάλασσα, 1958 και έγκειται στην απονομή περιορισμένου δικαιώματος σε τρίτο Κράτος να αναφέρει τα γεγονότα που διέπουν την μειωμένη επιμέλεια ελέγχου επί του πλοίου εκ μέρους του ναυτιλιακού Κράτους.

Η δικαιοδοσία του ναυτιλιακού Κράτους περί της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος καλύπτεται από τα άρθρα 211§2 *«Τα κράτη υιοθετούν νόμους και κανονισμούς για την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πλοία που φέρουν τη σημαία*

<sup>26</sup> [https://www.icj-cij.org/files/permanent-court-of-international-justice/serie\\_A/A\\_10/30\\_Lotus\\_Arret.pdf](https://www.icj-cij.org/files/permanent-court-of-international-justice/serie_A/A_10/30_Lotus_Arret.pdf)

τους ή που είναι εγγεγραμμένα στο νηολόγιό τους. Αυτοί οι νόμοι και κανονισμοί θα έχουν τουλάχιστον το ίδιο αποτέλεσμα με τους γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανόνες και πρότυπα που έχουν θεσπιστεί μέσω του αρμοδίου διεθνούς οργανισμού ή γενικής διπλωματικής διάσκεψης» και 217 UNCLOS, 1982. Το άρθρο 211§2 αναφέρεται στα πρότυπα μέτρα που πρέπει να ληφθούν σε εθνικό επίπεδο ενώ το άρθρο 217 ενεργοποιεί την αποτελεσματική εφαρμογή των ειρημένων κανόνων για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Συναφώς η δικαιοδοσία του ναυτιλιακού Κράτους συνίσταται και στην επίκληση του δικαιώματος της ετεροδικίας όταν η περιστάσεις στις οποίες τελεί το υπό τη σημαία του πλοίο απαιτούν τέτοιου είδους αρωγή. Το ιδιαίτερο δικαίωμα της ετεροδικίας παρέχεται εκ μέρους του διεθνούς δικαίου σε ορισμένα πρόσωπα, μεταξύ των οποίων, στο πλοίο και τους υπηρετούντες ναυτικούς οι οποίοι εξαιρούνται της δικαιοδοσίας του παρακτίου Κράτους. Η εθνικότητα του πλοίου και των ναυτικών πρέπει να συνάδει με εκείνη του ναυτιλιακού Κράτους ώστε το αυτό να προβεί στην ενάσκηση του δικαιώματος της ετεροδικίας. Το πλοίο δεν δύναται υπό το δίκαιο της θάλασσας να διαθέτει διπλή εθνικότητα με σκοπό όταν αυτό πλέει στην ανοικτή θάλασσα να υπόκειται στη δικαιοδοσία του ναυτιλιακού Κράτους την σημαία του οποίου φέρει. Στην περίπτωση που το Κράτος της σημαίας του πλοίου δεν ασκήσει το δικαίωμα της ετεροδικίας και ο πλοίαρχος ή τα μέλη του πληρώματος έχουν διαφορετική εθνικότητα τότε διατηρούν το δικαίωμα να αποταθούν στο οικείο Κράτος του οποίου είναι πολίτες (Focarelli, 2019:360; Kunzli-Vermeer, 2015:76; Amerasinghe, 2008:66,119; Dugard, 2006). Η UNCLOS, 1982 (άρθρο 92§1) διέπει την συγκεκριμένη κατάσταση και επισημαίνει ότι η δικαιοδοσία του ναυτιλιακού Κράτους επί του πλοίου θα υφίσταται ταυτόχρονα με την δικαιοδοσία του παρακτίου Κράτους όταν το πλοίο εισέρχεται στις θαλάσσιες ζώνες του. Η διάταξη αυτή σε συνδυασμό με το άρθρο 94 UNCLOS, 1982 περί των υποχρεώσεων και αποτελεσματικών ελέγχων των πλοίων εκ μέρους του ναυτιλιακού Κράτους δημιουργούν αντιπαράθεση επί του ζητήματος της δικαιοδοσίας μεταξύ των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών ειδικά στις περιπτώσεις πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών λόγω των συνεπειών που έχουν αναδείξει οι υποθέσεις ναυτικών ατυχημάτων.

Η παράκτια δικαιοδοσία αφορά, γενικά, στην δικαιοδοσία του Κράτους επί των θαλασσίων ζωνών όπως αυτές αναφέρονται στις διατάξεις της UNCLOS, 1982. Το παράκτιο Κράτος απολαμβάνει συγκεκριμένα δικαιώματα επί των θαλασσίων ζωνών οι οποίες είναι παρακείμενες των ακτών του. Στο άρθρο 2 η UNCLOS, 1982 αναγνωρίζει την κυριαρχία του παρακτίου Κράτους στα εσωτερικά ύδατα και την αιγιαλίτιδα ζώνη και επιβάλλει περιορισμούς στις αρμοδιότητες ελέγχου και δικαιοδοσίας στις υπόλοιπες θαλάσσιες ζώνες. Η παράκτια δικαιοδοσία συμπεριλαμβάνει και την δικαιοδοσία του Κράτους επί των πλοίων τα οποία εισέρχονται στους λιμένες του. Η δικαιοδοσία του Κράτους εντός των λιμένων δεν έχει την ίδια έννοια με την παράκτια δικαιοδοσία. Επίσης η δικαιοδοσία του Κράτους επί των πλοίων που φέρουν την σημαία του αναφέρεται στην δικαιοδοσία του ναυτιλιακού Κράτους που ασκείται επί των πλοίων τα οποία είναι εγγεγραμμένα στο νηολόγιο του και λειτουργούν υπό το νομοθετικό του καθεστώς. Η έννοια της δικαιοδοσίας δεν έχει κωδικοποιηθεί. Ειδικότερα στην UNCLOS, 1982, επί παραδείγματι, η δικαιοδοσία του ναυτιλιακού Κράτους που αναφέρεται στα άρθρα 92§1 και 94§1 φαίνεται ότι είναι ευρύτερη από εκείνη του παρακτίου Κράτους όπως καθορίζεται στα άρθρα 27 και 28 UNCLOS, 1982.

Προκειμένου μελετηθεί η έννοια της δικαιοδοσίας του παρακτίου Κράτους θα πρέπει να διακριθεί από εκείνη της κυριαρχίας.

Η κρατική εξουσία επιβάλλει τον σεβασμό στις νομοθετικές προβλέψεις εντός της επικράτειας. Πρόκειται για την εσωτερική κυριαρχία ήτοι την υπέρτατη ικανότητα εξαναγκασμού εντός του Κράτους (Βενιζέλος, 2021:319επ). Η εσωτερική κυριαρχία είναι η ικανότητα αυτοδύναμης επιβολής της κρατικής εξουσίας χωρίς να περιορίζεται από άλλη θέληση (Μάνεσης, 1980). Σε αντιδιαστολή η εξωτερική κυριαρχία σχετίζεται με το ανεξάρτητο κυρίαρχο Κράτος και την εκπροσώπηση του εκτός των ορίων της επικράτειας του. Η κυριαρχία έχει ως νομική βάση την αποκλειστική δικαιοδοσία επί των Κρατικών υποθέσεων. Άρα η έννοια της δικαιοδοσίας αποτελεί υφιστάμενη έννοια της κυριαρχίας και προέρχεται από αυτή (Σπυρόπουλος, 2018:22επ; Evans, 2018:289) λαμβάνοντας διάφορες εκφάνσεις όπως (α) αρμοδιότητα του Κράτους να ασκήσει τα κυριαρχικά του δικαιώματα υπό το διεθνές δίκαιο (β) να θεσπίσει κανόνες εντός των εδαφικών του ορίων και (γ) να παράσχει δίκαιη δίκη σε όσους δεν συμμορφώνονται με τις εθνικές νομοθετικές ρυθμίσεις (Crawford, 2019:191; Evans, 2018:289επ). Παρά ταύτα η κυριαρχία δεν ταυτίζεται με την έννοια της πλήρους ελευθερίας. Η εσωτερική κρατική κυριαρχία περιορίζεται από το Σύνταγμα και η εξωτερική από το διεθνές δίκαιο το οποίο θέλει τα Κράτη τυπικώς ίσα παρά την ενδεχόμενη πραγματική, οικονομική και στρατιωτική διαφοροποίηση τους. Δια της εξωτερικής κυριαρχίας τα Κράτη, αναλαμβάνουν εφόσον το επιθυμούν, υποχρεώσεις και δικαιώματα διεθνούς δικαίου, συνάπτουν διεθνείς συνθήκες, συμφωνίες, συνεργασίες και απαγορεύουν επεμβάσεις στην επικράτεια τους.

Η Κρατική κυριαρχία, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, έχει ως αποτέλεσμα την δικαιοδοσία ήτοι την εξουσία που διαθέτει ένα Κράτος ώστε, εντός των εδαφικών του ορίων, να εφαρμόζει την κείμενη νομοθεσία για την ορθή επίλυση των θεμάτων που προκύπτουν και να τιμωρεί τις αξιόποινες πράξεις. Άρα η Κρατική δικαιοδοσία έχει διττή λειτουργία αφού το κράτος διαθέτει την εξουσία να λαμβάνει αποφάσεις (κανονιστική δικαιοδοσία) και την εξουσία να παίρνει καταναγκαστικά μέτρα εναντίον οποιουδήποτε δεν συμμορφώνεται με τις αποφάσεις του (Schofield et.al 2014; Mandaraka-Sheppard, 2013:Vol.1; Dorsett and McVeigh, 2012). Άρα προκύπτει ότι η έννοια της δικαιοδοσίας του παρακτίου Κράτους δεν είναι καθαρή και δύναται να λάβει διαφορετικές ερμηνείες. Η κατάσταση αυτή ενδυναμώνεται στην περίπτωση της αντιπαράθεσης μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά την μεταφορά επικινδύνων υλικών με πλοία υπό ξένη σημαία που εισέρχονται στις θαλάσσιες ζώνες και τους λιμένες του παρακτίου Κράτους.

### **1.9. Εδαφική δικαιοδοσία**

Η αρχή της εδαφικότητας αποτελεί την θεμελιώδη βάση της δικαιοδοσίας όπως αυτή προβλέπεται στο άρθρο 2§7 του Καταστατικού Χάρτη του Ο.Η.Ε. υπό την έννοια ότι κάθε Κράτος διατηρεί το δικαίωμα να αποκρούει οποιαδήποτε ανάμειξη άλλου Κράτους στα εσωτερικά του. Υπό την αρχή αυτή το παράκτιο Κράτος ασκεί δικαιοδοσία εντός της χερσαίας επικράτειας του, στα εσωτερικά ύδατα, στην αιγιαλίτιδα ζώνη και στα αρχιπελαγικά ύδατα. Ενώ η δικαιοδοσία του παρακτίου

Κράτους περιορίζεται στην ΑΟΖ υπό τα άρθρα 56<sup>27</sup> και 60<sup>28</sup> UNCLOS, 1982. Στη βιβλιογραφία αναφέρεται ότι η εδαφική δικαιοδοσία προϋποθέτει την άσκηση από το Κράτος της κανονιστικής και καταναγκαστικής αρμοδιότητας στο υπό την κυριαρχία του έδαφος. Εντός του εδάφους του το Κράτος με τις κατάλληλες νομοθετικές παρεμβάσεις και πολιτικές ασκεί τα κυριαρχικά του δικαιώματα ώστε να διοικήσει την εδαφική του περιοχή. Στην εδαφική περιοχή όπου ένα Κράτος ασκεί τα κυριαρχικά του δικαιώματα υποκείμενα είναι και οι ημεδαποί και αλλοδαποί που βρίσκονται εκεί οι οποίοι είναι υποχρεωμένοι να συμμορφώνονται με την κρατική νομοθεσία. Υπό αυτή την έννοια, ότι δηλαδή οι αλλοδαποί όταν εισέρχονται σε άλλο κράτος οφείλουν να υπακούουν στους ημεδαπούς νόμους, έτσι και τα πλοία τα οποία εισέρχονται ειδικά στα εσωτερικά ύδατα και την αιγιαλίτιδα ζώνη του παρακτίου Κράτους πρέπει να πράττουν ομοίως. Αναλογικά όπως οι πολίτες έτσι και τα εμπορικά πλοία υπόκεινται στην ποινική και αστική δικαιοδοσία ειδικά στα εσωτερικά ύδατα και την αιγιαλίτιδα ζώνη του παρακτίου Κράτους (Shaw, 2021; Tanaka, 2019; Rossi, 2017; Αποστολίδης et.al 2014).

Στην περίπτωση όπου ένα Κράτος διαθέτει νομοθετικές ρυθμίσεις όπου εφαρμόζονται σε ημεδαπούς οι οποίοι κινούνται σε άλλα Κράτη τότε η καταναγκαστική αρμοδιότητα τίθεται υπό προβληματισμό. Το Κράτος δύναται να εφαρμόσει την νομοθεσία του, όταν ένας ημεδαπός πολίτης παραβεί αυτή και βρίσκεται στον εξωτερικό, με τον επαναπατρισμό του πολίτη ή ακόμα και να λάβει μέτρα εκτός της εδαφικής δικαιοδοσίας του. Εδώ πρέπει να διευκρινιστεί ότι δεν επιτρέπεται η παρέμβαση ενός Κράτους στα εσωτερικά του άλλου προκειμένου ασκηθεί η καταναγκαστική αρμοδιότητα του εκτός και υφίσταται ειδική διακρατική συμφωνία η οποία να την επιτρέπει. Ειδικά για τα πλοία, σύμφωνα με το άρθρο 92§1 της UNCLOS περί του καθεστώτος των πλοίων ισχύει ότι «τα πλοία πλέουν με τη σημαία ενός μόνο κράτους και εκτός από εξαιρετικές περιπτώσεις που προβλέπονται ρητά σε διεθνείς συνθήκες ή σε αυτή τη Σύμβαση υπόκεινται στην αποκλειστική του δικαιοδοσία στην ανοικτή θάλασσα». Επίσης ότι δεν αποτελεί έδαφος του Κράτους η περιοχή που το Κράτος ασκεί ειδικές λειτουργικές αρμοδιότητες ήτοι (α) έλεγχος και δικαιοδοσία όπως στην συνορεύουσα, στην αποκλειστική οικονομική και στην αλιευτική ζώνη και (β) κυριαρχικά δικαιώματα όπως στην υφαλοκρηπίδα. Όμως το αντικείμενο της διατριβής εξετάζει και την νομοθετική εφαρμογή των Κρατών εκτός του εδάφους τους κατά τις προβλέψεις του διεθνούς δικαίου η οποία καλείται εξωεδαφικότητα.

Η εξωεδαφικότητα αφορά στην επέκταση της δικαιοδοσίας ενός Κράτους πέραν του εδάφους του σε περιπτώσεις όπου (α) διακυβεύεται η ασφάλεια και η προστασία. Τα περισσότερα Κράτη ασκούν αρμοδιότητα για πράξεις αλλοδαπών πολιτών στο εξωτερικό βάσει των οποίων διακυβεύεται η ασφάλεια και η προστασία τους. Πρόκειται για την αρχή της προστατευτικότητας και ασφάλειας. (β) Η αρχή της οικουμενικότητας εφαρμόζεται για την αντιμετώπιση περιπτώσεων που απασχολούν διεθνώς και έτσι κάθε Κράτος να θεωρείται αρμόδιο ώστε να δράσει. Παράδειγμα αποτελεί η αντιμετώπιση της πειρατείας (γ) Η αρχή της παθητικής ιθαγένειας εφαρμόζεται για την τιμωρία πράξεων που διαπράττουν αλλοδαποί κατά ημεδαπών και ομοιάζει με την αρχή της προστατευτικότητας. Οι ανωτέρω αρχές παρουσιάζουν τον προβληματισμό επί

<sup>27</sup> Άρθρο 56 Δικαιώματα, δικαιοδοσίες και υποχρεώσεις του παράκτιου κράτους στην αποκλειστική οικονομική ζώνη.

<sup>28</sup> Άρθρο 60 Τεχνητές νήσοι, εγκαταστάσεις και κτίσματα στην αποκλειστική οικονομική ζώνη.

των ζητημάτων της εξουσίας επιβολής ή καταναγκασμού σε σχέση με την εθνικότητα ή ιθαγένεια όταν το Κράτος διαθέτει δικαιοδοσία και δύναται να εφαρμοστούν αναλογικά και σε περιπτώσεις των πλοίων υπό ξένη σημαία (Shaw, 2021; Αποστολίδης et.al 2014; Crawford, 2012).

### **1.10. Αρχές που διέπουν την δικαιοδοσία των Κρατών**

Η δικαιοδοσία του Κράτους είναι αδιαμφισβήτητη στο σημείο που δεν έρχεται σε αντιπαράθεση με το διεθνές δίκαιο. Σε περίπτωση που η νομοθεσία του Κράτους έρχεται σε αντίθεση με διεθνείς διατάξεις και θίγει τα συμφέροντα άλλων Κρατών τότε το διεθνές δίκαιο παρέχει τα εχέγγυα ώστε η κατάσταση να εξομαλυνθεί. Προκειμένου να μην υφίστανται τέτοιου είδους ζητήματα θα πρέπει η κανονιστική αρμοδιότητα του Κράτους να στηρίζεται στις αρχές της μη διάκρισης, μη κατάχρησης δικαιωμάτων, καλής πίστης και αναλογικότητας. Όσον αφορά στην αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών, οι διατάξεις της UNCLOS, 1982 εμπεριέχουν τις αναφερόμενες αρχές οι οποίες αναλύονται συνοπτικά παρακάτω (Evans, 2018; Ryngaert, 2015).

#### **Αρχή της αναλογικότητας**

Η αρχή της αναλογικότητας προάγεται ως η αρχή για την διασάφηση και οριοθέτηση των αντιπαραθέσεων ως έκφραση της αρχής της νομιμότητας και περιοριστική αρχή της σκοπιμότητας. Η αρχή της αναλογικότητας έχει ιδιαίτερη σημασία διότι καθορίζει τα απώτατα όρια του επιτρεπτού της κανονιστικής αρμοδιότητας του Κράτους. Συναφώς και με τις ειδικότερες αρχές της καταλληλότητας, αναγκαιότητας ή ηπιότερου μέσου αναδεικνύει την ωφέλεια που προκύπτει από την επιβολή ενός επαχθούς μέτρου άνευ υπερβολών. Άρα η αρχή της αναλογικότητας επιβάλλει την δημιουργία εύλογης σχέσης μεταξύ του τιθέμενου μέτρου και του επιδιωκόμενου σκοπού *stricto sensu* (Huscroft, 2016; Newton and May, 2014; Παπαϊωάννου, 2003; Βουτσάκης, 1990).

Σε διεθνές και εθνικό επίπεδο το μέτρο που λαμβάνεται για την επίτευξη ενός στόχου πρέπει να είναι κατάλληλο και να μην είναι υπερβολικό ώστε, ιδανικά, η αρχή της αναλογικότητας να εφαρμόζεται με τον ίδιο τρόπο σε όλους τους τομείς λήψης αποφάσεων. Στο ναυτιλιακό δίκαιο δεν υφίσταται ειδικός ορισμός της αρχής της αναλογικότητας ενώ ούτε η UNCLOS, 1982 αναφέρεται ρητά στην αρχή αυτή παρά μόνο sporadically επί παραδείγματι για την κανονιστική αρμοδιότητα στο άρθρο 60§4 και 66§2 και για την αρμοδιότητα επιβολής στο άρθρο 221§1 και 232. Άρα τα επιχειρήματα κατά την αντιπαράθεση μεταξύ των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών τα οποία βασίζονται στην αρχή της αναλογικότητας θα έχουν ως στόχο την αρμοδιότητα μέτρων επιβολής.

#### **Αρχή της καλής πίστης και κατάχρηση δικαιώματος**

Σύμφωνα με το άρθρο 2§2 του Χάρτη ΟΗΕ, η αρχή της καλής πίστης ως γενική αρχή του διεθνούς δικαίου σημαίνει ότι η κατά γράμμα ερμηνεία και εφαρμογή των νομικών εργαλείων δεν επιτρέπεται να υπολείπεται των προφανών σκοπών του νομοθέτη και τα Κράτη θα πρέπει να εκπληρώνουν με καλή πίστη τις υποχρεώσεις τους που απορρέουν από τον Χάρτη. Επίσης η αρχή της καλής πίστης υπενθυμίζει στα Κράτη της υποχρεώσεις τους που πηγάζουν από το διεθνές

δίκαιο σύμφωνα με τα άρθρα 26 και 31§1 της Σύμβασης της Βιέννης για το Δίκαιο των Συνθηκών, 1969, (Κουφός, 2001). Όσον αφορά την κατάχρηση δικαιώματος αυτό δύναται να παρατηρηθεί όταν ένα Κράτος ασκεί ένα δικαίωμα κατά άλογο τρόπο εκ του οποίου επέρχεται ζημία σε άλλο Κράτος ή στους πολίτες του και τα νόμιμα συμφέροντα του Κράτους που ασκεί το δικαίωμα δεν δικαιολογούν τις πράξεις που απορρέουν του δικαιώματος του.

Σύμφωνα με το άρθρο 300 UNCLOS, 1982, τα Κράτη-Μέρη εκπληρώνουν με καλή πίστη τις υποχρεώσεις που αναλαμβάνονται με την παρούσα Σύμβαση (UNCLOS) και θα ασκούν τα δικαιώματα, τη δικαιοδοσία και τις ελευθερίες που αναγνωρίζονται από την παρούσα Σύμβαση κατά τρόπο που δεν αποτελεί κατάχρηση δικαιώματος. Συναφώς, στο άρθρο 294§1 περί επίλυσης διαφορών αναφέρεται η κατάχρηση της νομικής διαδικασίας. Η ενσωμάτωση των συγκεκριμένων διατάξεων σε συμβατικό κείμενο δεν είναι συνηθισμένη και αποκαλύπτει την προσπάθεια διασφάλισης της ισορροπίας των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των Κρατών που διέπονται από το δίκαιο της θάλασσας.

### **Αρχή της μη διακρίσεως**

Η αρχή της μη διακρίσεως σημαίνει την ίση μεταχείριση και όπως αντανακλάται στο διεθνές δίκαιο απαιτεί όλα τα Κράτη να τυγχάνουν ίσης αντιμετώπισης ενώπιον του νόμου. Το διεθνές δίκαιο απαγορεύει να υφίστανται μεταξύ των Κρατών διαφοροποιήσεις, αποκλεισμοί ή περιορισμοί βάσει συγκεκριμένων λόγων προστατευτισμού. Πάρα ταύτα, η απαγόρευση της μη διακρίσεως αφορά όχι μόνο στην αποχή από ορισμένη αρνητική συμπεριφορά αλλά και την υποχρέωση λήψης θετικών μέτρων σε ειδικές περιστάσεις (Diebold, 2010). Η αρχή της μη-διακρίσεως έχει ενσωματωθεί στην UNCLOS, 1982 στα άρθρα 24§1β, 25§3, 26§2, 42§2, 52§2, 119§3, 227 και 234 και στη Γενική Συμφωνία για τους Δασμούς και το Εμπόριο, (GATT, 1947) στα άρθρα I και V. Η εφαρμογή της παρατιθέμενης νομοθεσίας δεν επιτρέπει στα Κράτη την επιβολή νομοθεσίας που αφορά στα πλοία που φέρουν την σημαία συγκεκριμένου Κράτους. Τέτοια μέτρα λαμβάνονται όταν ένα Κράτος δεν εφαρμόζει, *inter alia*, τα διεθνή πρότυπα για την κατασκευή των πλοίων και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος. Γενικά η UNCLOS, πρεσβεύει την αρχή της ισόρροπης άσκησης δικαιωμάτων και υποχρεώσεων εκ μέρους των Κρατών-Μερών όπως αναφέρεται στο άρθρο 56§2, 58§3 και 87§2.

Ο θεσμός της εδαφικής δικαιοδοσίας είναι διεθνώς αναγνωρισμένος και τα πλοία υπό ξένη σημαία όπως και οι αλλοδαποί πολίτες όταν εισέρχονται στην εδαφική επικράτεια ή στα εσωτερικά ύδατα και την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός Κράτους είναι υποκείμενα της δικαιοδοσίας του Κράτους που τους φιλοξενεί. Επί της δικαιοδοσίας αυτής το διεθνές δίκαιο διαθέτει κάποιους περιορισμούς στην άσκηση των κρατικών αρμοδιοτήτων. Η δικαιοδοσία που βασίζεται στις αρχές της προστασίας, οικουμενικότητας και παθητικής ιθαγένειας είναι περιορισμένη και αμφιλεγόμενη υπό το διεθνές δίκαιο ειδικά στο ναυτιλιακό πεδίο. Προκειμένου να γίνει κατανοητό το περί δικαιοδοσίας καθεστώς είναι ανάγκη να διακρίνουμε τις θαλάσσιες ζώνες ώστε να εξετάσουμε ειδικότερα την ισχύουσα κατά περίπτωση νομοθετική αρμοδιότητα. Για το σκοπό αυτό θα εφαρμοστεί το πραγματικό κριτήριο το οποίο είναι η απόσταση της θαλάσσιας ζώνης από



την ακτή και το νομικό κριτήριο δηλαδή η αρμοδιότητα του Κράτους σε κάθε θαλάσσια ή υποθαλάσσια ζώνη.

### **1.11. Δικαιοδοσία επί πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών**

Γεγονός είναι ότι τα παράκτια Κράτη διαθέτουν δικαιοδοσία στις θαλάσσιες ζώνες παρακείμενες των ακτών τους όπως αυτές καθορίζονται ειδικότερα από τις διατάξεις της UNCLOS, 1982. Άρα ενώ τα ναυτιλιακά Κράτη έχουν την κύρια ευθύνη για την άσκηση της αποτελεσματικής δικαιοδοσίας και τον έλεγχο των διοικητικών, τεχνικών και κοινωνικών θεμάτων των υπό την σημαία τους πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών αυτό δεν αποτελεί πανάκεια διότι όταν τα πλοία αυτά εισέρχονται στις θαλάσσιες ζώνες των παρακτίων Κρατών τότε ο έλεγχος επί των διοικητικών, τεχνικών και κοινωνικών θεμάτων γίνεται διττός. Οι θαλάσσιες ζώνες διακρίνονται στα εσωτερικά ύδατα, την αιγιαλίτιδα, συνορεύουσα και την αποκλειστική οικονομική ζώνη καθώς και άλλες ειδικές ζώνες που υφίστανται *ad hoc* σε συγκεκριμένες θαλάσσιες περιοχές. Σημειωθήτω ότι έδαφος του παράκτιου Κράτους αποτελούν μόνο τα εσωτερικά ύδατα και η αιγιαλίτιδα ζώνη ενώ στην συνορεύουσα και την αποκλειστική οικονομική ζώνη (ΑΟΖ) το Κράτος ασκεί έλεγχο και δικαιοδοσία ήτοι περιορισμένα δικαιώματα. Άρα παρότι το ναυτιλιακό Κράτος διαθέτει την πρωταρχική δικαιοδοσία επί των υπό την σημαία του πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών αυτό δεν αποτρέπει το παράκτιο Κράτος να ρυθμίζει τις κινήσεις των πλοίων αυτών αναλόγως στις θαλάσσιες ζώνες όπου εισέρχονται. Τα εσωτερικά ύδατα χαρακτηρίζονται ως η θαλάσσια ζώνη στην οποία το παράκτιο Κράτος διαθέτει την αποκλειστική δυνατότητα να ασκήσει τις κανονιστικές και καταναγκαστικές (επιβολής) αρμοδιότητες του. Όταν το πλοίο μεταφοράς επικινδύνων υλικών εισέρχεται στην αιγιαλίτιδα ζώνη του παρακτίου Κράτους, το πλοίο αυτό διαθέτει το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως ενώ το παράκτιο Κράτος διατηρεί την εδαφική του κυριαρχία ίσως σε μικρό βαθμό περιορισμένη. Όσο το πλοίο μεταφοράς επικινδύνων υλικών απομακρύνεται από τις ακτές η δικαιοδοσία του παρακτίου Κράτους εξασθενεί.

Η επέκταση της δικαιοδοσίας και ελέγχου του παρακτίου Κράτους στις θαλάσσιες ζώνες περιορίζει το δικαίωμα στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας. Υπό τις προβλέψεις των άρθρων 56 και 58 UNCLOS, 1982 το δικαίωμα στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας υφίσταται στην ΑΟΖ και διευρύνεται στην ανοικτή θάλασσα. Συναφώς η ενισχυμένη αρμοδιότητα των παρακτίων Κρατών επί της αιγιαλίτιδας ζώνης κατά τον έλεγχο των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών δύναται να προκαλέσει περιορισμούς του δικαιώματος της αβλαβούς διελεύσεως από τη ζώνη αυτή. Πάντως η UNCLOS, 1982 κατάφερε, κατά κάποιο τρόπο, να εξισορροπήσει τα δικαιώματα παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών επί των θαλασσιών ζωνών σε σχέση με τις Συμβάσεις της Γενεύης του 1958<sup>29</sup> παρόλο που τα ναυτιλιακά Κράτη παρουσιάζουν αδυναμία να εφαρμόσουν τις διεθνείς ναυτιλιακές Συμβάσεις (Tanaka, 2019:ΚΕΦ.4<sup>ο</sup>; Churchill and Lowe, 1999:272). Σε αυτό συμβάλλει και η κυριαρχική θέση των Κρατών με σημαία ευκαιρίας στην διεθνή ναυτιλία. Προκειμένου να θεραπευτεί η αδυναμία ελέγχου των πλοίων από τα ναυτιλιακά Κράτη ενδυναμώθηκε ο ρόλος των παρακτίων Κρατών στον τομέα επιβολής των διεθνών και ενωσιακών ναυτιλιακών κανονισμών. Η υπό την UNCLOS, 1982 δικαιοδοσία των παρακτίων Κρατών εντός των εσωτερικών υδάτων, της

<sup>29</sup> <https://legal.un.org/avl/ha/gclos/gclos.html>

αιγιαλίτιδας ζώνης και της ΑΟΖ αποτελεί δικαιολογητικό ρόλο του προβλήματος εφαρμογής των διεθνών ναυτιλιακών Συμβάσεων σε συνδυασμό με την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και την εισαγωγή του θεσμού ελέγχου των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών από το Κράτος του Λιμένα προσέγγισης (Port State Control).<sup>30</sup>

Η δικαιοδοσία του παρακτίου Κράτους επί των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών που εισέρχονται στις θαλάσσιες ζώνες του προβλέπεται εκτός από την UNCLOS, 1982 και σε άλλες διεθνείς και ενωσιακές Συμφωνίες καθώς και σε γενικά αποδεκτούς κανόνες του εθιμικού διεθνούς δικαίου. Η αρχή της εδαφικής κυριαρχίας αποτελεί θεμελιώδη λόγο άσκησης της δικαιοδοσίας του παρακτίου Κράτους επί των υπ' όψιν πλοίων στα εσωτερικά ύδατα και στην αιγιαλίτιδα ζώνη υπό τις προβλέψεις του διεθνούς δικαίου ή άλλων συμβατικών κειμένων. Επίσης, η δικαιοδοσία του παρακτίου Κράτους επί των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών ρυθμίζεται από διεθνείς και ενωσιακές Συμβάσεις. Το άρθρο 218 UNCLOS, 1982 αναφέρει, ότι στο πλαίσιο της εξωεδαφικότητας, το παράκτιο Κράτος δύναται να επέμβει στα υπό τη δικαιοδοσία του πλοία για την εφαρμογή των Συμβάσεων του ΙΜΟ στο πλαίσιο των ελέγχων του Κράτους Λιμένα. Συναφώς οι περιφερειακές ή διμερείς Συμφωνίες μεταξύ Κρατών παρέχουν το δικαίωμα στο Κράτος του Λιμένα να προβεί σε ελέγχους σε πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών που υπό άλλες προϋποθέσεις δεν θα ήταν δυνατόν. Στις Συμφωνίες αυτές υπάγονται οι νομοθετικές ρυθμίσεις τις ΕΕ για τον έλεγχο των πλοίων καθώς και τα μνημόνια συνεργασίας για την οργάνωση ελέγχων και εποπτεία των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών από το Κράτος του Λιμένα προσέγγισης όπως το Paris MOU 1982.<sup>31</sup>

Με γνώμονα την παρούσα εξάρτηση της διεθνούς κοινότητας από τα επικίνδυνα υλικά και την ανάπτυξη των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών, απαιτείται η μελέτη του διεθνούς και ενωσιακού δικαίου με έμφαση στις προτεραιότητες και τις προοπτικές της διεθνούς ναυτιλίας για την αντιμετώπιση της εν λόγω κατάστασης. Η επίλυση της αντιπαράθεσης μεταξύ των παρακτίων και ναυτιλιακών κρατών που ανακύπτει κατά την δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών βασίζεται στην έρευνα του αναδυομένου διεθνούς-κοινοτικού (ΕΕ) καθεστώτος ναυσιπλοΐας για τις συγκεκριμένες μεταφορές όπως περιγράφεται κατωτέρω και στην εξέλιξη του θεσμικού πλαισίου διεξαγωγής του θαλασσίου εμπορίου των επικινδύνων υλικών.

## **1.Β. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΥΛΙΚΩΝ**

### **1.12. Παγκόσμιος στόλος πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών**

Στις αρχές του 2021 ο παγκόσμιος στόλος εκτιμήθηκε σε 99.800 πλοία άνω των 100 GT ενώ υπό όρους χωρητικότητας ανήλθε σε 2.1 δισεκατομμύρια dwt. Η Ελλάδα κατέχει τον μεγαλύτερο αριθμό πλοίων από πλευράς πλοιοκτησίας ακολουθούμενη από την Ιαπωνία, την Κίνα, την Σιγκαπούρη και την Γερμανία. Τα πέντε αυτά κράτη ελέγχουν περισσότερο από το 50% του παγκοσμίου στόλου. Επίσης παρατηρήθηκε σημαντικότερη άνοδος του παγκοσμίου στόλου, κατά

<sup>30</sup> Άρθρα 218-220

<sup>31</sup> Paris Memorandum of Understanding-Paris (MoU) 1982 on Port State Control

50%, σε σχέση με το έτος 2009. Ο στόλος των πλοιοκτητών υπηκόων των ΚΜ της ΕΕ αυξήθηκε κατά 2,1% διατηρώντας το 44% του παγκοσμίου στόλου. Γενικά τα δεξαμενόπλοια και τα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου, υπό όρους χωρητικότητας, κατέχουν το 28.7% και 42.6% του παγκοσμίου στόλου αντίστοιχα. Σήμερα, δια θαλάσσης μεταφέρεται περίπου το 80% κατ' όγκο και άνω του 70% κατ' αξία του παγκοσμίου εμπορίου (Σχήμα 5). Την περίοδο 2018-2019 τα πλοία μεταφοράς αερίου πέτυχαν δυναμική άνοδο με ποσοστό 7.25% υπό όρους χωρητικότητας ενώ κατά το 2020-2021 σημείωσαν ποσοστό 5.12%. Η αυξανόμενη τάση των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων συνεχίζεται ενώ το ίδιο ισχύει και για τα πλοία μεταφοράς χημικών (Πίνακας 1). Σημειώνεται ότι τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων τριπλασίασαν την χωρητικότητα τους τα τελευταία δέκα χρόνια προσπαθώντας να πετύχουν οικονομίες κλίμακας με αποτέλεσμα την γιγάντωση των πλοίων της συγκεκριμένης κατηγορίας. Η μέση ηλικία του παγκοσμίου στόλου ανέρχεται στα 20 έτη (UNCTAD, 2021).

#### ΣΧΗΜΑ 5 - ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ



### ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΠΡΟΚΛΗΣΗ ΑΔΙΑΚΟΠΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΠΡΟΣ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΑΥΞΗΜΕΝΩΝ ΑΝΑΓΚΩΝ

Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΑΥΞΗΘΗΚΕ ΓΙΑ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΠΗΓΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΕΚΤΟΣ ΤΗΣ ΠΥΡΗΝΙΚΗΣ. ΠΡΟΒΛΕΨΗ ↑ 1.7% ΚΑΤ' ΕΤΟΣ ΕΩΣ 2035 (BP, 2021)

#### ΑΓΟΡΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ & ΠΑΡΑΓΩΓΩΝ

ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ: ↑ 0.8 ΕΚ. Β/Δ  
ΠΑΡΑΓΩΓΗ: ↑ 2.2 ΕΚ. Β/Δ

#### ΑΓΟΡΑ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ

ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ: ↑ 0.4%  
ΠΑΡΑΓΩΓΗ: ↑ 1.6%

#### ΑΓΟΡΑ ΑΝΘΡΑΚΑ

ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ: ↑ 0.4%  
ΠΑΡΑΓΩΓΗ: ↓ 0.7%

ΠΙΝΑΚΑΣ 1 - ΕΞΕΛΙΞΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΟΥ 2015-2021 (χιλ. dwt-% μερίδιο)

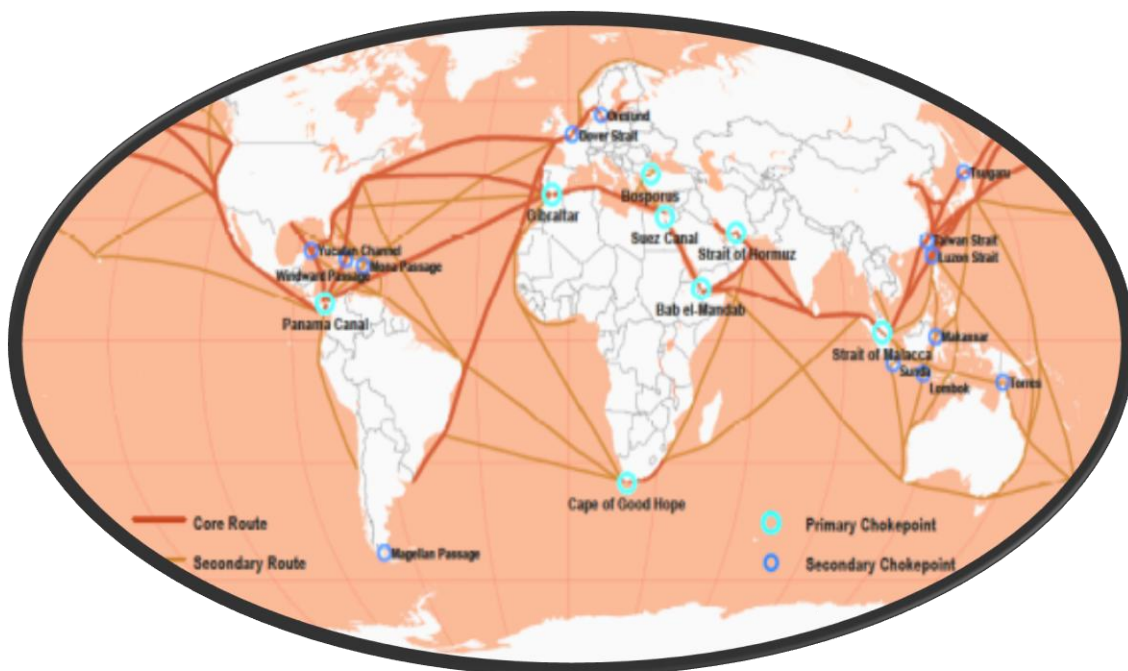
ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	% 2020-2021
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ	488308	505736	535700	562035	567533	601342	619148	2.96
ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΧΥΔΗΝ	761776	779289	795518	818921	842438	879725	913032	3.79
ΠΛΟΙΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ	228224	244339	245759	253275	265668	274973	281784	2.48
ΠΛΟΙΑ LNG-LPG	49669	54530	60003	64407	69078	73685	77455	5.12
ΠΛΟΙΑ ΧΗΜΙΚΑ	42467	41295	42853	44457	46297	47480	48858	2.90

ΠΗΓΗ: UNCTAD, 2021.

### 1.13. Θαλάσσιοι άξονες πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών

Οι θαλάσσιες μεταφορές είναι απαραίτητες για την ομαλή διεξαγωγή του παγκοσμίου εμπορίου (Lim, 2016). Όσον αφορά στα επικίνδυνα υλικά η θαλάσσια μεταφορά μετατρέπει, με το μικρότερο δυνατό κόστος, την χρησιμότητα των επικινδύνων υλικών από χαμηλή στον τόπο παραγωγής σε υψηλή στον τόπο κατανάλωσης. Για τον λόγο αυτό χρησιμοποιούνται συγκεκριμένοι θαλάσσιοι διάδρομοι οι οποίοι διαφέρουν ανάλογα με τα επικίνδυνα υλικά που μεταφέρονται. Οι θαλάσσιοι διάδρομοι αποτελούν συγκεκριμένες πορείες που ακολουθούν τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών προκειμένου να προσεγγίσουν καθορισμένους λιμένες και να παραδώσουν τα φορτία τους (Σχήμα 6). Ανάλογα με το φορτίο και το συνδυασμό των γεωγραφικών περιοχών που εκτελούνται οι πλόες, τα πλοία ακολουθούν επιλεγμένες πορείες οι οποίες με την πάροδο των ετών καταγράφηκε εθιμικά ότι είναι οι πιο σύντομες και δη περιγράφονται στους ναυτικούς χάρτες.

ΣΧΗΜΑ 6 - ΚΥΡΙΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΥΛΙΚΩΝ



ΠΗΓΗ: Hofstra University, 2017.

Ενδεικτικά οι θαλάσσιοι διάδρομοι των πλοίων μεταφοράς αερίου, χημικών και εμπορευματοκιβωτίων απεικονίζονται στα σχήματα 7, 8 και 9. Η επιλογή των συγκεκριμένων θαλασσίων διαδρόμων γίνεται διότι (α) προσφέρουν απόλυτο πλεονέκτημα αφού ενώνουν τα Κράτη παραγωγής με τα Κράτη κατανάλωσης (β) προσφέρουν συγκριτικό πλεονέκτημα διότι ορισμένα προϊόντα έχουν μεγάλο κόστος μεταφοράς αν χρησιμοποιηθεί διαφορετικός τρόπος μεταφοράς (γ) τα σύγχρονα πλοία διερχόμενα εκ των θαλασσίων διαδρόμων μηδενίζουν τα κόστη, τις αποστάσεις και μεταφέρουν τεράστιες ποσότητες προϊόντων και άρα προσφέρουν οικονομίες κλίμακας. Όμως σε κάποιες περιπτώσεις τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών κατά τον διάπλου από τους θαλάσσιους διαδρόμους, οι οποίες εντάσσονται στις θαλάσσιες ζώνες UNCLOS, 1982, δημιουργούν σοβαρά ατυχήματα με ανυπολόγιστες ζημιές για το θαλάσσιο περιβάλλον λόγω της ρύπανσης. Η μελέτη των θαλασσίων διαδρόμων των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών και η προσεκτική παγιοποίηση τους ως αποκλειστικών διαδρόμων μεταφοράς των συγκεκριμένων υλικών θα αποτελέσει τρόπο ελέγχου των πλοίων και μέτρο προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος.

ΣΧΗΜΑ 7 - ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΑΕΡΙΟΥ



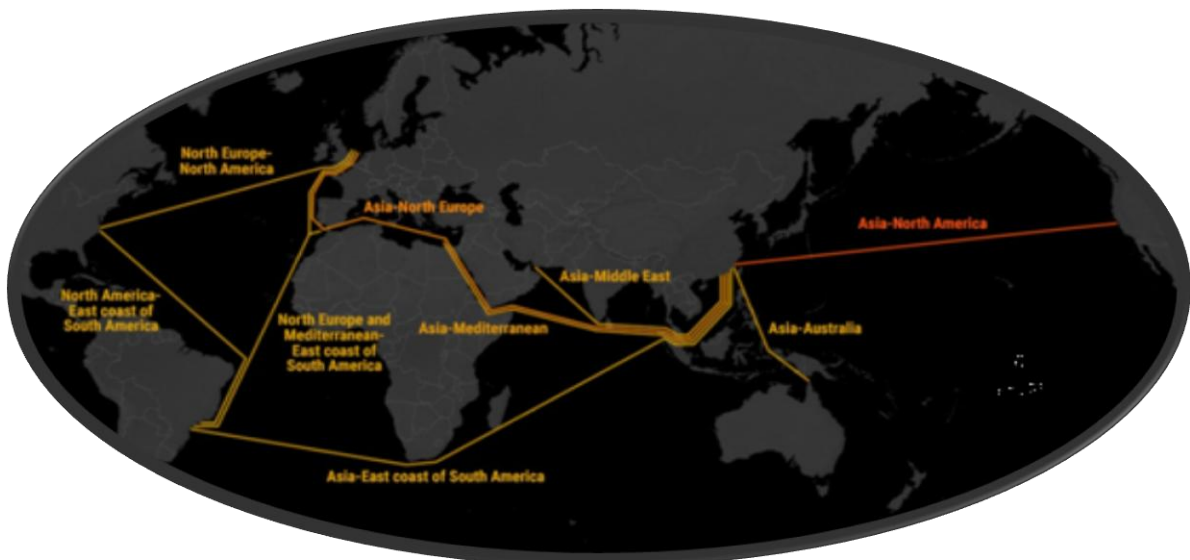
ΠΗΓΗ: Stelthgas, 2017.

**ΣΧΗΜΑ 8 - ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΧΗΜΙΚΩΝ**



ΠΗΓΗ: Research and Market.com, 2018.

**ΣΧΗΜΑ 9 - ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ**



ΠΗΓΗ: World shipping council, 2016.

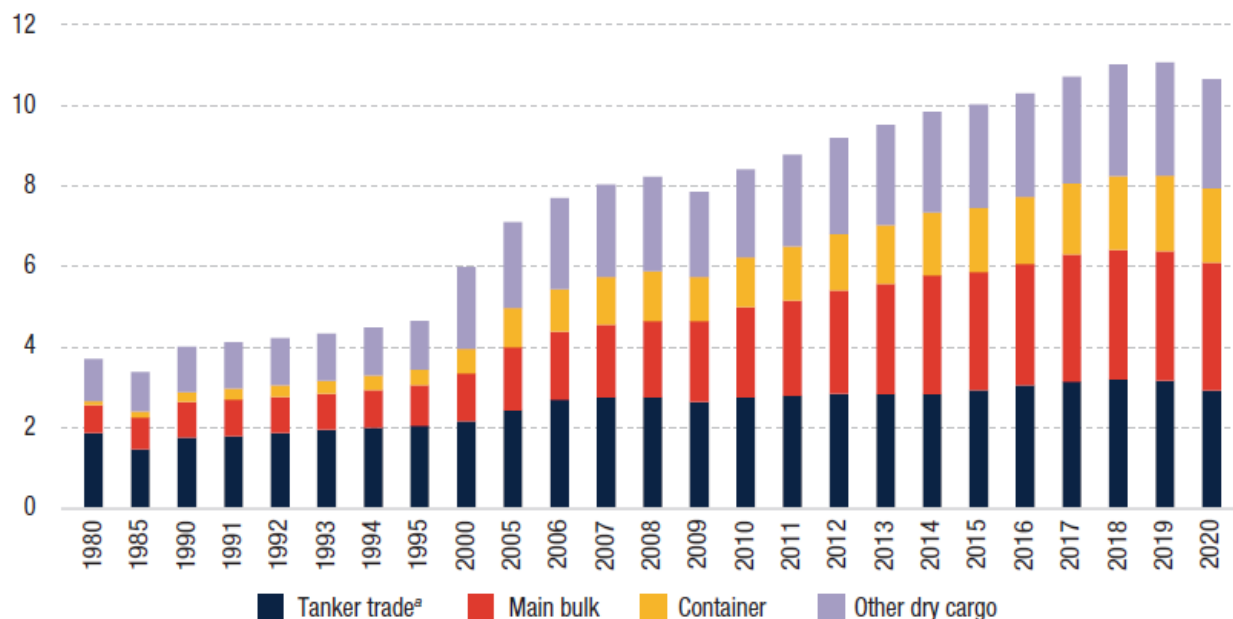
#### 1.14. Διεθνείς και ενωσιακές (ΕΕ) θαλάσσιες μεταφορές επικινδύνων υλικών

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν την ραχοκοκαλιά του παγκοσμίου εμπορίου και της οικονομίας. Κανένα Κράτος δεν είναι αυτάρκες και κάθε ένα εξαρτάται από το θαλάσσιο εμπόριο για να ικανοποιήσει τις ανάγκες του σε αγαθά και ενέργεια (Lim, 2016). Υπολογίζεται ότι το 2018 η αξία του παγκοσμίου εμπορίου ήταν 17,7 τρισεκατομμύρια δολάρια αυξημένο κατά 10% σε σχέση με το 2017 ενώ κατά το 2019 κινήθηκε στην τιμή των 19,6 τρισεκατομμυρίων δολαρίων (UNCTAD, 2020; Clarksons, 2020). Το θαλάσσιο εμπόριο παρουσίασε αύξηση κατά 4% κατά την περίοδο 2017-2018 ενώ η τάση αυτή αναμένεται να συνεχιστεί ετησίως κατά 3.4% μεταξύ 2019-2024. Το 2019 ο όγκος του διακινηθέντος θαλασσίου εμπορίου υπερέβη τους δέκα δισεκατομμύρια τόνους (UNCTAD, 2020). Εξετάζοντας τα φορτία που αναφέρονται στο σχήμα 5 αποδεικνύεται ότι για το έτος 2018 το 50% της παγκοσμίου παραγωγής αυτών μεταφέρεται δια θαλάσσης. Το αργό πετρέλαιο είναι περισσότερο εξαρτημένο από τις θαλάσσιες μεταφορές αφού το 46% των παγκοσμίων εξαγωγών διακινήθηκε δια θαλάσσης. Ομοίως το 41% του παγκοσμίου σιδηρομεταλλεύματος διακινήθηκε δια θαλάσσης το ίδιο έτος. Επίσης δια θαλάσσης μεταφέρθηκε και το 15% της παγκόσμιας παραγωγής άνθρακα. Το 9% της παραγωγής φυσικού αερίου μεταφέρθηκε δια θαλάσσης. Επίσης η αύξηση του αριθμού των εγκαταστάσεων διυλιστηρίων, μετά το 2000, επέφερε την αύξηση της δια θαλάσσης μεταφορά των προϊόντων πετρελαίου (Clarksons, 2020). Ειδικότερα, στους πίνακες 2 και 3 φαίνεται η ανάπτυξη του διεθνούς θαλασσίου εμπορίου σε σχέση με τα μεταφερόμενα επικίνδυνα υλικά. Η δια θαλάσσης μεταφορά επικινδύνων υλικών αποδεικνύεται, από τα στοιχεία των πινάκων, ότι αυξάνεται σταθερά και κατά συνέπεια αποτελεί δυνητικά επιβαρυντικό παράγοντα για το περιβάλλον στην περίπτωση ατυχήματος.

Σε γενικές γραμμές, η παγκόσμια οικονομία παραμένει εξαρτημένη από το πετρέλαιο αν και γίνονται προσπάθειες να μειωθεί η κατανάλωση του με την εισαγωγή άλλων πηγών ενέργειας φιλικών προς το περιβάλλον. Στο παρελθόν η τεχνολογική πρόοδος βασίστηκε στα ορυκτά καύσιμα όπως το πετρέλαιο, ο άνθρακας και το φυσικό αέριο και μέχρι σήμερα δεν είναι δυνατή η αντικατάστασή τους από τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Η κατανάλωση ενέργειας έχει διπλασιαστεί τις τελευταίες τρεις δεκαετίες και θα εξακολουθήσει την ανοδική τάση (Σχήμα 12 και 13). Το πετρέλαιο παραμένει η κυριότερη πηγή ενέργειας. Το 2017, η κατανάλωση πετρελαίου κυμάνθηκε στο 40% της παγκόσμιας κατανάλωσης ενέργειας, το φυσικό αέριο στο 15% και ο άνθρακας στο 12%. Σχεδόν 96 εκατομμύρια βαρέλια πετρελαίου καταναλώνονται ημερησίως σε παγκόσμια κλίμακα. Το 94% των μέσων μεταφοράς στην ΕΕ κινείται με πετρέλαιο (IEA, 2019). Εκ των ανωτέρω παρατιθέμενων στοιχείων συμπεραίνεται ότι οι μεταφορές μεγάλων ποσοτήτων γίνεται συνήθως δια θαλάσσης. Άρα υφίσταται ζήτηση για ορυκτά καύσιμα - μεταφορά ενέργειας και συνεπώς θαλάσσια μεταφορά επικινδύνων υλικών σε διεθνές και ενωσιακό (ΕΕ) επίπεδο.

## ΣΧΗΜΑ 10

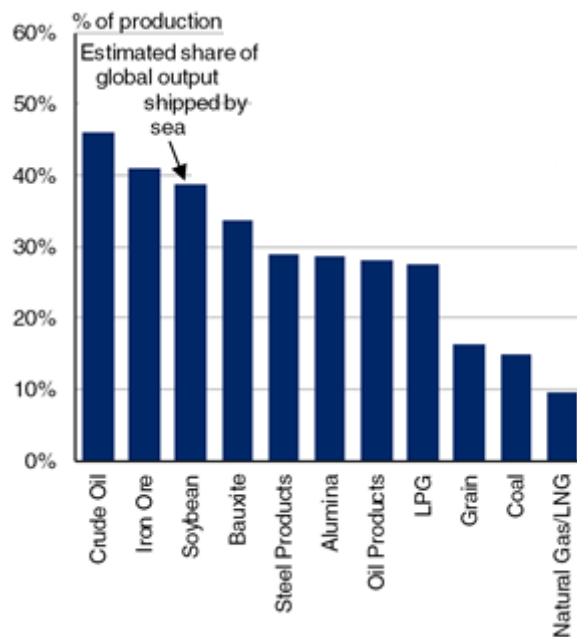
### ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1980-2020 ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΦΟΡΤΙΟΥ (ΕΚΑΤ. ΤΟΝΟΙ)



<sup>a</sup> Στο θαλάσσιο εμπόριο πετρελαίου περιλαμβάνονται το αργό πετρέλαιο, τα παράγωγα, τα αέρια και τα χημικά.

ΠΗΓΗ: UNCTAD, 2021.

### ΣΧΗΜΑ 11 - ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΠΡΟΙΟΝΤΩΝ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΘΗΣΑΝ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΤΟ 2019



ΠΗΓΗ: CLARKSONS, 2020.



**ΠΙΝΑΚΑΣ 2: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ (εκατ.τόνους )**

ΕΤΟΣ	ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ & ΑΕΡΙΟ <b>ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΥΛΙΚΑ</b>	ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑ ΑΝΘΡΑΚΑΣ ΒΩΞΙΤΗΣ ΑΛΟΥΜΙΝΙΟ ΦΩΣΦΑΤΟ <b>ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΥΛΙΚΑ</b>	ΞΗΡΟ ΦΟΡΤΙΟ	ΣΥΝΟΛΟ
1970	1440	448	717	2605
1980	1871	608	1225	3704
1990	1755	988	1265	4008
2000	2163	1186	2635	5984
2005	2422	1579	3108	7109
2006	2698	1676	3328	7702
2007	2747	1811	3478	8036
2008	2742	1911	3578	8231
2009	2641	1998	3218	7857
2010	2752	2232	3423	8408
2011	2785	2364	3626	8775
2012	2840	2564	3791	9195
2013	2828	2734	3951	9513
2014	2825	2964	4054	9842
2015	2932	2930	4161	10023
2016	3058	3009	4228	10295
2017	3146	3151	4419	10716
2018	3201	3215	4603	11019
2019	3163	3218	4690	11071
2020	2918	3181	4549	10648

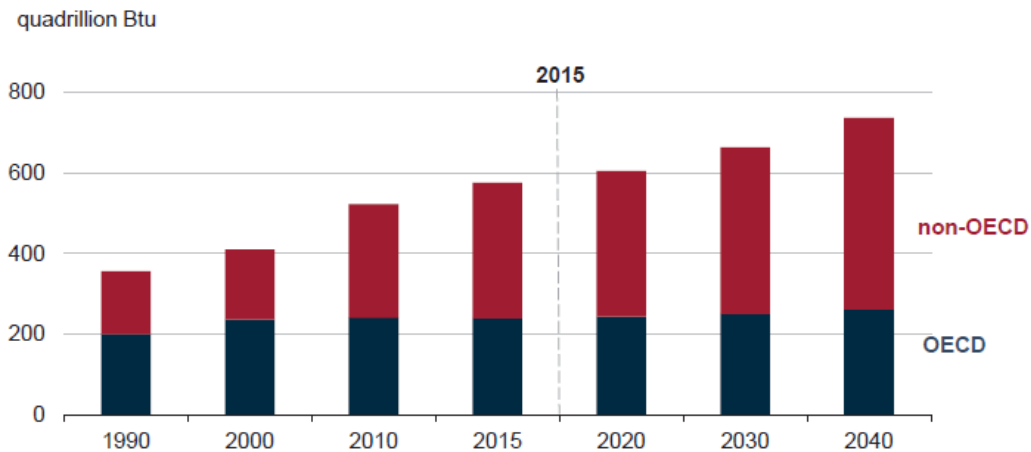
ΠΗΓΗ: UNCTAD, 2021.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 3 – ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ & ΑΕΡΙΟΥ 1970-2020 (εκατ.τόννοι)**

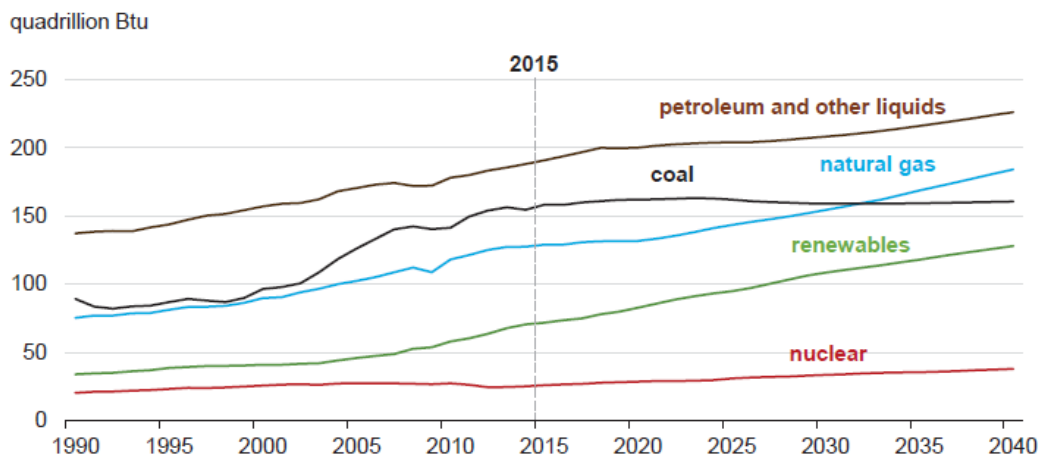
ΕΤΟΣ	1970	1980	1990	2000	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ & ΑΕΡΙΟ	1440	1871	1755	2163	2747	2742	2642	2772	2794	2841	2829	2825	2932	3055	3146	3194	3163	2918

ΠΗΓΗ: UNCTAD, 2021.

**ΣΧΗΜΑ 12 - ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ**



**ΣΧΗΜΑ 13 - ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΑΝΑ ΠΗΓΗ**

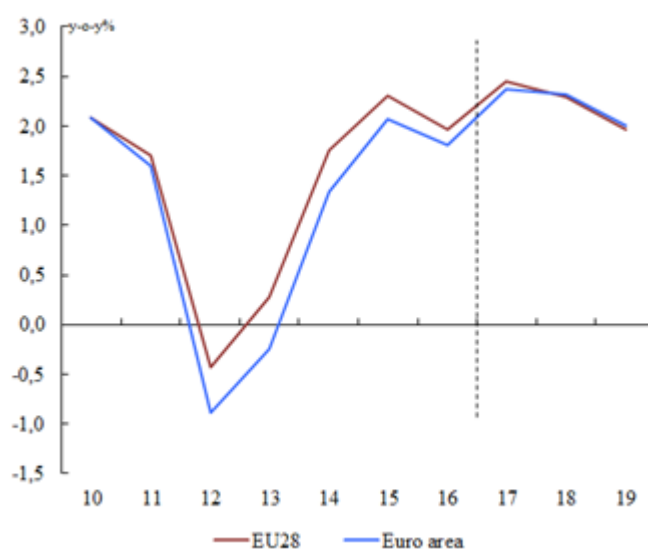


**ΠΗΓΗ: ΙΕΑ, 2019**

Συναφώς, το 90% του εμπορίου της ΕΕ με τρίτα Κράτη και το 40% του εσωτερικού εμπορίου μεταξύ των ΚΜ της ΕΕ διεξάγεται δια θαλάσσης. Η ενωσιακή οικονομική κατάσταση παρουσίασε το 2017 το μεγαλύτερο ποσοστό ανάπτυξης (2.3%) την τελευταία δεκαετία. Επίσης το επίπεδο ανάπτυξης της ΕΕ ήταν 2.1% το 2018 και κυμάνθηκε στο 1.9% για το 2019. Στην ΕΕ η ζήτηση ενέργειας και άρα επικινδύνων υλικών μέσω των θαλασσίων μεταφορών συνεχίζει να ακμάζει (Eurora, 2020). Το 2015, η αξία του θαλασσίου εμπορίου αγαθών μεταξύ ΕΕ και τρίτων κρατών υπολογίστηκε σε €1,777 δισεκατομμύρια ευρώ ήτοι το 51% του εμπορίου αγαθών της ΕΕ. Ειδικότερα το 53% των εισαγωγών και το 48% των εξαγωγών της ΕΕ γίνεται δια θαλάσσης. Οι θαλάσσιες μεταφορές ορυκτών καυσίμων της ΕΕ έχουν αυξηθεί τα τελευταία δέκα χρόνια. Γενικά οι λιμένες της ΕΕ διαχειρίζονται περίπου τα τρία τέταρτα του εμπορίου της ένωσης με τρίτα Κράτη και περισσότερο από το ένα τρίτο των εσωτερικών φορτίων της ΕΕ. Τα υγρά χύδην φορτία που μετεφέρθησαν μέσω των λιμένων της ΕΕ αγγίζουν το 37% των συνολικών φορτίων, το ξηρό χύδην

φορτίο το 23% και τα εμπορευματοκιβώτια το 21%. Οι λιμένες της ΕΕ διαχειρίστηκαν 3.8 δισεκατομμύρια τόνους αγαθών και ορυκτών καυσίμων το 2018 (Eurostat, 2020). Οι λιμένες της Βόρειας Θάλασσας όπως το Rotterdam, η Antwerp και το Hamburg συγκεντρώνουν τον μεγαλύτερο όγκο του θαλασσιού εμπορίου επικινδύνων υλικών της ΕΕ. Το 2018 οι τρεις αυτοί λιμένες συγκέντρωσαν το 19,2% του συνολικού βάρους των αγαθών και ορυκτών καυσίμων που διαχειρίστηκαν οι λιμένες της ΕΕ (Eurostat, 2020). Το 2017 η ναυτιλιακή βιομηχανία της ΕΕ συνεισέφερε στο 147 δισεκατομμύρια ευρώ ήτοι περίπου το 1% του ΑΕγχΠ της ΕΕ (EUROSTAT, 2018).

**ΣΧΗΜΑ 14 - ΑΕΠ, ΕΥΡΩΖΩΝΗ ΚΑΙ ΕΕ28 ΚΜ**



**ΠΗΓΗ: Europa, 2020.**

Στην ΕΕ η κατανάλωση ενέργειας αυξήθηκε κατά 1,2% το 2015 και ο ρυθμός παραμένει ανοδικός σε παρόμοια ποσοστά (BP, 2018). Η ΕΕ προκειμένου να ικανοποιήσει τις ανάγκες της σε πρώτες ύλες και ενέργεια εισάγει ποσότητες επικινδύνων υλικών οι οποίες μεταφέρονται με πλοία. Η ΕΕ είναι η μεγαλύτερη οικονομία παγκοσμίως με το κατά κεφαλήν ΑΕΠ να αγγίζει τις €25.000 για 500 εκατομμύρια καταναλωτές. Επίσης αποτελεί εμπορικό εταίρο για άνω από ογδόντα Κράτη ενώ οι ΗΠΑ μόλις για είκοσι. Η Ρωσία είναι ο μεγαλύτερος ναυτιλιακός εταίρος υπό όρους ολικής χωρητικότητας αγαθών ακολουθούμενη από τις ΗΠΑ, Κίνα, Τουρκία, Νορβηγία και Αίγυπτο. Οι δια θαλάσσης μεταφορές με την Ρωσία οφείλονται στις εισαγωγές επικινδύνων υλικών και συγκεκριμένα, φυσικού αερίου και πετρελαίου (Donnan, 2018). Εκ των ανωτέρω στοιχείων αποδεικνύεται ότι η ανάγκη για θαλάσσιες μεταφορές επικινδύνων υλικών είναι και θα είναι απαραίτητη για την κοινωνικοοικονομική λειτουργία της ΕΕ σε συνδυασμό με την αδήριτη ανάγκη προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος.

### **1.15. Κύρια επικίνδυνα υλικά και καταναλωτικές ανάγκες**

Υπολογίζεται ότι το 2050 οι καταναλωτικές ανάγκες θα τριπλασιαστούν σαν να υπήρχαν τρεις πλανήτες Γη.<sup>32</sup> Όσον αφορά στην ικανοποίηση της κατανάλωσης των επικινδύνων υλικών αυτή στηρίζεται στις φθηνές θαλάσσιες μεταφορές. Κατωτέρω αναλύεται η διαμόρφωση της παγκόσμιας κατανάλωσης πετρελαίου, παραγώγων, πλαστικών, πυρηνικής ενέργειας-ραδιενεργών υλικών, αερίου και άνθρακα προκειμένου να αποδειχτεί ότι η συνεχής ένταση θαλασσιών μεταφορών επικινδύνων υλικών αυξάνεται και η τάση αυτή αποτελεί εξακολουθητικό παράγοντα της αντιπαράθεσης μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών.

### 1.15.1. Πετρέλαιο

Το πετρέλαιο χρησιμοποιείται κυρίως για την παραγωγή ενέργειας. Επίσης με βάση το πετρέλαιο ως πρώτη ύλη παράγονται πλαστικά, διαλύτες, συνθετικά τα οποία ονομάζονται πετροχημικά. Επί παραδείγματι, τα πλαστικά (νάυλον, teflon, πολυαιθυλένιο ή PVC) που έχουν κατακλύσει την καθημερινή ζωή όπως τα μέρη ενός ηλεκτρονικού υπολογιστή, στυλό, πλαστικά σκεύη παράγονται με βάση το πετρέλαιο. Τα πετρελαιοειδή, σε περίπτωση καύσης τους, παράγουν τοξικές ουσίες για το περιβάλλον και όταν απορριφθούν δεν είναι εύκολο να αποδομηθούν προκαλώντας ρύπανση (Stewart and Stewart, 2014). Η κλασματική απόσταξη ήτοι η μέθοδος με την οποία διαχωρίζονται τα συστατικά από τα οποία αποτελείται το πετρέλαιο στα διυλιστήρια παράγει τα παρακάτω κλάσματα του πετρελαίου.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 4 - ΧΡΗΣΕΙΣ ΒΑΣΙΚΩΝ ΚΛΑΣΜΑΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΜΕ ΠΛΟΙΑ**

A/A	ΟΝΟΜΑ ΚΛΑΣΜΑΤΟΣ	ΧΡΗΣΕΙΣ
1.	ΥΓΡΑΕΡΙΟ (ΠΡΟΠΑΝΙΟ-ΒΟΥΤΑΝΙΟ)	ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ- ΟΙΚΙΑΚΟ ΚΑΥΣΙΜΟ
2.	BENZINΗ	ΚΑΥΣΙΜΟ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ
3.	ΚΗΡΟΖΙΝΗ	ΚΑΥΣΙΜΟ ΑΕΡΟΠΛΑΝΩΝ
4.	ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ DIESEL- ΘΕΡΜΑΝΣΗΣ	ΚΑΥΣΙΜΟ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ ΘΕΡΜΑΝΣΗ ΟΙΚΙΩΝ
5.	ΜΑΖΟΥΤ	ΚΑΥΣΙΜΟ
6.	ΟΡΥΚΤΕΛΛΑΙΟ	ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ
7.	ΠΑΡΑΦΙΝΗ	ΚΕΡΙΑ
8.	ΑΣΦΑΛΤΟΣ	ΟΔΟΠΟΙΑ - ΣΤΕΓΑΝΟΠΟΙΗΣΕΙΣ

Η παγκόσμια ζήτηση παραγώγων πετρελαίου το 2017 σημείωσε αύξηση κατά 1,6 mb/d<sup>33</sup>. Η παγκόσμια προσφορά πετρελαίου αυξήθηκε κατά 260 kb/d<sup>34</sup> το ίδιο έτος καθώς τα πετρελαιοπαραγωγά Κράτη (OPEC και εκτός OPEC) επιδόθηκαν σε αύξηση της παραγωγής. Η παγκόσμια προσφορά πετρελαίου κυμάνθηκε στα 95,52 mb/d το 2017. Η προσφορά αργού πετρελαίου που παρήγαγαν τα Κράτη του OPEC σημείωσε άνοδο κατά 170 kb/d το ίδιο έτος και

<sup>32</sup> Νέο σχέδιο δράσης για την κυκλική οικονομία 2020/2077(INI) Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων

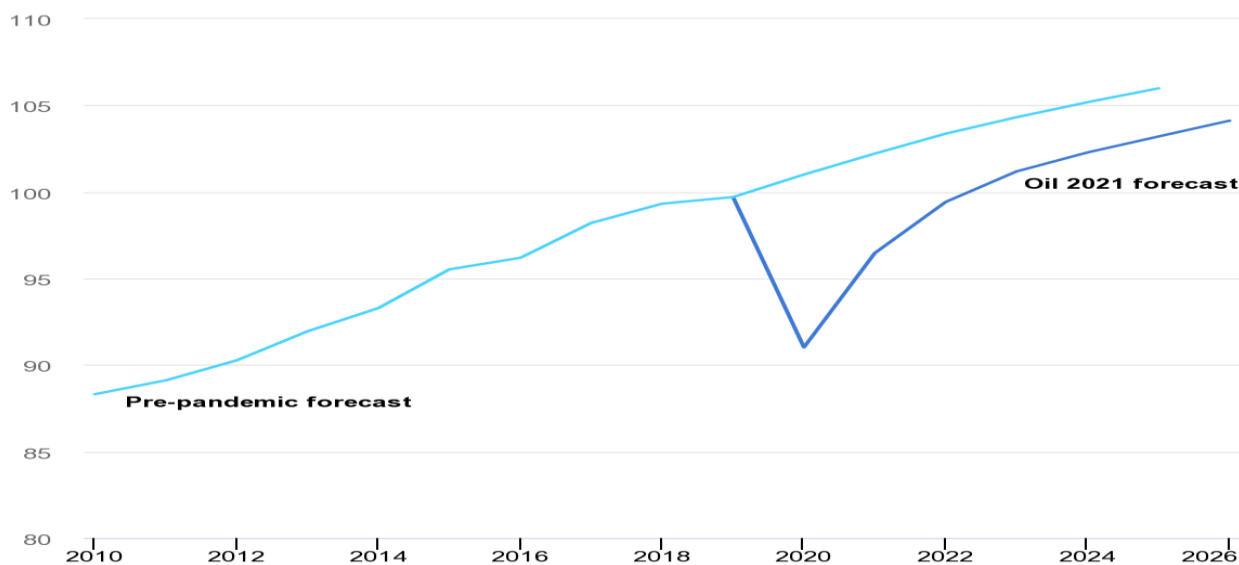
<sup>33</sup> Millions of Barrels per Day

<sup>34</sup> Thousands of Barrels per Day

συνολικά έφτασε τα 32 mb/d. Σύμφωνα με τον ΙΕΑ η παραγωγή πετρελαίου διατηρήθηκε περίπου ίδια για τη περίοδο 2019-2020. Επίσης, το 2020 αυξήθηκε η ζήτηση πετρελαίου κατά 97.4 εκατ. βαρέλια την ημέρα (B/H) συγκριτικά με το 2014 που έφτασε τα 96.9 (B/H). Από πλευράς προσφοράς, το 2020, υπήρξε μία πτώση για το πετρέλαιο της τάξης του 60.2 εκατ. βαρέλια την ημέρα. Η συνολική ζήτηση υπολογίζεται σε 99.7 mb/d για το έτος 2022 η οποία θα είναι αυξημένη κατά 2.1 mb/d σε σχέση με το 2021. Γενικά παρατηρείται αποστροφή από την κατανάλωση άνθρακα και στροφή προς το αέριο το οποίο και θα κυριαρχήσει ως πηγή ενέργειας τα επόμενα χρόνια. Το πετρέλαιο και το αέριο αναμένεται να καταλάβουν το 53% της παγκόσμιας αγοράς ενέργειας μέχρι το 2040 (ΙΕΑ, 2022).

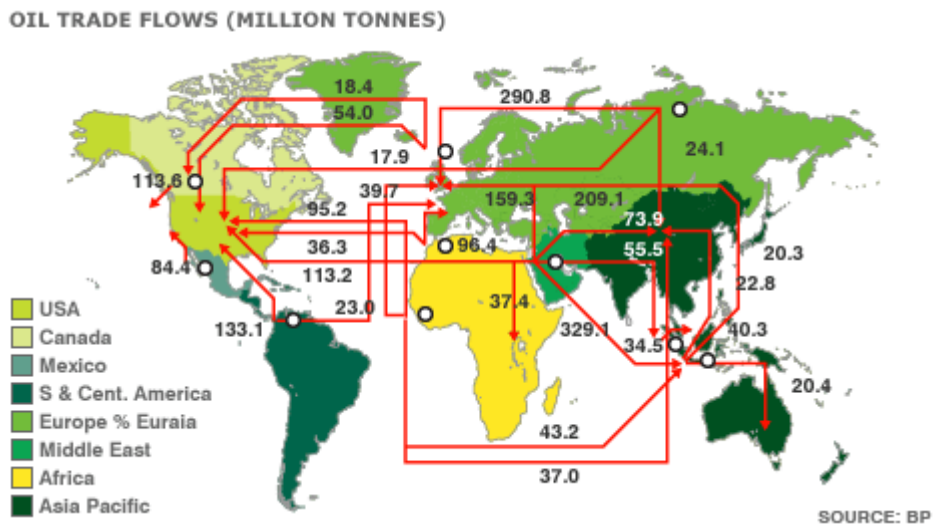
Η παγκόσμια κατανάλωση πετρελαίου αυξήθηκε κατά 0.8 εκ. βαρέλια την ημέρα το 2014 και μέλλεται να κυμανθεί με αυξητικούς ρυθμούς τα επόμενα έτη. Η αύξηση της παγκόσμιας παραγωγής πετρελαίου ήταν υπερδιπλάσια της παγκόσμιας κατανάλωσης αγγίζοντας το 2.18 εκ. βαρέλια την ημέρα το 2014. Στις ΗΠΑ καταγράφηκε η μεγαλύτερη αύξηση της παραγωγής πετρελαίου στον κόσμο ξεπερνώντας την Σαουδική Αραβία ενώ αύξηση παραγωγής υπήρξε στον Καναδά και την Βραζιλία το 2014. Η παραγωγή του παγκόσμιου αργού πετρελαίου αυξήθηκε κατά 1.1 εκ. βαρέλια την ημέρα το 2014, η μεγαλύτερη σε σχέση με το 2010. Ισχυρή αύξηση παρατηρήθηκε στις ΗΠΑ, Κίνα και Μέση Ανατολή. Η διύλιση πετρελαίου αυξήθηκε στις ΗΠΑ κατά 530.000 βαρέλια την ημέρα, την μεγαλύτερη από το 1986 ενώ παγκοσμίως άγγιξε τα 1.3 εκ. βαρέλια την ημέρα. Η αύξηση των εισαγωγών είχε πρωτοπόρο την Κίνα και άλλες αναδυόμενες οικονομίες (ΙΕΑ, 2022).

**ΣΧΗΜΑ 15 - ΖΗΤΗΣΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ 2010-2026**



ΠΗΓΗ: ΙΕΑ, 2022.

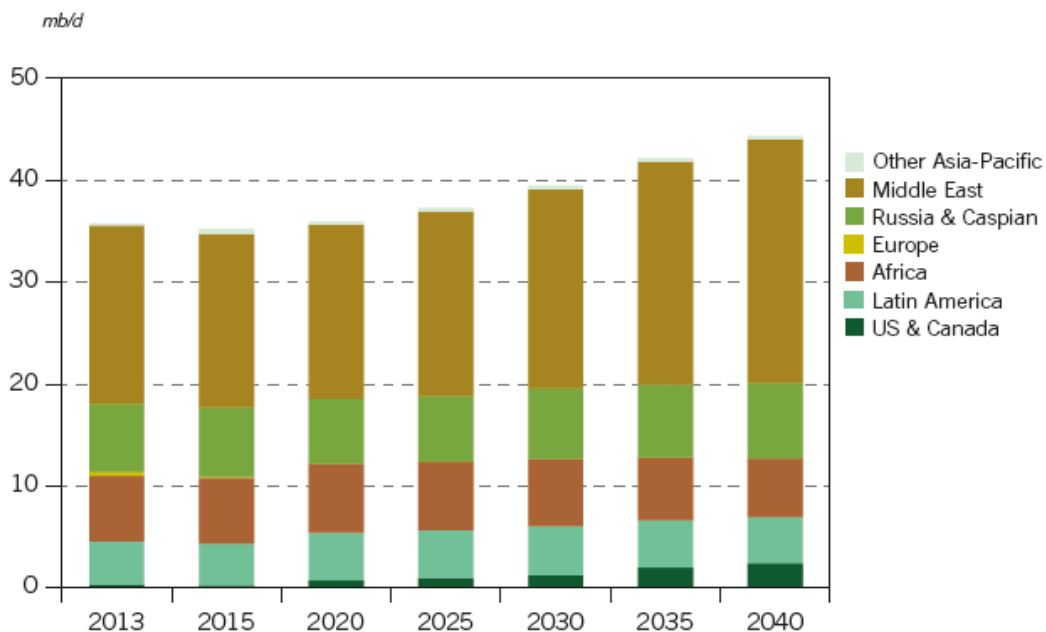
**ΣΧΗΜΑ 16 - ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΡΟΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ 2017 (Εκ. Τόννοι)**



ΠΗΓΗ: BP, 2018

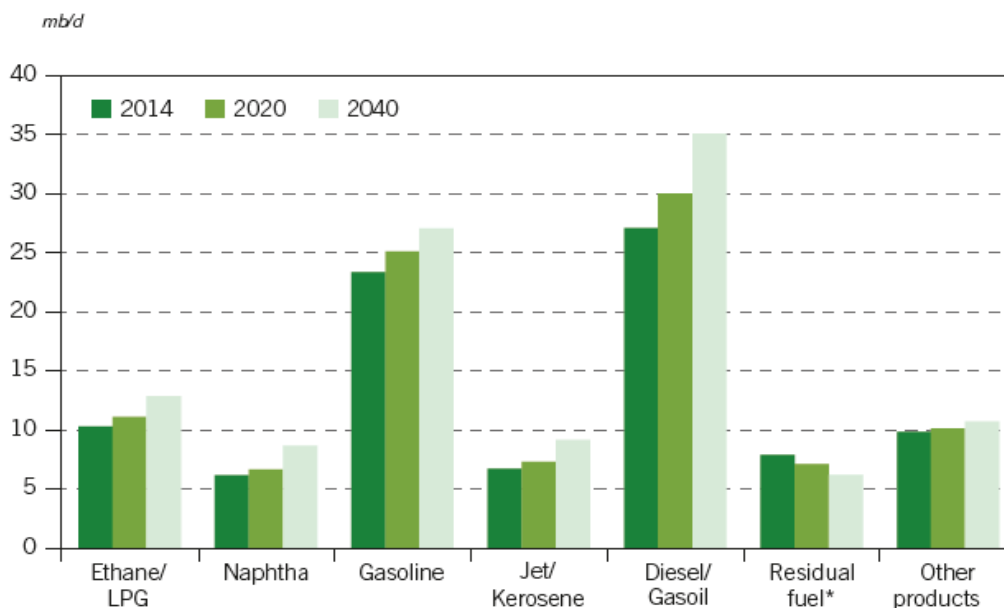
Το 2017 διακινήθηκαν φορτία αργού πετρελαίου της τάξεως του 1.7 δισ.τόνων. Οι μεγαλύτεροι εισαγωγείς των φορτίων αυτών ήταν η Κίνα, η Ινδία και οι ΗΠΑ. Η τάση αυτή αναμένεται να συνεχιστεί (Σχήμα 13). Η αγορά παραγωγών πετρελαίου παρουσίασε αυξητική τάση κατά το 2017. Τα παράγωγα πετρελαίου αυξήθηκαν κατά 1.7% και άγγιξαν τους 977 εκ.τόνους (Clarksons Research, 2018) ενώ η ζήτηση τους αναμένεται ραγδαία έως το 2040 (Σχήμα 18).

**ΣΧΗΜΑ 17 - ΠΑΓΚΟΣΜΙΕΣ ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ 2013-2040 ΑΝΑ ΠΕΡΙΟΧΗ**



ΠΗΓΗ: WORLD OIL OUTLOOK, 2018.

**ΣΧΗΜΑ 18 - ΖΗΤΗΣΗ ΠΑΡΑΓΩΓΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2014, 2020 ΚΑΙ 2040**



ΠΗΓΗ: WORLD OIL OUTLOOK, 2018.

### 1.15.2. Πλαστικά υλικά

Η ανάπτυξη της διεθνούς κοινωνίας έχει ως αποτέλεσμα την εύρεση μεθόδων απλούστευσης της καθημερινότητας. Στην κατεύθυνση αυτή συντελεί και η χρήση των επικινδύνων υλικών εκ των οποίων προέρχονται πολλά χημικά προϊόντα. Ένα εξ αυτών που προέρχεται από τα παράγωγα πετρελαίου είναι το πλαστικό. Το πλαστικό, εκτός από μειονεκτήματα, παρουσιάζει και σημαντικά πλεονεκτήματα. Έτσι η ζήτηση τους έναντι άλλων υλικών οφείλεται στο μικρό κόστος, βάρος, αντοχή, ποικιλία και απλή κατασκευή. Το πλαστικό μειονεκτεί στο ότι για την παραγωγή του απαιτούνται ποσότητες κλασμάτων πετρελαίου ήτοι ενέργειας και όταν καταλήξει στη θάλασσα η αποσύνθεσή του δεν είναι εύκολη υπόθεση (NCEAS, 2018; SN, 2011). Το πλαστικό δημιουργείται από τα επικίνδυνα υλικά. Η ΕΕ κάλεσε πρόσφατα τα ΚΜ της να καταβάλουν κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να προστατευτούν οι ωκεανοί από τη ρύπανση. Κάθε χρόνο υπολογίζεται ότι παράγονται ένα εκατομμύριο τόνοι πλαστικά. Το δέκα τοις εκατό αυτών καταλήγουν στους ωκεανούς (Maes et.al, 2018).

Από το πλαστικό δεν κατασκευάζονται μόνο οι φιάλες ή το εξωτερικό περίβλημα αλλά το πλαστικό βρίσκεται και στο περιεχόμενο των καλλυντικών. Τα καλλυντικά περιέχουν μικροπλαστικό όπως σιλικόνη, τεφλόν, νάιλον ήτοι Cyclomethicone, Polyquaternium-16, Dimethiconol ή Methacrylate Copolymer. Επίσης, το πλαστικό καταλήγει στις θάλασσες και αποτελεί τροφή των ιχθύων και του πλαγκτόν με τελικό αποδέκτη τον ανθρώπινο οργανισμό. Κάθε έτος η εταιρεία Coca-Cola εμφιαλώνει περίπου εκατόν δέκα δισεκατομμύρια φιάλες κατασκευασμένες από πλαστικό. Οι συγκεκριμένες φιάλες συχνά καταλήγουν εντός της θάλασσας. Η διαδικασία αποσύνθεσης μίας πλαστικής φιάλης η οποία βρίσκεται εντός της θάλασσας ή γενικά στο οικοσύστημα χρειάζεται

πεντακόσια χρόνια. Κάθε χρόνο καταλήγουν στην θάλασσα δώδεκα εκατομμύρια τόνοι πλαστικών (Greenpeace, 2018). Η ΕΕ, με τον Κανονισμό (ΕΚ) 1272/2008, έχει θεσπίσει ομοιόμορφες απαιτήσεις για την ταξινόμηση, την επισήμανση και τη συσκευασία των χημικών ουσιών και των μειγμάτων σύμφωνα με το Παγκοσμίως Εναρμονισμένο Σύστημα (GHS) των Ηνωμένων Εθνών. Ο εν λόγω κανονισμός δεν καλύπτει την θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων υλικών.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει, κατά την αντιπαράθεση των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών, το ότι το πρόβλημα της ρύπανσης των ωκεανών από τα πλαστικά έχει αναφερθεί τουλάχιστον από το 1970 χωρίς να λάβει την δέουσα προσοχή (Maes et.al, 2018; Venrick et.al, 1973). Η ΕΕ ανακοίνωσε, πρόσφατα, ότι μέχρι το 2050 οι ωκεανοί θα περιέχουν περισσότερα πλαστικά παρά ψάρια (ΕΥ, 2017). Σύμφωνα με την από 09.01.2018 πρόταση ψηφίσματος για την καταπολέμηση της ρύπανσης στην Μεσόγειο Θάλασσα (B8-0706/2017) καταδεικνύεται ότι (α) το 96% των επιπλέοντων απορριμμάτων που ελήφθησαν δειγματοληπτικά από σημεία της Μεσογείου Θάλασσας ήταν κατασκευασμένα από πλαστικό (β) ένα ποσοστό 21% έως 54% των μικροπλαστικών σωματιδίων παγκοσμίως βρίσκονται στη λεκάνη της Μεσογείου και (γ) πρόσφατες έρευνες έδειξαν ότι τα ψάρια δεν καταναλώνουν τα μικρά κομμάτια πλαστικού κατά λάθος, αλλά τα αναζητούν ενεργά με συνέπειες απρόβλεπτες για το μέλλον της ανθρώπινης υγείας. Με βάση τα αναφερόμενα στοιχεία αλλά και την τακτική εξαγωγής τοξικών αποβλήτων και πλαστικών δια των θαλασσιών μεταφορών που ακολουθούν οι ΗΠΑ (Christensen and Campbell, 2016) φαίνεται ότι η κατάσταση αυτή θα γίνεται ολοένα και πιο καταθλιπτική στο μέλλον και θα εντείνει την αντιπαράθεση μεταξύ των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών (Nelms et.al, 2018). Προς επίρρωση των προρρηθέντων, στις 08.06.2018 κατά τη συνάντηση των επτά μεγαλύτερων οικονομιών του κόσμου (G7) οι Ιαπωνία και οι ΗΠΑ αρνήθηκαν να συναινέσουν στη δέσμευση κατά της ρύπανσης των θαλασσών από το πλαστικό. Στην συνάντηση αναφέρθηκε ότι ετησίως παράγονται πέντε τρισεκατομμύρια πλαστικές σακούλες και δέκα εκατομμύρια το λεπτό (DW, 2018). Τα στοιχεία αυτά αναδεικνύουν την ευρεία χρήση των επικινδύνων υλικών.

### **1.15.3. Ραδιενεργά υλικά**

Η πυρηνική ενέργεια παράγεται κατά την ελεγχόμενη σχάση των πυρήνων (ατόμων ουρανίου) εντός του πυρηνικού αντιδραστήρα. Κατά την σχάση των πυρήνων παράγεται η ραδιενέργεια. Κίνδυνος υφίσταται κατά την εξόρυξη, εμπλουτισμό και μεταφορά των πυρηνικών καυσίμων και αποβλήτων. Τα πυρηνικά απόβλητα διαθέτουν υψηλή ραδιενέργεια και διατηρούνται για πολλά χρόνια, υπό επίβλεψη, συνήθως στα Κράτη του λεγόμενου τρίτου κόσμου. Τα πυρηνικά εργοστάσια παράγουν κάθε έτος συνολικά περίπου 1000 τόνους πυρηνικά απόβλητα. Τα απόβλητα περιέχουν πλουτώνιο και ουράνιο τα οποία δύναται να χρησιμοποιηθούν για την κατασκευή ραδιενεργών και πυρηνικών όπλων. Η επεξεργασία και η επιβλεπόμενη αποθήκευση των πυρηνικών αποβλήτων είναι πολύ ακριβή για το λόγο αυτό παρατηρούνται «ατυχήματα» κατά τη μεταφορά τους με πλοία προκαλώντας το κοινό αίσθημα. Στην σύγχρονη εποχή η μεταφορές πυρηνικών αποβλήτων εκτελούνται καθημερινά συμπεριλαμβανομένων και μεταφορών πυρηνικών καυσίμων (irradiated nuclear fuel). Ενδεικτικά τα ραδιενεργά υλικά χρησιμοποιούνται (α) στους ελέγχους ασφαλείας (β) στον τομέα της υγείας (γ) κατασκευή πλαστικών (δ) διαδικασίες



αποστείρωσης κ.α. (Greenpeace, 2017). Τα ραδιενεργά υλικά μεταφέρονται με πλοία συσκευασμένα σύμφωνα με τα πρότυπα του Διεθνούς Οργανισμού Ατομικής Ενέργειας, της ΕΕ αλλά και τις προβλέψεις του IMDG Code (κλάση 7). Εκτός από την ενασχόληση με το ζήτημα σε διεθνές επίπεδο υφίσταται περιφερειακά η δημιουργία του Ευρωπαϊκού Συνδέσμου Ρυθμιστικών Αρχών για τη μεταφορά ραδιενεργών υλικών (European Association of Competent Authorities) και το Μεσογειακό Δίκτυο για τη μεταφορά ραδιενεργών υλικών (Mediterranean Network) όπου επιτελούν σημαντικό ρόλο στην ασφαλή μεταφορά των ραδιενεργών υλικών με την εφαρμογή ιδιαίτερων διαδικασιών σε περίπτωση ατυχήματος. Στις ΗΠΑ παράγεται το μεγαλύτερο ποσοστό πυρηνικής ενέργειας παγκοσμίως ενώ είκοσι εκατομμύρια φορτία ραδιενεργών υλικών μεταφέρονται ετησίως με όλα τα μέσα (WNA, 2018).

Η χρήση της παγκόσμιας πυρηνικής ενέργειας αναμένεται ότι θα αυξάνεται κατά 2,3% ετησίως μέχρι το 2035, με ιδιαίτερη αύξηση της παραγωγής στη Νότια Κορέα, την Κίνα και τη Γαλλία (BP, 2018). Παράλληλα θα αυξηθεί και η δια θαλάσσης μεταφορά επικινδύνων υλικών όπως και οι ανάλογες νομοθετικές πρωτοβουλίες. Ειδικότερα, τα επικίνδυνα υλικά και δη τα πυρηνικά που μεταφέρονται δια θαλάσσης εκτίθενται σε ειδικούς κινδύνους που αναφέρονται εκ του περιβάλλοντος της ίδιας της θάλασσας. Το πρόβλημα προκύπτει από την άμεση επίδραση του θαλασσινού νερού και το αποτέλεσμα που αυτό έχει στο φορτίο. Επίσης, οι δυσμενείς καιρικές συνθήκες μπορούν να επιφέρουν ζημιά στο φορτίο με κίνδυνο διαρροής του φορτίου στη θάλασσα. Λογικό είναι το πλοίο κατά το ταξίδι του να διέρχεται από διαφορετικές κλιματικές ζώνες γεγονός που συνεπάγεται ότι το φορτίο αντιμετωπίζει κλιματικές αλλαγές. Οι ανωτέρω περιπτώσεις αντιμετωπίζονται σε όλα τα είδη φορτίου που μεταφέρονται με πλοία. Όμως, υπάρχουν κάποια άλλα ιδιαίτερα φορτία που όταν μεταφέρονται δια θαλάσσης δημιουργούν και άλλα ζητήματα και αυτά δεν είναι άλλα από τα πυρηνικά ή ραδιενεργά φορτία. Η πυρηνική ενέργεια είναι ένα σχετικά νέο φαινόμενο το οποίο έχει αποδειχτεί καταστροφικό από τις τελευταίες ημέρες του δευτέρου παγκοσμίου πολέμου. Τα πυρηνικά υλικά είναι ιδιαίτερα επικίνδυνα για την ανθρωπότητα και το περιβάλλον. Αυτό δεν είχε γίνει πλήρως κατανοητό έως ότου προέκυψαν τα πυρηνικά ατυχήματα του Three Mile Island το 1979 κοντά στη Νέα Υόρκη (ΗΠΑ) και του Chernobyl το 1986 στην Ουκρανία. Η έκθεση σε υψηλά επίπεδα ραδιενέργειας είναι αποδεδειγμένα επικίνδυνη για την ανθρώπινη υγεία. Ένα πυρηνικό ατύχημα στον χερσαίο χώρο συνεπάγεται σημαντικές και πολύπλευρες επιπτώσεις στην περιοχή που θα προκύψει. Ένα πυρηνικό ατύχημα στον θαλάσσιο χώρο, ωστόσο, μπορεί γρήγορα να επηρεάσει και άλλες περιοχές εκτός από αυτή του συμβάντος (π.χ. Fukushima 2011, Ιαπωνία), καθόσον, λόγω της συνεχούς ροής του νερού, οι ραδιενεργές ουσίες δύνανται να μεταφερθούν ανά τον κόσμο. Το 2014, στην Ιαπωνία το πυρηνικό πρόγραμμα έλαβε τέλος εξαιτίας του τραγικού ατυχήματος στην Fukushima (2011) με απρόβλεπτες συνέπειες για το μέλλον καθώς πρόσφατα (19.10.2020) αποφασίστηκε η απελευθέρωση άνω του ενός εκατομμυρίου τόνων μολυσμένου νερού στη θάλασσα.<sup>35</sup> Άρα η μεταφορά των πυρηνικών αποβλήτων έρχεται στο προσκήνιο αφού η αποθήκευση τους σε συγκεκριμένα σημεία είναι κατ' αρχήν απαγορευτική λόγω κόστους ενώ η

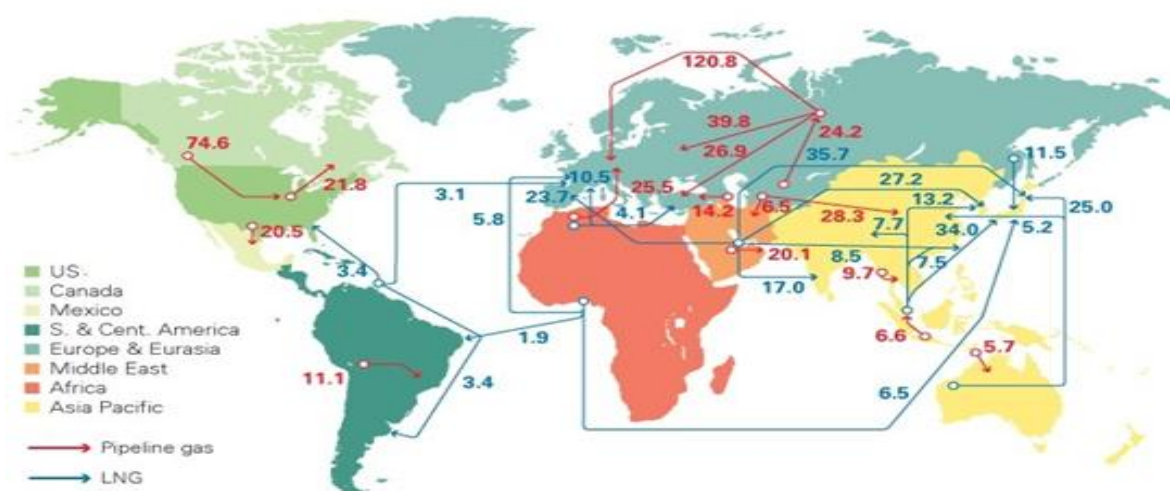
<sup>35</sup> [https://safety4sea.com/japan-to-release-fukushima-contaminated-water-into-sea/?utm\\_source=noonreport&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=green](https://safety4sea.com/japan-to-release-fukushima-contaminated-water-into-sea/?utm_source=noonreport&utm_medium=email&utm_campaign=green)

μακροχρόνια αποθήκευση τους στους χώρους των πυρηνικών αντιδραστήρων είναι επισφαλής (Stewart και Stewart, 2014). Η διεθνής κοινότητα πρέπει να εξετάσει το ζήτημα της παραγωγής των πυρηνικών αποβλήτων με ιδιαίτερη προσοχή αφού προβληματική παρουσιάζεται τόσο η αποθήκευση όσο και η μεταφορά τους.

#### 1.15.4. Φυσικό αέριο

Το φυσικό αέριο αποτελείται σε μεγάλο ποσοστό από το μεθάνιο και σε μικρότερο από το αιθάνιο, προπάνιο και βουτάνιο. Το φυσικό αέριο χρησιμοποιείται για την παραγωγή ενέργειας. Το φυσικό αέριο τείνει να πάρει τη θέση αρκετών εκ των παραγώγων του πετρελαίου. Η τάση αυτή επικρατεί λόγω της (α) αυξημένης τιμής του πετρελαίου σε σχέση με αυτή του φυσικού αερίου (β) απεξάρτησης από το πετρέλαιο (γ) εξοικονόμησης ενέργειας (δ) περιβαλλοντικής προστασίας αφού το φυσικό αέριο δεν παράγει οξείδιο του θείου και του αζώτου ούτε έχει τα ίδια αποτελέσματα με το πετρέλαιο όταν έρθει σε επαφή με το θαλάσσιο στοιχείο. Η παγκόσμια κατανάλωση φυσικού αερίου αυξήθηκε κατά 0,4% κατά το 2014. Παγκοσμίως το φυσικό αέριο έχει μερίδιο 23,7% της παγκόσμιας ενεργειακής κατανάλωσης. Η κατανάλωση της Κίνας σε φυσικό αέριο αυξήθηκε κατά 8,6%, του Ιράν κατά 6,8% και των ΗΠΑ κατά 2,9%. Η παγκόσμια παραγωγή φυσικού αερίου αυξήθηκε κατά 1,6%. Η παραγωγή φυσικού αερίου στις ΗΠΑ αυξήθηκε κατά 6,1%. Το παγκόσμια εμπόριο LNG αυξήθηκε κατά 2,4% το 2014. Μεγαλύτεροι εισαγωγείς ήταν η Κίνα με αυξημένο ποσοστό κατά 10,8% και το Ηνωμένο Βασίλειο με 20,1%.

ΣΧΗΜΑ 19 - ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΡΟΗ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ (ΔΙΣ m3)



ΠΗΓΗ: BP, 2017.

Το υγροποιημένο φυσικό αέριο (Liquefied natural gas - LNG) αύξησε το μερίδιό του στην αγορά του παγκοσμίου εμπορίου αερίου που διακινείται δια θαλάσσης. Υπολογίζεται ότι κατά τα έτη 2012-2022 οι μεταφερόμενες ποσότητες LNG θα αυξηθούν κατά 47%. Η ζήτηση αυτή οφείλεται στην νοτιανατολική Ασία και ειδικότερα στην Κίνα ως μια προσπάθεια απεξάρτησης από την χρήση άνθρακα. Στην ΕΕ εισέρευσαν 94 δισεκατομμύρια κυβικά μέτρα το 2015. Η μεταφορική ικανότητα κατ' όγκο αυξήθηκε κατά 2,5% και οφείλεται στη ζήτηση των αγορών της Κίνας,

Ιαπωνίας, Ινδίας, Ηνωμένου Βασιλείου, Βραζιλίας και Μεξικό. Η Ιαπωνία, που είναι ο μεγαλύτερος εισαγωγέας, αύξησε τις εισαγωγές κατά 1.4% (BP, 2018). Οι κύριοι εξαγωγείς είναι το Κατάρ, η Αλγερία, Αυστραλία, Ρωσία, ΗΠΑ, Καναδάς, Ανατολική Αφρική και η Μαλαισία (Lloyd's List, 2018). Αναμένεται ζήτηση LNG από τα κράτη της Άπω Ανατολής και λόγω των περιβαλλοντικών κανονισμών για τον έλεγχο των αερίων εκπομπών. Λέγεται ότι η ζήτηση για LNG θα διπλασιαστεί μέχρι το 2030. Το παγκόσμιο εμπόριο υγραερίου (Liquied Petroleum Gas – LPG) αυξήθηκε κατά 12.7% το 2017. Οι εισαγωγές υγραερίου από την Κίνα και την Ινδία παραμένουν αυξημένες και έτσι πρόκειται να πολλαπλασιαστεί η απασχόληση στις συγκεκριμένες γραμμές πλοίων μεταφοράς LPG (Clarksons Research, 2018).

**ΠΙΝΑΚΑΣ 5 ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ-ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ 1965-2025**

<b>ΕΤΟΣ</b>	<b>ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ εκατ.τόνοι</b>	<b>ΦΥΣΙΚΟ ΑΕΡΙΟ Mtoe</b>
<b>1965</b>	<b>1529,5</b>	<b>644,5</b>
<b>1975</b>	<b>2692,2</b>	<b>1247,1</b>
<b>1985</b>	<b>2816,7</b>	<b>1641,8</b>
<b>1995</b>	<b>3291,3</b>	<b>2132,7</b>
<b>2005</b>	<b>3958,8</b>	<b>2775,2</b>
<b>2015</b>	<b>4211,1</b>	<b>3392,9</b>
<b>2025</b>	<b>4514,5</b>	<b>4156,7</b>

**ΠΗΓΗ: BP 2018.**

Επίσης για τα έτη 2015-2030 υφίσταται πρόβλεψη για αύξηση της παγκόσμιας ζήτησης υδροποιημένου φυσικού αερίου με ετήσιο ρυθμό περί του 4%. Οι αγορές της Κίνας, Νοτίου Κορέας και της Ινδίας αναμένεται να πρωτοστατήσουν στην κατανάλωση υδροποιημένου φυσικού αερίου ενώ η Αίγυπτος βασίζεται αποκλειστικά στο LNG για την ηλεκτροδότηση του κράτους. Την ίδια περίοδο το εμπόριο του LPG θα αυξηθεί ραγδαίως σε σχέση με το 2015 λόγω της ζήτησης από τα κράτη της Ασίας και ειδικότερα την Κίνα και την Ινδία (BP, 2018). Κατά τα έτη 2016-2022 υπολογίζεται ότι, μόνον, η ζήτηση υδροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) θα αυξηθεί κατά εκατό δισεκατομμύρια m<sup>3</sup> ενώ οι διακινούμενες ποσότητες κατά 47% (IEA, 2018). Πιο συγκεκριμένα η Κίνα το 2017 είχε αυξημένες καταναλώσεις LNG κατά 28,5% ήτοι 2,37 εκατομμύρια μετρικούς τόνους έναντι του 2016 με κατανάλωση 1,85 εκατομμύρια μετρικούς τόνους (Reuters, 2018).

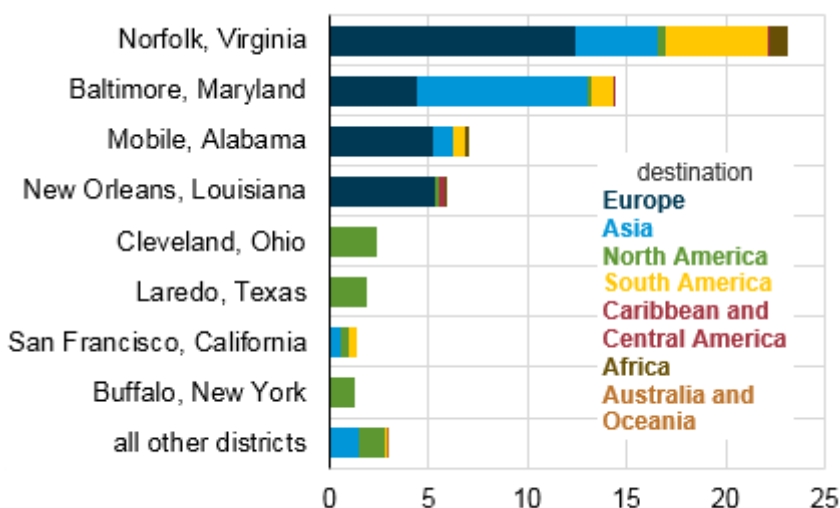
Ομοίως, τα Ευρωπαϊκά Κράτη πρόκειται να καταναλώσουν περισσότερο LNG τα επόμενα χρόνια προσπαθώντας να περιορίσουν τις καταναλώσεις άνθρακα και μη φιλικών προς το περιβάλλον καυσίμων (Shell, 2018). Η ΕΕ στηρίζεται στο φυσικό αέριο (LNG) προκειμένου να ικανοποιήσει τις ενεργειακές της ανάγκες οι οποίες αυξάνονται την χειμερινή περίοδο (Bloomberg, 2017). Συναφώς οι ναυτιλιακές εταιρείες σε παγκόσμιο επίπεδο στην προσπάθειά τους να μειώσουν το λειτουργικό κόστος του πλοίου εξετάζουν την χρησιμοποίηση του φυσικού αερίου (LNG) ως κινητήριο καύσιμο για τα πλοία τους δεδομένου ότι το LNG είναι περισσότερο φιλικό προς το περιβάλλον (πράσινο

καύσιμο) από ότι το πετρέλαιο, έχει μειωμένους ρύπους και παρέχει περισσότερη οικονομία. Φαίνεται ότι το φυσικό αέριο θα αποτελέσει το μελλοντικό καύσιμο της ναυτιλίας και όχι μόνο.

### 1.15.5. Άνθρακας

Η παγκόσμια κατανάλωση άνθρακα αυξήθηκε κατά 0,4% το 2014. Το μερίδιο του άνθρακα στην παγκόσμια ενεργειακή κατανάλωση αναλογεί σε 30%. Μεγαλύτερος καταναλωτής άνθρακα είναι η Ινδία με ποσοστό 11,1%. Η παγκόσμια παραγωγή άνθρακα μειώθηκε κατά 0.7%. Οι ΗΠΑ αποτελούν τον μεγαλύτερο εξαγωγέα άνθρακα. Το έτος 2018 οι εξαγωγές άνθρακα άγγιξαν τους 60.3 εκατομμύρια τόνους ΗΠΑ (MMst) και οι εισαγωγές τους 9.8 MMst. Άλλα Κράτη εξαγωγής άνθρακα είναι η Αυστραλία, η Ινδονησία, η Κολομβία, η Ρωσία και η Νότιος Αφρική. Οι εξαγωγές άνθρακα των ΗΠΑ κατά το 2018 διακινήθηκαν προς συγκεκριμένες περιοχές της γης όπως φαίνεται στο σχήμα 20. Ο λιμένας Norfolk, Virginia κατατάσσεται στην πρώτη θέση εξαγωγικών λιμένων των ΗΠΑ με ποσοστό 38%.

**ΣΧΗΜΑ 20 - ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΕΞΑΓΩΓΗΣ ΑΝΘΡΑΚΑ ΑΠΟ ΛΙΜΕΝΕΣ ΗΠΑ ΕΤΟΣ 2018**  
(ΣΕ ΕΚΑΤ.ΤΟΝΟΥΣ ΗΠΑ MMst<sup>36</sup>)

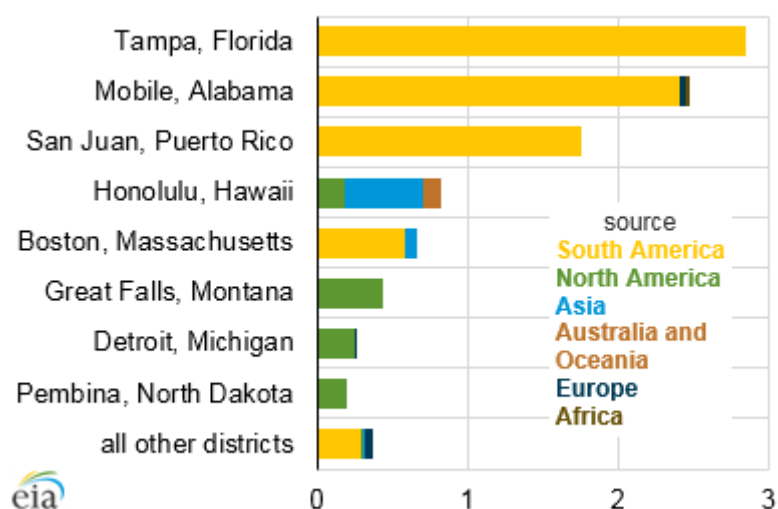


ΠΗΓΗ: ΕΙΑ, 2019.

Οι εισαγωγές άνθρακα εκ μέρους των ΗΠΑ αντιστοιχούσαν σε 9.8 MMst το έτος 2018. Η Κολομβία είναι ο μεγαλύτερος προμηθευτής άνθρακα για τις ΗΠΑ. Στο σχήμα 21 φαίνονται οι περιοχές από τις οποίες εισάγεται άνθρακας στις ΗΠΑ.

<sup>36</sup> Ο τόνος ΗΠΑ ονομάζεται short ton και ισοδυναμεί με 2000 pounds (907, 18474 κιλά).

**ΣΧΗΜΑ 21 - ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ ΑΝΘΡΑΚΑ ΠΡΟΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΗΠΑ ΕΤΟΣ 2018**  
(ΣΕ ΕΚΑΤ.ΤΟΝΟΥΣ ΗΠΑ MMst)



ΠΗΓΗ: EIA, 2019.

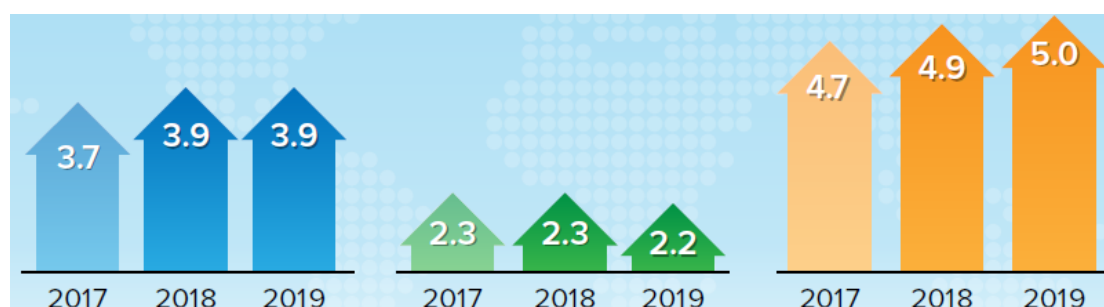
### 1.16. Αύξηση ζήτησης ενέργειας και αύξηση μεταφοράς επικινδύνων υλικών

Εκ των ανωτέρω αποδεικνύεται ότι σε διεθνές και ενωσιακό επίπεδο η αύξηση ζήτησης ενέργειας δημιουργεί την ανάγκη για μεταφορές ήτοι πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών και πιθανά ατυχήματα το οποίο συνάδει στην αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών. Το ποσοστό της παγκόσμιας οικονομικής ανάπτυξης αυξήθηκε κατά 3.7% από το εκτιμώμενο 3.3% για το έτος 2017. Η παγκόσμια ανάπτυξη κυμάνθηκε για το έτος 2019 στο 3.9%. Ο παγκόσμιος πληθυσμός, ως το 2040, θα αριθμεί τα 9,1 δισεκατομμύρια σε σχέση με 7,3 εκατομμύρια σήμερα ενώ το παγκόσμιο ΑΕΠ θα διπλασιαστεί (IMF, 2020; OECD, 2017; Exxonmobil, 2017). Η αύξηση της παγκόσμιας ανάπτυξης (Σχήμα 22) ευνοεί την ζήτηση και παραγωγή αγαθών για κατανάλωση. Τα αγαθά για να παραχθούν απαιτούν πρώτες ύλες ήτοι και επικίνδυνα υλικά. Η ζήτηση για ενέργεια (ειδικά για φυσικό αέριο) θα αυξάνεται συνεχώς, μέχρι το 2040, λόγω της οικονομικής ανάπτυξης, της πληθυσμιακής ανόδου και των νέων τεχνολογιών που επικρατούν διεθνώς. Το φυσικό αέριο αναμένεται να βρεθεί στην πρώτη θέση κατανάλωσης σε σχέση με τις υπόλοιπες μορφές ενέργειας (Exxonmobil, 2017). Η μεταφορά των επικινδύνων υλικών και η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος αναδεικνύονται ως ζητήματα που ταλανίζουν τα Κράτη.

Η παγκόσμια ζήτηση ενέργειας αναμένεται να αυξηθεί κατά 30% μεταξύ των ετών 2015 και 2035. Οι κύριες πηγές της παγκόσμιας ενέργειας κατά το αναφερόμενο διάστημα θα είναι το πετρέλαιο, το φυσικό αέριο και ο άνθρακας, πάρα τις προσπάθειες που γίνονται για την χρησιμοποίηση των ανανεώσιμων πηγών. Η ζήτηση πετρελαίου θα μειωθεί σταδιακά μέχρι το 2035 όμως ο τομέας των μεταφορών και των βιομηχανιών πλαστικών θα συνεχίσει να είναι εξαρτώμενος ενεργειακά από το πετρέλαιο. Το φυσικό αέριο ανέρχεται, μετά το πετρέλαιο, στην προτίμηση της παγκόσμιας κατανάλωσης και αυτό θα ισχύει μέχρι το 2035. Ο άνθρακας θα αγγίξει το υψηλότερο σημείο

κατανάλωσης περί τα μέσα της δεκαετίας του 2020. Η Ινδία ως μεγαλύτερος παγκόσμιος καταναλωτής άνθρακα θα έχει διπλάσιο μερίδιο κατανάλωσης το 2035 από ότι το 2015 το οποίο θα ισούται με το 20% της παγκόσμιας κατανάλωσης. Το φυσικό αέριο κερδίζει έδαφος σε σχέση με τον άνθρακα λόγω της εναλλακτικής παγκόσμιας ενεργειακής πολιτικής. Οι ΗΠΑ, η Κίνα και τα Κράτη της Μέσης Ανατολής θα χρησιμοποιούν περισσότερο φυσικό αέριο με την πάροδο των ετών ενώ στην Ευρώπη οι εισαγωγές φυσικού αερίου θα αυξηθούν κατά 30% έως το 2035 (BP, 2017). Η αυξανόμενη ζήτηση ενέργειας επιφέρει την ανάγκη των θαλάσσιων μεταφορών επικινδύνων υλικών ειδικότερα στις κρατούσες παγκοσμιοποιημένες συνθήκες των αγορών. Ιστορικά, η αύξηση της εμπορικής δραστηριότητας σημαίνει την επέλευση της οικονομικής ανάπτυξης των Κρατών υπό τις τρέχουσες παγκοσμιοποιημένες συνθήκες.

**ΣΧΗΜΑ 22- ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗ (%)**



ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ    ΑΝΑΠΤΥΓΜΕΝΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΕΣ ΑΝΑΔΥΟΜΕΝΕΣ & ΑΝΑΠΤΥΣΣΟΜΕΝΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΕΣ

ΠΗΓΗ: IMF, 2020.

## **1.Γ. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΕΠΙΔΕΙΝΩΣΗΣ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΥΛΙΚΩΝ**

### **1.17. Παγκοσμιοποίηση και θαλάσσια μεταφορά επικινδύνων υλικών**

Στόχος του συγκεκριμένου τίτλου είναι να αποδειχθεί ότι η τάση προς παγκοσμιοποίηση των αγορών συνάδει στην δημιουργία της αντιπαράθεσης μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά την δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών και ότι, υπό τις παρούσες συνθήκες, η θεμελίωση ενός ενδεδειγμένου παγκοσμιοποιημένου θεσμικού πλαισίου για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος απέχει μακράν. Το 2017, στο ετήσιο μήνυμα του, ο IMO εστίασε στην διασύνδεση των πλοίων, λιμένων και ανθρώπων (Lim, 2017) με σκοπό την παγκόσμια ανάπτυξη και ασφάλεια. Το μήνυμα αυτό φέρνει στην επιφάνεια, μεταξύ άλλων, το φαινόμενο της προσπάθειας για την ολοκλήρωση της παγκοσμιοποιημένης ελεύθερης αγοράς στην οποία θα διακινούνται αγαθά και υπηρεσίες άνευ κρατικών παρεμβάσεων και περιορισμών. Η τάση για ολοκλήρωση της οικονομικής παγκοσμιοποίησης και η απελευθέρωση των αγορών οδηγεί στην ζήτηση και προσφορά περισσότερων προϊόντων και συνεπώς στην ανάγκη για θαλάσσιες

μεταφορές σε μεγάλη κλίμακα. Συναφώς, η μεγιστοποίηση της παραγωγής, εν γένει, έχει ως αποτέλεσμα και την ζήτηση για παροχή ενέργειας και επικίνδυνων υλικών όπως πετρελαιοειδή, αέρια, χημικά, πυρηνικά και συσκευασμένες επιβλαβείς ουσίες. Προκειμένου να ικανοποιηθεί η συγκεκριμένη ζήτηση ενέργειας και επικίνδυνων υλικών θα πρέπει να προσφερθούν τα κατάλληλα πλοία.

Αυτό μεταφράζεται σε αύξηση του παγκοσμίου στόλου ο οποίος θα προσφέρει σύγχρονες υπηρεσίες οικονομίας κλίμακας. Ως συνέπεια παρατηρείται το φαινόμενο του γιγαντισμού των πλοίων και ο κίνδυνος της αύξησης των θαλασσίων ατυχημάτων τα οποία έχουν πολλές φορές δραματικές συνέπειες για το περιβάλλον. Τέτοια περίπτωση σταθμός, η οποία αποτέλεσε το έναυσμα στην επανεξέταση του θεσμικού πλαισίου προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος των ΗΠΑ, ήταν η ατυχηματική περίπτωση ρύπανσης του δεξαμενόπλοιου *Exxon Valdez* στην Αλάσκα το 1989. Λόγω του συμβάντος οι ΗΠΑ εισήγαγαν, το επόμενο έτος, στο νομοθετικό τους πλαίσιο τον νόμο περί ρύπανσης από πετρελαιοειδή (*Oil Pollution Act 1990*) σύμφωνα με τον οποίο πλοία διπλού κύτους έπρεπε στο εξής να μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία εντός των θαλασσίων ζωνών δικαιοδοσίας των ΗΠΑ. Τότε ο IMO άδραξε την ευκαιρία και πρότεινε στα Κράτη-μέλη (ΚΜ) του σταδιακά, ανάλογα μέτρα, ώστε τα πλοία εγγεγραμμένα στα νηολόγια τους να φέρουν διπλό κύτος. Επίσης, τα ναυάγια των πλοίων *Erika* (1999) και *Prestige* (2002) οδήγησαν την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) στην επιτάχυνση της νομοθέτησης του μέτρου των πλοίων διπλού κύτους ως το κύριο μέσο προστασίας από την ρύπανση πλοίων μεταφοράς πετρελαιοειδών και επικινδύνων υλικών. Οι αναφερόμενες περιπτώσεις ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος δεν επέφεραν μόνο, εκ των υστέρων, πιο αυστηρά νομοθετικά μέτρα αλλά και ισχυρή αντιπαράθεση μεταξύ των ναυτιλιακών και παρακτίων Κρατών ειδικά για περιβαλλοντικά θέματα. Ως εκ τούτου, η οικονομική ανάπτυξη των Κρατών στο σύγχρονο περιβάλλον επιδρά σημαντικά στις θαλάσσιες μεταφορές και καθιστά αδήριτη ανάγκη την ανάλυση του ειδικότερου ζητήματος της διαθάλασσης μεταφοράς των επικινδύνων υλικών σε συνθήκες παγκοσμιοποίησης. Στο σημείο αυτό θα εξεταστούν οι πρόσφατες εξελίξεις στην ναυτιλιακή βιομηχανία και η σχέση κρατών - ναυτιλίας αναφορικά με τη μεταφορά των επικινδύνων υλικών αλλά και οι αιτίες οι οποίες αναστέλλουν την εφαρμογή ενός ενδεδειγμένου παγκοσμιοποιημένου θεσμικού πλαισίου για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.

### **1.17.1. Βασικές όψεις του φαινομένου της παγκοσμιοποίησης**

Η εξέλιξη του φαινομένου της παγκοσμιοποίησης, σύμφωνα με την βιβλιογραφία (Stager, 2020; Harreld, 2016; Roe, 2015; Woodley, 2015; Eriksen Hylland, 2014; Allen, 2011; Μπιτζένης, 2009) μπορεί να διακριθεί σε τρεις περιόδους ως εξής (α) την πρώιμη εποχή που τοποθετείται τον 10ο αιώνα, (β) την εποχή της αποικιοκρατίας του 19ου αιώνα και (γ) την εποχή του 20ού αιώνα όπου παρατηρείται το φαινόμενο της έκρηξης των παγκοσμίων οικονομικών σχέσεων. Σημειωθήτω ότι οι εμπορικές σχέσεις που είχαν αναπτυχθεί στην αρχαιότητα και η ενοποίηση διαδικασιών συνασπισμού κρατών της εποχής των Σουμέριων της Μεσοποταμίας την Τρίτη χιλιετία π.Χ. δύναται να ειπωθεί ως μία τάση προς την πρώιμη εποχή της παγκοσμιοποίησης. Η έναρξη μιας πιο πρόσφατης επίδρασης του φαινομένου της παγκοσμιοποίησης μπορεί να οριοθετηθεί στην εποχή

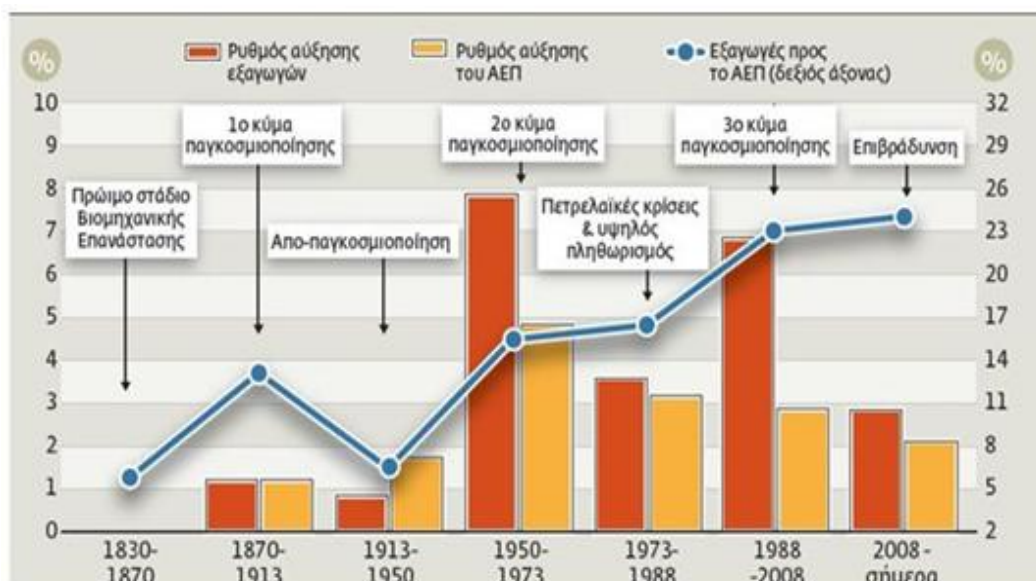
της συγκρότησης των σύγχρονων κρατών (15ος αιώνας) όπως εν πολλοίς είναι σήμερα. Οι θρησκευτικές πεποιθήσεις των πολιτών αποτέλεσαν δεσμούς ενότητας μεταξύ των κρατών και θεωρητικά μετετράπησαν σε κρίκους επικοινωνίας και πολιτισμού με ομόθρησκους σε παγκόσμια κλίμακα. Κατόπιν, περί τον 18ο αιώνα, η ατμοκίνηση που αντικατέστησε τα ιστία, ο τηλεγράφος και η εκβιομηχανοποίηση των κρατών επέφερε την δημιουργία ενός μεγαλύτερου άξονα παγκοσμιοποιημένων μεταφορών με αποτέλεσμα την μεγαλύτερη παραγωγή αγαθών και τη διάθεση τους στις αποικίες (Freeman, 2016; Γρηγοριάδης, 2008; Uhlig, 2003).

Περί τα μέσα του δέκατου ένατου αιώνα παρατηρήθηκε η άρση του προστατευτισμού και η έλευση του ελεύθερου εμπορίου βασισμένη στην αρχή του μάλλον ευνοούμενου κράτους (UNCTAD, 2010). Κατόπιν το ελεύθερο εμπόριο περιορίζεται αρχικά κατά την έναρξη του πρώτου παγκοσμίου πολέμου και αργότερα την εποχή της μεγάλης ύφεσης, κατά τη περίοδο μεταξύ των δεκαετιών του χίλια εννιακόσια είκοσι και τριάντα, όπου το παγκόσμιο οικονομικό σύστημα κατέρρευσε. Πιο συγκεκριμένα, προ της έλευσης του πρώτου παγκοσμίου πολέμου και με την παγίωση του χρυσού ως κανόνα της νομισματικής σταθερότητας αναδεικνύεται η ενισχυμένη επιχειρηματικότητα των αποικιών οι οποίες τώρα ανταγωνίζονται τα ευρωπαϊκά Κράτη. Πρόκειται για την περίοδο του κλασικού κανόνα του χρυσού η οποία χρονολογείται από το 1870 έως τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο ή πρώτη εποχή της παγκοσμιοποίησης η οποία εισήγαγε την σύνδεση της ποσότητας χρημάτων (χαρτονομισμάτων) που εξέδιδαν τα Κράτη με τα αποθέματα της ποσότητας αυτής σε χρυσό στα θησαυροφυλάκια τους. Επισημαίνεται ότι το σύστημα αυτό κατέρρευσε κατά την διάρκεια του πρώτου παγκοσμίου πολέμου διότι τα Κράτη λόγω των πολεμικών αναγκών που προέκυψαν εξέδωσαν χρήμα χωρίς να έχουν ανάλογα αποθέματα σε χρυσό και έτσι εμφανίστηκε ο πληθωρισμός. Παράλληλα, η εποχή προ του πρώτου παγκοσμίου πολέμου χαρακτηρίζεται από την αποικιοκρατία, τεχνολογικά επιτεύγματα, βιομηχανική ανάπτυξη, ελεύθερο εμπόριο αγαθών, κινητικότητα κεφαλαίου και εργασίας μέσω της μετανάστευσης σε επίπεδα παρόμοια με τα σημερινά.

Κατά την περίοδο μετά τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο και μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1940 παρατηρείται η κατάρρευση του εμπορίου και επιβολή μέτρων προστατευτισμού. Η οικονομική καταστροφή του 1929 σε συνδυασμό με την μεγάλη ύφεση του ακολούθησε το 1930 και ο δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος φέρνουν τις ΗΠΑ ως ρυθμιστή των ευρωπαϊκών θεμάτων λόγω και των μεγάλων χρεών που είχαν συσσωρεύσει προς τις ΗΠΑ τα ευρωπαϊκά Κράτη με προεξέχον το Ηνωμένο Βασίλειο. Το ελεύθερο εμπόριο εκκινεί και πάλι μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο με την συμφωνία του Bretton Woods (1944). Η συμφωνία αυτή εισήγαγε τις σταθερές συναλλαγματικές ισοτιμίες και την σχετικά περιορισμένη διακίνηση των διεθνών κεφαλαίων. Με σκοπό την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, το 1944 στο Bretton Woods των ΗΠΑ συγκεντρώθηκαν τα συμμαχικά Κράτη και δημιούργησαν το νέο διεθνές νομισματικό σύστημα συναλλαγματικών ισοτιμιών με βάση το δολάριο ΗΠΑ και επαναφορά του κανόνα του χρυσού ήτοι τα δολάρια που τύπωναν οι ΗΠΑ είχαν αντίκρισμα σε χρυσό και τα νομίσματα των υπολοίπων κρατών σε δολάρια.



ΣΧΗΜΑ 23 - ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗΣ



ΠΗΓΗ: (WTO, 2019).

Στο Bretton Woods τέθηκαν οι βάσεις για την επικράτηση του φαινομένου της παγκοσμιοποίησης μέσω οργανισμών όπως το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (IMF) και η Παγκόσμια Τράπεζα (WB). Επιπροσθέτως, η Γενική Συμφωνία Τελών και Δασμών (GATT-1947) επικουρεί μέχρι σήμερα την διεξαγωγή του ελεύθερου εμπορίου άνευ περιορισμών. Σύμφωνα με τις προβλέψεις της Συμφωνίας του Bretton Woods τα Κράτη εφήρμοζαν συγκεκριμένη εθνική οικονομική και νομισματική πολιτική λαμβάνοντας μέριμνα για την πλήρη απασχόληση. Οι εσωτερικές αγορές των κρατών ήταν προστατευμένες ενώ το εμπόριο των προϊόντων ήταν ελεύθερο άνευ υπάρξεως των συμφωνιών περί ζωνών ελεύθερου εμπορίου. Το σύστημα αυτό εφαρμόστηκε από το 1945-1971 και οδήγησε σε σημαντική παγκόσμια ανάπτυξη.

Το 1971 οι ΗΠΑ ανακοίνωσαν ότι αποσύρονται από τον κανόνα του χρυσού και έτσι δημιουργήθηκε το διεθνές νομισματικό σύστημα των κυμαινόμενων ή ευέλικτων συναλλαγματικών ισοτιμιών το οποίο ισχύει μέχρι σήμερα. Το σύστημα των κυμαινόμενων συναλλαγματικών ισοτιμιών υποστηρίχτηκε περαιτέρω με την συμφωνία Plaza (22.09.1985) όπου επήλθε η νομισματική σταθεροποίηση των τότε ισχυρών νομισμάτων σε σχέση με το δολάριο ΗΠΑ. Στην συμφωνία Plaza, που διεξήχθη στην Νέα Υόρκη, συμμετείχαν οι ΗΠΑ, Γαλλία, Ηνωμένο Βασίλειο, Δυτική Γερμανία και Ιαπωνία με σκοπό την υποτίμηση του δολαρίου ΗΠΑ έναντι του μάρκου και του γεν και τελικά την μείωση του ελλείμματος τρεχουσών συναλλαγών των ΗΠΑ. Η συμφωνία Plaza επέφερε αστάθεια στην διεθνή χρηματαγορά και έτσι συγκεντρώθηκαν στο Παρίσι οι ΗΠΑ, Γαλλία, Ηνωμένο Βασίλειο, Δυτική Γερμανία, Ιαπωνία, και Καναδάς προκειμένου να μεριμνήσουν για την ανατροπή της υποτίμησης του δολαρίου ΗΠΑ από τις αγορές. Το

αποτέλεσμα της εν λόγω συγκέντρωσης των έξι αυτών κρατών ήταν η συμφωνία του Louvre (22.02.1987). Το σύστημα των κυμαινόμενων συναλλαγματικών ισοτιμιών χαρακτηρίζεται ως το απελευθερωτικό εγχείρημα της κίνησης κεφαλαίων ή το πολιτικό σύστημα εφαρμογής του νεοφιλελευθερισμού. Σύμφωνα με το σύστημα αυτό οι ισοτιμίες του συναλλάγματος καθορίζονται πλέον από τους κανόνες της αγοράς ήτοι την προσφορά και ζήτηση συναλλάγματος. Η κρίση του 2008 στις ΗΠΑ οδήγησε τις κεντρικές τράπεζες στο να υιοθετήσουν πολιτική υπέρ της παγκόσμιας ανάκαμψης τυπώνοντας νέο χρήμα και αυξάνοντας παράλληλα το παγκόσμιο χρέος (Robson, 2016; Appleyard and Field, 2016; Carbaugh, 2016; Allen, 2011). Ίσως τότε να επήλθε τέλμα στην εποχή της τάσης για παγκοσμιοποίηση.

Σαφώς, η τεχνολογική επανάσταση και η μείωση των τελών επικοινωνίας που σημειώθηκε με την ευρεία χρήση του διαδικτύου, κατά τη δεκαετία του 1990, βοήθησε στη ραγδαία ανάπτυξη του ελεύθερου εμπορίου. Η πτώση της Ένωσης των Σοβιετικών Σοσιαλιστικών Δημοκρατιών (ΕΣΣΔ) και η συμμετοχή των ανεξάρτητων κρατών που δημιουργήθηκαν στην παγκόσμια οικονομία επέκτεινε το ελεύθερο εμπόριο και προς αυτή την κατεύθυνση. Η δημιουργία της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας στις αρχές της δεκαετίας του 1950 και η μετεξέλιξη της στην σημερινή Ευρωπαϊκή Ένωση, της οικονομικής ολοκλήρωσης, όπου εικοσιεπτά Κράτη εμπορεύονται εντός μίας αγοράς άνευ φραγμών ατσαλώνει την προοπτική του ελεύθερου εμπορίου μεταξύ των κρατών. Άρα φαίνεται ότι όλη αυτή η διαδικασία δημιουργίας του ελεύθερου εμπορίου και η άρση των περιορισμών που έλαβε χώρα κατά την διάρκεια περίπου των δύο τελευταίων αιώνων ήταν ο προπομπός του σημερινού φαινομένου της παγκοσμιοποίησης σε όλους τους τομείς του κοινωνικοοικονομικού γίνεσθαι. Εκ των ανωτέρω γίνεται κατανοητό το μέγεθος της επιρροής που έχουν οι αποφάσεις αυτές περί του νομισματικού συστήματος στο εμπόριο και στα Κράτη που μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο εισήλθαν στην εποχή της παγκοσμιοποίησης. Έκτοτε τα αναπτυγμένα Κράτη είναι αρωγοί των διασυνοριακών μεταφορών οι οποίες ενισχύονται και αναπτύσσονται σε συνδυασμό με τις νέες τεχνολογίες και τις κοινωνικοοικονομικές εξελίξεις με αποτέλεσμα τα τελευταία χρόνια να προσδιορίζονται με τον όρο παγκοσμιοποιημένες μεταφορές (Stager, 2020; Allen, 2011).

Σήμερα η παγκοσμιοποίηση διακρίνεται από την αυξημένη οικονομική αλληλεξάρτηση και διασύνδεση των Κρατών, μείωση των περιορισμών του εμπορίου και ανάπτυξη των επενδύσεων σε εθνικό, υπερεθνικό και διεθνές επίπεδο ως αποτέλεσμα της διακίνησης των κεφαλαίων (Stager, 2020; Roe, 2015; Woodley, 2015). Το Κράτος είναι εκείνο το οποίο θα αποβεί ρυθμιστής της παγκοσμιοποίησης προκειμένου να στηρίξει στις ωφέλειες του φαινομένου την εμπορική του δραστηριότητα σε διεθνές επίπεδο. Η ναυτιλία και οι μεταφορές επικινδύνων υλικών έχουν γίνει περισσότερο ανταγωνιστικές όσο ποτέ άλλοτε προκειμένου να ανταποκριθούν στις ανάγκες που δημιουργεί στα Κράτη το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης. Από τα ως άνω διαμειφθέντα συνάγεται ότι η παγκοσμιοποίηση είναι μία διαδικασία η οποία εξελίσσεται κατά τη διάρκεια των τελευταίων αιώνων και επηρεάζει ιδιαίτερα την ναυτιλία αλλά και εξαρτάται από αυτή.

Κατά τον 18ο αιώνα, στην περίοδο της Αναγέννησης, αρχίζει να αναπτύσσεται η έννοια του όρου παγκοσμιοποίηση. Στα μέσα του προηγούμενου αιώνα, οι Reiser και Davies, (1944),

ονοματοδοτούν το εν λόγω φαινόμενο το οποίο εξελίσσει ο καθηγητής του Πανεπιστημίου Harvard, Levitt, (1983). Το φαινόμενο της διεθνούς αναδυόμενης οικονομικής αλληλεξάρτησης των Κρατών μέσω της αύξησης του όγκου και των πολλαπλών διασυννοριακών συναλλαγών σε αγαθά και υπηρεσίες, της ελεύθερης ροής κεφαλαίων με αρωγό τις νέες τεχνολογίες ονομάζεται παγκοσμιοποίηση (IMF, 2000). Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας συνίσταται στην διασυννοριακή ροή εμπορευμάτων και υπηρεσιών, διεθνών ροών κεφαλαίου, μείωση φόρων και δασμών, μετανάστευση και διάχυση των νέων τεχνολογιών (Samimi and Jenatabadi, 2014). Η μεταφορά αποτελεί θεμελιώδη παράγοντα διασύνδεσης των αγορών εισαγωγών και εξαγωγών και λέγεται ότι είναι ένας από τους τέσσερις πυλώνες της παγκοσμιοποίησης μαζί με τις νέες τεχνολογίες, τα διεθνή πρότυπα και την απελευθέρωση του εμπορίου (Hill and Hult, 2016; Ekberg, 2015; Coyle et.al, 2015; Branch and Robarts, 2014). Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας επέφερε την χειραφέτηση και άλλαξε τις διαδικασίες του εμπορίου καθιστώντας την ναυτιλία ρυθμιστή των μεταφορών.

«Η παγκοσμιοποίηση είναι ένας απαραίτητος όρος, καθώς μπορεί να εκπληρώσει μια εύλογη ανάγκη μας: να δώσει μια ονομασία στην σημερινή εποχή» (Osterhammel and Petersson, 2013). Εκ του συγκεκριμένου ορισμού μπορεί να ειπωθεί ότι η παγκοσμιοποίηση θέτει τους τρόπους βάσει των οποίων επέρχονται οι διαφοροποιήσεις σε όλους τους τομείς της ανθρώπινης έκφανσης με σκοπό την ολοκλήρωση. Η ολοκλήρωση θα συμβεί μέσω της παγκόσμιας ένωσης των αγορών, των πολιτισμών και των πρακτικών στη βάση των οποίων λειτουργούν τα Κράτη ώστε να αποτελούν ενιαίο σύνολο. Θεωρείται ότι ο όρος παγκοσμιοποίηση είναι αμφιλεγόμενος λόγω των μετασχηματισμών και ρυθμίσεων που θέλει να επιφέρει η πολιτική του στις σχέσεις των κρατών και περαιτέρω των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων. Η πολιτική ρυθμίσεων της παγκοσμιοποίησης δεν έχει το ίδιο εύρος σε όλα τα Κράτη. Τα Κράτη που υιοθετούν την θεωρία της παγκοσμιοποίησης έχουν διαφορετική εξελικτική πορεία στο φάσμα της παγκόσμιας πολιτικής, οικονομικού ανταγωνισμού, ανάπτυξης και πολιτισμού από εκείνα που επιλέγουν να μην ακολουθήσουν την τάση αυτή. Τα τελευταία χρόνια και ιδιαιτέρως από τις αρχές της δεκαετίας του 1980, ο όρος παγκοσμιοποίηση εμφανίζεται ολοένα και περισσότερο στο προσκήνιο. Πρόκειται για ένα φαινόμενο όπου η θεωρία του έχει αποδώσει πολλούς ορισμούς οι οποίοι εμπεριέχουν πολιτιστικές, πολιτικές, κοινωνικές και οικονομικές οπτικές. Στο σημείο αυτό έγκειται και η πολυπλοκότητα του ορισμού της παγκοσμιοποίησης. Η βιβλιογραφία αναφέρει ότι ο όρος είναι σημαντικά ευρύς και περιγράφει πολιτιστικές, πολιτικές, κοινωνικές και οικονομικές διαδικασίες (Roberts and Lamp, 2021; Hill and Hult, 2016; Kerim, 2016; Ritzer and Dean, 2015; Baylis and Smith, 2014; Branch and Robarts, 2014; Chirico, 2013).

Ο όρος παγκοσμιοποίηση αναφέρεται στις οικονομικές, πολιτικές και κοινωνικές διαδικασίες ολοκλήρωσης οι οποίες συλλογικά έχουν δημιουργήσει τις συνθήκες αλλαγής της καθημερινότητας παγκοσμίως. Η παγκοσμιοποίηση δημιουργεί τους μηχανισμούς προέκτασης και επιτάχυνσης της επακόλουθης παγκόσμιας διασύνδεσης. Ένας κοινά αποδεκτός ορισμός από αρκετούς συγγραφείς είναι ότι με τον όρο παγκοσμιοποίηση εννοείται «η ολοκλήρωση των οικονομικών διασυννοριακών δραστηριοτήτων μέσω των αγορών» (Roberts and Lamp, 2021; Singer, 2016; Milanovic, 2016; Ekberg et.al, 2015; Coyle et.al, 2015; Allen, 2011; Griffin and Pustay,

2011; Crafts, N., 2000; IMF, 2000; Therborn, 2000). Η παγκοσμιοποίηση από οικονομική σκοπιά είναι μία μακροχρόνια καινοτόμος διαδικασία ολοκλήρωσης της παγκόσμιας οικονομίας δια μέσου του εμπορίου και της τεχνολογίας. Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας προάγει των ανταγωνισμό των αγορών και την εξειδίκευση των κρατών σε συγκεκριμένα προϊόντα παραγωγής προς όφελος των καταναλωτών αλλά και των παραγωγών αφού πλέον, όλοι οι ενδιαφερόμενοι, απευθύνονται σε μία παγκόσμια αγορά. Στην πορεία αυτή, τα Κράτη πρέπει να συμβάλλουν με τις κατάλληλες πολιτικές εξάλειψης των εμποδίων ώστε να καταφέρουν να ανταπεξέλθουν στις αλλαγές που επιφέρει το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης.

Όμως, το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης δεν θεωρείται αποδεκτό από όλους. Κατά καιρούς έχουν δημιουργηθεί αντιδράσεις σε διεθνές και εθνικό επίπεδο όπου κυριαρχούν δύο ρεύματα ήτοι εκείνοι που τάσσονται υπέρ και κατά της παγκοσμιοποίησης (Roberts and Lamp, 2021; Hill and Hult, 2016; Ekberg et.al, 2015; Baylis and Smith, 2014; Osterhammel and Petersson, 2013; Chirico, 2013; Allen, 2011). Λέγεται ότι η παγκοσμιοποίηση επιφέρει ανισότητα στο διεθνές εμπόριο λόγω της υπερπροσφοράς προϊόντων και υπηρεσιών από τα ισχυρά Κράτη που διαθέτουν τεχνολογία. Τα ισχυρά Κράτη επιθυμούν να κατακτήσουν τις αγορές και να απομονώσουν τα υπόλοιπα. Έτσι τα πλεονεκτήματα της παγκοσμιοποίησης νέμονται από τους ολίγους (Kerim, 2016; Eriksen Hylland, 2014). Σε αυτό συμβάλλει η τεχνολογία η οποία διευκολύνει την άμεση ηλεκτρονική ροή χρήματος ανά τον κόσμο. Σε κάθε περίπτωση η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές και δη επικινδύνων υλικών εξαρτάται από το μέγεθος του διεθνούς εμπορίου που διακινείται μεταξύ των Κρατών και είναι παράγωγος ζήτηση, επηρεάζεται δε από κάθε πτυχή των διεθνών εξελίξεων.

### **1.17.2. Διεθνοποίηση, παγκοσμιοποίηση και ναυτιλία**

Με τον όρο διεθνοποίηση αναφέρονται οι σχέσεις μεταξύ των Κρατών και άρα το Κράτος διατηρεί κυρίαρχη θέση στις συγκεκριμένες σχέσεις. Αντίθετα η παγκοσμιοποίηση πρεσβεύει κατ' αρχήν την οικονομική ολοκλήρωση μέσω της δημιουργίας μίας κοινής αγοράς όπου το εμπόριο διεξάγεται διασυνοριακά απελευθερωμένο από κρατικές παρεμβάσεις και πλέον τα Κράτη αποδυναμώνονται αφού δεν είναι σε θέση να συνάπτουν συμφωνίες διότι ήδη η αγορά είναι κοινή και αυτορυθμίζεται χωρίς παρεμβάσεις. Σήμερα η τάση για παγκοσμιοποίηση δεν έχει ολοκληρωθεί. Η κοινωνία κινείται ακόμη σε διεθνοποιημένο περιβάλλον (De Wit and Gacel-Avila, 2017; Dias Varella, 2016). Τα Κράτη διαβλέποντας τις ωφέλειες του διασυνοριακού εμπορίου προσπαθούν να ενταχθούν στις παγκόσμιες αγορές μέσω της σταδιακής αποστρόφής τους από την παρεμβατικότητα και τον προστατευτισμό. Η κατάσταση αυτή η οποία ονομάστηκε διεθνοποίηση έλαβε χώρα μέχρι να αρθούν οριστικά αυτοί οι περιορισμοί και να αρχίσει η οικονομική ολοκλήρωση ήτοι το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης με την απελευθέρωση των αγορών και του εμπορίου.

Οι επιπτώσεις που επέφερε η παγκοσμιοποίηση στα Κράτη είναι η οικονομική, κοινωνική και τεχνολογική αλλαγή των μεταξύ τους σχέσεων καθώς και η υιοθέτηση των διεθνών προτύπων. Οι εισαγωγή των Κρατών και επιχειρήσεων στις διεθνείς αγορές, η απελευθέρωση των συναλλαγών,

ο ανταγωνισμός και το συγκριτικό πλεονέκτημα των Κρατών οφείλεται στην τάση για την ολοκλήρωση της παγκόσμιας οικονομίας (Wolf, 2017; Mann, 2013). Άρα μέσω της παγκοσμιοποίησης παρατηρείται η τάση για οικονομική ολοκλήρωση και η πραγματοποίηση συναλλαγών άνευ εμποδίων πέραν των εθνικών συνόρων. Η αντιμετώπιση του φαινομένου της παγκοσμιοποίησης από ένα Κράτος δύναται να το καταστήσει (α) παρατηρητή ήτοι Κράτος το οποίο παρακολουθεί και μόνο τις εξελίξεις της διεθνούς οικονομικής ολοκλήρωσης και δεν ανταποκρίνεται (β) Κράτος-μέρος ήτοι Κράτος το οποίο λαμβάνει μέρος και ανταποκρίνεται στα οφέλη της παγκοσμιοποίησης και (γ) παγκοσμιοποιημένο Κράτος, το οποίο έχει υιοθετήσει τις τάσεις της παγκοσμιοποίησης και της οικονομικής ολοκλήρωσης ώστε να δύναται πλήρως να συμμετάσχει στις παγκοσμιοποιημένες οικονομικές συναλλαγές. Το πλήρως παγκοσμιοποιημένο Κράτος μπορεί να δεχθεί και να ενισχύσει τις δραστηριότητες της ναυτιλιακής αγοράς και των μεταφορών επικινδύνων υλικών.

Το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης υπό όρους οικονομικής ολοκλήρωσης αποτελεί την δυναμική του διεθνούς εμπορίου η οποία, μέχρι σήμερα, έχει διαμορφώσει τους τομείς της μεταφοράς αγαθών, παροχής υπηρεσιών και ροής κεφαλαίων ανά τον κόσμο ενώ παράλληλα αναδεικνύει τους τρόπους μείωσης του κόστους της μεταφοράς, των επικοινωνιών και αίρει, μέσω διμερών ή πολυμερών συμφωνιών, τους περιορισμούς στην διεξαγωγή του ελεύθερου εμπορίου που επιβάλλονται από τα Κράτη. Η παγκοσμιοποίηση επέφερε μεταρρυθμίσεις τις οποίες καλούνται να εφαρμόσουν τα Κράτη και οι επιχειρήσεις σε συνθήκες ελεύθερης αγοράς. Τα Κράτη ανταγωνίζονται μεταξύ τους ώστε να προσελκύσουν τις επιχειρήσεις μέσω φορολογικών ελαφρύνσεων και άλλων παραχωρήσεων με σκοπό τις ενδεχόμενες οικονομικές ωφέλειες που θα προκύψουν για την οικονομία τους (Appleyard and Field, 2016; Βλάδος, 2016; Baylis and Smith, 2014).

Η παγκοσμιοποίηση δεν κατατάσσεται στα νέα φαινόμενα για την παγκόσμια ιστορία. Ήδη είχε κάνει την εμφάνισή της κατά την περίοδο του κλασσικού κανόνα του χρυσού ήτοι την περίοδο 1870 έως το 1914 όπου σημειώνεται η έναρξη του πρώτου παγκοσμίου πολέμου. Την περίοδο αυτή παρατηρείται η ανάπτυξη της αγοράς υπό την κρατική επίβλεψη και ρύθμιση. Με την πάροδο των ετών η αγορά απελευθερώνεται από την κρατική παρέμβαση και χειραφετείται. Στο σημείο αυτό εντοπίζεται η ειδοποιός διαφορά της ελεύθερης αγοράς (παγκοσμιοποιημένης) από την αγορά υπό τον κρατικό παρεμβατισμό. Η διαφορά αυτή έγκειται στο ότι στην παγκοσμιοποιημένη αγορά δεν υφίσταται ρυθμιστής αφού η ανθρωπότητα δεν έχει καταφέρει την δημιουργία ενός παγκοσμίου κράτους ηνωμένων εθνών (παγκόσμια διακυβέρνηση) ώστε να παρακολουθεί και να επεμβαίνει, όταν πρέπει, στις καθημερινές κινήσεις ή συναλλαγές της αγοράς. Άρα η απελευθέρωση της αγοράς από τους κανόνες των συναλλαγματικών ισοτιμιών και η λειτουργία της στις σημερινές συνθήκες μη κρατικού παρεμβατισμού βασίζεται σε ένα σύστημα που δεν εγγυάται την σταθερότητα αλλά έχει επίκεντρο και μόνο τις ελεύθερες αγορές με οδηγό την θεωρία του νεοφιλευθερισμού και της παγκοσμιοποίησης.

Η λέξη «παγκοσμιοποίηση» χρησιμοποιήθηκε για να ορίσει μία σειρά κοινωνικοοικονομικών αλλαγών που πραγματοποιήθηκαν ανά την υφήλιο τις τελευταίες δεκαετίες του προηγούμενου

αιώνα. Η αλλαγές αυτές, οι οποίες συνδέονται με την οικονομική και φιλοσοφική θεωρία περί νεοφιλελευθερισμού, περιλαμβάνουν την ελεύθερη λειτουργία των μηχανισμών της ελεύθερης αγοράς κεφαλαίων, επιχειρηματικότητας, ανταγωνισμού, τεχνολογικής ανάπτυξης, επικοινωνιών, διεθνοποίησης της παραγωγής, αναμόρφωση διεθνών εμπορικών συμφωνιών και διεθνοποίηση των εταιριών. Στην πορεία αυτή σημαντικό ρόλο διατηρούν πολυμερείς και διακυβερνητικοί οργανισμοί όπως ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ), ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου (ΠΟΕ), η Ευρωπαϊκή Ένωση και οι G20. Η σημερινή εποχή όπου οι οικονομικές συναλλαγές κινούνται, ελευθέρως, πέρα από τα σύνορα των Κρατών χαρακτηρίζεται με τον όρο παγκοσμιοποιημένη. Στο φιλελευθεροποιημένο περιβάλλον της παγκοσμιοποίησης οι εισαγωγές και εξαγωγές των προϊόντων αυξάνονται σημαντικά και το διεθνές εμπόριο, με την επικουρία των νέων τεχνολογιών, μεγιστοποιείται καθώς η διακίνηση κεφαλαίων δεν τίθεται υπό περιορισμούς. Η παγκοσμιοποίηση λέγεται ότι έχει ως σκοπό την αύξηση της ευημερίας των Κρατών μέσω της παραγωγικής εξειδίκευσης και της ανταλλαγής προϊόντων (Robson, 2016; Harreld, 2016; Roe, 2015).

Οι σύγχρονες αγορές τείνουν να λειτουργούν εντός της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας. Τα ενδιάμεσα αγαθά, τα τελικά αγαθά και υπηρεσίες όπως και οι συντελεστές παραγωγής δηλαδή το κεφάλαιο και η εργασία κινούνται από το ένα Κράτος στο άλλο. Η κίνηση των αγαθών, υπηρεσιών και των συντελεστών παραγωγής είναι πάντοτε συνδεδεμένη με τη ροή χρήματος και υπό την έννοια αυτή υφίσταται μία ανταλλαγή μεταξύ τους. Έτσι, αφού οι αγορές είναι ελεύθερες στον διεθνή ανταγωνισμό, τα Κράτη πρέπει να προσαρμόζονται συνεχώς στις διεθνείς συνθήκες. Η διαμόρφωση της παραγωγής και του διεθνούς εμπορίου εξαρτάται από την ανταγωνιστικότητα των Κρατών σε διεθνές επίπεδο που με τη σειρά της εξαρτάται από το συγκριτικό πλεονέκτημα το οποίο διασφαλίζει την αποδοτική χρησιμοποίηση των πόρων και την προσφορά υψηλότερης ποσότητας για κατανάλωση. Το έτος 2016, περισσότερο από το ογδόντα τοις εκατό του παγκοσμίου εμπορίου, ήτοι δέκα δισεκατομμύρια τόνοι αγαθών, μεταφέρθηκε δια θαλάσσης με σύγχρονα πλοία σε διάφορους προορισμούς περί των τριών χιλιάδων λιμένων της γης (IMO-MSC 97th, 2016; UNCTAD, 2016). Το πλοίο ως θαλάσσιο μέσο μεταφοράς εμπορευμάτων θεωρείται χαμηλού κόστους και έτσι επικουρεί ζωηρά το εμπόριο και οδηγεί τα Κράτη στην πρόοδο. Άρα η διεθνής ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελεί θεσμό εκ των ων ουκ άνευ για τις παγκόσμιες εμπορευματικές ροές. Τα Κράτη με μοχλό την συμμετοχή τους στην διεθνή οικονομία της ελεύθερης αγοράς επιταχύνουν τους ρυθμούς της ανάπτυξης, προόδου και τεχνολογίας ενώ οι θαλάσσιες μεταφορές συμβάλουν στις συγκεκριμένες προοπτικές. Με τον τρόπο αυτό δημιουργούνται ευκαιρίες μέσω των οποίων μπορούν τα Κράτη να επωφεληθούν και να αποκτήσουν συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι των υπολοίπων. Με τις ανωτέρω παραδοχές διακρίθηκε ότι η ναυτιλία και μέσω της μεταφοράς ενέργειας και επικινδύνων υλικών είναι όχημα της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας με ενεργό ρόλο στην διεθνή και εθνική πολιτική ανάπτυξης των Κρατών.

Στο πλαίσιο αυτό, η μεταφορά ενέργειας και επικινδύνων υλικών καθιστούν την ναυτιλία σημαντικό πυλώνα της παγκοσμιοποίησης διότι αποτελεί το όχημα του διασυνοριακού θαλασσιού εμπορίου συνδέοντας τις αλυσίδες των παγκοσμίων μεταφορών. Ο ναυτιλιακός τομέας είναι

εκείνος που παράγει πλούτο μέσω της προσφοράς θέσεων εργασίας, των εσόδων δια του ναυτιλιακού εμπορίου και των κεφαλαίων τα οποία επενδύονται στα πλοία και στις παραναυτιλιακές επιχειρήσεις που τα υποστηρίζουν. Οι ναυτιλιακές μεταφορές ενώνουν τους καταναλωτές με τους κατασκευαστές προϊόντων και τις επιχειρήσεις όλου του κόσμου εισάγοντας τις τοπικές οικονομίες στο διεθνές εμπόριο. Στην παρούσα διατριβή ο όρος παγκοσμιοποίηση εστιάζεται στις πολιτικές και οικονομικές δραστηριότητες των ναυτιλιακών Κρατών και ειδικότερα στο θεσμικό πλαίσιο των δια θαλάσσης μεταφορών επικινδύνων υλικών το οποίο επηρεάζει την ευημερία των παρακτίων Κρατών.

### **1.17.3. Παγκοσμιοποιημένη ναυτιλία**

Το παγκόσμιο εμπόριο, η χρηματοδότηση και η ευημερία της παγκόσμιας οικονομίας είναι αλληλένδετες με τη ναυτιλία. Η διεθνής φύση και δομή της ναυτιλίας έχει περιγραφεί και αναλυθεί από πολλούς συγγραφείς όπως (Βλάχος, 2016; Roe, 2015; Branch and Roberts, 2014; Rodrigue et.al, 2013; Roe, 2010b; Stopfold, 2009), οι οποίοι, λαμβάνοντας υπ' όψιν τη δομή της ναυτιλίας, καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία και ειδικότερα οι μεταφορές των επικινδύνων υλικών κινούνται στο επίπεδο της παγκοσμιοποίησης και χαρακτηρίζονται από την διεθνή κινητικότητα των περιουσιακών στοιχείων (πλοίων), κεφαλαίων, κύκλου εργασιών και εργατικού δυναμικού. Στην ναυτιλία αποδίδεται η μεταφορά του μεγαλύτερου ποσοστού του διεθνούς εμπορίου και των ποσοτήτων επικινδύνων υλικών με την βοήθεια των τηλεπικοινωνιών και των νέων τεχνολογιών όπου ενισχύουν το διεθνές ρόλο της ναυτιλίας και τις διασυνοριακές δραστηριότητες της. Η κινητικότητα των περιουσιακών στοιχείων (πλοίων) και κεφαλαίων έχουν ήδη ένα παγκοσμιοποιημένο χαρακτηριστικό πριν καν εμφανιστεί ο συγκεκριμένος όρος αφού ο πλοιοκτήτης δύναται να νηολογήσει το πλοίο του, να μεταφέρει την εταιρεία και τα κεφάλαια του σε οποιοδήποτε κράτος (ανοικτά νηολόγια) της αρεσκείας του με γνώμονα την εξασφάλιση του ναυτιλιακού εγχειρήματος (maritime adventure) και των συμφερόντων του.

Τα τελευταία εξήντα χρόνια η αναδυόμενη οικονομική παγκοσμιοποίηση επηρεάζει την ικανότητα των Κρατών να ρυθμίζουν την οικονομική πολιτική τους ενώ η ναυτιλία αποτελεί ήδη πυλώνα της παγκοσμιοποίησης έτοιμο να συμβάλει στην ανάπτυξη των Κρατών. Γεγονός είναι ότι η ναυτιλία και μέσω των μεταφορών επικινδύνων υλικών στηρίζει την παγκοσμιοποίηση, αποτελεί κύριο όχημα του διεθνούς εμπορίου ενώ παράλληλα συνδέει αποτελεσματικά την παγκόσμια παραγωγή με τις εφοδιαστικές αλυσίδες. Τα Κράτη χρησιμοποιούν τη ναυτιλία για να λάβουν μέρος στο διεθνές εμπόριο και εξαρτούν από εκείνη σπουδαία οικονομικά συμφέροντα. Τα παραδοσιακά ναυτιλιακά Κράτη, όπως η Ελλάδα, έχουν συνδέσει τη ναυτιλία ιστορικά ως κοινωνικοοικονομικό παράγοντα με σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη και ευημερία τους. Τα νέα ναυτιλιακά Κράτη (όπως τα ανοικτά νηολόγια) θεωρούν ότι η ναυτιλία παρέχει ευκαιρίες για έσοδα δια της νηολογήσεως, εγκαταστάσεως εταιρειών στο έδαφος τους και δημιουργίας θέσεων εργασίας. Κάποια από τα Κράτη ανοικτού νηολογίου οφείλουν το μεγαλύτερο μέρος των εσόδων του προϋπολογισμού τους στην ναυτιλία. Έτσι υφίσταται σοβαρός λόγος σκληρού ανταγωνισμού για την προσέλκυση νηολογήσεως πλοίων μεταξύ των παραδοσιακών και νέων ναυτιλιακών Κρατών. Στον στίβο του ανταγωνισμού και προκειμένου τα Κράτη να προσελκύσουν ολοένα και περισσότερα πλοία

φαίνεται ότι μειώνουν τα νομοθετικά πρότυπα και τις υποχρεώσεις των πλοιοκτητών με αποτέλεσμα να παρατηρούνται σοβαρά ναυτικά ατυχήματα και ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος ειδικά με πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών.

Ιστορικά η ναυτιλία πάντοτε συμμετείχε σε κινήσεις οι οποίες πρέσβευαν την ελεύθερη αγορά όπως η παγκοσμιοποίηση. Σημαντική για την ναυτιλία και το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο είναι η εποχή της αποικιοκρατίας όπου τα πλοία ταξιδεύουν από ήπειρο σε ήπειρο και μπορούν να φέρουν σημαία διαφορετική από την εθνικότητα του πλοιοκτήτη τους δημιουργώντας τον σημερινό θεσμό των ανοικτών νηολογίων. Παράλληλα αναπτύσσονται οι διεθνείς οικονομικές δραστηριότητες και οι επενδύσεις στις αποικίες όπου επιφέρουν την διεθνοποίηση της οικονομίας. Παρόλο που αυτό φάνηκε στα μέσα του περασμένου αιώνα, οι ναυτιλιακές εταιρείες δρούσαν μακράν σε διεθνοποιημένο περιβάλλον. Μολονότι η έδρα των ναυτιλιακών εταιρειών ήταν σε ένα ορισμένο Κράτος εκείνες είχαν διεθνές πεδίο δράσης και περιστασιακά τα πλοία τους ήταν εγγεγραμμένα στα νηολόγια άλλων Κρατών με στελέχη ξένους ναυτικούς. Άρα το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης δεν είναι καινοτομία για την ναυτιλία αφού από τα τέλη του 18ου αιώνα για πολιτικούς και οικονομικούς λόγους οι ναυτιλιακές εταιρείες νηολογούσαν τα πλοία τους σε ξένα Κράτη και ασκούσαν την διαχείριση τους από την έδρα τους. Τον 20ο αιώνα παρατηρήθηκε η έξαρση των ανοικτών νηολογίων και έτσι δύναται σαφώς να κατανοηθεί η μετατροπή της ναυτιλίας σε πλήρη παγκοσμιοποιημένη βιομηχανία η οποία λειτουργεί ελεύθερα πέραν των συνόρων του Κράτους της σημαίας του πλοίου.

Γεγονός είναι ότι η παγκοσμιοποίηση είναι μία διαδικασία απελευθέρωσης της αγοράς. Με την διαδικασία αυτή τα εθνικά οικονομικά εμπόδια αίρονται και δημιουργείται το οικονομικό περιβάλλον για την απελευθέρωση της κίνησης του κεφαλαίου, της χρηματοδότησης και της εργασίας. Οι εξελίξεις στο κοινωνικοοικονομικό πεδίο, κυρίως μετά την δεκαετία του 1950, αποτέλεσαν το έναυσμα ώστε η ναυτιλιακή βιομηχανία να θεωρείται πλήρως παγκοσμιοποιημένη. Η πορεία αυτή της ναυτιλίας έφερε επανάσταση και στην τεχνολογία των επικοινωνιών. Έτσι τα Κράτη που διέθεταν ισχυρή ναυτιλία παρατηρήθηκε ότι είχαν και μεγάλη ροή συναλλάγματος ενώ θεωρήθηκαν και θεωρούνται παράγοντες στη διεθνή οικονομική σκηνή. Τα ανωτέρω επηρεάζουν στον ίδιο βαθμό και τις ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες κατέχουν στόλο πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών και εμπορευματοκιβωτίων.

Η ναυτιλία κατέχει μία σειρά χαρακτηριστικών εκ των οποίων θεωρείται παγκοσμιοποιημένη βιομηχανία. Η κινητικότητα του αρχικού κεφαλαίου (πλοίου) και της εργασίας (ναυτικοί διαφορετικών εθνικοτήτων), η διεθνής μεταφορά των εμπορευμάτων, το σύστημα της ελεύθερης αλλαγής σημαίας του πλοίου και έδρας της ναυτιλιακής επιχείρησης είναι τα κύρια χαρακτηριστικά της μάλλον παγκοσμιοποιημένης ναυτιλιακής βιομηχανίας η οποία ήταν διεθνοποιημένη πριν ακόμα εφευρεθεί ο όρος «παγκοσμιοποίηση» (Ekberg et.al 2015; Miller, 2012; Theotokas and Harlaftis, 2009; Kaukiainen, 2009). Λόγω του ότι τα Κράτη επιβάλλουν φόρο στα κέρδη των ναυτιλιακών εταιρειών με κριτήριο την έδρα (φορολογική κατοικία) της εταιρείας έτσι και οι εταιρείες μεταφέρουν την έδρα τους σε άλλα Κράτη με ευνοϊκούς φορολογικούς όρους και ναυτιλιακή νομοθεσία. Με τον τρόπο αυτό η αλλαγή σημαίας ενός πλοίου αποτελεί μία



απόφαση που στηρίζεται κυρίως στον σκοπό του πλοιοκτήτη να μεγιστοποιήσει τα κέρδη του από την ναυτιλιακή επιχείρηση η οποία όπως φαίνεται κινείται στους ρυθμούς της παγκοσμιοποίησης. Η ανάπτυξη του φαινομένου των εξωχώριων εταιρειών με σκοπό την μείωση των εξόδων του πλοιοκτήτη δεν είναι καινοτομία. Η διασφάλιση των συμφερόντων του επιχειρηματία της ναυτιλίας διαμέσου μίας εξωχώριας εταιρείας με οικονομική - εμπορική υπόσταση και ουσιαστική ναυτιλιακή δραστηριότητα συμβαίνει ίσως τα τελευταία εκατόν πενήντα χρόνια.

Πράγματι η ναυτιλιακή βιομηχανία, με όχημα τα ανωτέρω περιγραφόμενα, επιχειρεί σε διεθνές επίπεδο προσφέροντας υπηρεσίες οπουδήποτε αυτές ζητούνται ενώ παράλληλα κατέχει στρατηγικό ρόλο στην παγκόσμια αγορά μεταφορών εμπορευμάτων. Πρόσφατο σχετικό παράδειγμα αποτελεί η διεθνής διακίνηση του ιρανικού αργού πετρελαίου. Πιο ειδικά το 2016 μεταφέρθηκαν δια θαλάσσης 563 δισεκατομμύρια dwt αργού πετρελαίου από τους λιμένες του Ιράν προς την Κίνα, Ινδία, Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, Νότιο Κορέα και Ιαπωνία. Ναυλωτής ήταν η κρατική ιρανική εταιρεία NITC ενώ τα πλοία μεταφοράς του πετρελαίου εκπροσωπούσαν ελληνικά συμφέροντα (Vesselsvalue, 2016). Άρα σε ότι αποκαλείται ναυτιλιακή βιομηχανία δύναται να ενταχθούν δραστηριότητες, οι οποίες εδρεύουν σε οποιοδήποτε μέρος του κόσμου και διοικούνται από ένα άλλο μέρος του κόσμου, όπως ενδεικτικά η πλοιοκτησία, εφοπλισμός, ναυλώσεις-μεσιτείες, ναυτασφαλίσεις, πρακτορεύσεις, ναυπηγήσεις, επισκευές και τροφοδοσίες πλοίων.

Προς πίστωση των ανωτέρω παρατίθεται ο πίνακας 6 ο οποίος περιγράφει τα δέκα Κράτη τα οποία διαθέτουν κατά σειρά εγγεγραμμένα στα νηολόγια τους τα περισσότερα πλοία παγκοσμίως. Η Ελλάδα διατηρεί τα πρωτεία του κράτους πλοιοκτήτη με ποσοστό 16,36 % επί του παγκοσμίου στόλου, ακολουθούμενη από την Ιαπωνία, την Κίνα, την Γερμανία και την Σιγκαπούρη. Τα συγκεκριμένα Κράτη συνολικά ελέγχουν το μισό του παγκοσμίου στόλου σε όρους χωρητικότητας (dwt). Αναλυτικότερα, ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος διαθέτει 288 εκατομμύρια GT με δεύτερο τον ιαπωνικό στόλο με 189 εκατομμύρια GT και τρίτο τον κινεζικό με 115 εκατομμύρια GT. Παρατηρείται στον πίνακα 6 ότι ενώ η Ελλάδα διαθέτει συνολικά 4536 πλοία, στο εθνικό νηολόγιο είναι εγγεγραμμένα μόνο τα 670. Τα υπόλοιπα εξ αυτών φέρουν ξένες σημαίες. Το ίδιο ισχύει και για τα υπόλοιπα παραδοσιακά ναυτιλιακά Κράτη καθιστώντας την ναυτιλία ισχυρό πυλώνα του φαινομένου της παγκοσμιοποίησης.

Ένα ακόμη παράδειγμα του φαινομένου της ναυτιλίας ως παγκοσμιοποιημένης βιομηχανίας περιγράφεται ακολούθως. Ο Παναμάς, τα Νησιά Marshall και η Λιβερία είναι σήμερα (2022) τα Κράτη στα νηολόγια των οποίων είναι εγγεγραμμένος ο μεγαλύτερος αριθμός πλοίων του παγκοσμίου στόλου ήτοι το 15% (Πίνακας 7). Το 75% των πλοίων προτιμούν την εγγραφή τους στα νηολόγια των αναπτυσσόμενων κρατών συμπεριλαμβανομένων και των ανοικτών νηολογίων ήτοι εκείνων των νηολογίων όπου ο πλοιοκτήτης δεν χρειάζεται να έχει την εθνικότητα του κράτους νηολόγησης του πλοίου. Το 71% της παγκοσμίου χωρητικότητας (dwt) των πλοίων ανήκει στα νηολόγια ξένων σημαίων. Η τάση αυτή, που δεν είναι πρωτόγνωρη, δείχνει ότι η ναυτιλία υποστηρίζει το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης και έχει ως κίνητρο τις οικονομικές ωφέλειες από το χαλαρό νομοθετικό πλαίσιο περί των κανονισμών ασφαλείας των πλοίων, προστασίας του

περιβάλλοντος και προσλήψεων ναυτικών με εθνικότητα διαφορετική από τη σημαία του πλοίου με μειωμένες αποδοχές, που εφαρμόζεται από τα Κράτη των ανοικτών νηολογίων.

Επί παραδείγματι, στο νηολόγιο των νήσων Marshall (RMI) είναι εγγεγραμμένα τα περισσότερα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών, παγκοσμίως, σε όρους ολικής χωρητικότητας (GT) ήτοι 44,6 εκατομμύρια τόνοι ολικής χωρητικότητας (ΣΧΗΜΑ 24). Το συγκεκριμένο νηολόγιο προσελκύει πλοιοκτήτες από την Ελλάδα, Γερμανία, ΗΠΑ και τα Ασιατικά Κράτη. Ένα ακόμη παγκοσμιοποιημένο νηολόγιο αποτελεί το MAR, ήτοι το νηολόγιο της Μαδέρας (Πορτογαλία), στο οποίο εντός των τελευταίων τριών ετών έχουν εγγραφεί σε αυτό 450 πλοία χωρητικότητας 16,6 εκατ. dwt, τα περισσότερα γερμανικών συμφερόντων (Tradewinds, 2018). Τα στοιχεία που παρατίθενται αντανακλούν το μέγεθος της παγκοσμιοποιημένης ναυτιλιακής επιχείρησης οι μεγαλύτερες εκ των οποίων είναι εισηγμένες στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης (Πίνακας 8) το οποίο αποτελεί το μεγαλύτερο στο κόσμο σε μεγέθη κεφαλαιοποίησης των εισηγμένων εταιρειών.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 6 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΑΝΑ ΚΡΑΤΟΣ (ΠΛΟΙΑ > 1000 GT)**

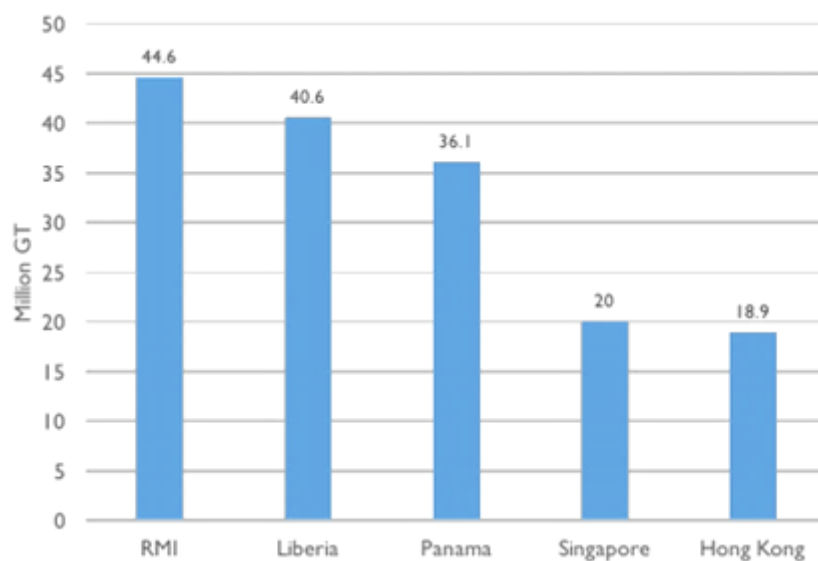
	Country or territory of ownership	Number of vessels			Dead-weight tonnage				
		National flag	Foreign flag	Total	National flag	Foreign flag	Total	Foreign flag as a percentage of total	Total as a percentage of total
1	Greece	670	3 866	4 536	60 776 654	288 418 535	349 195 189	82.60	17.79
2	Japan	875	2 947	3 822	35 532 308	189 588 907	225 121 215	84.22	11.47
3	China	3 987	2 138	6 125	90 930 376	115 370 656	206 301 032	55.92	10.51
4	Singapore	513	1 214	2 727	71 287 105	50 198 543	121 485 648	41.32	6.19
5	Hong Kong, China	890	738	1 628	72 311 219	25 817 099	98 128 318	26.31	5.00
6	Germany	212	2 460	2 672	8 365 247	88 167 113	96 532 360	91.33	4.92
7	Republic of Korea	774	873	1 647	12 418 609	4 282 908	76 701 517	83.81	3.91
8	Norway	367	1 671	2 038	1 758 664	59 356 435	61 115 099	97.12	3.11
9	United States	822	1 153	1 975	9 518 623	48 859 083	58 377 706	83.69	2.97
10	Bermuda	14	518	532	337 958	57 894 249	58 232 207	99.42	2.97

**ΠΙΝΑΚΑΣ 7 ΚΡΑΤΗ ΜΕ ΤΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ ΕΓΓΕΓΡΑΜΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ ΣΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ ΤΟΥΣ (ΠΛΟΙΑ > 100 GT)**

	Flag of registration	Number of vessels (percentage)	Vessel share of world total	Dead-weight tonnage (1,000 dwt)	Share of world total dead-weight tonnage (percentage)	Cumulated share of dead-weight tonnage	Average vessel size (dwt)	Growth in dead-weight tonnage 2019/2018 (percentage)
1	Panama	7 860	8.16	333 337	17	16.87	44 930	-0.57
2	Marshall Islands	3 537	3.67	245 763	12	12.43	69 878	3.23
3	Liberia	3 496	3.63	243 129	12	12.30	69 704	7.98
4	Hong Kong, China	2 701	2.80	198 747	10	10.06	75 083	8.17
5	Singapore	3 433	3.57	129 581	7	6.56	39 785	1.16
6	Malta	2 172	2.26	110 682	6	5.60	51 890	1.39
7	China	5 589	5.80	91 905	5	4.65	19 646	8.16
8	Bahamas	1 401	1.45	77 844	4	3.94	56 449	1.26
9	Greece	1 308	1.36	69 101	3	3.50	64 339	-4.28
10	Japan	5 017	5.21	39 034	2	1.97	10 263	4.23

ΠΗΓΗ: UNCTAD, 2020.

## ΣΧΗΜΑ 24 - ΣΗΜΑΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΥΛΙΚΩΝ ΣΕ ΕΚΑΤ.ΓΤ



ΠΗΓΗ: CLARKSONS, 2018.

## ΠΙΝΑΚΑΣ 8 ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΕΙΣΗΓΜΕΝΕΣ ΣΤΟ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ WALL STREET

	5/12/2016	12/12/2016	19/12/2016	27/12/2016	3/1/2017	9/1/2017	Διαφορά (%) 5/12-9/1
Dow Jones	19216	19796	19883	19945	19881	19887	3,37%
Nasdaq	5308	5412	5457	5487	5429	5531	4,03%
Aegean	11,7	12,45	10,15	10,35	10,6	10,35	-13,04%
Capital	3	3,18	3,08	3,23	3,16	3,22	6,83%
Costamare	5,66	5,63	5,7	5,7	6,04	5,86	3,41%
Danaos	3,1	3,05	2,7	2,65	2,75	2,7	-14,81%
Diana Ship.	2,86	2,83	3,14	3,39	3,3	3,69	22,49%
Dryships	4,6	4,02	4,99	4	3,63	2,73	-68,50%
Dynagas	15,55	14,94	15,28	15,57	16,53	16,71	6,94%
Euroseas	1,87	1,58	2,07	1,98	1,77	1,72	-8,72%
Globus	7,3	6,27	6,19	4,98	4,3	4,2	-73,81%
Navios	1,65	1,53	1,48	1,51	1,47	1,52	-8,55%
Safe Bulkers	1,35	1,19	1,17	1,22	1,19	1,28	-5,47%
Star Bulk	5,31	5,47	5,05	5,22	5,68	6,06	12,38%
Stealthgas	3,46	3,5	3,85	3,49	3,41	3,35	-3,28%
TEN	4,66	4,95	4,76	4,74	4,86	5,02	7,17%
Topships	3,11	2,85	2,7	2,42	2,34	2,35	-32,34%

ΠΗΓΗ: WSJ, 2018.

Εκ των ανωτέρω περιγραφόμενων στοιχείων φαίνεται ότι ο όρος παγκοσμιοποίηση έχει εισβάλει σημαντικά και στα ναυτιλιακά δρώμενα με αποτέλεσμα να επικρατεί μία διαφορετική οπτική ως προς την τάση της ναυτιλίας προς παγκοσμιοποίηση.

#### **1.17.4. Θαλάσσια μεταφορά επικινδύνων υλικών**

Γενικά περί του φαινομένου της παγκοσμιοποίησης, όπως αυτό εμφανίζεται σήμερα, πρόκειται για μία τάση εντατικοποίησης των οικονομικών, τεχνολογικών, επικοινωνιακών και οργανωτικών παραγόντων, κυρίως, ώστε να επέλθει η βελτιστοποίηση των διασυνοριακών εμπορικών δικτύων και ροών. Άρα μεγιστοποίηση της παραγωγής των πωλήσεων και των επενδύσεων μέσω της παγκοσμιοποιημένης δράσης των επιχειρήσεων και του εμπορίου με σκοπό την διακίνηση αγαθών και υπηρεσιών και τελικά την ανακατανομή του πλούτου. Η παγκοσμιοποίηση επικουρεί την παγκόσμια οικονομική ολοκλήρωση με σκοπό την δημιουργία πλούτου για όλα τα Κράτη. Στην λογική αυτή δίδεται η δυνατότητα ανάπτυξης καινοτόμων δράσεων ώστε να επιταχυνθούν οι διαδικασίες απελευθέρωσης της αγοράς από την κρατική παρεμβατικότητα. Το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης υπό οικονομικούς όρους, κατόπιν εφαρμογής των πολιτικών του ανταγωνισμού, νέων τεχνολογιών στις επικοινωνίες, ελεύθερων ροών κεφαλαίων και εργασίας, δημιούργησε ένα νέο περιβάλλον στις μεταφορές εμπορευμάτων και παροχή υπηρεσιών χωρίς σύνορα. Τα Κράτη με την συμμετοχή τους στην οικονομική ολοκλήρωση, που πρεσβεύει το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης, προωθούν το συγκριτικό πλεονέκτημα τους σε σχέση με άλλα Κράτη υπό όρους ανταγωνισμού και έτσι ενισχύουν την απασχόληση και αυξάνουν τις ροές κεφαλαίων στο εσωτερικό τους. Τα Κράτη μέσω της παγκοσμιοποίησης και της ελεύθερης οικονομίας είναι σε θέση να έχουν πρόσβαση στις διεθνείς αγορές εμπορευμάτων και υπηρεσιών. Οι επιχειρήσεις έχουν την δυνατότητα να δραστηριοποιούνται σε παγκόσμιο επίπεδο, με αυξημένες ευκαιρίες προώθησης των προϊόντων ή υπηρεσιών τους, βελτιώνοντας με τον τρόπο αυτό την οικονομική τους θέση.

Η άνοδος των χρηματιστηριακών αγορών και ναυλαγορών, όπως αυτή που παρατηρήθηκε στο τέλος του έτους 2016 (Tradewinds, 2016; Reuters, 2016), επηρεάζεται από τα παγκόσμια γεγονότα και τις πολιτικοοικονομικές διαστάσεις που δύναται αυτά να λάβουν. Η έξοδος του Ηνωμένου Βασιλείου από την ΕΕ, η νέα νομισματική πολιτική αύξησης του κόστους του χρήματος με παράλληλη ισχυροποίηση του δολαρίου ΗΠΑ, που εφαρμόζεται από την ομοσπονδιακή τράπεζα των ΗΠΑ (FED) αρχής γενομένης από το έτος 2016, η πολιτική προστατευτισμού την οποία εκθείαζε ο πρώην Πρόεδρος των ΗΠΑ (Trump) και οι 600-700 νέοι εμπορικοί φραγμοί που εισάγονται ετησίως, σε διεθνές επίπεδο, από το 2014 θέτουν υπό αμφισβήτηση και ίσως να επηρεάσουν σημαντικά από πολιτικοοικονομική έποψη τις διεθνείς εμπορικές σχέσεις και σε τελική ανάλυση το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης όπως αναλύθηκε παραπάνω (Wolf, 2017; Euler Hermes, 2016). Επίσης, κατά τις διαπραγματεύσεις των αναπτυξιακών θεμάτων της Doha που διεξήχθησαν στο Ναϊρόμπι της Αφρικής από 15-18 Δεκεμβρίου 2015, τα 164 Κ-Μ του Παγκοσμίου Οργανισμού Εμπορίου (WTO) με προεξέχουσες τις ΗΠΑ δεν επέτρεψαν να συνεχιστούν οι συνομιλίες του γύρου της Doha, μεταξύ άλλων, και για την εξάλειψη των εμπορικών φραγμών θέτοντας σε τέλμα την τάση για παγκοσμιοποίηση (Lester, 2016; Donna, 2015). Σημειώνεται ότι οι ΗΠΑ, με την ανάληψη των καθηκόντων του Προέδρου Trump, απεσύρθησαν από το Σύμφωνο Συνεργασίας των Δώδεκα Κρατών των δύο πλευρών του Ειρηνικού [12-nation Trans-Pacific Partnership (TPP)] ενώ προτίθενται να επαναδιαπραγματευθούν την

Συμφωνία Ελευθέρου Εμπορίου της Βόρειας Αμερικής με τον Καναδά και το Μεξικό [North American Free Trade Agreement (NAFTA)] (Baker, 2017).

Η συγκεκριμένη κυβερνητική πολιτική που εμφανίζεται στις ΗΠΑ διαφοροποιείται από την αντίστοιχη της ΕΕ ήτοι της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης. Το φαινόμενο της εξόδου του Ηνωμένου Βασιλείου από την ΕΕ, το οποίο αποτελεί παγκόσμιο χρηματοοικονομικό και χρηματοπιστωτικό κέντρο, είναι πλήγμα για τις διαδικασίες ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης και το παράδειγμα αυτό πιθανότατα θα ακολουθήσουν και άλλα Κράτη-Μέλη (ΚΜ) της ΕΕ. Τα κεντρικά όργανα της ΕΕ διαθέτουν δοτές αρμοδιότητες τις οποίες έχουν εκχωρήσει τα ΚΜ της. Μετά και την παραίτηση, το 2016 του Matteo Renzi, τότε πρωθυπουργού της Ιταλίας (Guardian, 2016) φαίνεται ότι τα ΚΜ της ΕΕ δεν συμφωνούν να παραχωρήσουν περισσότερο κρίσιμες αρμοδιότητες στα όργανα της ΕΕ με αποτέλεσμα η ευρωπαϊκή ολοκλήρωση και κατ' επέκταση η τάση για παγκοσμιοποίηση να βρίσκει εμπόδια επί του συσχετισμού μεταξύ εθνικών και ενωσιακών συμφερόντων. Οι πολιτικές της ΕΕ αμφισβητούνται διότι δεν κατάφεραν να επιλύσουν, μέχρι σήμερα, τα οικονομικά ζητήματα που μαστίζουν, ιδιαιτέρως, τα Κράτη του ευρωπαϊκού νότου, τις τρομοκρατικές απειλές και την προσφυγική και μεταναστευτική κρίση. Γεγονός είναι ότι εκτός από τις αξίες της ΕΕ, το ευρωπαϊκό μοντέλο, με έμφαση στην δημοσιονομική εξυγίανση και πειθαρχία ως βασικός παράγοντας για την ανάπτυξη και την ανταγωνιστικότητα, την νομισματική ένωση, τίθεται σε κρίση και το φαινόμενο της τάσης για παγκοσμιοποίηση και τα πλεονεκτήματά της. Οι εξελίξεις αυτές επιβεβαιώνουν το πολιτικό και οικονομικό τέλμα στο οποίο έχει περιέλθει η θεωρία της παγκοσμιοποίησης.

Η τάση για παγκοσμιοποίηση και η λειτουργία της ελεύθερης αγοράς έχει σπουδαία επίδραση στο ναυτιλιακό διεθνές και ενωσιακό θεσμικό πλαίσιο. Παρότι η ΕΕ είναι υπέρμαχος του φιλελευθερισμού και ενισχύει το διεθνές εμπόριο μέσω εμπορικών συμφωνιών όπως με την πρόσφατη υπογραφή της Ολοκληρωμένης Οικονομικής και Εμπορικής Συμφωνίας (Comprehensive and Economic Trade Agreement) μεταξύ ΕΕ και Καναδά (CETA, 2017) φαίνεται ότι οι διεθνείς εξελίξεις, κυρίως στις ΗΠΑ, με την εισαγωγή μέτρων προστατευτισμού, αντιστρατεύονται αυτές τις πολιτικές. Η ναυτιλιακή βιομηχανία λόγω της δράσης της χρειάζεται σταθερό παγκόσμιο διεθνές θεσμικό πλαίσιο το οποίο υφίσταται σε επίπεδο ΙΜΟ. Εδώ έγκειται και η άμεση διαφοροποίηση της ναυτιλίας με την τάση για παγκοσμιοποίηση. Ακόμη και αν το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης φτάσει σε τέλμα η ναυτιλία θα συνεχίσει να επιχειρεί σε διεθνές επίπεδο προσφέροντας ανταγωνιστικές μεταφορικές υπηρεσίες τις οποίες δεν ωφελούν η αναδυόμενη τάση για προστατευτισμό, η αβεβαιότητα, το κλίμα ρευστότητας και οι πολιτικές αλλαγές όπως η έξοδος του Ηνωμένου Βασιλείου από την ΕΕ.

Η βιομηχανία της ναυτιλίας, η οποία δρα σε παγκόσμιο επίπεδο, προσαρμόζεται, όπως έκανε πάντοτε, στις διεθνείς εξελίξεις που απαιτούν οι καιροί. Στη λογική αυτή συνάδει και η πολιτική αναμόρφωσης του διεθνούς θεσμικού πλαισίου της ναυτιλίας μέσω νέων νομοθετικών ρυθμίσεων περί της ασφάλειας των θαλασσίων μεταφορών και της πρόληψης της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος ήτοι της παγκοσμιοποίησης της θαλάσσιας ρύπανσης. Η παγκοσμιοποίηση των θαλασσίων μεταφορών και του εμπορίου δημιουργεί και την τάση για παγκοσμιοποίηση της ρύπανσης. Η θαλάσσια ρύπανση που παρατηρείται σε ένα Κράτος είναι βέβαιο ότι μπορεί να

εξαχθεί και στα υπόλοιπα Κράτη της περιοχής όπως έγινε με την περίπτωση του δεξαμενοπλοίου Prestige (2002) στην Μεσόγειο Θάλασσα. Η παγκοσμιοποιημένη οικονομία πρέπει να αντιμετωπίσει, με πρωτοβουλία των Κρατών, το πρόβλημα της παγκοσμιοποίησης της θαλάσσιας ρύπανσης το οποίο είναι ευρύτερο και ενέχει σοβαρές κοινωνικοοικονομικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Η διεθνής συνεργασία για την αντιμετώπιση του ζητήματος της παγκοσμιοποιημένης θαλάσσιας ρύπανσης είναι μονόδρομος.

Επίσης, τα Κράτη, μέσω των διεθνών οργανισμών, πρέπει να είναι αρωγοί προς τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις ώστε αυτές να ανταποκριθούν στις νέες παγκοσμιοποιημένες συνθήκες και έτσι να επιβιώσουν με συνέπεια να συνεχίσουν να επικουρούν τις σύγχρονες παγκόσμιες μεταφορές και να εισέλθει συνάλλαγμα στο κράτος-έδρα της επιχείρησης. Η ναυτιλιακή επιχείρηση διεθνοποιήθηκε παλαιότερα λόγω των περιορισμών που επέβαλε το κράτος της σημαίας και έτσι εξελίχθηκε το φαινόμενο της αλλαγής σημαίας του πλοίου. Η ναυτιλιακή επιχείρηση, όπως και κάθε άλλη επιχείρηση, επιδιώκει την επιβίωση της και την αύξηση των κερδών. Άρα είναι εύκολο για τους πλοιοκτήτες να επιλέξουν να υψώσουν την σημαία του κράτους το οποίο εξασφαλίζει περισσότερα πλεονεκτήματα για την επιχείρηση τους. Τα πλεονεκτήματα που προσφέρει μία σημαία διαφορετικής της εθνικότητας του πλοιοκτήτη είναι συνήθως η εγκατάσταση της επιχείρησης σε διαφορετικό κράτος από αυτό της εθνικότητας του πλοιοκτήτη, η ελευθερία επιλογής, χαμηλόμισθου, εργατικού δυναμικού οποιασδήποτε εθνικότητας, η ελεύθερη ροή των επενδυτικών κεφαλαίων χρηματοδότησης, η πρόσβαση σε λιμένες και φορτία όλου του κόσμου χωρίς περιορισμούς.

Εκ των ανωτέρω πλεονεκτημάτων που δίδει στην ναυτιλιακή επιχείρηση το Κράτος της σημαίας δύναται να καταλήξουμε ασφαλώς στο συμπέρασμα ότι σήμερα η ναυτιλιακή επιχείρηση είναι το όχημα για την ολοκλήρωση της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας. Η ανάλυση των πλεονεκτημάτων που προσφέρονται από το Κράτος της σημαίας του πλοίου σε σχέση με την εθνικότητα του πλοιοκτήτη είναι το στοιχείο που οδηγεί στο προαναφερόμενο συμπέρασμα. Επί παραδείγματι, όπως προαναφέρθηκε, τα πλοία ελληνικών συμφερόντων, τα οποία αριθμούν τα 4.536, υπό όρους dwt τελούν στην πρώτη θέση της παγκόσμιας κατάταξης εκ των οποίων ελληνική σημαία φέρουν μόνο τα 670 εξ αυτών (UNCTAD, 2020). Φαίνεται δηλαδή ότι η ναυτιλιακή επιχείρηση διατηρεί την έδρα της σε όποιο Κράτος του κόσμου επιθυμεί προκειμένου να εξασφαλίσει τέτοιους συντελεστές παραγωγής οι οποίοι επιφέρουν την μείωση του λειτουργικού της κόστους.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελεί παράδειγμα εφαρμογής των θεωριών της παγκοσμιοποίησης. Η ιστορική αναδρομή των ναυτιλιακών δρώμενων και ο τρόπος λειτουργίας της ναυτιλιακής επιχείρησης αναφέρεται ως πίστωση της τάσης όχι μόνο παγκοσμιοποιημένης βιομηχανίας αλλά και αποχώρησης του Κράτους από το προσκήνιο δίδοντας τον πρωταγωνιστικό ρόλο στις δυνάμεις της αγοράς. Επίσης, καταδεικνύεται η επιρροή που άσκησε το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης ώστε το Κράτος προσπαθώντας να ρυθμίσει την ναυτιλιακή αγορά με την πάροδο των ετών αναγκάστηκε να υποχωρήσει κατά την αναμέτρηση του με τις δυνάμεις της αγοράς. Η απελευθέρωση της ναυτιλιακής αγοράς και η εισδοχή της σε συνθήκες ανταγωνισμού φαίνεται ότι άλλαξε το status quo της ναυτιλίας κατατάσσοντας, επί παραδείγματι, ορισμένα παραδοσιακά

ναυτιλιακά Κράτη σε θέσεις ουραγών ως προς τον αριθμό εγγεγραμμένων πλοίων στο νηολόγιο τους και άλλα, αναπτυσσόμενα, πρωτοπόρα στον τομέα αυτό. Επίσης, το κέντρο συσσώρευσης των ναυτιλιακών κεφαλαίων άρχισε να μεταφέρεται προς τα ανατολικά ως συνέπεια της εμπορευματικής κίνησης η οποία πηγάζει από εκεί.

Ο σημερινός διαφορετικός ρυθμός ανάπτυξης, και μόνο, των Κρατών που ασχολούνται με τη ναυτιλία καταδεικνύει ότι τελικώς το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης δεν κατάφερε να δημιουργήσει μία παγκόσμια οικονομική οντότητα ή πόσο μάλλον ναυτιλιακή και εικάζεται ότι δεν είναι σίγουρο ότι μελλοντικά θα φτάσει στο σημείο ολοκλήρωσης της. Εκ των διαμειφθέντων, είναι δυνατόν να ειπωθεί ότι η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας και της ναυτιλίας είναι μία ιστορική διαδικασία η οποία τείνει να ολοκληρωθεί ως συνδυασμός πολλών παραγόντων και βρίσκεται σε διαρκή πάλη με τα στοιχεία που εμποδίζουν την ανάπτυξη της. Τα στοιχεία αυτά τα οποία οριοθετούνται σε γεωγραφικά, οικονομικά ακόμα και κοινωνικά θέτουν φραγμούς στην πρόοδο του ρυθμού της παγκοσμιοποίησης. Συναφώς, το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης περιορίζεται και από την αντίληψη των Κρατών περί της ελεύθερης αγοράς και του περιορισμού της παρεμβατικότητας τους σε αυτήν. Άρα φαίνεται ότι η διαδικασία της παγκοσμιοποίησης, δεν είναι καθολική, διότι ενώ είναι έντονη στους τομείς της οικονομίας, των νέων τεχνολογιών και επικοινωνιών υστερεί στην πολιτική αντιμετώπιση του φαινομένου εκ μέρους των Κρατών.

Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας και της ναυτιλίας σημαίνει τον περιορισμό ή εξάλειψη των κρατικών φραγμών στο διασυνοριακό εμπόριο σε συνδυασμό με την απελευθέρωση των κεφαλαιακών ροών ώστε αυτές να κινούνται σε παγκόσμιο επίπεδο. Όπως αναφέρθηκε, ανωτέρω, στην ιστορική αναδρομή του φαινομένου της παγκοσμιοποίησης οι απαιτήσεις αυτές ήταν πραγματικότητα, σε ρυθμούς της εποχής, και προ του πρώτου παγκοσμίου πολέμου. Ειδικότερα, κατά τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο, ο επεκτατικός ανταγωνισμός και η δημιουργία πλούτου μέσω των αποικιών δημιούργησαν τις πρώτες έριδες μεταξύ των ήδη οικονομικά και βιομηχανικά αναπτυγμένων κρατών της Βρετανίας και Γερμανίας για την εξασφάλιση του μονοπωλίου των διεθνών αγορών. Συνεπώς, η διεθνοποίηση προ του πρώτου παγκοσμίου πολέμου και η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας και της ναυτιλίας σήμερα είχαν ως αποτέλεσμα την εισαγωγή των νέων τεχνολογιών και την εξάπλωση σε διεθνές επίπεδο των μεταφορών αγαθών και υπηρεσιών. Μέσω της δημιουργίας οικονομικών κλίμακας στην μεταφορά αγαθών τις τελευταίες δεκαετίες του εικοστού αιώνα άρχισε να δημιουργείται το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης το οποίο δεν έγκειται και μόνο στην δημιουργία της παγκόσμιας οικονομίας αλλά στην εξάλειψη των φραγμών και εμποδίων για την δημιουργία του ελεύθερου εμπορίου.

Όπως ειπώθηκε, για τις ναυτιλιακές εταιρείες η οργάνωση τους έλαβε χώρα σε διεθνή βάση. Σε άλλο Κράτος μπορεί να εδρεύει μία εταιρεία και από άλλο Κράτος να διαχειρίζονται τα πλοία της, τα οποία φέρουν σημαία διαφορετική από την εθνικότητα του πλοιοκτήτη. Επίσης, μία επιχείρηση μπορεί να παράγει προϊόντα και υπηρεσίες σε άλλο Κράτος του κόσμου από εκείνο που διατηρεί την έδρα της. Στις διαδικασίες αυτές βοήθησαν οι νέες τεχνολογίες και η εξέλιξη των επικοινωνιών οι οποίες καθιστούν δυνατόν τον έλεγχο από οποιοδήποτε Κράτος του κόσμου. Εδώ έγκειται και η διαφορά της εποχής προ του πρώτου παγκοσμίου πολέμου και της σημερινής εποχής. Η

δημιουργία της ελεύθερης αγοράς μέσω του φιλελευθερισμού έρχεται απλώς ως πίστωση των συγκεκριμένων διαδικασιών. Άρα, ενώ το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης προσφέρει θεωρητικά την πρόσβαση όλων των Κρατών και επιχειρήσεων στις παγκόσμιες αγορές τελικώς πρόσβαση έχουν εκείνοι που έχουν προσαρμοστεί περισσότερο στις διαδικασίες που απαιτεί η υιοθέτηση του φαινομένου.

Υπό αυτή την έννοια οι ναυτιλιακές αγορές, τα ναυτιλιακά ζητήματα και το νομοθετικό τους πλαίσιο δεν ήταν, δεν είναι και ούτε θα είναι δυνατόν να ελεγχθούν από τα Κράτη. Στο συμπέρασμα αυτό συγκλίνει και η ελάχιστη πρόοδος που παρατηρείται στα παραδοσιακά ναυτιλιακά Κράτη προκειμένου να προσελκύσουν πλοία στο νηολόγιο τους δεικνύοντας έτσι ότι είναι ανίσχυρα να διαχειριστούν τοπικά τον ναυτιλιακό τομέα. Στον πίνακα 9 εμφανίζεται η αξία των πλοίων συμφερόντων των δέκα μεγαλύτερων ναυτιλιακών Κρατών. Όμως τα Κράτη αυτά συνήθως δεν νέμονται ούτε τις φορολογικές εισφορές δεδομένου ότι ακόμη και η έδρα της εταιρείας του πλοίου είναι εγκατεστημένη σε άλλο Κράτος και το πλοίο φέρει άλλη σημαία διαφορετική από την εθνικότητα του πλοιοκτήτη.

Τα Κράτη, την εθνικότητα των οποίων έχουν οι πλοιοκτήτες των πλοίων αυτών, είναι πραγματικά ανίσχυρα, στις σημερινές παγκοσμιοποιημένες συνθήκες, να προσφέρουν κίνητρα ώστε να πλοία αυτά να εγγραφούν στα νηολόγια τους. Το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης εξελίσσεται ανεξάρτητα από την δράση των Κρατών. Το ζήτημα αυτό, σε συνδυασμό με την ανεξέλεγκτη ροή κεφαλαίων και επενδύσεων επιφέρει την κρίση σε παγκόσμιο οικονομικό και ναυτιλιακό επίπεδο. Οι διεθνείς και ενωσιακές (ΕΕ) πολιτικοοικονομικές εξελίξεις, οι πρακτικές εμπορικού και οικονομικού προστατευτισμού, οι νέοι ναυτιλιακοί και περιβαλλοντικοί κανονισμοί, οι επιπλέον επιβαρύνσεις που επιβάλλει η ΕΕ στην ναυτιλία συντηρούν την εν λόγω κρίση και οδηγεί τις ναυτιλιακές εταιρείες στα ανοικτά νηολόγια. Η τάση για παγκοσμιοποίηση και η διεθνοποίηση των εμπορικών δραστηριοτήτων έχουν ως αποτέλεσμα την ζήτηση πλοίων μεγάλης χωρητικότητας με συνέπεια σε ορισμένες περιπτώσεις την διασυννοριακή ρύπανση η οποία αποτελεί πεδίο αντιπαράθεσης μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 9 ΑΞΙΑ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΤΩΝ ΔΕΚΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΡΑΤΩΝ 2020** (Σε εκατ. δολ. ΗΠΑ)

Flag of registration	Oil tankers	Bulk carriers	General cargo ships	Container ships	Gas carriers	Chemical tankers	Offshore vessels	Ferries and passenger ships	Other/not applicable	Total
Panama	12 783	44 379	3 871	14 555	5 505	10 611	8 943	21 185	7 815	129 648
Marshall Islands	23 637	28 792	487	6 314	4 631	1 341	15 145	20 085	2 607	103 040
Bahamas	7 595	4 982	86	425	123	28 627	11 517	23 885	2 757	79 996
Liberia	17 412	22 108	1 091	15 973	2 263	150	5 287	11 812	1 741	77 837
Hong Kong, China	10 467	26 125	1 849	18 073	1 906	46	5 201	306	123	64 095
Malta	9 736	11 221	1 664	8 401	1 899	11 609	4 569	4 875	950	54 924
Singapore	11 138	13 039	1 191	11 109	3 141		5 756	6 558	1 724	53 657
China	4 928	13 892	2 827	2 615	1 511	4 526	705	6 784	2 663	40 451
Greece	9 210	3 547	38	257	68	1 576	4 506	1	96	19 299
Italy	1 185	831	2 521	103	467	12 474	286	521	473	18 862
<b>Subtotal top 10</b>	<b>108 090</b>	<b>168 918</b>	<b>15 625</b>	<b>77 826</b>	<b>21 514</b>	<b>70 959</b>	<b>61 915</b>	<b>96 013</b>	<b>20 949</b>	<b>641 809</b>
<b>Other</b>	<b>30 193</b>	<b>27 720</b>	<b>25 143</b>	<b>27 664</b>	<b>12 311</b>	<b>37 513</b>	<b>24 708</b>	<b>71 553</b>	<b>12 270</b>	<b>269 075</b>
<b>World total</b>	<b>138 283</b>	<b>196 638</b>	<b>40 768</b>	<b>105 490</b>	<b>33 825</b>	<b>108 472</b>	<b>86 623</b>	<b>167 566</b>	<b>33 219</b>	<b>910 884</b>

ΠΗΓΗ: UNCTAD, 2021.

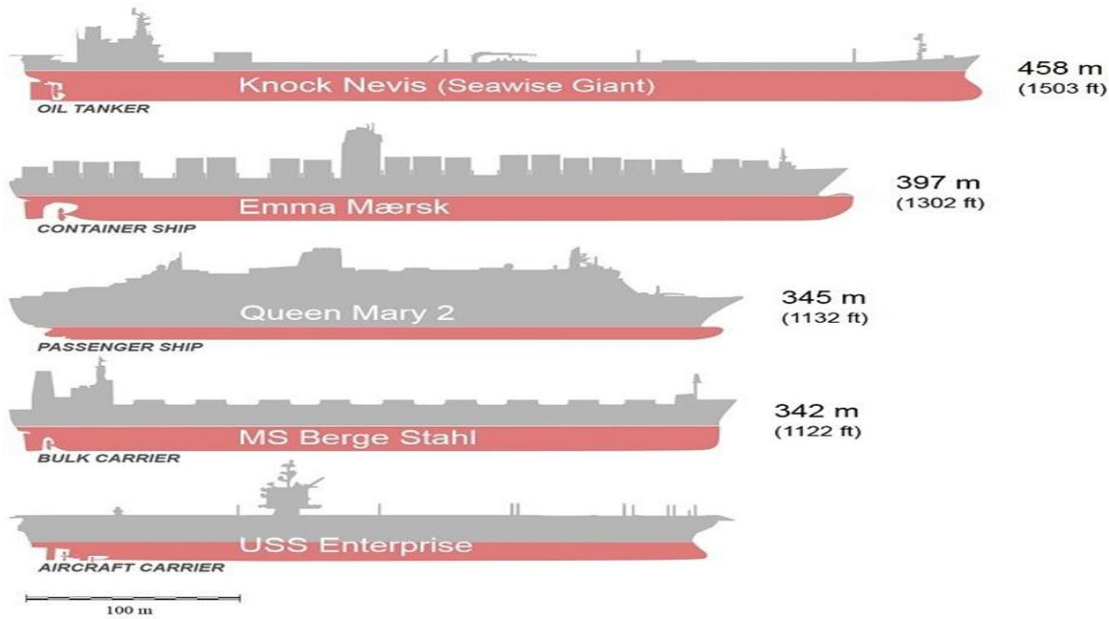


### 1.18. Το φαινόμενο του γιγαντισμού των πλοίων

Το μέγεθος των πλοίων και η προσφορά χωρητικότητας της παγκοσμίου ναυτιλίας κυμάνθηκε σε λογικά επίπεδα μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1950. Ο λόγος ήταν ότι δεν υπήρχε παλαιότερα η τεχνολογία αλλά ούτε η ζήτηση για μεταφορές μεγάλων ποσοτήτων. Μετά από κάποιες προσπάθειες για την κατασκευή μεγαλύτερων πλοίων που εξυπηρέτησαν την μεταφορά προϊόντων και πετρελαίου για τις ανάγκες των συμμαχικών δυνάμεων, κατά την διάρκεια του δεύτερου παγκοσμίου πολέμου, άρχισε η έλευση της παροχής ολοένα και μεγαλύτερης χωρητικότητας. Μετά το πέρας του δεύτερου παγκοσμίου πόλεμου η διεθνής κοινωνία και το εμπόριο άρχισαν να αναπτύσσονται με ραγδαίους ρυθμούς. Η εξαγωγές και εισαγωγές εμπορευμάτων ακμάζουν, η βιομηχανία εμφανίζει άνοδο με ταυτόχρονη ζήτηση πρώτων υλών και δημιουργούνται νέοι θαλάσσιοι δρόμοι μεταφορών με ταυτόχρονη επιμήκυνση των αποστάσεων. Η διεθνοποίηση του θαλασσιού εμπορίου είναι γεγονός και τα μεταφερόμενα φορτία λαμβάνουν τη μορφή χύδην. Πολιτικά γεγονότα όπως η απαγόρευση χρήσης της Διώρυγας του Suez τις περιόδους 1956-1957 και 1967-1975 αλλά και ο ανταγωνισμός μεταξύ των ναυτιλιακών Κρατών να δημιουργήσουν οικονομίες κλίμακας ώστε να μειώσουν το μεταφορικό κόστος συνέβαλαν στην αύξηση της χωρητικότητας των πλοίων δεξαμενοπλοίων αρχικά και εμπορευματοκιβωτίων αργότερα (Vance, 2018; Maritime Connector, 2018). Το φαινόμενο αυτό ονομάστηκε γιγαντισμός των πλοίων και συνίσταται στον συνδυασμό της αύξησης μεγέθους και χωρητικότητας με αποτέλεσμα τη μείωση του κόστους των μεταφορών και την απόκτηση στρατηγικού πλεονεκτήματος στην ανταγωνιστική αγορά της διεθνούς ναυτιλίας (Jephson και Henning, 2014; Storfold, 2009:35). Η εξέλιξη του φαινομένου αποτυπώνεται στα σχήματα 25 και 26).

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το 1956 ναυπηγήθηκε δεξαμενόπλοιο μεταφορικής ικανότητας 86.000 τόνων νεκρού βάρους (dwt) ενώ είκοσι χρόνια αργότερα η μεταφορική ικανότητα της συγκεκριμένης κατηγορίας πλοίων άγγιζε τους 500.000 dwt. Το ίδιο συμβαίνει και στην κατηγορία πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Σήμερα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων τα οποία μεταφέρουν 10.000 έως και άνω των 20.000 TEUs κατέχουν το 25% του παγκοσμίου στόλου ενώ το 2011 έφταναν μόλις το 5% (Drewry, 2019). Οι γιγάντιοι τύποι πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών ονομάζονται Mega Tankers (ULCCs), Mega containerships, Mega ore carriers, και Mega LNG-LPG. Ο γιγαντισμός των πλοίων, εκτός από την επίτευξη των οικονομικών κλίμακας, είχε ως αποτέλεσμα την μείωση του συνολικού κόστους επένδυσης για την κατασκευή του πλοίου και την πτώση του λειτουργικού κόστους εκμετάλλευσης του πλοίου. Η δημιουργία υποδομών για την παροχή διευκολύνσεων σε τέτοιου είδους πλοία δεν φάνηκε να αποτελεί ανατρεπτικό παράγοντα για την εξέλιξη του φαινομένου. Πραγματικά τα γιγάντια πλοία, με βάση το μήκος, το βύθισμα και την χωρητικότητά τους, αντιμετωπίζουν δυσκολίες κατά την διάρκεια των κινήσεων προσέγγισης στους λιμένες καθώς και κατά την διαδικασία φορτοεκφόρτωσης. Το μήκος τους και η χωρητικότητα παίζει σημαντικό ρόλο στην ναυπηγική καταπόνηση του κύτους σε σχέση με τα πλοία μικρότερων διαστάσεων. Έτσι, το τεράστιο ζήτημα που ανακύπτει από την λειτουργία των πλοίων αυτών είναι η επίδραση τους στο θαλάσσιο περιβάλλον σε περίπτωση ατυχήματος (Xiao και Ha, 2018; Pearce, 2017; Murray, 2016; Paz Gomez et.al 2015; ITF, 2015).

**ΣΧΗΜΑ 25 - ΓΙΓΑΝΤΙΣΜΟΣ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΤΥΠΩΝ ΠΛΟΙΩΝ**



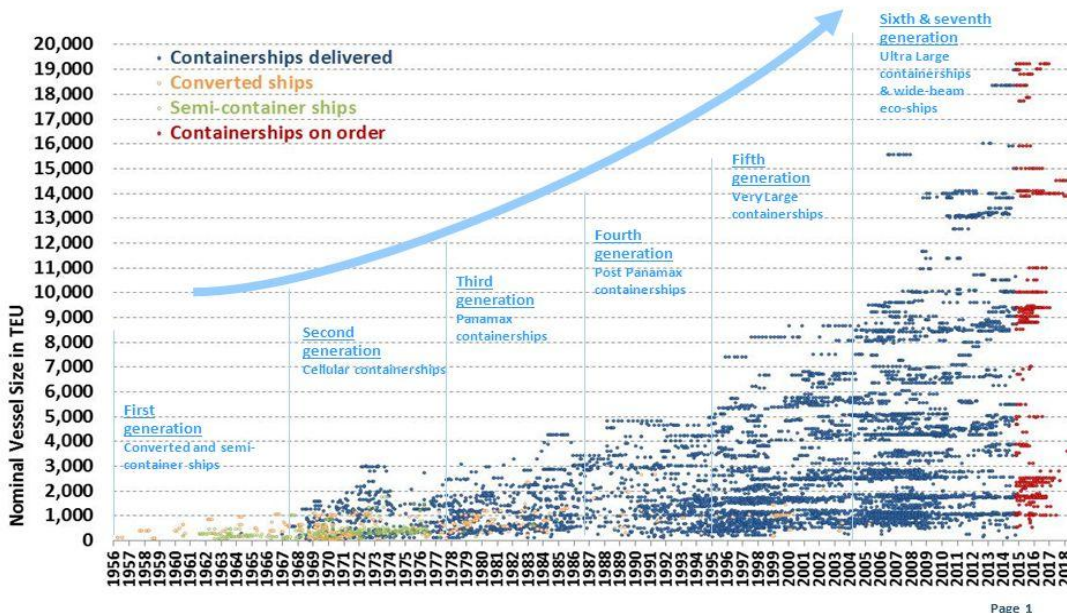
ΠΗΓΗ: TSI, 2018.

**ΣΧΗΜΑ 26 - ΓΙΓΑΝΤΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ**

ALPHALINER  
China Shipping Innovation Conference : Jan 2015

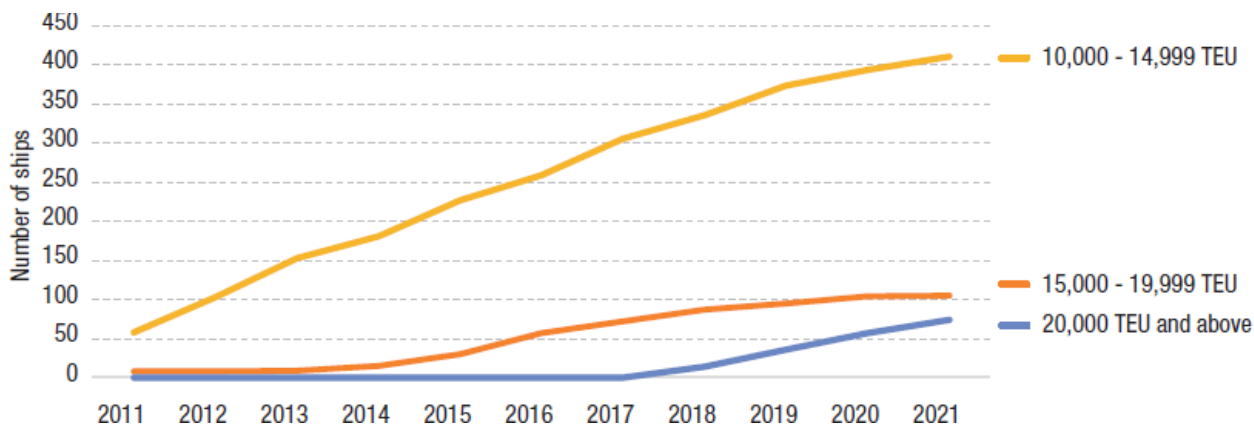


**Evolution of container ships – the first 60 years**



ΠΗΓΗ: Alphaliner, 2018.

**ΣΧΗΜΑ 27 - Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΓΙΓΑΝΤΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2011-2021**



ΠΗΓΗ: UNCTAD, 2021.

Χαρακτηριστικά παραδείγματα του φαινομένου της γιγαντοποίησης των πλοίων αποτελούν τα πλοία που εικονίζονται στο παράρτημα IV και τα οποία μεταφέροντας επικίνδυνα υλικά, ενδεχομένως, θα μπορούσαν σε περίπτωση ατυχήματος να προκαλέσουν σημαντική καταστροφή στο περιβαλλοντικό και κοινωνικοοικονομικό πλαίσιο των θαλασσίων ζωνών των παρακτίων Κρατών επί των οποίων διέρχονται. Την 07.03.2018 ξέσπασε πυρκαϊά επί του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων Maersk Honam. Το πλοίο έπλεε επί της ανοικτής θάλασσας περίπου εννιακόσια ναυτικά μίλια νοτιοανατολικά του Ομάν. Μετέφερε 7860 TEU εντός των οποίων δεν έχει ανακοινωθεί αν υπήρχαν επικίνδυνα υλικά (Maersk Honam, 2018).

### 1.19. Αυτόνομα πλοία

Η πρόοδος της τεχνολογίας και οι εφαρμογές της αποτελούν πρόκληση για τη σύγχρονη ναυτιλία. Στο πλαίσιο αυτό, γεγονός αποτελεί η προσπάθεια σχεδιασμού πλοίων τα οποία δεν θα είναι στελεχωμένα αλλά θα διευθύνονται μέσω διαδικτυακών συστημάτων. Πρόκειται για ένα εξαιρετικά ακριβό εγχείρημα το οποίο ειδικότερα θα χρησιμοποιεί το διαδίκτυο ώστε να ελέγχει τις συνθήκες τις οποίες αντιμετωπίζει κατά τον πλου το πλοίο και θα τις ρυθμίζει αναλόγως. Τελικός σκοπός θα είναι η μείωση των λειτουργικών δαπανών του πλοίου. Η τάση της ναυτιλίας προς τα αυτόνομα πλοία εκφράστηκε στην συνεδρίαση της επιτροπής ναυτιλιακής ασφάλειας του IMO αφού το θέμα κατείχε υψηλή θέση στην ημερήσια διάταξη (MSC 99, 16-25 Μαΐου 2018). Η Ιαπωνία, η Νορβηγία, οι ΗΠΑ και η Βρετανία έχουν ήδη μελετήσει το ζήτημα και τα επόμενα χρόνια θα έχουν ήδη την κατάλληλη τεχνολογία για να εφοδιάσουν τα αυτόνομα πλοία (MASS, 2018; DMA, 2018; Bureau Veritas, 2017; Veal και Tsimplis, 2017; Kretschmann et.al, 2017; Merlie,

2017). Το πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων Yara Birkeland είναι ένα αυτόνομο πλοίο σε δοκιμαστική λειτουργία (Yara Birkeland, 2018).

Υπολογίζεται ότι ο ανθρώπινος παράγοντας είναι εκείνος στον οποίο οφείλεται το 75%-96% των ναυτικών ατυχημάτων με κόστος που αγγίζει τα 1,6 δισεκατομμύρια δολάρια σε σύνολο 15.000 περιπτώσεων τα τελευταία πέντε χρόνια. Λέγεται ότι με την εισαγωγή των «φιλικότερων προς το περιβάλλον» αυτόνομων πλοίων στην ναυτιλιακή βιομηχανία θα μειωθούν τα λειτουργικά κόστη και θα αυξηθούν οι χώροι μεταφοράς φορτίου. Κατά την εκδήλωση πειρατείας δεν θα υπάρχουν όμηροι όπως σήμερα. Όμως, όπως θα εξεταστεί παρακάτω, η κυβερνοπειρατεία θα αποτελέσει ιδιαίτερη πρόκληση για τα λειτουργικά διαδικτυακά συστήματα των αυτόνομων πλοίων. Υπάρχει πρόβλεψη, για τον ασφαλέστερο έλεγχο των αυτόνομων πλοίων, αυτά να κινούνται εντός καθορισμένων θαλάσσιων διαδρόμων (MASS, 2018; DMA, 2018; NFAS, 2017; AGCS, 2017).

Τα σύγχρονα στελεχωμένα πλοία είναι εξοπλισμένα με όλα τα απαραίτητα ηλεκτρονικά βοηθήματα ώστε να εξασφαλίζεται η ασφάλεια του πληρώματος, πλοίου και φορτίου. Όμως ενώ υφίσταται ο κατάλληλος εξοπλισμός και το αυστηρό θεσμικό πλαίσιο σημειώνονται τραγικά ναυτικά ατυχήματα κάθε έτος. Το γεγονός αυτό ενδυναμώνει την τάση μέρους της ναυτιλιακής βιομηχανίας που επιθυμεί την κατασκευή των αυτόνομων πλοίων (autonomous ships) ως τον τρόπο μείωσης των ατυχημάτων. Η επιτυχής χρήση του συστήματος ηλεκτρονικών χαρτών (ECDIS-Electronic Chart Display and Information System) και το σύστημα ανεπάνδρωτης παρακολούθησης του μηχανοστασίου (UMS-Unmanned Machinery Space) συμβάλουν θετικά στην ιδέα των αυτόνομων πλοίων. Παράλληλα, ο IMO τελεί μέσω των αρμόδιων επιτροπών σε διερεύνηση των κανονισμών που θα πρέπει να εφαρμοστούν ώστε να διασφαλίζεται η λειτουργία των αυτόνομων πλοίων. Η μελέτη και εισαγωγή του κατάλληλου θεσμικού πλαισίου για τη ναυτιλία των αυτόνομων πλοίων υπολογίζεται ότι θα διαρκέσει δέκα χρόνια (Merlie, 2017).

Μερικά εκ των ανωτέρω κειμένων της βιβλιογραφίας και επιστημονικά δημοσιεύματα εξάρουν την έλευση των αυτόνομων πλοίων και τα πλεονεκτήματα τους όμως λίγα αναφέρονται στα αρκετά μειονεκτήματα. Ο σχεδιασμός των αυτόνομων πλοίων προβλέπει ότι μέσω της εγκατάστασης ενός υψηλής τεχνολογίας αξιόπιστου συστήματος ναυσιπλοΐας, θα εκτιμάται η κατάσταση πλεύσης από το σύστημα και το πλοίο θα χειρίζεται αναλόγως ταξιδεύοντας σε όλα τα μέρη του κόσμου. Ωστόσο η πιστοποίηση ενός συστήματος που θα εγγυάται την ασφαλή ναυσιπλοΐα των αυτόνομων πλοίων δεν έχει μέχρι σήμερα γνωστοποιηθεί. Ερωτηματικά εγείρονται κατά την ναυσιπλοΐα των αυτόνομων πλοίων σε στενά και αβαθή. Αμφισβητούμενες μελέτες και πειραματισμοί δείχνουν ότι τα πλοία αυτά πιθανόν θα ελέγχονται από τη ξηρά μέσω δικτύου καμερών και θα υπάρχουν αισθητήρες που θα καταγράφουν ενδείξεις κατά την ναυσιπλοΐα (DMA, 2018; NFAS, 2017; Levander, 2017; Lazarowska, 2017; MUNIN, 2016; Johansen et al., 2016; Kongsberg, 2016 Naeem et al., 2016).

Επίσης, υπό το σημερινό νομικό πλαίσιο, υφίσταται κώλυμα περί του αν τα αυτόνομα πλοία δύναται να ενταχθούν στον παραδοσιακό ορισμό του «πλοίου». Συγκεκριμένη ρύθμιση θα πρέπει να γίνει σε διεθνές και ενωσιακό θεσμικό επίπεδο ώστε να συμπεριληφθούν τα αυτόνομα πλοία στην ναυτιλιακή έννομη τάξη. Άρα τα αυτόνομα μη στελεχωμένα πλοία υπό το παρόν θεσμικό

πλαίσιο καθίστανται αυτομάτως αναξιόπλοια. Οι κανόνες του Διεθνούς Κώδικα Αποφυγής Συγκρούσεων (COLREG) θα πρέπει να επανεξεταστούν ώστε να περιλαμβάνουν και τα αυτόνομα πλοία. Ο παραδοσιακός ρόλος του Πλοιάρχου σε συνδυασμό με τα νομικά καθήκοντα και υποχρεώσεις εξαφανίζεται και έτσι θα πρέπει να προσδιοριστούν αυτά σε σχέση με τους εμπλεκόμενους στη λειτουργία του πλοίου. Το ίδιο και ο ρόλος του πλοηγού όπου η σχετική νομοθεσία για την είσοδο και έξοδο των αυτόνομων πλοίων στους λιμένες τίθεται υπό εξέταση (MASS, 2018; USCG, 2018; DMA, 2018; Veal και Tsimplis, 2017; Van Hooydonk, 2014).

Το διεθνές και ενωσιακό θεσμικό πλαίσιο της ναυτιλίας δεν περιλαμβάνει το ζήτημα των αυτόνομων πλοίων διότι απευθύνεται σε στελεχωμένα πλοία. Πριν τα αυτόνομα πλοία κατασκευαστούν θα πρέπει ο IMO και η ΕΕ να προσαρμόσουν την σχετική νομοθεσία και να μελετήσουν πολύ σοβαρά το ζήτημα. Τα αυτόνομα πλοία θα επηρεάσουν τους εταίρους της ναυτιλίας από κάθε άποψη. Παρά τις προβλέψεις και τις ευνοϊκές προοπτικές της λειτουργίας των αυτόνομων πλοίων, οι διεθνείς και ενωσιακοί εταίροι της ναυτιλίας θα πρέπει να είναι πολύ προσεκτικοί διότι το εγχείρημα τελεί σε εμβρυακή μορφή και οι παράγοντες ατυχήματος κατά τη πλεύση των πλοίων αυτών θεωρούνται απρόβλεπτοι και δεν έχουν μελετηθεί διεξοδικά.

## **1.20. Θαλάσσια πειρατεία-ένοπλη ληστεία και τρομοκρατία**

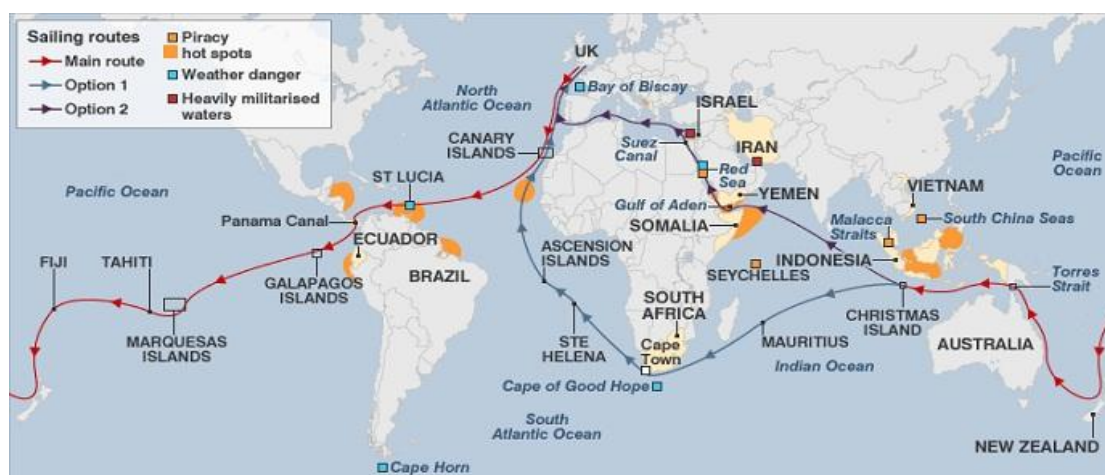
Εκ των ανωτέρω φαίνεται ότι η αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών επηρεάζεται από την παγκοσμιοποίηση, εθνικούς και διεθνείς παράγοντες οι οποίοι σχετίζονται με την αναβάθμιση του επιπέδου ζωής των ανθρώπων, την πλήρη απελευθέρωση των αγορών από την κρατική παρέμβαση, την αύξηση ζήτησης ενέργειας και μεταφορών, την άνοδο του παγκοσμίου στόλου και εμφάνιση του φαινομένου γιγαντισμού των πλοίων και την διεύρυνση των χημικών και επικίνδυνων υλικών. Παρακάτω αναλύεται το φαινόμενο της πειρατείας και η επίδραση του στη δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών. Η πειρατεία σε συνδυασμό με τις τρομοκρατικές επιθέσεις και την κυβερνοπειρατεία καθίσταται κύριος παράγοντας επικινδυνότητας για τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών εντός των θαλασσιών ζωνών. Η πρόκληση, εκουσίως ή ακουσίως, ατυχήματος στις συγκεκριμένες περιπτώσεις θα συνδράμει στην (α) δραματική επιδείνωση της ρύπανσης του θαλασσιού περιβάλλοντος, (β) ένταση της αντιπαράθεσης μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών και (γ) συμβολή της ναυτιλίας στην έξαρση της κλιματικής αλλαγής.

Το φαινόμενο της πειρατείας δεν είναι άγνωστο στο θαλάσσιο εμπόριο και χρονολογικά τοποθετείται στην αρχή του. Κατά τη διάρκεια της ιστορίας, οι πειρατές σχεδίαζαν την εισβολή τους στα πλοία με σκοπό (α) την δια της βίας απόκτηση οποιουδήποτε πράγματος αποτιμάτο σε αξία και (β) την ενδεχόμενη απαγωγή προσώπων προκειμένου απαιτήσουν λύτρα (Kraska, 2011:10επ). Η πιο δημοφιλής απαγωγή, ήταν αυτή του πλοίου που ανήκε στον Ιούλιο Καίσαρα, το οποίο τελικώς απελευθερώθηκε μαζί με το πλήρωμά του αφού καταβλήθηκαν τα σχετικά λύτρα (Πλούταρχος, Καίσαρ σελ.208-210). Η χρυσή εποχή της πειρατείας έλαβε χώρα μεταξύ του 16-19ου αιώνα και συνεχίζει να απασχολεί τη σύγχρονη κοινωνία ιδίως από την δεκαετία του 1980

(IMO Maritime Piracy, 2018).<sup>37</sup> Η πειρατεία αποτελεί σημαντική απειλή για τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα έχοντας το ίδιο με παλαιότερα αντικείμενο δράσης. Οι σημερινές απειλές λόγω της θαλάσσιας πειρατείας έχουν επιπτώσεις στο διεθνές και ενωσιακό κοινωνικό, οικονομικό και περιβαλλοντικό status quo. Συγκεκριμένα η εκδήλωση πειρατείας σε ένα πλοίο μεταφοράς επικινδύνων υλικών δύναται να δημιουργήσει (α) αντιπαράθεση μεταξύ των Κρατών ως προς τον τρόπο αντιμετώπισης της κατάστασης (β) περιβαλλοντική καταστροφή σε περίπτωση που οι πειρατές αποφασίσουν ή από ακούσιο χειρισμό διοχετεύσουν το φορτίο στη θάλασσα με αντίκτυπο στην κλιματική αλλαγή (γ) ένοπλη ληστεία, τρομοκρατία και άλλα εγκλήματα κατά πλοίων ή λιμένων και (δ) τελικά φραγμό στην ανάπτυξη των παρακτίων Κρατών.

Οι πειρατές επιτίθενται στα εμπορικά πλοία που κινούνται στις θαλάσσιες ζώνες ή έχουν καταπλεύσει σε λιμένες και αγκυροβόλια. Τα κίνητρα τους είναι μάλλον προσωπικά αφού δεν έχει διαπιστωθεί ότι δρουν για λογαριασμό κάποιας οργάνωσης. Οι επιθέσεις λαμβάνουν χώρα κυρίως σε πολυσύχναστες περιοχές κοντά στην ξηρά αλλά έχουν σημειωθεί περιστατικά και στην ανοικτή θάλασσα πλησίον της Σομαλίας. Τα τελευταία χρόνια χαρακτηρίζονται από την έξαρση της πειρατείας παγκοσμίως λόγω του αυξημένου θαλασσίου εμπορίου μέσω συγκεκριμένων περιοχών (Σχήμα 28) όπως η Άπω Ανατολή, Ινδικός Ωκεανός και η Δυτική και Ανατολική Αφρική. Ειδικότερα, παρατηρούνται αρκετά περιστατικά στον κόλπο του Άντεν, πλησίον των ακτών της Σομαλίας και στα Στενά Μάλακκα. Οι περιοχές αυτές διαθέτουν υψηλή ναυτιλιακή κίνηση και είναι ευνοϊκές για την πειρατεία λόγω μορφολογίας. Στο σχήμα 29 φαίνεται η εξέλιξη των περιστατικών πειρατείας. Σε αριθμούς, κατά το έτος 2017 σημειώθηκαν, μεταξύ άλλων τύπων, επιθέσεις σε 11 πλοία μεταφοράς αερίου, σε 48 δεξαμενόπλοια και 38 πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου. Παγκοσμίως, η ζημία από το φαινόμενο της πειρατείας υπολογίζεται, κατ' έτος, σε 13 έως 15 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ (IMB, 2018). Η πειρατεία και η ένοπλη ληστεία στη θάλασσα κατατάσσονται μέσα στις δέκα μεγαλύτερες απειλές για τη ναυτιλία (AGCS Risk Barometer, 2018).

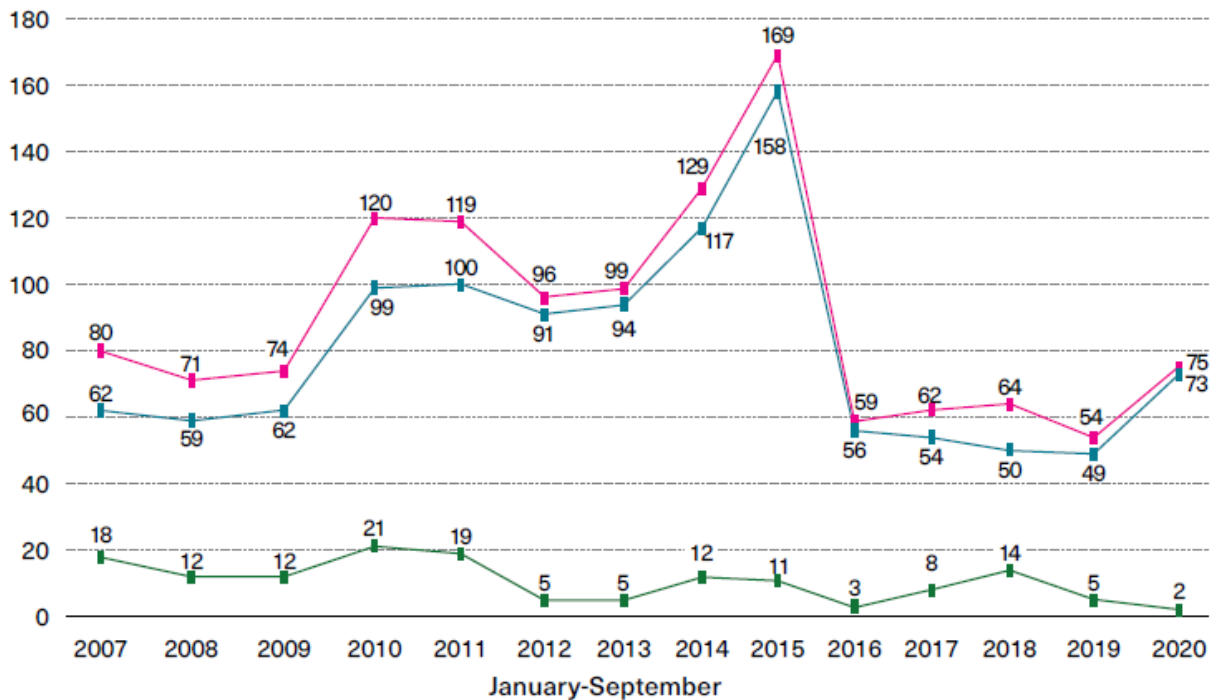
**ΣΧΗΜΑ 28 - ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΚΔΗΛΩΣΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ**



ΠΗΓΗ: Maritime Connector, 2018b.

<sup>37</sup> Halberstam, M., 1988. Terrorism on the High Seas: The Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety. American Journal of International Law. Σελ. 269.

## ΣΧΗΜΑ 29 - ΕΞΕΛΙΞΗ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ 2007-2020



Graph 1 – Number of incidents (January-September of 2007-2020)

■ Total ■ Actual ■ Attempted

ΠΗΓΗ: RECAAP, 2020.

Το φαινόμενο της πειρατείας ενέχει ιδιαίτερα σημαντικούς κινδύνους όταν εξελίσσεται επί των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών και υπό την έννοια αυτή αποτελεί παράγοντα αντιπαράθεσης μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών. Στην περίπτωση που ένα τέτοιο πλοίο καταληφθεί από πειρατές η ανακατάληψη του θεωρείται δύσκολη διότι αν οι πειρατές αποφασίσουν να απορρίψουν το επικίνδυνο φορτίο στην θάλασσα ή να προκαλέσουν έκρηξη τότε οι ζημιές θα είναι ανυπολόγιστες. Πρόσφατα, τα έμπορτα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών όπως το δεξαμενόπλοιο Maersk Maya (22.02.2018) στον λιμένα Port Au Prince της Αιτής και το δεξαμενόπλοιο Marine Express (01.02.2018) στον κόλπο της Γουινέας (GOG), δέχτηκαν πειρατική επίθεση. Το πρώτο απέκρουσε την επίθεση (Maersk Maya, 2018) ενώ το δεύτερο καταλήφθηκε επί πέντε ημέρες (WMN, 2018). Στο κόλπο της Γουινέας και στις Ακτές της Σομαλίας, ήτοι στην δυτική και ανατολική Αφρική, τέτοιου είδους περιστατικά πειρατείας είναι συχνό φαινόμενο. Ο κόλπος της Γουινέας στην δυτική Αφρική αποτελείται από επτά Κράτη. Τα εμπορικά πλοία που κινούνται σε αυτά τα μέρη προστατεύονται από τα πλοία του πολεμικού ναυτικού και σε κάποιες περιπτώσεις από επιβαίνοντες ένοπλους φρουρούς. Η πειρατεία στην Σομαλία λαμβάνει χώρα στην ανοικτή θάλασσα ενώ στον κόλπο της Γουινέας στην αιγιαλίτιδα ζώνη και στους λιμένες. Παρά τα ληφθέντα μέτρα η πειρατεία μετά φαινομένων ληστείας ακμάζει. Τα γενεσιουργά αίτια των πειρατικών επιθέσεων είναι, κυρίως, η έλλειψη δημοκρατικού πολιτεύματος, το ελαστικό

νομοθετικό πλαίσιο, η διαφθορά, η δεινή οικονομική κατάσταση και η αδυναμία κρατικού ελέγχου (Hastings, V.J., και Phillips, G.S., 2018; Reichel και Randa, 2018:251 επ. Crimes Affecting Stability; Forbes, 2018:109 επ; Ralby, 2018:127 επ; Bird, 2017; Haywood και Spivak, 2012; Kraska, 2011: International Law).

Η πειρατεία και οι τρομοκρατικές επιθέσεις στα πλοία κατατάσσονται στα εγκλήματα τα οποία απασχολούν την διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα και την παγκόσμια ασφάλεια. Οι πλοιοκτήτριες εταιρείες προκειμένου να προστατέψουν τα πλοία από τις πειρατικές-τρομοκρατικές επιθέσεις προσέλαβαν επί των πλοίων ένοπλους φρουρούς. Η αντιμετώπιση τους στην θάλασσα γίνεται με την βοήθεια του πολεμικού ναυτικού υπό την μορφή συντονισμένων επιχειρήσεων στα σημεία όπου παρατηρείται έντονη δράση των πειρατών. Συγκεκριμένα η ΕΕ διεξάγει την επιχείρηση ATALANTA (2008) υπό το πλαίσιο της Κοινής Ευρωπαϊκής Ασφάλειας και Αμυντικής Πολιτικής, Ψηφισμάτων του Συμβουλίου Ασφαλείας του ΟΗΕ και του διεθνούς δικαίου. Την 01.01.2021 το Συμβούλιο της ΕΕ, με την απόφαση 2020/2188, ενέκρινε τη διάρκεια της επιχείρησης ATALANTA μέχρι τον Δεκέμβριο 2022 (EUNAVFOR, 2020). Επίσης παρόμοια επιχείρηση του NATO με την ονομασία Ocean Shield έλαβε τέλος το 2016 (NATO, 2018). Το φαινόμενο της θαλάσσιας πειρατείας και τρομοκρατίας δεν πρόκειται να σταματήσει λόγω της άσχημης οικονομικής κατάστασης που επικρατεί στα παράκτια Κράτη πλησίον των οποίων τελούνται τα υπ' όψιν αδικήματα. Οι πολεμικές ναυτικές επιχειρήσεις για την διασφάλιση της κυκλοφορίας των εμπορικών πλοίων ενέχουν τον κίνδυνο της δημιουργίας μιας γενικότερης σύρραξης μεταξύ των πειρατών-τρομοκρατών και των δυνάμεων καταστολής στις θαλάσσιες ζώνες του παρακτίου Κράτους με ενδεχόμενο αποτέλεσμα την ρύπανση του θαλασσιού περιβάλλοντος από χτύπημα ή αντίποινα σε πλοίο μεταφοράς επικινδύνων υλικών.

### **Διεθνής ορισμός της πειρατείας**

Το διεθνές ναυτιλιακό γραφείο (International Maritime Bureau) (IMB, 2018) έδωσε έναν ευρύ ορισμό για τις έννοιες της πειρατείας και ένοπλης ληστείας<sup>38</sup> ήτοι: *Η πράξη της επιβίβασης ή της απόπειρας επιβίβασης επί πλοίου με πρόδηλο σκοπό την διάπραξη ληστείας ή οποιουδήποτε άλλου εγκλήματος και με πρόδηλο σκοπό ή δυνατότητα χρήσης βίας για την επίτευξη της πράξης.*<sup>39</sup> Όμως, προσφάτως,<sup>40</sup> ο IMB εγκατέλειψε τον ορισμό αυτό και υιοθέτησε τον ορισμό της UNCLOS, 1982 για την πειρατεία. Αυτό έγινε διότι ο ορισμός του IMB δεν στηριζόταν σε δικαστικό προηγούμενο, κατά το αγγλοσαξονικό δίκαιο και έτσι δεν μπορούσε να χρησιμοποιηθεί από την ναυτιλιακή αγορά διότι απαιτείτο ακρίβεια και διασάφηση των νομικών εννοιών. Συναφώς ο ορισμός δεν αναγνωρίστηκε από το διεθνές δίκαιο και από το εσωτερικό δίκαιο των Κρατών.<sup>41</sup>

Το νομικό πλαίσιο της διεθνούς έννομης τάξης για την πειρατεία βρίσκεται στην Σύμβαση του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας, 1982.<sup>42</sup> Η UNCLOS, 1982 προβλέπει στο άρθρο 100 τη γενική

<sup>38</sup> Ralby, 2018:127επ; Kraska, 2011:10επ; Hong και Ng., 2010:51επ; Dillon, 2005:156 επ.

<sup>39</sup> ICC International Maritime Bureau, Piracy and armed robbery against ships. Annual Report 01.01.2018

<sup>40</sup> ICC International Maritime Bureau.

<sup>41</sup> Tanaka, 2015:354 επ; Zou, 2009:327.

<sup>42</sup> The United Nations Convention on the Law of the Sea, Montego Bay, 10 December 1982. In force 16 November 1994



υποχρέωση συνεργασίας για την καταπολέμηση της πειρατείας ενώ στο άρθρο 101 περιγράφεται ο ορισμός της πειρατείας ως εξής:<sup>43</sup>

(α) Κάθε παράνομη πράξη βίας ή κράτησης ή κάθε πράξη διαρπαγής που διαπράττεται για ιδιωτικούς σκοπούς από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ιδιωτικού πλοίου ή αεροσκάφους και που κατευθύνεται: (i) στην ανοικτή θάλασσα, εναντίον άλλου πλοίου ή αεροσκάφους ή εναντίον προσώπου ή περιουσιακών στοιχείων πάνω στο πλοίο ή το αεροσκάφος αυτό, (ii) εναντίον πλοίου, αεροσκάφους, προσωπικών ή περιουσιακών στοιχείων, σε τόπο εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους, (β) κάθε πράξη εκούσιας συμμετοχής στη λειτουργία ενός πλοίου ή αεροσκάφους εν γνώσει των γεγονότων που καθιστούν το πλοίο ή το αεροσκάφος αυτό πειρατικό, (γ) κάθε πράξη υποκίνησης ή σκόπιμης διευκόλυνσης πράξης που αναφέρεται στην παράγραφο (α) ή (β) αυτού του άρθρου.

Το άρθρο 100 προβλέπει ότι τα Κράτη πρέπει να συνεργάζονται, στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό, για την καταστολή της πειρατείας στην ανοικτή θάλασσα. Σύμφωνα με το άρθρο 105 της Σύμβασης «Κάθε κράτος μπορεί να κατάσχει ένα πειρατικό πλοίο ή αεροσκάφος στην ανοικτή θάλασσα ... ως και πλοίο ή αεροσκάφος που έχει κυριευθεί και ελέγχεται από πειρατές, και να συλλάβει τα πρόσωπα και να κατάσχει τα περιουσιακά στοιχεία τους πάνω στο πλοίο. Τα δικαστήρια του κράτους που ενήργησε την κατάσχεση μπορούν να αποφασίσουν αφενός μεν για τις ποινές που θα επιβληθούν, αφετέρου δε για τα μέτρα που θα ληφθούν σχετικά με τα πλοία...».

Άρα από τον συνδυασμό των άρθρων 101 και 105 προκύπτει ότι η νομοτυπική μορφή του εγκλήματος της πειρατείας συνίσταται σε (i) βίαιη πράξη (ii) που διαπράττεται για ιδιωτικούς σκοπούς (iii) στην ανοικτή θάλασσα (iv) από ένα πλοίο προς ένα άλλο.

### **Ένοπλη ληστεία**

Σύμφωνα με το ψήφισμα του IMO (Resolution A.1025(26) Annex, paragraph 2.2) περί του κώδικα πρακτικής ερευνών επί των εγκλημάτων της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας κατά των πλοίων η ένοπλη ληστεία συνίσταται στις εξής πράξεις: (α) Κάθε παράνομη πράξη βίας ή κράτησης ή οποιαδήποτε πράξη καταστροφής ή απειλής ως εκ τούτου, εκτός από πράξη πειρατείας, η οποία διαπράττεται για ιδιωτικούς σκοπούς και στρέφεται κατά πλοίου ή κατά προσώπων ή περιουσιακών στοιχείων επί του πλοίου εντός των εσωτερικών, αρχιπελαγικών ή χωρικών υδάτων ενός κράτους, (β) κάθε πράξη υποκίνησης ή σκόπιμης διευκόλυνσης μιας πράξης που περιγράφεται ανωτέρω.

Στην βιβλιογραφία (Tanaka, 2019:354 επ; Μπόση, 2012; Hong και Ng, 2010; Lehr, 2007; Τσάλτας και Περράκης, 2007) λέγεται ότι ο ορισμός του άρθρου 101 της UNCLOS αποδίδει *stricto sensu* την έννοια της πειρατείας.<sup>44</sup> Ο ορισμός καλύπτει πράξεις οι οποίες διεξάγονται στην ανοικτή θάλασσα από ένα πλοίο εναντίον άλλου.<sup>45</sup> Συνεπώς, κάποιες από τις ενέργειες των πειρατών πιθανόν να

<sup>43</sup> Ralby, 2018:127 επ; Tanaka, 2015; Kraska, 2011:10 επ; Hong και Ng., 2010:51 επ; Πουλατζάς, 2007.

<sup>44</sup> Rothwell et.al, 2015:843; Kontorovich, 2010:234 επ; Treves, 2009:402 επ.

<sup>45</sup> Ibid

εκφεύγουν του σκοπού του ορισμού αυτού, αφού τις περισσότερες φορές λαμβάνουν χώρα εντός των οικείων χωρικών υδάτων ενώ οι λεγόμενοι πειρατές είναι σύνηθες να επιχειρούν από ταχύπλοα ή αυτοσχέδιες πλωτές κατασκευές (σχεδίες). Το έγκλημα της πειρατείας διαπράττεται σε όλες τις θαλάσσιες ζώνες ενώ κάποιες περιπτώσεις που εκτυλίσσονται εντός των λιμένων και της αιγιαλίτιδας ζώνης λαμβάνουν την μορφή της ένοπλης ληστείας (Menefee, 1993). Διευκρινίζεται ότι στην ανοιχτή θάλασσα τα Κράτη (μέσω των πολεμικών/κρατικών πλοίων) έχουν το δικαίωμα να προβαίνουν σε επίσκεψη και έλεγχο, εφόσον έχουν εύλογους λόγους να πιστεύουν ότι το πλοίο εμπλέκεται σε πειρατεία (άρθρο 110).

Το πρόβλημα δημιουργείται όταν εκδηλώνονται φαινόμενα πειρατείας, ένοπλες ή τρομοκρατικές επιθέσεις εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης<sup>46</sup> και της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης (ΑΟΖ). Στις θαλάσσιες ζώνες το παράκτιο Κράτος διαθέτει συγκεκριμένη αρμοδιότητα και υποχρεώσεις και δεν είναι δυνατόν να συνδράμουν άλλα Κράτη στην αντιμετώπιση φαινομένων πειρατείας στις θαλάσσιες ζώνες χωρίς την άδεια του παράκτιου Κράτους.<sup>47</sup> Η κατάσταση αυτή περιόρισε το πεδίο εφαρμογής του ορισμού της πειρατείας που δίνει η UNCLOS, 1982 στην ανοιχτή θάλασσα.<sup>48</sup> Οι δραστηριότητες δε των πειρατών δεν ικανοποιούν και την παρουσία του δεύτερου πλοίου, αφού, όπως ειπώθηκε, χρησιμοποιούν ταχύπλοα ή σχεδίες τα οποία επιχειρούν είτε από ξηράς είτε από άλλο μεγαλύτερο πλοίο-«μάννα».<sup>49</sup> Ο ορισμός της UNCLOS, 1982 περί της πειρατείας έχει δεχθεί κριτικές διότι προϋποθέτει διάπραξη του εγκλήματος για «ιδιωτικούς σκοπούς» ενώ εξαιρεί πράξεις που υποκινούνται πολιτικώς. Έτσι, ο ορισμός αυτός πιθανότατα δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί κατά της τρομοκρατίας<sup>50</sup> και λόγω της τεχνικής σύνταξης του δεν θεωρείται χρήσιμος από τη ναυτιλιακή αγορά.<sup>51</sup>

Αξιοσημείωτο είναι ότι οι ΗΠΑ δεν έχουν προσχωρήσει και επικυρώσει την UNCLOS, 1982<sup>52</sup> ενώ έχουν επικυρώσει την Σύμβαση της Γενεύης του 1958 για την ανοιχτή θάλασσα<sup>53</sup> όπου οι όροι της Σύμβασης αυτής για την πειρατεία περιέχονται στην UNCLOS, 1982 χωρίς σχεδόν καμία τροποποίηση.<sup>54</sup> Άρα, ο ορισμός για την πειρατεία παραμένει ο ίδιος. Παράλληλα οι ορισμοί της UNCLOS, 1982 για την πειρατεία έχουν εθιμική εφαρμογή από το διεθνές δίκαιο και έτσι ακολουθούνται και από Κράτη τα οποία δεν έχουν επικυρώσει την εν λόγω Σύμβαση.<sup>55</sup> Επιπροσθέτως, σύμφωνα με την νομοθεσία των ΗΠΑ 18 U.S.C. § 1651 (2006): *US Code Section 1651: Piracy under law of nations, «όποιος στην ανοιχτή θάλασσα διαπράξει το έγκλημα της πειρατείας όπως καθορίζεται από τη νομοθεσία των εθνών, και μεταγενέστερα εισήχθη στην έννομη τάξη των ΗΠΑ, θα καταδικάζεται σε ισόβια φυλάκιση».* Δηλαδή, οι ΗΠΑ συμμορφώνονται με την UNCLOS, 1982 λόγω του ότι έχουν επικυρώσει τη Συνθήκη της Γενεύης, 1958.

<sup>46</sup> UNCLOS, 1982 άρθρο 3

<sup>47</sup> UNCLOS, 1982 άρθρο 57

<sup>48</sup> Tanaka, 2019:354 επ.

<sup>49</sup> Rothwell et.al, 2015:843; Kontorovich, E., 2010. Treves, T.2009

<sup>50</sup> Tanaka, 2015:354 επ; Hong και Ng, 2010: 51 επ; Fink και Galvin, 2009:367 επ.

<sup>51</sup> Ibid.

<sup>52</sup> UNCLOS, 1982. Χρονολογικός Πίνακας υιοθέτησης, επικύρωσης, προσχώρησης Κρατών.

<sup>53</sup> 1958 Geneva Convention on the High Seas, Geneva, 29 April 1958.

<sup>54</sup> Morell, 2013:96 επ.

<sup>55</sup> Shaw, 2017:423; Evans και Galani, 2015:343 επ.

Όμως, στην απόφαση *United States v Said*<sup>56</sup> ο ορισμός της πειρατείας αναθεωρήθηκε και το επιχείρημα ότι το δικαστήριο θα έπρεπε να δώσει βάση στον ορισμό της UNCLOS, 1982 απορρίφθηκε.<sup>57</sup> Αντί αυτού, το δικαστήριο υποστήριξε ότι ο ορισμός που δόθηκε στην υπόθεση *United States v Smith*<sup>58</sup> όπου η πειρατεία ορίστηκε ως η ληστεία στην θάλασσα, είναι απολύτως σαφής. Η απόφαση αυτή επέφερε περισσότερη σύγχυση σε σχέση με τον διεθνή ορισμό καθώς και με την γραμμή που πρέπει να ακολουθούν τα ομοσπονδιακά δικαστήρια των ΗΠΑ. Έτσι φαίνεται απίθανο ότι ο ορισμός της UNCLOS, 1982 για την πειρατεία θα παράσχει το κατάλληλο πεδίο για τους σκοπούς της ναυτιλιακής αγοράς στις ΗΠΑ.

Η διεθνής κοινότητα προσπάθησε να ελαττώσει τους περιορισμούς που δημιουργήθηκαν από τον ορισμό της UNCLOS, 1982 σχετικά με την πειρατεία<sup>59</sup> παρέχοντας έναν ευρύτερο ορισμό των παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, σύμφωνα με το άρθρο 3 της Σύμβασης για την καταπολέμηση παρανόμων πράξεων κατά της ασφάλειας ναυσιπλοΐας *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (SUA)*. Τελικά, υποστηρίχθηκε ότι η UNCLOS αποτελεί το εθνικό διεθνές δίκαιο ενώ η SUA έχει εφαρμογή μόνο μεταξύ των μερών που έχουν προσχωρήσει στην Σύμβαση αυτή<sup>60</sup> καθώς και ότι η SUA δεν ρυθμίζει μόνο την πειρατεία αλλά και όλες τις παράνομες πράξεις κατά της ασφάλειας ναυσιπλοΐας.

Σε ότι αφορά στην ενωσιακή έννομη τάξη το πλαίσιο ασφαλείας στην θάλασσα έχει εισαχθεί στην ΕΕ με τη σχετική στρατηγική (EUMSS - EU Maritime Security Strategy) σύμφωνα με τις προβλέψεις της (α) Ευρωπαϊκής Στρατηγικής Ασφάλειας (ESS - European Security Strategy), (β) Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής (IMP - Integrated Maritime Policy) και (γ) Στρατηγικής Εσωτερικής Ασφάλειας (ISS - Internal Security Strategy). Οι συγκεκριμένες ρυθμίσεις κυμαίνονται σε ευθεία γραμμή με την UNCLOS, 1982 και αξιοποιούν την ισχύουσα διεθνή και ενωσιακή νομοθεσία<sup>61</sup> καθώς και τις συνεργασίες για την αντιμετώπιση του φαινομένου της πειρατείας, ένοπλης ληστείας και τρομοκρατίας.<sup>62</sup> Έχει λεχθεί ότι η πειρατεία είναι έγκλημα κατά της έννομης τάξης των Κρατών και διαφέρει ως προς την αντιμετώπιση του από Κράτος σε Κράτος.<sup>63</sup>

## Τρομοκρατία και εξτρεμισμός

---

<sup>56</sup> 680 F.3d 374 (4th Cir. 2012)

<sup>57</sup> *ibid*

<sup>58</sup> 18 U.S. 5 Wheat. 153 153 (1820)

<sup>59</sup> SUA, 1988. *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation*.

<sup>60</sup> *ibid*

<sup>61</sup> Επί παραδείγματι: Ευρώπη 2020 COM(2010) 2020 τελικό, κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 725/2004 για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις· οδηγία 2005/65/ΕΚ σχετικά με την ενίσχυση της ασφαλείας των λιμένων και κανονισμός (ΕΚ) 324/2008 για θέσπιση αναθεωρημένων διαδικασιών διεξαγωγής των επιθεωρήσεων από την Επιτροπή στον τομέα της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας.

<sup>62</sup> Όπως τα *Fora των ακτοφυλακών και των πολεμικών ναυτικών (CHEN)* της ΕΕ και ο IMO.

<sup>63</sup> Miller, M.D., *Marine War Risks* (London: LLP, 2005)

Το πλοίο δύναται να χρησιμοποιηθεί ως όχημα τρομοκρατίας. Ειδικότερα ένα πλοίο μεταφοράς επικινδύνων υλικών υπό την διακυβέρνηση τρομοκρατών χρησιμεύει ως κινητή βόμβα (επιθέσεις αυτοκτονίας) εναντίον λιμένα στόχου ή και ολόκληρης πολιτείας. Υπό αυτή την έννοια το πλοίο μεταφοράς επικινδύνων υλικών χαρακτηρίζεται ως όπλο μαζικής καταστροφής. Γνωστά παραδείγματα αποτελούν τα γεγονότα που εκτυλίχθηκαν επί των πλοίων Achille Lauro (1985), USS Cole (2000), Limburg (2002), Super Ferry 14 (2004). Τρομοκρατικές οργανώσεις όπως η Al-Qaeda έχουν μορφώσει την κοινή γνώμη με την πεποίθηση ότι είναι ικανές για οποιαδήποτε ενέργεια (π.χ. επιθέσεις αυτοκτονίας) προκειμένου να πετύχουν τον στόχο τους. Επίσης περιβαλλοντικές ομάδες οι οποίες εμφορούνται από το ένστικτο προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος δημιουργούν κινδύνους στην λειτουργία αλλά και στην υπόσταση πλοίων τα οποία θεωρούν ότι η αποστολή τους έρχεται σε αντίθεση με τους σκοπούς των οργανώσεων που υπηρετούν. Οι οργανώσεις αυτές έχουν κατά καιρούς αποπειραθεί ή και θέσει σε κίνδυνο πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών στην προσπάθεια τους να τραβήξουν την παγκόσμια προσοχή (Υπόθεση Arctic Sunrise<sup>64</sup>).

### 1.21. Αντιμετώπιση της πειρατείας και κυβερνοπειρατείας

Διεθνώς η αντιμετώπιση του φαινομένου στη βάση της αρχής της παγκοσμίου δικαιοσύνης επιτελείται με την άσκηση νομοθετικής και εκτελεστικής ποινικής αρμοδιότητας σύμφωνα με το άρθρο 105 UNCLOS, 1982. Επ' αυτού θα πρέπει να ρυθμιστεί το πλαίσιο της κατάλληλης συνεργασίας των Κρατών και ειδικότερα των παρακτίων Κρατών όπου τελούνται τα εγκλήματα της πειρατείας ώστε τέτοιες εκδηλώσεις να θεραπεύονται στη βάση τους αφού εξεταστούν αυστηρά οι προϋποθέσεις του νομικού ορισμού της πειρατείας δηλαδή η σαφής νομικοτεχνική ανάλυση των παραμέτρων που συνιστούν την πράξη και την τιμωρία της σε διεθνές επίπεδο με δεδομένο την αρχή προστασίας των συμφερόντων της διεθνούς κοινωνίας. Σε ενωσιακό επίπεδο εφαρμόζονται οι οικείες νομοθετικές προβλέψεις<sup>65,66,67</sup> σε συνεργασία με τον IMO για την αντιμετώπιση της πειρατείας.

Σε περιφερειακό επίπεδο τα Κράτη αντιμετωπίζουν την πειρατεία μέσω συμφωνιών υπό την αρωγή του IMO. Η περιφερειακή Συμφωνία συνεργασίας για την αντιμετώπιση της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας κατά των πλοίων στην Ασία (RECAAP)<sup>68</sup>, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 2006 έχει συμβάλει στην προστασία των πλοίων. Παράλληλα, προσοχή δίδεται και στην εξέλιξη του φαινομένου στον Ινδικό Ωκεανό και στον κόλπο της Γουινέας. Επίσης το 2009 υιοθετήθηκε η περιφερειακή Συμφωνία του Τζιμπουτί. Στη βάση αυτή εισήχθη ο κώδικας συμπεριφοράς του Τζιμπουτί για την καταστολή της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας κατά πλοίων στον Ινδικό Ωκεανό και τον κόλπο του Άντεν [Djibouti Code of Conduct (DCoC) concerning the Repression of

<sup>64</sup> Kingdom of the Netherlands v. Russian Federation, (<https://www.itlos.org/cases/list-of-cases/case-no-22>)

<sup>65</sup> Γνωμοδότηση. Πειρατεία στη θάλασσα: για μια πιο δυναμική αντιμετώπιση από την ΕΕ (2013/C 76/03).

<sup>66</sup> Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Στρατηγική της ΕΕ για την ασφάλεια στη θάλασσα» (2014/C 458/11)

<sup>67</sup> Κοινή Ανακοίνωση. JOIN(2014) 9 final. Για έναν ανοικτό και ασφαλή παγκόσμιο θαλάσσιο τομέα: στοιχεία για μια στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ασφάλεια στη θάλασσα.

<sup>68</sup> Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against ships in Asia

Piracy and Armed Robbery against Ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden] με τον οποίο τα Κράτη της περιοχής στοχεύουν στην αντιμετώπιση της πειρατείας υπό τις προβλέψεις του διεθνούς δικαίου. Ο κώδικας συμπεριφοράς του Τζιμπουτί τροποποιήθηκε το 2017 με την διάσκεψη στη Τζέντα,<sup>69</sup> (DCoC, 2018). Στη δυτική Αφρική, ο IMO και ο Ναυτιλιακός Οργανισμός της Δυτικής και Κεντρικής Αφρικής (MOWCA, 2018) ανέπτυξαν ένα μνημόνιο κατανόησης για την δημιουργία ενός δικτύου συνεργασίας των ακτοφυλακών με σκοπό και την καταστολή των εγκλημάτων της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας. Σε επίπεδο IMO με το ψήφισμα του 2011 [Resolution MSC.324(89) on the Implementation of Best Management Practice Guidance], τέθηκαν σε εφαρμογή οι οδηγίες για την καλύτερη διαχείριση των πειρατικών επιθέσεων και την προστασία των πληρωμάτων (BMP, 2011). Ο IMO καταβάλλει προσπάθειες ώστε να εκσυγχρονίζει τις σχετικές νομοθετικές ρυθμίσεις και πρωτοβουλίες. Τα παράκτια Κράτη είναι αρμόδια για την λήψη μέτρων αντιμετώπισης της πειρατείας σε εθνικό επίπεδο. Στην εποχή της παγκοσμιοποίησης ορισμένα Κράτη επιχειρούν να εισαγάγουν εθνικό θεσμικό πλαίσιο για την αντιμετώπιση των περιστατικών πειρατείας και διασφάλιση της ναυτιλίας. Πρόσφατα οι Σεϋχέλλες άνοιξαν την συγκριμένη συζήτηση με δεδομένο ότι η θαλάσσια ασφάλεια αποτελεί σημαντικό παράγοντα της βιώσιμης ανάπτυξης των ωκεανών (Faure, 2017).

Η ανάπτυξη του διαδικτύου και του ηλεκτρονικού εμπορίου αναδεικνύουν την νέα εποχή του παγκοσμίου εμπορίου και της ναυτιλίας. Η αλληλεξάρτηση των διεθνών επιχειρηματικών δραστηριοτήτων από τις υπηρεσίες του διαδικτύου επηρεάζουν και την ναυτιλία. Τα πλοία ολοένα και περισσότερο βασίζουν την λειτουργία τους στα αυτοματοποιημένα ηλεκτρονικά συστήματα και τη χρήση του διαδικτύου. Τα δίκτυα των συστημάτων αυτών συχνά παρουσιάζουν ελλιπή μέτρα προστασίας με αποτέλεσμα να είναι ευάλωτα από πλευράς ασφαλείας. Η παγκοσμιοποίηση και η ταχεία ανάπτυξη της διαδικτυακής τεχνολογίας στα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών εκτός από θετικά έχει και αρνητικά αποτελέσματα όπως τα της κυβερνοπειρατείας. Κατά την εκδήλωση περίπτωσης κυβερνοπειρατείας ελλοχεύει ο κίνδυνος οι πειρατές να υποκλέψουν, να αλλοιώσουν στοιχεία ή να απαιτήσουν λύτρα προκειμένου να ικανοποιήσουν τους ατομικούς, τρομοκρατικούς ή εξτρεμιστικούς σκοπούς τους. Επίσης οι πειρατές δύνανται να προκαλέσουν ατύχημα επεμβαίνοντας στο λειτουργικό του ηλεκτρονικού συστήματος πλοήγησης ή ελέγχου του φορτίου και των μηχανοηλεκτρολογικών κινήσεων του πλοίου. Το αποτέλεσμα της κυβερνοεπίθεσης στα ηλεκτρονικά συστήματα του πλοίου μεταφοράς επικινδύνων υλικών είναι ικανό να προκαλέσει την ολική καταστροφή του πλοίου. Το γεγονός αυτό εντείνει ακόμη περισσότερο την αντιπαράθεση μεταξύ των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών. Το τελευταίο διάστημα, η απειλή της κυβερνοπειρατείας αποτελεί ανησυχητικό φαινόμενο για τη ναυτιλία. Πρόσφατα η αποκάλυψη της δράσης νιγηριανών κυβερνοπειρατών με την επωνυμία «Gold Galleon» απέδειξε τη σοβαρότητα του προβλήματος (Secureworks, 2018).

Το 2017 η κυβερνοεπίθεση NotPetya κόστισε στην ναυτιλιακή εταιρεία AP Moller-Maersk άνω των τριακοσίων (300) εκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ (Wired, 2018) στιγματίζοντας τις θαλάσσιες μεταφορές και δημιουργώντας ανησυχία για τις περιπτώσεις όπου κυβερνοπειρατές θα ηδύνατο να

---

<sup>69</sup> Jeddah Amendment to the Djibouti Code of Conduct, 2017

αναλάβουν τον ηλεκτρονικό έλεγχο πλοίου μεταφοράς επικινδύνων υλικών και να το οδηγήσουν σε πιθανή καταστροφή με ανυπολόγιστες κοινωνικοοικονομικές και περιβαλλοντικές ζημίες για την παγκόσμια κοινωνία. Αν το σενάριο αυτό συμβεί σε ένα εκ των μεγάλων λιμένων όπως είναι αυτοί του Ρότερνταμ ή της Σιγκαπούρης η κατάσταση επιδεινώνεται ακόμα πιο σοβαρά αφού θέτει σε κίνδυνο ολόκληρη την διαχείριση της εμπορικής αλυσίδας εφοδιασμού (Seatrade, 2018; Insurance Business, 2017; Baraniuk, 2017). Ειδικότερα, οι κυβερνοεπιθέσεις από £630 εκατομμύρια το 2016 έφτασαν τα £3.7 δισεκατομμύρια το 2017. Σύμφωνα με τα σχετικά συμβάντα παρατηρούνται κυβερνοεπιθέσεις με ειδικά προγράμματα τα οποία έχουν σκοπό την απόσπαση λύτρων από τα θύματα τους προκειμένου να επιτρέψουν την εκ νέου πρόσβαση στα δεδομένα. Τέτοια προγράμματα είναι το GandCrab, CryptoLocker, Wannacry κ.α. (Safety4Sea, 2018; DeNisco Rayome, 2017). Πρόσφατη μελέτη αποκάλυψε ότι το 77% των συμμετεχουσών επιχειρήσεων δεν διέθεταν επίσημο σχέδιο αντιμετώπισης περιπτώσεων κυβερνοπειρατείας και θεωρήθηκαν ευάλωτες σε ενδεχόμενες κυβερνοεπιθέσεις. Η λήψη ανάλογων μέτρων προστασίας και ο συχνός έλεγχος της επικαιροποίησης αυτών είναι το μέσο για την εξουδετέρωση των επίδοξων πειρατών (UKP&I Club, 2018; Ahearne, 2018; IBM, 2018).

### **Κυβερνοασφάλεια (Cyber security)**

Ο κίνδυνος της ναυτιλιακής κυβερνοπειρατείας (maritime cyber risk) ορίζεται ως ο βαθμός στον οποίο απειλείται το ηλεκτρονικό λειτουργικό σύστημα του πλοίου από περιστατικό κυβερνοεπίθεσης το οποίο μπορεί να οδηγήσει σε δυσλειτουργία της επιχειρησιακής κατάστασης του πλοίου (IMO-CYBER RISK, 2017). Οι κυβερνοεπιθέσεις και η κυβερνοπειρατεία είναι ένα άκρως σημαντικό ζήτημα το οποίο επηρεάζει την ασφάλεια του πλοίου. Σήμερα η λειτουργία του πλοίου περιλαμβάνει την χρήση των νέων τεχνολογιών. Επί παραδείγματι, το σύστημα των ηλεκτρονικών χαρτών (Electronic Chart Display and Information Systems-ECDIS). Συναφώς η επικοινωνία του πλοίου με την ξηρά βασίζεται στις νέες τεχνολογίες όπως τα μηνύματα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου και η διαχείριση του φορτίου (cargo plan). Οι κυβερνοεπιθέσεις μπορούν να προκαλέσουν παρεμβολές στα ηλεκτρονικά συστήματα του πλοίου ή/και της εταιρείας αφού στοχεύουν στα συστήματα ηλεκτρονικών υπολογιστών, συστήματα ελέγχου και διεύθυνσης του πλοίου, πλοήγηση, μηχανοηλεκτρολογικό εξοπλισμό και μέσα επικοινωνίας.

Η διαχείριση της ναυτιλιακής κυβερνοπειρατείας είναι η διαδικασία της αναγνώρισης, ανάλυσης, αξιολόγησης και επικοινωνίας του κινδύνου κυβερνοεπίθεσης και η αποδοχή, αποφυγή, μεταφορά ή μεσολάβηση ώστε ο κίνδυνος να ελεγχθεί ή να αποφευχθεί. Ο στόχος είναι η υποστήριξη της ασφάλειας του πλοίου. Τα τελευταία χρόνια έχουν αναληφθεί νομοθετικές πρωτοβουλίες ώστε να θωρακιστεί η κυβερνοασφάλεια στην ναυτιλία (παράρτημα V). Ο IMO έχει εκδώσει τις σχετικές οδηγίες διαχείρισης του συγκεκριμένου κινδύνου (MSC-FAL.1/Circ.3 Guidelines on maritime cyber risk management). Οι οδηγίες αυτές συστήνουν την διασφάλιση των ηλεκτρονικών συστημάτων των πλοίων που χρησιμοποιούν την τεχνολογία του διαδικτύου μέσω λειτουργικών συστημάτων άμυνας. Η ναυτιλιακή επιτροπή ασφαλείας του IMO, κατά την 98<sup>η</sup> Σύνοδο της τον Ιούνιο 2017, υιοθέτησε το ψήφισμα Resolution MSC.428(98) σύμφωνα με το οποίο τα Κράτη θα πρέπει να διασφαλίσουν ότι ο κίνδυνος της κυβερνοπειρατείας αντιμετωπίζεται σε ικανοποιητικό επίπεδο

από τις ναυτιλιακές εταιρείες το αργότερο μέχρι την 01.01.2021. Αυτό σημαίνει ότι θα πρέπει να ενσωματωθεί η διαχείριση της κυβερνοπειρατείας στο σύστημα ασφαλούς διαχείρισης Safety Management System (SMS) των πλοίων άνω των 500 GT. Επίσης οι ναυτιλιακές εταιρείες θα πρέπει να ελέγξουν την ασφάλεια του διαδικτυακού πληροφοριακού τους δικτύου (IT) σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ISM Code καθώς επίσης να εκδώσουν διαδικασίες διαχείρισης των κινδύνων προερχομένων από την κυβερνοπειρατεία για τα πλοία και την εταιρεία. Οι αξιολογήσεις κινδύνου, διαδικασίες και εκπαίδευση θα πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί από την εταιρεία έως την ετήσια επιθεώρηση του Πιστοποιητικού Συμμόρφωσης (Document of Compliance) της εταιρείας μετά την 01.01.2021.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες οφείλουν να έχουν θέσει σε ισχύ εκείνες τις διαδικασίες για την αντιμετώπιση του κινδύνου των κυβερνοεπιθέσεων οι οποίες προβλέπονται στους κώδικες ISM (International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention) και ISPS (International Ship and Port Facility Security Code). Στο κεφάλαιο οκτώ του κώδικα ISPS αναφέρεται ότι το πλοίο υποχρεούται να διεξάγει αξιολόγηση ασφαλείας όλων των λειτουργιών οι οποίες κρίνεται ότι πρέπει να διασφαλιστούν. Συναφώς αξιολογούνται τα διαδικτυακά συστήματα του πλοίου (Μέρος Β, παράγραφος 8.3 του κώδικα ISPS). Το αντικείμενο του συστήματος διαχείρισης ασφαλείας (Safety Management System -SMS) της ναυτιλιακής εταιρείας θα πρέπει να παρέχει τα εχέγγυα ώστε να εξασφαλίζει εκείνες τις διαδικασίες που απαιτούνται για την άμυνα εταιρείας-πλοίου από τυχόν κυβερνοεπιθέσεις. Το σύστημα διαχείρισης ασφαλείας περιλαμβάνει οδηγίες, διαδικασίες και το νομοθετικό πλαίσιο του Κράτους της Σημαίας για το ζήτημα.

Τα τελευταία χρόνια έχει γίνει κατανοητό ότι και τα σύγχρονα ηλεκτρονικά συστήματα των πλοίων που χρησιμοποιούν την τεχνολογία του διαδικτύου είναι επιρρεπή στις κυβερνοεπιθέσεις. Ο IMO έχει αναλάβει την πρωτοβουλία ώστε να προάγει το θεσμικό πλαίσιο αντιμετώπισης της κατάστασης. Οι νηογνώμονες προσπαθούν να θωρακίσουν το πλαίσιο της κυβερνοπειρατείας με οδηγίες που εκδίδουν το τελευταίο διάστημα (IACS, 2018). Η ΕΕ υιοθέτησε τον Κανονισμό 679/2016 για την Προστασία των δεδομένων (General Data Protection Regulation) ο οποίος είναι υποχρεωτικός από τις 25.05.2018 για τα ΚΜ της ΕΕ. Ο κανονισμός απαιτεί από όλους τους παρόχους υπηρεσιών δεδομένων στους πολίτες της ΕΕ να συμμορφώνονται με τις διατάξεις του ακόμα και αν οι πάροχοι δεν εδρεύουν στην ΕΕ. Οι ναυτιλιακές εταιρείες θα πρέπει να εισαγάγουν νέες διαδικασίες για να ακολουθήσουν τον Κανονισμό και να διασφαλίσουν την ασφάλεια των διαδικτυακών συστημάτων τους. Το Γραφείο της ΕΕ για την Ασφάλεια των Δικτύων και Πληροφοριών (European Union Agency for Network and Information Security-ENISA) οργάνωσε στις 23.01.2019 στη Λισαβόνα την πρώτη διάσκεψη για την κυβερνοασφάλεια των μεταφορών. Τα αποτελέσματα της διάσκεψης ήταν (α) η προώθηση της συνεργασίας επί του θέματος μεταξύ των αρμοδίων φορέων της ΕΕ (DG MOVE, DG CONNECT, ENISA, EASA, EMSA, ERA, MARSEC) (β) η ανάπτυξη του θεσμικού πλαισίου το οποίο να καλύπτει την κυβερνοασφάλεια όλων των τρόπων μεταφοράς και (γ) την συνέχιση του διαλόγου σε διεθνές επίπεδο μέσω του IMO και του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ENISA, 2019).

Η ναυτιλία είναι μία βιομηχανία η οποία υιοθετεί και εφαρμόζει τις νέες διαδικτυακές τεχνολογίες και ηλεκτρονικά συστήματα. Η ανάπτυξη των νέων διαδικτυακών τεχνολογιών στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών επικινδύνων υλικών επιτρέπει, μεταξύ άλλων, τον άμεσο έλεγχο των συστημάτων πλοήγησης, μηχανοηλεκτρολογικών και ανταλλαγής δεδομένων του πλοίου. Όμως στο εγχείρημα αυτό θα πρέπει να συμπεριληφθούν οι απαιτήσεις ασφαλείας των συστημάτων αυτών. Η τήρηση των προτύπων κυβερνοασφάλειας συνιστά αμυντική ενέργεια κατά των ενδεχομένων κυβερνοεπιθέσεων. Επίσης, αν και είναι δύσκολο οι νομοθετικές ρυθμίσεις να συνάδουν με τον ρυθμό της επανάστασης των νέων τεχνολογιών, οι συνεργασίες των ΚΜ υπό τον ΙΜΟ στον τομέα αυτό θα διασφαλίσουν την λειτουργία των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών. Συνεπώς, προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι κυβερνοεπιθέσεις στα διαδικτυακά συστήματα των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών απαιτείται η ανάπτυξη ενός σύγχρονου ρυθμιστικού πλαισίου το οποίο να επικαιροποιείται ανάλογα με τις εξελίξεις του τομέα.

### **1.22. Σύγχρονη αρνητική στάση παρακτίων Κρατών ως προς την παροχή λιμένων ή περιοχών καταφυγής σε κινδυνεύοντα πλοία**

Τα πρόσφατα περιστατικά απωλειών πλοίων με σημαντικές κοινωνικοοικονομικές και περιβαλλοντικές συνέπειες που σημειώθηκαν λόγω της μη έγκαιρης παροχής λιμένα καταφυγής τονίζουν την ανάγκη χωροθέτησης τέτοιων λιμένων και περιοχών. Η άρνηση των παρακτίων Κρατών να υποδεχτούν κινδυνεύοντα πλοία ανέδειξε ζητήματα ασφαλείας των ανθρωπίνων ζώων και του περιβάλλοντος. Παραδείγματα αποτελούν οι περιπτώσεις των πλοίων Stolt Valor, MSC Flaminia και Maritime Maisie. Το έμφορτο πλοίο μεταφοράς χημικών Stolt Valor υπέστη έκρηξη είκοσι επτά ναυτικά μίλια ανοικτά του Jubail (Σαουδική Αραβία). Το φορτίο τελικά μεταγγίστηκε αλλά το πλοίο επί μήνες έπλεε στην περιοχή πριν οι αρχές του Bahrain αποφασίσουν να του προσφέρουν λιμένα καταφυγής (WMN, 2012). Το υπό γερμανική σημαία MSC Flaminia μετά από μια σειρά εκρήξεων σε ένα εκ των αμπαριών του τυλίχτηκε στις φλόγες ενώ έπλεε στην ανοικτή θάλασσα (Ατλαντικός Ωκεανός). Το πλοίο, μετά την εκδήλωση του συμβάντος, βρισκόταν εν πλω για μήνες και δεν του επετράπη από αρκετά κράτη να καταφύγει σε λιμένα. Το πλοίο αυτό, μεταφορικής ικανότητας 6.750 containers, θεωρείται μικρό για την κατηγορία του, πάρα ταύτα η Ιρλανδία, η Βρετανία, η Ισπανία, η Πορτογαλία, η Γαλλία, η Ολλανδία και το Βέλγιο αρνήθηκαν την είσοδο υπό το φόβο της ρύπανσης. Τελικά η Γερμανία συμφώνησε να δεχθεί το πλοίο στο Wilhelmshaven (Port Technology, 2018). Το έμφορτο πλοίο μεταφοράς χημικών Maritime Maisie μετά από σύγκρουση πλησίον του λιμένα Busan (Νότιος Κορέα) έπιασε φωτιά (29.12.2013). Τα παράκτια Κράτη της Νοτίου Κορέας και της Ιαπωνίας δεν προθυμοποιήθηκαν να παράσχουν λιμένα καταφυγής με αποτέλεσμα να διακυβεύεται η περιβαλλοντική ασφάλεια της περιοχής. Τελικά η Νότιος Κορέα προσέφερε λιμένα καταφυγής αφού το πλοίο βρισκόταν πάνω από τρεις μήνες εν πλω (LR, 2014). Σε τέτοιες περιπτώσεις τα παράκτια Κράτη θα πρέπει να παράσχουν εκείνες τις ευκολίες ώστε να αποφευχθεί ένα ναυτικό ατύχημα. Το θεσμικό πλαίσιο υφίσταται επαρκές σε διεθνές και ενωσιακό επίπεδο όμως τα Κράτη δεν φαίνονται πρόθυμα να το εφαρμόσουν. Το ψήφισμα Α.950 του ΙΜΟ συνιστά στα παράκτια Κράτη να ιδρύσουν μία Υπηρεσία Ναυτιλιακής Αρωγής. Η Σύμβαση για την Επιθαλάσσια Αρωγή, (Salvage Convention), 1989 και το



ενωσιακό σύστημα παρακολούθησης και ανταλλαγής πληροφοριών περί της ναυτιλιακής κίνησης δεν επιτρέπει στα ΚΜ να αρνηθούν την παροχή λιμένα ή περιοχής καταφυγής.

Το διεθνές δίκαιο αναγνωρίζει το δικαίωμα των παρακτίων Κρατών να ρυθμίζουν τα της εισόδου των πλοίων στους λιμένες τους. Το άρθρο 2 UNCLOS, 1982 αναφέρεται στην κυριαρχία του παρακτίου Κράτους επί της χερσαίας επικράτειας, των εσωτερικών, αρχιπελαγικών και χωρικών υδάτων του. Το δικαίωμα ενός πλοίου υπό ξένη σημαία να αγκυροβολήσει σε περίπτωση ανωτέρας βίας ή κινδύνου ρητώς αναφέρεται στην UNCLOS, 1982 όταν το πλοίο ναυσιπλοεί δια (α) των χωρικών υδάτων (άρθρο 18(2)), (β) στενών χρησιμοποιούμενων για τη διεθνή ναυσιπλοΐα (άρθρο 39.1(c)) και (γ) αρχιπελαγικών υδάτων (άρθρο 54). Το δικαίωμα ενός πλοίου υπό ξένη σημαία να εισέλθει σε λιμένα ή στα εσωτερικά ύδατα του παρακτίου Κράτους σε περίπτωση ανωτέρας βίας ή κινδύνου δεν ρυθμίζεται από την UNCLOS, 1982, μολονότι αυτό αποτελεί διεθνή πρακτική. Συναφώς, το δικαίωμα του παρακτίου Κράτους στην προστασία του θαλασίου περιβάλλοντος προκύπτει ρητώς από το διεθνές δίκαιο και συγκεκριμένα από τα άρθρα 194, 195, 198, 199, 211, 221, 225 της UNCLOS, 1982, το άρθρο 9 της Σύμβασης για την Επιθαλάσσια Αρωγή, 1989 και το άρθρο V(2) της Σύμβασης για την Διευκόλυνση της Διεθνούς Ναυτιλιακής Κίνησης, 1965. Στο σημείο αυτό προκύπτει αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών για το ζήτημα της παροχής λιμένα ή περιοχής καταφυγής σε κινδυνεύον πλοίο.

Περαιτέρω, η απόφαση για την προσέγγιση μίας περιοχής καταφυγής από ένα πλοίο σε περίπτωση ανωτέρας βίας ή κινδύνου εναπόκειται στον Πλοίαρχο υπό τις προβλέψεις της SOLAS, 1974 (Κεφ. V) περί ασφάλειας της ναυσιπλοΐας. Επίσης, τα παράκτια Κράτη οφείλουν να παράσχουν βοήθεια σε κινδυνεύοντα πλοία υπό τις προβλέψεις του άρθρου 98 UNCLOS, 1982 και SOLAS, 1974 (Κεφ. V/7).

### **Είσοδος πλοίου σε λιμένα καταφυγής**

Ως λιμένας καταφυγής ορίζεται η ζώνη ξηράς και θάλασσας μαζί με τα έργα και τον εξοπλισμό που επιτρέπουν την υποδοχή προσεγγίζοντος πλοίου που έχει ανάγκη από βοήθεια ώστε να λάβει τα κατάλληλα μέτρα και να σταθεροποιήσει την κατάσταση στην οποία βρίσκεται με σκοπό την μείωση των κινδύνων για την ναυσιπλοΐα, την προστασία της ανθρώπινης ζωής και του περιβάλλοντος σύμφωνα με το 1.19 της [IMO Resolution A.949 (23), 2003].

### **Είσοδος πλοίου σε περιοχή καταφυγής**

Περιοχή καταφυγής πλοίων, *lato sensu* σε σχέση με τον όρο λιμένας, είναι ο καθορισμένος θαλάσσιος χώρος όπου όταν ένα πλοίο βρίσκεται σε κίνδυνο μπορεί να καταφύγει ώστε να αναστρέψει την κατάσταση την οποία αντιμετωπίζει, ελαττώνοντας τους ναυτιλιακούς κινδύνους και προστατεύοντας την ανθρώπινη ζωή και το περιβάλλον, [IMO, Res.A.949(23), 2003]. Το ζήτημα των περιοχών καταφυγής για πλοία σε κίνδυνο έγινε ευρέως γνωστό λόγω μίας σειράς καταστρεπτικών ατυχημάτων σε κοινωνικοοικονομικό και περιβαλλοντικό επίπεδο όπως Erika (1999), Castor (2000), Prestige (2002), Napoli (2007) και Stolt Valor (2012), MSC Flaminia (2012) και Maritime Maisie (2013).

Γενικά, το πλοίο που προσεγγίζει ένα λιμένα προς εξεύρεση καταφυγίου θα πρέπει να τελεί ευρισκόμενο σε κίνδυνο ή δυνάμει ανωτέρας βίας και όχι να καταφτάνει σε λιμένα εκούσια. Σε περίπτωση που το πλοίο βρίσκεται σε κίνδυνο ή αντιμετωπίζει κατάσταση ανωτέρας βίας και εισέρχεται σε λιμένα τότε, σύμφωνα με την θεωρία, το παράκτιο Κράτος θα πρέπει να αντιμετωπίσει το πλοίο αυτό υπό ευνοϊκούς όρους και να μην προβεί στην αυστηρή εφαρμογή των τοπικών κανονισμών ώσπου να διαπιστωθεί και να επιλυθεί το πρόβλημα. Υποστηρίζεται ότι υφίσταται εθιμικός κανόνας σύμφωνα με τον οποίο όταν ο λιμένας λειτουργεί τότε ένα πλοίο υπό ξένη σημαία δύναται να εισέλθει σε αυτόν. Εδώ, ανακύπτει και η αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών όταν πλοίο υπό ξένη σημαία που μεταφέρει επικίνδυνα υλικά και τελεί σε κίνδυνο ή ανωτέρα βία ασκεί το δικαίωμα του να εισέλθει στον λιμένα σε ώρες λειτουργίας και το παράκτιο Κράτος αρνείται την ικανοποίηση του συγκεκριμένου δικαιώματος επικαλούμενο ενδεχόμενη περιβαλλοντική και κοινωνικοοικονομική καταστροφή της περιοχής (Morrison, 2012; Samiotis and Tselentis, 2011; Birnie et.al 2009; Chirap and Linden, 2006).

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (ΕΕπ) παρουσίασε τις νέες ενωσιακές κατευθυντήριες γραμμές για τα πλοία τα οποία χρήζουν βοήθειας. Οι συγκεκριμένες κατευθυντήριες γραμμές θεσπίστηκαν λόγω της έντονης δυσαρέσκειας που προκάλεσε ο χειρισμός και το αποτέλεσμα του μοιραίου ατυχήματος του MSC Flaminia (2012) με σκοπό να διασφαλίσουν καλύτερη ευθυγράμμιση και ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των αρμοδίων αρχών και των εταιρών της ναυτιλίας οι οποίοι εμπλέκονται σε ένα τέτοιο συμβάν. Σε ενωσιακό επίπεδο η οδηγία 2002/59 ΕΚ όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, στη βάση των κατευθυντηρίων γραμμών του IMO Resolution A.949(23) και A.950 (23), εισάγει το σύστημα παρακολούθησης και ανταλλαγής πληροφοριών για την κίνηση των πλοίων. Τα ΚΜ πρέπει να ανταλλάσσουν πληροφορίες για την θαλάσσια κυκλοφορία των πλοίων και των φορτίων που κινούνται στις περιοχές αρμοδιότητάς τους μέσω του συστήματος Safe Sea Net. Σε περίπτωση ανάγκης, δηλαδή κατάστασης η οποία ενδεχομένως να οδηγήσει σε απώλεια του πλοίου, θα πρέπει να ληφθεί συντονισμένη απόφαση ώστε να παρασχεθεί περιοχή καταφυγής σε κινδυνεύων πλοίο με στόχο την προστασία της ανθρώπινης ζωής, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και του περιβάλλοντος.

### **Απαγόρευση πρόσβασης πλοίου στα εσωτερικά ύδατα από τις αρχές του Κράτους Λιμένα**

#### **(PORT STATE CONTROL)**

Σύμφωνα με τις προβλέψεις του άρθρου 16 της Οδηγίας 2009/16/ΕΚ περί των μέτρων απαγόρευσης πρόσβασης ορισμένων πλοίων, κατά τον έλεγχο από τις αρχές του Κράτους έλεγχου εξασφαλίζεται ότι οποιοδήποτε πλοίο το οποίο (α) φέρει σημαία κράτους για το οποίο το ποσοστό κρατήσεων εμπίπτει στη μαύρη λίστα, όπως αυτή ορίζεται από το μνημόνιο συνεργασίας (ΜοU) των Παρισίων και στο οποίο έχει επιβληθεί κράτηση ή για το οποίο έχει εκδοθεί διαταγή απαγόρευσης εκτέλεσης δρομολογίων με βάση την οδηγία 1999/35/ΕΚ πάνω από δύο φορές κατά τη διάρκεια των προηγούμενων 36 μηνών σε λιμένα κράτους μέλους ή κράτους που υπογράφει το ΜοU των Παρισίων, ή (β) φέρει τη σημαία κράτους για το οποίο το ποσοστό κράτησης εμπίπτει στη γκριζα λίστα, όπως αυτή ορίζεται από το ΜοU των Παρισίων και στο οποίο έχει επιβληθεί κράτηση ή για το οποίο έχει εκδοθεί διαταγή απαγόρευσης εκτέλεσης δρομολογίων με βάση την

οδηγία 1999/35/ΕΚ πάνω από δύο φορές κατά τη διάρκεια των προηγούμενων 24 μηνών σε λιμένα κράτους μέλους ή κράτους που υπογράφει το ΜοU των Παρισίων, υπόκειται σε απαγόρευση πρόσβασης στους λιμένες και στα αγκυροβόλια τους.

Εξαίρεση σημειώνεται στο άρθρο 2156 της Οδηγίας 2009/16/ΕΚ όπου η αρμόδια αρχή ενός κράτους μπορεί να επιτρέπει την πρόσβαση σε συγκεκριμένο λιμένα ή αγκυροβόλιο αυτού του κράτους σε περίπτωση ανωτέρας βίας ή για σημαντικούς λόγους ασφαλείας ή για να μειωθεί ή να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος ρύπανσης, ή για την αποκατάσταση ελλείψεων, υπό την προϋπόθεση όμως ότι ο πλοιοκτήτης, ο έχων την εκμετάλλευση ή ο πλοίαρχος του συγκεκριμένου πλοίου έχουν λάβει τα κατάλληλα μέτρα, για την ασφαλή είσοδο, μέτρα τα οποία να ικανοποιούν την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους. Η συγκεκριμένη διάταξη παραχωρεί το δικαίωμα έγκρισης της πρόσβασης σε λιμένα ή αγκυροβόλιο των συγκεκριμένων πλοίων στις αρχές του Κράτους του Λιμένα υπό εν μέρει αόριστες έννοιες όπως (i) η περίπτωση ανωτέρας βίας (ii) σημαντικοί λόγοι ασφαλείας (iii) μείωση ή ελαχιστοποίηση του κινδύνου ρύπανσης και (iv) μέτρα τα οποία ικανοποιούν την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους. Οι αναφερόμενες αόριστες έννοιες δύναται να δημιουργήσουν ζήτημα αντιπαράθεσης μεταξύ των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών στην περίπτωση που ένα πλοίο που βρίσκεται στην μαύρη ή την γκρίζα λίστα του ΜοU των Παρισίων επιθυμεί, λόγω προβλήματος, να εισέλθει στα εσωτερικά ύδατα και οι αρχές του Κράτους Λιμένα στη βάση του άρθρου 16 της Οδηγίας 2009/16/ΕΚ αρνηθούν την χορήγηση της άδειας εισόδου.

## **1.Δ. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ ΑΠΟ ΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΥΛΙΚΩΝ**

### **1.23. Ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος**

Προστασία από τη ρύπανση νοείται το σύνολο των ενεργειών και μέτρων, τα οποία έχουν ως στόχο την πρόληψη της υποβάθμισης του θαλασσίου περιβάλλοντος, την αποκατάσταση, διατήρηση ή βελτίωση του. Η παγκόσμια κοινότητα διεξάγει συνεχείς προσπάθειες νομοθετικής θωράκισης του θαλασσίου περιβάλλοντος με στόχο την προστασία του από την υποβάθμιση δεδομένου ότι οι ενδεχόμενες ρυπάνσεις συνεπεία ατυχήματος πλοίου μεταφοράς επικινδύνων υλικών δεν έχουν σύνορα. Στις εν λόγω νομοθετικές ρυθμίσεις λαμβάνονται υπ' όψιν (α) η αρχή της προλήψεως ήτοι η αποφυγή ή πρόληψη δυσμενών για το περιβάλλον επεμβάσεων (β) η αρχή του ρυπαίνοντος ήτοι σε περίπτωση αρνητικής προσβολής του περιβάλλοντος καλείται ο ρυπαίνων να αναλάβει το κόστος για την αποκατάσταση της προσκληθείσας ζημίας (γ) η αρχή της συνεργασίας ήτοι η ανάγκη κοινής δράσης κράτους και κοινωνίας για την περιβαλλοντική προστασία (δ) η αρχή της επικουρικότητας σύμφωνα με την οποία αναλαμβάνεται δράση από το σύνολο των Κρατών ή τα όμορα Κράτη όταν ένα Κράτος δεν δύναται να ανταπεξέλθει κατά μόνας (ε) η αρχή της δημοσιότητας η οποία εξασφαλίζει την πληροφόρηση των πολιτών σε περιπτώσεις περιβαλλοντικής υποβάθμισης. Στην ίδια λογική κινείται και η Σύμβαση του Aarhus, 1998.<sup>70</sup> (στ) η αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης στην οποία βασίζεται η επίτευξη ισορροπίας μεταξύ κοινωνικοοικονομικής ανάπτυξης και περιβαλλοντικής προστασίας.

<sup>70</sup> [https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=IND&mtdsg\\_no=XXVII-13&chapter=27](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=IND&mtdsg_no=XXVII-13&chapter=27)

Καίτοι δεν αναφέρεται ο ορισμός του θαλασσίου περιβάλλοντος σε κανένα συμβατικό κείμενο θεωρείται ότι ο όρος αφορά σε ολόκληρο το θαλάσσιο εύρος.<sup>71</sup> Το θαλάσσιο περιβάλλον είναι δυνατόν να προσβάλλεται από δραστηριότητες που προκαλούν την ρύπανση, μόλυνση και υποβάθμιση του. Γενικά θαλάσσια ρύπανση προκαλούμενη από την μεταφορά επικινδύνων υλικών είναι η παρουσία στο θαλάσσιο περιβάλλον ρύπων, δηλαδή κάθε είδους ουσιών (πετρελαιοειδή, LNG-LPG, χημικές- ραδιενεργές ουσίες, πυρηνικά απόβλητα) σε ποσότητα, συγκέντρωση ή διάρκεια που μπορούν να προκαλέσουν αρνητικές επιπτώσεις στην υγεία, στους ζωντανούς οργανισμούς και στα οικοσυστήματα και γενικά να καταστήσουν το περιβάλλον ακατάλληλο για τις επιθυμητές χρήσεις του.<sup>72</sup> Περαιτέρω, η μόλυνση αποτελεί μορφή της ρύπανσης συνεπεία παθογόνων μικροοργανισμών στο θαλάσσιο περιβάλλον ενώ η υποβάθμιση συνίσταται στις δυσμενείς επιπτώσεις που δύναται να επιφέρουν στο θαλάσσιο περιβάλλον οι ρυπάνσεις από ανθρώπινες δραστηριότητες με αποτέλεσμα να τίθεται η κίνδυνο η ποιότητας ζωής και το επίπεδο του πολιτισμού. Με τον όρο ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος ορίζεται η παρουσία εις την θάλασσαν πάσης ουσίας, η οποία αλλοιώνει την φυσική κατάσταση του θαλασσίου ύδατος ή καθιστά τούτο επιβλαβές, εις την υγείαν του ανθρώπου ή την πανίδα και χλωρίδα των βυθών, και εν γένει ακατάλληλον δια τας προβλεπομένας κατά περίπτωσιν χρήσεις αυτού.<sup>73</sup> Επίσης, εκτός από τα ενδεχόμενα ναυτικά ατυχήματα πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών, τα παράκτια Κράτη απασχολεί και το φαινόμενο της μεταφοράς και εσκεμμένης απόρριψης στις θαλάσσιες ζώνες τους επικινδύνων υλικών όπως πυρηνικά απόβλητα.

Σύμφωνα με το άρθρο 1§4 (UNCLOS, 1982) «*ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος θεωρείται η απόθεση από τον άνθρωπο με άμεσο ή έμμεσο τρόπο, ουσιών ή ενέργειας στο θαλάσσιο περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένων και των εκβολών των ποταμών, που έχει ή ενδέχεται να έχει ως αποτέλεσμα την επέλευση βλαβερών συνεπειών ή βλάβης στους βιολογικούς πόρους και την θαλάσσια ζωή, κινδύνους για την ανθρώπινη υγεία, παρακώλυση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένων των αλιευτικών και άλλων νόμιμων χρήσεων της θάλασσας, πτώση της ποιότητας χρησιμοποίησης του θαλασσίου ύδατος και υποβάθμιση της αναψυχής*». Η UNCLOS, 1982 προσφέρει τον ευρύτατο ορισμό της ρύπανσης ο οποίος καλύπτει όλους τους δυνητικά προσβαλλόμενους τομείς από τη χρήση της θάλασσας. Περαιτέρω, το άρθρο 221§1 (UNCLOS, 1982) αναφέρει (α) ότι μέτρα δύνανται να ληφθούν από το παράκτιο Κράτος για την αποφυγή της ρύπανσης «*πέραν από τη χωρική θάλασσα ανάλογα με την πραγματική ή την απειλούμενη ζημιά για να προστατέψουν τις ακτές ή τα συναφή συμφέροντά τους, συμπεριλαμβανομένης της αλιείας, από τη ρύπανση ή την απειλή της ρύπανσης εξαιτίας κάποιου ναυτικού ατυχήματος ή από ενέργειες που έχουν σχέση με αυτό το ατύχημα, το οποίο ενδέχεται να έχει ως αποτέλεσμα την πρόκληση σοβαρών ζημιών*» και (β) ότι ο όρος «*ναυτικό ατύχημα*» αφορά στη «*σύγκρουση πλοίων, προσάραξη ή άλλο περιστατικό ναυσιπλοΐας, ή άλλο συμβάν πάνω στο πλοίο ή έξω από αυτό, που έχει ως αποτέλεσμα υλική ζημιά ή επικείμενη απειλή υλικής ζημίας σε*

<sup>71</sup> UN Doc.A/CONF.62/RCNG/1/1978

<sup>72</sup> Άρθρο 2 ν.1650/1986 ΦΕΚ 160Α.

<sup>73</sup> ΠΔ 55/1998 ΦΕΚ 58Α Προστασία του θαλασσίου Περιβάλλοντος.

πλοίο ή φορτίο» (άρθρο 221§2). Η UNCLOS, 1982 απέδωσε έναν σημαντικό και πλήρη ορισμό για τη θαλάσσια ρύπανση. Όμως, οι μορφές υποβάθμισης και ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος εξελίσσονται και η φράση «η απόθεση από τον άνθρωπο με άμεσο ή έμμεσο τρόπο, ουσιών ή ενέργειας στο θαλάσσιο περιβάλλον...» είναι καιρός να προσαρμοστεί ώστε να περιλαμβάνει και τις νέες απειλές ρύπανσης όπως οι υποθαλάσσιες έρευνες στο θαλάσσιο βυθό καθώς και η ρύπανση εξαιτίας του φυσικού αερίου.

Το φυσικό αέριο δεν είναι τόσο ορατό όσο το πετρέλαιο όμως είναι εξίσου επικίνδυνο. Το φυσικό αέριο, αντίθετα από το πετρέλαιο, όταν αναμιγνύεται με το νερό σε περίπτωση διαρροής στη θάλασσα έχει την τάση να εξατμίζεται. Επίσης, από την στιγμή που διαλυθεί στο νερό τότε το φυσικό αέριο, και ειδικά το μεθάνιο, καταναλώνεται από τα βακτήρια. Η διείσδυση του φυσικού αερίου στην διατροφική αλυσίδα προκαλεί καταστροφικά αποτελέσματα, στην χλωρίδα και πανίδα και στον άνθρωπο. Η ρύπανση από πετρέλαιο γίνεται αμέσως αντιληπτή διότι εμφανίζεται στην επιφάνεια της θάλασσας ως ελαφρότερο του νερού, δεν επιτρέπει στις ακτίνες του ηλίου να εισχωρήσουν εντός του βυθού και αποτρέπει το φαινόμενο της φωτοσύνθεσης. Το φυσικό αέριο δεν προκαλεί αποκρουστικά φαινόμενα όπως η καταστρεπτική εμφάνιση του πετρελαίου στις θαλάσσιες ζώνες. Παρόλα αυτά το φυσικό αέριο ρυπαίνει δυναμικά όπως το πετρέλαιο (Schultz, 2013; Patin, 1999). Ειπώθηκε ανωτέρω ότι τα επικίνδυνα υλικά μεταφέρονται δια θαλάσσης μέσω διαφορετικών περιοχών. Το γεγονός αυτό καθιστά την μελέτη του θέματος της διακίνησης ατελή. Οι συνήθεις διαδρομές που ακολουθούν τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών θεωρούνται περισσότερο ρυπασμένες και συνιστούν διαδρόμους εκδήλωσης ενδεχόμενου ατυχήματος. Επί παραδείγματι, η Μεσόγειος είναι η πιο ρυπασμένη θάλασσα ενώ η ανακύκλωση των υδάτων της συντελείται ανά εκατό χρόνια. Το UNEP εκτιμά ότι 650.000.000 τόνοι σκουπίδια, 129.000 τόνοι ορυκτέλαιο, 60.000 τόνοι ελαίου υδραργύρου, 3.800 τόνοι μόλυβδου και 36.000 τόνοι φωσφάτου απορρίπτονται στην Μεσόγειο κάθε χρόνο (UNEP, 2018; Water Pollution, 2017; Laccino, 2014; Eurocbc, 2013).

#### **1.24. Ρύπανση εκ των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών**

Η ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος, όπως αναπτύχθηκε ανωτέρω, αποτελεί καταστροφική ζημία για όλο το οικοσύστημα και τις κοινωνικοοικονομικές συνθήκες των Κρατών. Συνεπώς η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος είναι επιτακτική προς το κοινό συμφέρον της ανθρωπότητας. Αν και το μεγαλύτερο μέρος της θαλάσσιας ρύπανσης οφείλεται σε χερσαίες πηγές<sup>74</sup> εξίσου σημαντική είναι η ρύπανση που οφείλεται στα πλοία επικινδύνων υλικών και στις απορρίψεις των υλικών αυτών ή των αποβλήτων τους στην θάλασσα. Η ρύπανση από τα πλοία επικινδύνων υλικών διακρίνεται σε λειτουργική και ατυχηματική. Η λειτουργική παράγεται κατά τη συνήθη λειτουργία του πλοίου (κατάλοιπα σεντινών, λάδια μηχανών και αέρια που εξαγονται στην ατμόσφαιρα κατά τη καύση του πετρελαίου που χρησιμοποιείται για τη λειτουργία των προωστηρίων μηχανών του πλοίου). Η ατυχηματική ρύπανση προκαλείται όταν ένα πλοίο υποστεί,

<sup>74</sup> ΓΣ ΟΗΕ Oceans and the Law of the Sea A/59/62/Add.1, σελ. 29. 18.08.2004. <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N04/261/40/PDF/N0426140.pdf?OpenElement>

εξ ειδικής αιτίας, σοβαρή ζημία με αποτέλεσμα καύσιμα ή/και φορτία να καταλήξουν στην θάλασσα. Συναφώς πηγή θαλάσσιας ρύπανσης αποτελεί και η απόρριψη<sup>75</sup> ήτοι «(α) οποιαδήποτε ηθελημένη ρίψη στη θάλασσα καταλοίπων ή άλλων υλών και (β) οποιαδήποτε ηθελημένη ρίψη στη θάλασσα πλοίων. Η απόρριψη δεν περιλαμβάνει τη ρίψη στη θάλασσα καταλοίπων ή άλλων υλών, η οποία είναι συμφυής προς την κανονική λειτουργία των πλοίων και του εξοπλισμού αυτών, ή προέρχεται από την κανονική λειτουργία αυτών, εκτός των καταλοίπων ή άλλων υλών, οι οποίες μεταφέρονται από ή προς πλοία, οι οποίες λειτουργούν προς τον σκοπό της διαθέσεως τέτοιων υλών, ή που προέρχονται από την επεξεργασία καταλοίπων ή άλλων υλών πάνω σ' αυτά τα πλοία» (άρθρο 1§5(a) UNCLOS, 1982).

Το θαλάσσιο περιβάλλον, το οποίο καλύπτει το 71% της επιφάνειας του πλανήτη (USGS, 2018), είναι συλλογικό αγαθό της διεθνούς κοινωνίας και η απειλή του από ενδεχόμενη ρύπανση συνεπεία ατυχηματικής περίπτωσης πλοίου μεταφοράς επικινδύνων υλικών δύναται να έχει σημαντικές κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις. Η οικονομική ανάπτυξη των Κρατών στηρίζεται στην ενέργεια. Μέχρι το 2040 η παγκόσμια ζήτηση ενέργειας θα αυξηθεί κατά 30% σε σχέση με το 2019 (IEA, 2020). Το πλοίο είναι ο πιο ελκυστικός τρόπος μεταφοράς ενέργειας ήτοι επικινδύνων υλικών. Η σύγχρονη εποχή την οποία διανύει η ανθρωπότητα απαιτεί ολοένα και περισσότερες ποσότητες ενέργειας ώστε να καλύψει τις καταναλωτικές ανάγκες της. Οι δια θαλάσσης μεταφορές επικινδύνων υλικών εξελίσσονται προκειμένου να συμβάλλουν στην ικανοποίηση της συγκεκριμένης ζήτησης η οποία συνεχίζει να αυξάνεται μετατρέποντας τα επικίνδυνα υλικά και ιδίως τις μορφές του φυσικού αερίου σε κύριο τροφοδότη ενέργειας του μέλλοντος. Το εγχείρημα αυτό διαθέτει και την αρνητική του πλευρά διότι έχει αποδειχτεί ότι σε ατυχηματική περίπτωση πλοίου μεταφοράς επικινδύνων υλικών οι συνέπειες για το θαλάσσιο περιβάλλον είναι καταστρεπτικές. Συγκεκριμένα, στο σχήμα 30 παρουσιάζεται η ποσότητα των πετρελαιοκηλίδων που έχει εισαχθεί στο θαλάσσιο περιβάλλον κατά την περίοδο 1970-2020 σε σχέση με τις μεταφερόμενες ποσότητες πετρελαίου και αερίου. Τα Κράτη προκειμένου να εφοδιαστούν με επικίνδυνα υλικά αμελούν το κόστος που δύναται να προκαλέσει μια ενδεχόμενη ρύπανση συνεπεία των επικινδύνων υλικών με αποτέλεσμα να διακυβεύεται το βιώσιμο μέλλον της ανθρωπότητας. Παρά τη διεθνή και ενωσιακή νομοθεσία το πρόβλημα υφίσταται όπως αναλύεται παρακάτω.

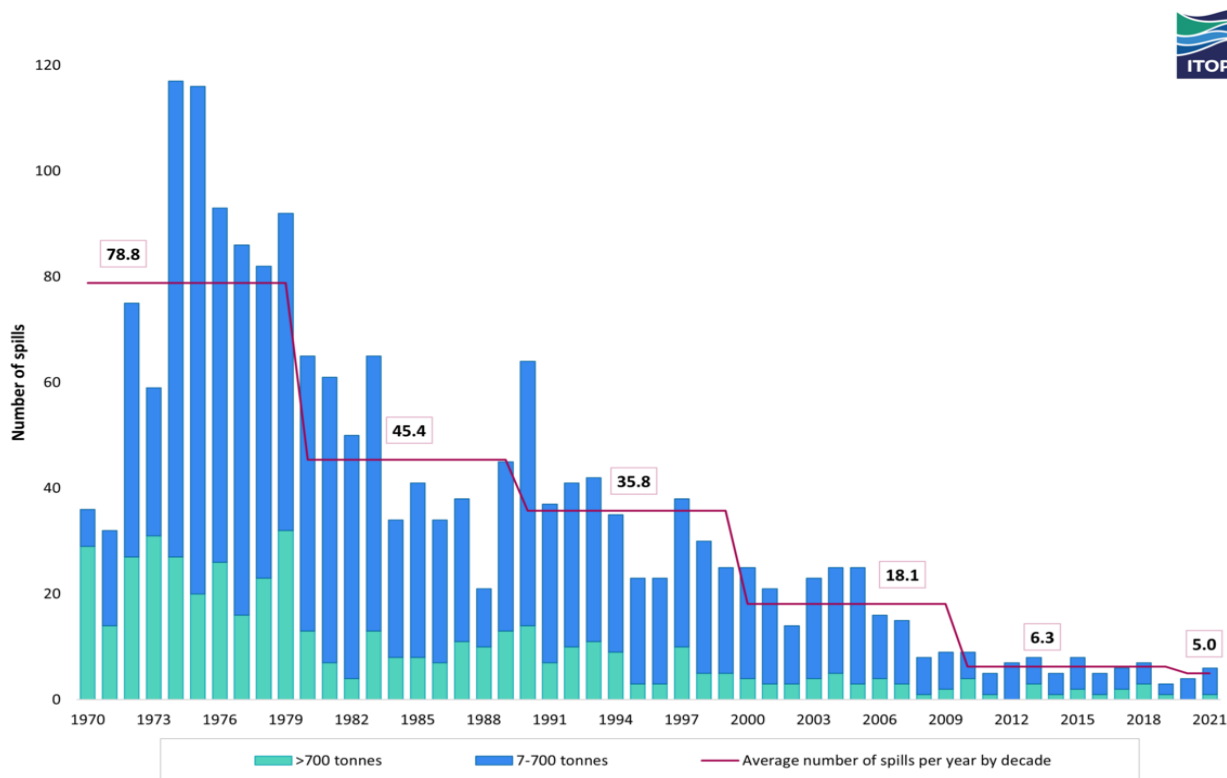
Η θαλάσσια ρύπανση η οποία προκαλείται από ατυχηματικές πηγές εξαιτίας των επικινδύνων υλικών έχει κοινά χαρακτηριστικά με εκείνη του μακρινού παρελθόντος. Η διαφορά είναι ότι σήμερα οι θαλάσσιες περιβαλλοντικές καταστροφές οφείλονται σε γιγάντια πλοία μεταφοράς εξελιγμένων επικινδύνων υλικών οι οποίες καταγράφονται αμέσως από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης και έτσι πληροφορείται η διεθνής κοινωνία (παράρτημα VI αριθμός ατυχημάτων). Τα ατυχήματα των πλοίων μεγάλου μεγέθους θέτουν σε κίνδυνο, εκτός από το περιβάλλον, τα Κράτη και τους εταίρους της ναυτιλίας που αποτελούν κομμάτια των αλυσίδων εφοδιασμού. Ειδικά, η διαχείριση ενός ατυχήματος πλοίου μεταφοράς επικινδύνων υλικών συνήθως αποτελεί και

<sup>75</sup> Η απόρριψη, όπως αναφέρεται κατωτέρω, ρυθμίζεται από την ομώνυμη Σύμβαση του Λονδίνου (1972) και το σχετικό Πρωτόκολλο (1996) που αντικατέστησε τη ΔΣ 1972 για τη πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από απορρίψεις αποβλήτων και άλλων ουσιών (ΔΣ Λονδίνου 1972).

οικονομική καταστροφή για τα εμπλεκόμενα μέρη επηρεάζοντας σοβαρά τις εφοδιαστικές αλυσίδες (Hayden, 2015). Στο πλαίσιο αυτό έγκειται και η ένταση της αντιπαράθεσης μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών όπως διαμορφώνεται σήμερα. Όπως φαίνεται στα παρακάτω σχήματα (31, 32, 33) και απεικονίζεται στους σχετικούς πίνακες, τα παράκτια Κράτη παρακολουθούν ή καλούνται να αντιμετωπίσουν τα ατυχήματα των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών τα οποία δυνητικά οφείλονται, *inter alia*, σε έναν ή περισσότερους από τους αναφερόμενους παράγοντες και εντείνουν τις προσπάθειες τους ώστε να προστατευτούν από τη ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος.

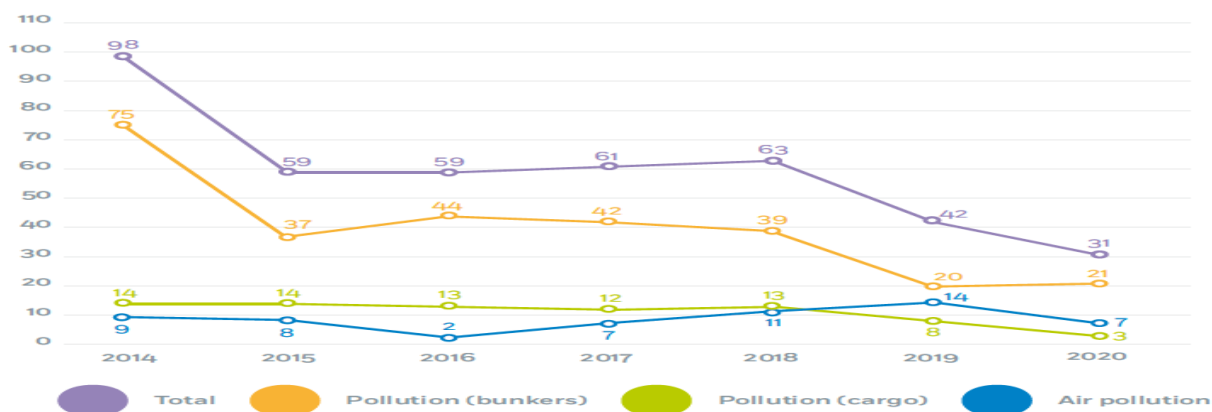
Παράλληλα τα Κράτη, που διαθέτουν ναυτιλιακό στόλο μεταφοράς επικινδύνων υλικών, διαπλέουν τις θαλάσσιες ζώνες που ανήκουν στα παράκτια Κράτη διατηρώντας το δικαίωμα στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας. Το δικαίωμα αυτό δεν δικαιολογεί ενέργειες που δύνανται να προκαλέσουν ζημιά στα παράκτια Κράτη όπως ατυχηματική ρύπανση και απόρριψη επικινδύνων υλικών στις θαλάσσιες ζώνες. Στο στάδιο αυτό θα παρουσιαστούν τα ναυτικά ατυχήματα οφειλόμενα σε ατυχηματική ρύπανση πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών που διχάζουν τα παράκτια και ναυτιλιακά Κράτη και προκαλούν την μεταξύ τους αντιπαράθεση.

**ΣΧΗΜΑ 30 - ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΗΛΙΔΕΣ 1970-2021**



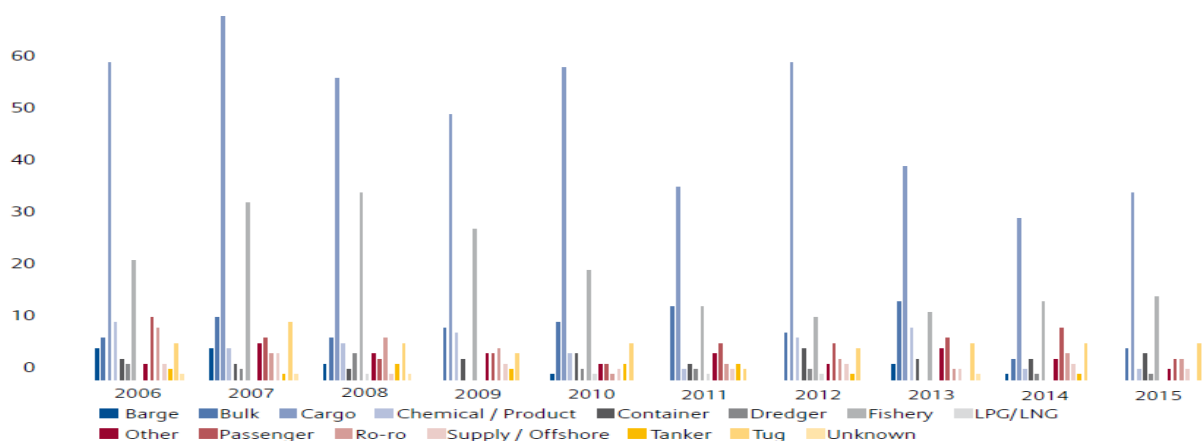
ΠΗΓΗ: ΙΤΟΡΡ, 2022.

**ΣΧΗΜΑ 31 - ΡΥΠΑΝΣΗ ΣΥΝΕΠΕΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΕΤΟΣ 2014-2020**



ΠΗΓΗ: EMSA, 2021

**ΣΧΗΜΑ 32 - ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΤΑ ΤΑ ΕΤΗ 2006-2015**



ΤΥΠΟΣ	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	ΣΥΝΟΛΟ
ΦΟΡΤΗΓΑ	61	70	58	51	60	37	61	41	31	36	506
ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ	23	34	36	29	21	14	12	13	15	16	213
ΧΥΔΗΝ	8	12	8	10	11	14	9	15	4	6	97
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ	12	8	4	5	3	7	7	8	10	4	68
ΡΥΜΟΥΛΚΑ	7	11	7	5	7	2	6	7	7	7	66
ΧΗΜΙΚΑ	11	6	7	9	5	2	8	10	2	2	62
RO/RO	10	5	8	6	1	3	4	2	5	4	48
ΑΛΛΑ	3	7	5	5	3	5	3	6	4	2	43
ΕΜΠΟΡ/ΚΙΒΩΤΙΩΝ	4	3	2	4	5	3	6	4	4	5	40
ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΑ	3	5	1	3	2	2	3	2	3	2	26
ΦΟΡΤΗΓΙΔΕΣ	6	6	3	0	1	0	0	3	1	0	20
ΒΥΘΟΚΟΡΟΙ	3	2	5	0	2	2	2	0	1	1	18
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ	2	1	3	2	3	3	1	0	1	0	16
LPG/LNG	0	0	1	0	1	1	1	0	0	0	4
ΑΓΝΩΣΤΑ	1	1	1	0	0	0	0	1	0	0	4
ΣΥΝΟΛΟ	154	171	149	129	125	95	123	112	88	85	1231

ΠΗΓΗ: Lloydslist, 2017.

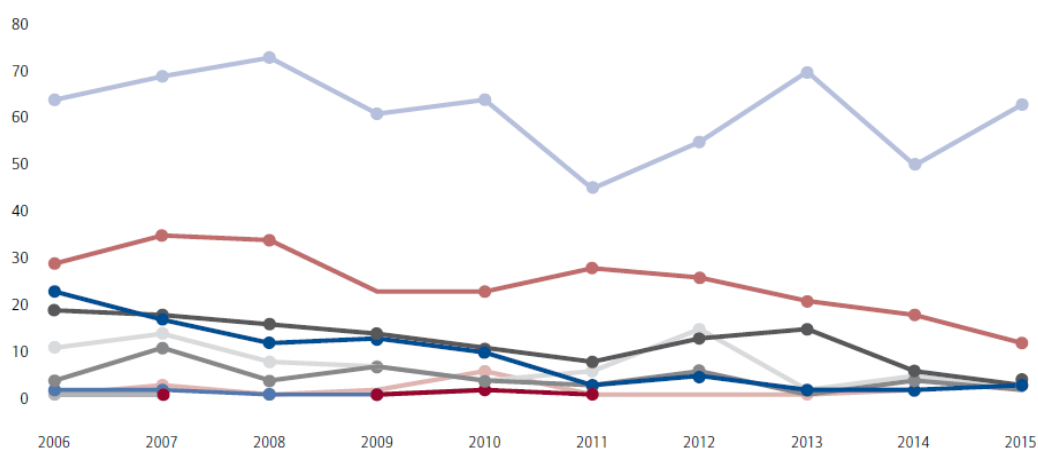


**ΠΙΝΑΚΑΣ 10 - ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΕ ΔΕΚΑ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2006 - ΜΑΡΤΙΟΣ 2016**

Α/Α	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ
1.	ΝΟΤΙΑ ΚΙΝΑ, ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ ΚΑΙ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ	252
2.	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ ΚΑΙ ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ	162
3.	ΙΑΠΩΝΙΑ, ΚΟΡΕΑ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΑ ΚΙΝΑ	145
4.	ΒΡΕΤΑΝΙΑ, ΒΟΡΕΙΑ ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΙ ΒΙΣΚΑΙΚΟΣ	91
5.	ΠΕΡΣΙΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ	83
6.	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΦΡΙΚΑΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	55
7.	ΕΡΥΘΡΑ ΘΑΛΑΣΣΑ	48
8.	ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΑΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	39
9.	ΚΟΛΠΟΣ ΒΕΓΓΑΖΗΣ	34
10.	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΚΤΗ ΗΠΑ	33
11.	ΑΛΛΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ	289
	<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>1231</b>

ΠΗΓΗ: Lloydlist, 2017

**ΣΧΗΜΑ 33 - ΑΙΤΙΕΣ ΤΩΝ ΑΠΩΛΕΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΑ ΕΤΗ 2006-2015**



Α/Α	ΧΡΩΜΑ	ΑΙΤΙΑ
1.	Dark Blue	ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ
2.	Blue	ΕΠΑΦΗ ΜΕ ΤΟΝ ΠΡΟΒΛΗΤΑ
3.	Light Blue	ΒΥΘΙΣΗ
4.	Dark Green	ΠΥΡΚΑΪΑ - ΕΚΡΗΞΗ
5.	Olive Green	ΖΗΜΙΑ ΣΤΟ ΚΥΤΟΣ
6.	Grey	ΕΛΛΕΙΨΗ ΕΙΔΗΣΕΩΝ
7.	Light Grey	ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΖΗΜΙΑ
8.	Dark Red	ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ
9.	Red	ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ
10.	Light Red	ΔΙΑΦΟΡΑ

ΑΙΤΙΕΣ	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	ΣΥΝΟΛΟ
<b>ΒΥΘΙΣΗ</b>	64	69	73	61	64	45	55	70	50	63	614
<b>ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ</b>	29	35	34	23	23	28	26	21	18	12	249
<b>ΠΥΡΚΑΪΑ</b>	19	18	16	14	11	8	13	15	6	3	123
<b>ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ</b>	23	17	12	13	10	3	5	2	2	3	90
<b>ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΖΗΜΙΑ</b>	11	14	8	7	4	6	15	2	5	2	74
<b>ΖΗΜΙΑ ΣΤΟ ΚΥΤΟΣ</b>	4	11	4	7	4	3	6	1	4	2	46
<b>ΔΙΑΦΟΡΑ</b>	1	3	1	2	6	1	1	1	2		18
<b>ΕΠΑΦΗ ΜΕ ΠΡΟΒΛΗΤΑ</b>	2	2	1	1			2		1		9
<b>ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ</b>		1		1	2	1					5
<b>ΕΛΛΕΙΨΗ ΕΙΔΗΣΕΩΝ</b>	1	1			1						3
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	154	171	149	129	125	95	123	112	88	85	1231

ΠΗΓΗ: Lloydlist, 2017.

### 1.25. Ατυχηματικές περιπτώσεις πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών

Τα ατυχήματα των πλοίων συνίστανται σε τρεις περιπτώσεις (α) ρύπανση στα όρια εσωτερικών υδάτων (λιμένα) (β) ρύπανση στην αιγιαλίτιδα-ΑΟΖ και (γ) ρύπανση στην ανοικτή θάλασσα. Η πρώτη παρότι δύναται να αποβεί καταστρεπτική για το παράκτιο Κράτος έχει παρατηρηθεί ότι, συνήθως, δεν λαμβάνει μεγάλη έκταση και αντιμετωπίζεται άμεσα ενώ στις υπόλοιπες παρατηρείται το μεγάλο ποσοστό των ατυχηματικών περιπτώσεων διεγείροντας το κοινό αίσθημα και τα μέσα μαζικής ενημέρωσης (NOAA, 2016; ITOPE, 2016; Science daily, 2016; Fingas, 2015; Testa and Jacobs, 2014; US EPA, 2014; House, 2014; Schmidt-Etkin, 2011; Fingus, 2011; Patin, 1999; US Oil Spillage, 2009). Ενδεικτικά, τέτοιες περιπτώσεις ήταν εκείνες του S/S Mont Blanc (1917), M/T Torrey Canyon (1967), Amoco Cadiz (1978), το ατύχημα της πλατφόρμας εξόρυξης ΙΧΤΟC I (1979), M/V Mont Luis (1984), M/T Exxon Valdez (1989), M/T ABT Summer (1991) με 260.000 τόνους πετρελαίου στη θάλασσα, M/T Erica (1999), M/T Ievoli sun (2000), M/T Prestige (2002), M/T Bow Mariner (2004), M/T Perla (2004), M/T Granba (2009), το ατύχημα της πλατφόρμας εξόρυξης Deep Water Horizon (2010), η αμφιλεγόμενη περίπτωση του M/V Cape Ray (2014) επί του οποίου μεταφέρθηκαν και καταστράφηκαν τα χημικά της Συρίας εισαγάγοντας την διεθνή κοινωνία σε μία εξαιρετική κατάσταση κινδύνου για το θαλάσσιο περιβάλλον και όχι μόνο (Samiotis and Grekos, 2016).

Επίσης, την 12.03.2016, το πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων TS Taipei προσάραξε ανοιχτά της New Taipei City πλησίον των εσωτερικών υδάτων της Taiwan. Εκτός της ρύπανσης που προκλήθηκε από το πετρέλαιο εκτιμάται ότι στην θάλασσα εισέρευσαν τριάντα τόνοι αποβλήτων

και επικίνδυνων χημικών ουσιών που περιέχονταν σε ορισμένα εμπορευματοκιβώτια. Επίσης το M/T Sanchi (2018) απώλεσε 136.000 τόνους στη θάλασσα. Προσφάτως (17.04.2018) το πλοίο LPG Crystal Sunrise συγκρούστηκε με το δεξαμενόπλοιο Astro Saturn στην περιοχή Tuas Extension της Σιγκαπούρης με αποτέλεσμα να διαφύγουν 1796 τόνοι χημικών (βουτάνιο). Συνεπεία των ανωτέρω καταστροφικών συνεπειών στο θαλάσσιο περιβάλλον διαπιστώθηκε ότι μόνον όταν προκύψει ένα τέτοιο γεγονός η διεθνής κοινότητα αντιλαμβάνεται ότι πρέπει να προβεί σε νομικά μέτρα πρόληψης και αλλαγές στο θεσμικό ναυτιλιακό πλαίσιο ώστε να θωρακιστεί η διεθνής κοινωνία. Σε ορισμένες περιπτώσεις η φαινομενικά μικρή ρύπανση έχει ανυπολόγιστες συνέπειες για το περιβάλλον και την κοινωνικοοικονομική κατάσταση της περιοχής. Ιδιαίτερως, όταν οι συγκεκριμένες περιβαλλοντικές επιπτώσεις δεν δύναται να αποτιμηθούν άμεσα.

### **1.26. Ειδικές περιπτώσεις πλοίων μεταφοράς ραδιενεργών-τοξικών αποβλήτων**

Η αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών υφίσταται και λόγω του κινδύνου που ενέχει η μεταφορά ραδιενεργών – τοξικών αποβλήτων με πλοία και η ενδεχόμενη απόρριψη των αποβλήτων στη θάλασσα. Πρόσφατα και με αφορμή την υπόθεση της μεταφοράς από το πλοίο του ναυτικού των ΗΠΑ Cape Ray και την εν πλω καταστροφή των χημικών της Συρίας (Samiotis and Grekos, 2016) το ζήτημα της θαλάσσιας ρύπανσης από εσκεμμένες απορρίψεις ραδιενεργών – τοξικών αποβλήτων ήρθε εκ νέου στο προσκήνιο. Συγκεκριμένα σύμφωνα με πληροφορίες του διεθνούς οργανισμού για την αντιμετώπιση των χημικών όπλων (OPCW) *η ιταλική μαφία απορρίπτει ραδιενεργά απόβλητα στην περιοχή της Μεσογείου* συστηματικά (Reuters, 2018; Brainz, 2018; Greenpeace, 2017; Livesay, 2015; Lagambiente, 2015 Protothema, 2014). Συναφώς, δημοσιεύματα αναφέρουν καταγγελίες της ιταλικής περιβαλλοντικής οργάνωσης Legambiente περί βυθίσεων στην Μεσόγειο άνω των σαράντα πλοίων τα οποία μετέφεραν ραδιενεργά-πυρηνικά και τοξικά απόβλητα (Πίνακας 11). Επίσης, αναφέρεται ότι ο τρόπος αυτός εξαφάνισης των ραδιενεργών, πυρηνικών και τοξικών αποβλήτων εφαρμόστηκε μεταξύ 1970-2010 ενώ δεν αμφισβητείται η συνέχειά του. Στις αρχές του εικοστού πρώτου αιώνα παρουσιάστηκε μία μελέτη από το αρμόδιο υπουργείο της Ιταλίας η οποία βεβαίωνε το αληθές των απορρίψεων ραδιενεργών – τοξικών αποβλήτων στη θαλάσσια περιοχή της Μεσογείου. Υπολογίστηκε ότι το 1993 για την παράνομη απόρριψη στη θάλασσα πέντε χιλιάδων βαρελιών ραδιενεργών υλικών η αμοιβή ανήρχετο στο ένα εκατομμύριο δολάρια ΗΠΑ (Αυγή, 2014, Corfupress, 2014).

Η Μεσόγειος καλύπτει μόνο το 0,7% της θάλασσας του πλανήτη. Άρα εφόσον βρίσκονται στο βυθό της περί τα σαράντα πλοία με ραδιενεργά-πυρηνικά και τοξικά υλικά τεκμαίρεται η ένταση του φαινομένου στις υπόλοιπες απομακρυσμένες θαλάσσιες περιοχές. Το ζήτημα έχει απασχολήσει τους διεθνείς οργανισμούς και την ΕΕ δικαιολογώντας την ανησυχία των Κρατών κατά την προσέγγιση τέτοιων πλοίων στις θαλάσσιες ζώνες τους. Επίσης εγείρονται ερωτήσεις σχετικά με τον έλεγχο των διασυνοριακών μεταφορών - διάθεση επικινδύνων αποβλήτων (ΔΣ Βασιλείας, 1989), την μεταφορά ραδιενεργών αποβλήτων και την επιτήρηση εντός των θαλασσιών συνόρων των Κρατών. Η έρευνα έδειξε ότι η έλλειψη της αστυνόμευσης, ελέγχου και συλλογής στοιχείων περί της διάθεσης των επικινδύνων αποβλήτων της ΕΕ απασχολεί τα ΚΜ της και γενικότερα την διεθνή κοινότητα. Η παράνομη διάθεση των αποβλήτων δια θαλάσσης σε λιγότερο ανεπτυγμένα

Κράτη αποφέρουν κέρδη (Reichel and Randa, 2018: 181επ; Reuters, 2018; Brainz, 2018; Greenpeace, 2017; Birrel, 2016; Livesay, 2015; Lagambiente, 2015; Mayr, 2014; Beirne and South, 2013; Roberts, 2013; Day, 2011; Chounths, 2010; Hooper, 2009; AFP, 2009; Squires, N., 2009; Bocca, 2005). Επίσης σε διεθνές επίπεδο, ποινικές υποθέσεις θαλάσσιας ρύπανσης έχουν έρθει πρόσφατα στο προσκήνιο μετά από έρευνα της INTERPOL (2018).

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 11 - ΒΥΘΙΣΘΕΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΡΑΔΙΕΝΕΡΓΩΝ-ΠΥΡΗΝΙΚΩΝ ΤΟΞΙΚΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ

A/A	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΦΟΡΤΙΟ	ΠΕΡΙΟΧΗ ΝΑΥΑΓΙΟΥ-ΑΠΟΡΡΙΨΗΣ	ΕΤΟΣ
1.	Nicos 1	ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΥΛΙΚΑ	ΝΟΤΙΑ ΚΡΗΤΗΣ	1985
2.	Mikagan	ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΥΛΙΚΑ	ΑΝΟΙΚΤΑ ΤΗΣ ΚΑΛΑΒΡΙΑΣ	1986
3.	Lynx	ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΥΛΙΚΑ	PUERTO CABELLO ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ	1987
4.	Riegel	ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΥΛΙΚΑ	ΑΝΟΙΚΤΑ ΤΗΣ ΚΑΛΑΒΡΙΑΣ-ΙΟΝΙΟ	1987
5.	Khian Sea/Felicia/Pelicano	ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΥΛΙΚΑ	ΙΝΔΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ	1987
6.	Akbay-1	ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΥΛΙΚΑ	ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΤΟΥΡΚΙΑ	1988
7.	Four Star 1	ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΥΛΙΚΑ	ΙΟΝΙΟ ΠΕΛΑΓΟΣ	1989
8.	Anni	ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΥΛΙΚΑ	ΑΝΟΙΚΤΑ ΤΗΣ RAVENNA ΑΝΔΡΙΑΤΙΚΗ	1989
9.	Jolly Rosso	ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΥΛΙΚΑ	ΤΥΡΡΗΝΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ	1990
10.	Alessandro	ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΥΛΙΚΑ	ΙΟΝΙΟ ΠΕΛΑΓΟΣ	1991
11.	Yvonne A	ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΥΛΙΚΑ 120 Containers ΤΟΞΙΚΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ	ΝΑ ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ	1992
12.	Voriais Sporadais	ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΥΛΙΚΑ 75 Containers ΤΟΞΙΚΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ	ΝΑ ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ	1992
13.	Kunski	120 ΒΑΡΕΛΙΑ ΤΟΞΙΚΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ	ΑΝΟΙΚΤΑ ΤΩΝ ΝΔ ΑΚΤΩΝ ΚΑΛΑΒΡΙΑΣ	1992
14.	Marco Polo	ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΥΛΙΚΑ	ΣΤΕΝΟ ΣΙΚΕΛΙΑΣ	1993
15.	Koraline	ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΥΛΙΚΑ	ΑΚΤΕΣ ΝΗΣΟΥ ΟΥΣΤΙΚΑ	1995
16.	Probo Koala	ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΥΛΙΚΑ	ΑΚΤΗ ΕΛΕΦΑΝΤΟΣΤΟΥ	2006

**ΠΗΓΗ:** Greenpeace, 2017; Birrel, 2016; Livesay, 2015; Lagambiente, 2015; Ringius, 2001

Κατόπιν ερωτήματος που τέθηκε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο φαίνεται ότι άνω των 100.000 τόνων ραδιενεργών αποβλήτων βρίσκονται στον πυθμένα των θαλασσών της ΕΕ (European Parliament, 2013). Επίσης, σύμφωνα με αποκαλύψεις των κρατικών αρχείων του Ηνωμένου Βασιλείου ποσότητες ραδιενεργών αποβλήτων έχουν απορριφθεί (α) στην περιοχή Beaufort's Dyke της Σκωτίας μεταξύ 1950-1980 (β) το 1954 και 1957 στο North Queensferry (Σκωτία) (γ) κατά τα έτη 1949-1960 πλησίον της Νήσου Arran (Σκωτία), (European Parliament, 1998; Independent, 1997). Το 2010, το Σουηδικό τηλεοπτικό πρόγραμμα Uppdrag granskning αποκάλυψε ότι στις αρχές της δεκαετίας του 1990, η Ρωσία απέρριψε παράνομα πυρηνικά απόβλητα στη θαλάσσια περιοχή της

νήσου Gotland (European Parliament, 2017). Το Βέλγιο ευθύνεται για απορρίψεις ραδιενεργών αποβλήτων κατά τα έτη 1960-1963, (Ringius, 2001:25) ενώ στον πίνακα 12 παρουσιάζονται απορρίψεις εκ μέρους συγκεκριμένων Κρατών. Η απόρριψη των ραδιενεργών-πυρηνικών αποβλήτων στους ωκεανούς είναι μέγιστη περιβαλλοντική απειλή η οποία δεν δύναται να αντιμετωπιστεί μεμονωμένα από τα Κράτη και η οποία δημιουργεί παράγοντα αντιπαράθεσης μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη μεταφορά των ραδιενεργών υλικών με πλοία.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 12 - ΑΠΟΡΡΙΨΕΙΣ ΡΑΔΙΕΝΕΡΓΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΣΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑ ΕΚ ΜΕΡΟΥΣ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ**

Α/Α	ΚΡΑΤΟΣ	ΠΕΡΙΟΔΟΣ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΠΟΣΟΤΗΤΑ
1.	ΗΠΑ	1946-1967	ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ-ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ	25.000 τόνοι
2.	ΗΒ	1949-1970	ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ	47.664 τόνοι
3.	ΟΛΛΑΝΔΙΑ	1965-1972	ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ	935 τόνοι
4.	ΙΑΠΩΝΙΑ	1955-1969	ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ	656 τόνοι
5.	ΚΟΡΕΑ	1968-1972	ΘΑΛΑΣΣΑ ΤΗΣ ΙΑΠΩΝΙΑΣ	115 τόνοι

ΠΗΓΗ: Ringius, 2001:25

**ΣΧΗΜΑ 34 - ΝΑΥΑΓΙΑ ΒΥΘΙΣΘΕΝΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΟΞΙΚΩΝ Ή ΡΑΔΙΕΝΕΡΓΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ**



ΠΗΓΗ: Εφημερίδα La Repubblica, 2018.

### **1.27. Ενδεχόμενες ατυχηματικές περιπτώσεις**

Την 03.02.2016 το πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων CSCL Indian Ocean και αδελφό πλοίο του CSCL Globe υπέστη βλάβη στην λειτουργία του πηδαλίου και προσάραξε στον ποταμό Elbe ενώ έπλεε από το Felixstowe (Ηνωμένου Βασιλείου) προς Hamburg (Γερμανίας). Το πλοίο αποκολλήθηκε μετά από αρκετές προσπάθειες και χρειάστηκε να γίνει απάντληση καυσίμων για να επιτευχθεί το εγχείρημα. Σε περίπτωση που το πλοίο είχε υποστεί σοβαρότερη βλάβη η οικολογική καταστροφή και οι επακόλουθες συνέπειες για την περιοχή θα ήταν τεράστιες (CSCL Indian Ocean, 2016).

Την 24.03.2017 επί του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων CMA CGM Fidelio ξέσπασε πυρκαγιά στο χώρο των διαμερισμάτων του πληρώματος ενώ έπλεε δεκαπέντε ναυτικά μίλια από τις ακτές του Puerto de San Miguel (Ibiza) της Ισπανίας με προορισμό την Μάλτα. Το πλοίο έχει ολικό μήκος 348.00 m, πλάτος 43.00 m και μέγιστη χωρητικότητα 9415 TEU, κάποια εκ των οποίων περιείχαν επικίνδυνα υλικά. Σε περίπτωση που η φωτιά είχε επεκταθεί και στα εμπορευματοκιβώτια η οικολογική καταστροφή για την περιοχή την νήσου Ibiza που αποτελεί τουριστικό θέρετρο θα ήταν τεράστια (Marinelink, 2017).

Την 03.04.2018 πλησίον της Υεμένης εκτοξεύτηκε βαλιστικός πύραυλος εναντίον διερχόμενου έμφορτου δεξαμενοπλοίου υπό σημαία Σαουδικής Αραβίας. Αν ο στόχος είχε τελικώς βληθεί η κοινωνικοοικονομική και περιβαλλοντική καταστροφή για την περιοχή θα ήταν συγκλονιστική (Sputniknews, 2018).

Την 15.3.2018 συνελλήφθη το δεξαμενόπλοιο Lamar σημαίας Τόγκο εντός των χωρικών υδάτων της Λιβύης. Το πλοίο λέγεται ότι μετέφερε λάθρα περίπου 950.000 λίτρα καυσίμων. Οι αρχές στην προσπάθεια τους να δεσμεύσουν το πλοίο ήταν έτοιμες να χρησιμοποιήσουν τον οπλισμό τους με αβέβαιο αποτέλεσμα για το θαλάσσιο περιβάλλον (Huffingtonpost, 2018).

Επίσης την Ελλάδα απασχόλησαν ο κατάπλους του πολεμικού πλοίου των ΗΠΑ (α) «USS ENTERPRISE», στον φαληρικό όρμο την 07.06.2012. Πρόκειται για το παλαιότερο πυρηνικό αεροπλανοφόρο το οποίο εκτελούσε την τελευταία του αποστολή πριν παροπλιστεί (USS Enterprise, 2012) και (β) «USS Harry S Truman», στον κόλπο της Σούδας την 24.05.2018 και 19.03.2022 Το πλοίο αυτό κινείται με πυρηνική ενέργεια που παράγουν δύο αντιδραστήρες (USS Harry S Truman, 2022). Πριν τα πλοία εισέλθουν στις ελληνικές θαλάσσιες ζώνες δεν θεωρήθηκαν ύποπτα παραβιάσεων των κανόνων της διέλευσης ή της εσωτερικής νομοθεσίας ούτε αυτών της προστασίας του περιβάλλοντος. Παρόλα αυτά, το μέλλον θα δείξει τα αποτελέσματα των αναφερομένων διελεύσεων.

### **1.28. Ατυχήματα πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών και ατμοσφαιρική ρύπανση**

Η ρύπανση που προκύπτει εξαιτίας ενός ατυχήματος πλοίου μεταφοράς επικινδύνων υλικών επηρεάζει την ατμόσφαιρα και συμβάλει στην έξαρση του φαινομένου της κλιματικής αλλαγής. Η

κλιματική αλλαγή είναι έμμεσος λόγος της αντιπαράθεσης μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών καθώς ευθύνεται για την επιτάχυνση της τήξης των πάγων και την εισαγωγή νέων θαλασσιών διαδρόμων κατά την μεταφορά των επικινδύνων υλικών όπως επί παραδείγματι μέσω της Αρκτικής. Τα παράκτια Κράτη διαμαρτύρονται λόγω των κοινωνικοοικονομικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων που δύναται να επιφέρει αφενός η ενδεχόμενη σύγκρουση ενός πλοίου μεταφοράς επικινδύνων υλικών με παγόβουνο κατά τον διάπλου μέσω των πολικών θαλασσιών διαδρομών και αφετέρου η επιδείνωση της κλιματικής αλλαγής όχι μόνο από την ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος που δύναται να προκύψει από ένα τέτοιο περιστατικό αλλά και από τα θερμοκηπιακά αέρια που εκπέμπουν τα πλοία. Στην βάση αυτή, την συμβολή της ναυτιλίας στην παγκόσμια κλιματική αλλαγή καλείται να αντιμετωπίσει η σχετική περιβαλλοντική πολιτική.

Προκειμένου να γίνουν κατανοητές οι παρούσες εξελίξεις επί του θέματος, επισημαίνεται η τάση διεθνοποίησης των παγκόσμιων κλιματικών προβλημάτων με την εξέταση των πραγματοποιηθέντων Διεθνών Διασκέψεων και των πολιτικών του κλίματος. Παρατηρείται ότι τα αποτελέσματα των διενεργηθέντων Διεθνών Διασκέψεων, οι οποίες έχουν ως αφετηρία το άρθρο 7 της Σύμβασης Πλαισίου για την Κλιματική αλλαγή (UNFCCC, 1992), προβλέπουν μη δεσμευτικού χαρακτήρα κείμενα και ως εκ τούτου συνιστούν, ίσως, φραγμούς στις ενδεχόμενες θεσμικές ρυθμίσεις της διεθνούς περιβαλλοντικής πολιτικής. Κατόπιν επίπονων προσπαθειών, στην Διάσκεψη του ΟΗΕ για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (RIO, 1992) έγινε επισήμως αποδεκτό από την παγκόσμια κοινότητα ότι η κλιματική αλλαγή απειλεί ουσιαστικά το ανθρωπογενές περιβάλλον (IPCC, 2007 και IPCC, 2013). Η κλιματική αλλαγή αναγνωρίστηκε ως ένα από τα επίκαιρα ζητήματα της διεθνούς πολιτικής (Darwall, 2013). Η περιβαλλοντική πολιτική της ΕΕ προβλέπει την αντιμετώπιση του φαινομένου της κλιματικής αλλαγής (άρθρο 191 ΣΛΕΕ). Η ΕΕ δεσμεύτηκε για τον σκοπό αυτό να εφαρμόσει το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών με την Συμφωνία των Παρισίων, 2015. Η Συμφωνία αυτή για την κλιματική αλλαγή αποτελεί την πρώτη οικουμενική, νομικά δεσμευτική παγκόσμια συμφωνία για το κλίμα (Απόφαση (ΕΕ) 2016/1841; Απόφαση (ΕΕ) 2016/590). Παρά την επικρατούσα οικονομική κρίση είναι δικαίωμα και υποχρέωση των Κρατών να περιορίσουν την κλιματική αλλαγή λαμβάνοντας μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος και στην συγκεκριμένη περίπτωση εισάγοντας πολιτικές πρόληψης και καταπολέμησης της ρύπανσης προερχόμενης από πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών.

### **1.29. Έρευνα ατυχηματικής ρύπανσης πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών**

#### **Απόρριψη επικινδύνων υλικών στο θαλάσσιο περιβάλλον**

Κατά την έρευνα παρατηρήθηκε ότι δεν υπήρξε κατάλληλη μελέτη που να απαριθμεί τα ναυτικά ατυχήματα πλοίων επικινδύνων υλικών και να υπολογίζει την απόρριψη των υλικών αυτών στο θαλάσσιο περιβάλλον. Οι ανάλυση των διαδικτυακών πηγών αποτέλεσε το έναυσμα για την κατάρτιση του παραρτήματος VI όπου εμφανίζονται ονομαστικά τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών που προκάλεσαν ατυχηματική ρύπανση και ο όγκος της απόρριψης για την περίοδο 1900-2019. Η έρευνα επιτελεί μία προσπάθεια εντοπισμού, αναλόγως με τον τύπο του πλοίου

μεταφοράς επικινδύνων υλικών και την ποσότητα ανά επικίνδυνο υλικό που απερρίφθη σε συγκεκριμένη περίοδο. Διακρίνονται τρία διαστήματα της έρευνας ήτοι (α) 1900-1972. Ως ορόσημο αποτελεί το έτος 1972, όπου τα Κράτη του πλανήτη, στη Συνδιάσκεψη του ΟΗΕ (STOCKHOLM) για την προστασία του περιβάλλοντος, κατανόησαν ότι πρέπει να προστατέψουν το περιβάλλον. Ένα έτος αργότερα, το 1973, εισήχθη στο ναυτιλιακό δίκαιο η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από τα Πλοία, (MARPOL 73/78). (β) 1973-1999. Ακολουθώντας την Συνδιάσκεψη του ΟΗΕ για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (Rio de Janeiro, 1992) με βασικό περιεχόμενο τη Σύμβαση Πλαίσιο για την Κλιματική αλλαγή (United Nations Framework Convention on Climate Change-UNFCCC) η οποία στιγματίστηκε από τη σημαντική ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος οφειλόμενη σε ατυχήματα πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών, η ΕΕ και μετά το ναυάγιο του δεξαμενοπλοίου ERIKA (1999) υιοθέτησε τα ομώνυμα πακέτα με σκοπό την βελτίωση της ασφάλειας και την αποφυγή της θαλάσσιας ρύπανσης.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 13 - ΜΕΓΕΘΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΙΚΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΥΛΙΚΩΝ 1900-2019 (ΜΤ-ΤΟΝΟΙ/ΑΡΙΘΜΟΣ Ε/Κ)**

A/A	ΠΕΡΙΟΔΟΣ	ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΜΤ-ΤΟΝΟΙ	LPG-LNG-ΧΗΜΙΚΑ ΜΤ-ΤΟΝΟΙ	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ ΧΗΜΙΚΑ-ΡΑΔΙΕΝΕΡΓΑ ΑΡΙΘΜΟΣ
1.	1900-1972	532786	105036	---
2.	1973-1999	2557022	234042	228 ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΥΛΙΚΑ
3.	2000-2019	209770	631070	2352
	<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	3.299.578	970.148	2.580

Διευκρινίζεται ότι οι περιπτώσεις που οδήγησαν στον υπολογισμό των στοιχείων του πίνακα 13 οφείλονται σε ατυχηματικά αίτια πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών. Άρα σήμερα στο θαλάσσιο περιβάλλον υπάρχουν, τουλάχιστον, 3.299.578 ΜΤ πετρέλαιο διαφόρων τύπων, 970.148 ΜΤ LPG-LNG-ΧΗΜΙΚΑ και 2.580 εμπορευματοκιβώτιων τα οποία περιέχουν χημικά και ραδιενεργά υλικά. Η Διεθνής Ομοσπονδία Πλοιοκτητών Δεξαμενοπλοίων για θέματα Ρύπανσης (ITOPF) έκανε γνωστό ότι μεταξύ των ετών 1970-2016 περίπου 5,73 εκατομμύρια τόνοι πετρελαίου προερχόμενο από λειτουργική και ατυχηματική ρύπανση δεξαμενοπλοίων υπάρχει στις θάλασσες (Roser, 2018). Σύμφωνα με τα στοιχεία που προκύπτουν από το παράρτημα VI οι ατυχηματικές ρυπάνσεις πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών προκλήθηκαν από δυσμενείς καιρικές συνθήκες, προσαράξεις, εκρήξεις και μηχανικές βλάβες. Επίσης στο σχήμα 35 φαίνονται οι περιοχές πρόκλησης των κυριότερων ατυχηματικών ρυπάνσεων από πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών οι οποίες ταυτίζονται και με τα στοιχεία που προκύπτουν από την έρευνα του παραρτήματος VI. Τα πλοία είναι η κυριότερη πηγή ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος όμως δεν πρέπει να διαφεύγει και η ρύπανση που προκύπτει από πλωτές εξέδρες εξόρυξης επικινδύνων υλικών και αγωγούς. Βεβαίως και οι χερσαίες πηγές ευθύνονται σημαντικά για τη ρύπανση των ωκεανών με επικίνδυνα υλικά.

Οι έρευνα δίδει ιδιαίτερη βαρύτητα στις ατυχηματικές ρυπάνσεις που συνέβησαν εντός των θαλασίων ζωνών των παράκτιων Κρατών δημιουργώντας τεράστιες συνέπειες για τον



κοινωνικοοικονομικό και περιβαλλοντικό ιστό. Επίσης, τα πλοία που είχαν εγγραφεί στα νηολόγια των κρατών που διατηρούν τις λεγόμενες σημαίες ευκαιρίας παρουσιάζουν μεγάλο αριθμό πλοίων υπευθύνων ρυπάνσεως (πίνακας 14). Συνεπώς, προκειμένου μελλοντικά να αποφευχθούν περιστατικά ρυπάνσεως θα πρέπει να εξεταστούν αρκετά θέματα όπως κατασκευή και εξοπλισμός του πλοίου, η διαχείριση της κυκλοφορίας των πλοίων σε παγκόσμιο επίπεδο, ο έλεγχος των πλοίων από το Κράτος σημαίας και τους νηογνώμονες και η σύγχρονη εκπαίδευση των πληρωμάτων. Τα πλοία τα οποία έχουν υψώσει σημαία ευκαιρίας και δεν πληρούν τα αυστηρά πρότυπα των υπολοίπων παραδοσιακών σημαιών θα πρέπει να υπόκεινται σε εξονυχιστικούς ελέγχους.

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 14

#### ΣΗΜΑΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΟΠΟΙΩΝ ΠΡΟΚΛΗΘΗΣΑΝ ΠΟΣΟΤΙΚΑ ΤΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΙΚΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ 1900-2019

##### ΠΕΡΙΟΔΟΣ 1900-1972

ΣΗΜΑΙΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ
ΛΙΒΕΡΙΑ	9
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	5
ΒΡΕΤΑΝΙΑ	4
ΠΑΝΑΜΑΣ	3
ΓΑΛΛΙΑ	3
ΗΠΑ	2

##### ΠΕΡΙΟΔΟΣ 1973-1992

ΣΗΜΑΙΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ
ΛΙΒΕΡΙΑ	21
ΕΛΛΑΔΑ	12
ΠΑΝΑΜΑΣ	6
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	5
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	4
ΒΡΕΤΑΝΙΑ	4

##### ΠΕΡΙΟΔΟΣ 1993-2019

ΣΗΜΑΙΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ
ΠΑΝΑΜΑΣ	15
ΚΥΠΡΟΣ	11
ΛΙΒΕΡΙΑ	9
ΜΑΛΤΑ	7
ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ	7
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	4

### ΣΧΗΜΑ 35 - ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΡΥΠΑΝΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΥΛΙΚΩΝ



ΠΗΓΗ: ΙΤΟΡΡ, 2021

Εκ των ανωτέρω προκύπτει ότι το πρόβλημα της δια θαλάσσης μεταφοράς επικινδύνων υλικών και η αντιπαράθεση μεταξύ παρακτινών και ναυτιλιακών Κρατών αναδεικνύεται ως ευρύ και περίπλοκο. Η ρύπανση που οφείλεται στα πλοία, φαίνεται ότι, αποτελεί ένα κομμάτι του συνολικού προβλήματος.

#### 1.30. Νομοθετικές πρωτοβουλίες λόγω ατυχημάτων πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών

Τον Μάρτιο 2022 συμπληρώθηκαν πενήντα πέντε έτη από την προσάραξη του δεξαμενοπλοίου **Torrey Canyon (1967)** στις ακτές της Κορνουάλης (Μεγάλη Βρετανία) η οποία είχε ως αποτέλεσμα την απόρριψη 80.000 τόνων πετρελαίου στο θαλάσσιο περιβάλλον. Το ατύχημα του συγκεκριμένου γιγάντιου πλοίου προκάλεσε το κοινό αίσθημα με την ίδια ένταση όπως το ναυάγιο του Τιτανικού. Η προσάραξη του Δ/Ξ Torrey Canyon στο Pollard's Rock μεταξύ Cornwall and the Scilly Isles την 18.03.1967 αποτελεί την σημαντικότερη περίπτωση, μετά από την ρύπανση που προκάλεσε το Δ/Ξ Exxon Valdez (1989), διότι το πλοίο απώλεσε το σύνολο του φορτίου του. Το Δ/Ξ Torrey Canyon ήταν το πρώτο υπερδεξαμενόπλοιο μεταφορικής ικανότητας 120.000 τόνων. Η περίπτωση του Δ/Ξ Torrey Canyon είχε ως αποτέλεσμα να επικυρωθεί η International Convention relating to Intervention on the High Seas in cases of Oil Pollution Casualties, 1969. Η υποχρέωση αποζημίωσης των πλοιοκτητών σε ενδεχόμενες παρόμοιες περιπτώσεις ρύπανσης κωδικοποιήθηκαν στην International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969. Επίσης λόγω της συγκεκριμένης ρύπανσης υιοθετήθηκε η Δ.Σ. MARPOL 73/78 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973/1978).

**Sea Star (1972).** Την 19.12.1972 συγκρούστηκαν τα δεξαμενόπλοια Horta Barbosa και Sea Star με αποτέλεσμα να καταλήξουν στον κόλπο του Ομάν 73.000 τόνοι πετρελαίου.

**Hawaiian Patriot (1977).** Την 25.02.1977 το δεξαμενόπλοιο Hawaiian Patriot τυλίχθηκε στις φλόγες με αποτέλεσμα να καταλήξουν στον βόρειο Ειρηνικό Ωκεανό 63.000 τόνοι πετρελαίου.

**Amoco Cadiz (1978).** Το δεξαμενόπλοιο Amoco Cadiz προσάραξε στις ακτές της Βρετανίας την 16 Μαρτίου 1978 μετά από βλάβη στο πηδάλιο. Οι 140.000 τόνοι φορτίου κατέληξαν στη θάλασσα. Μεγάλο μέρος του πετρελαίου δημιούργησε γρήγορα ένα ιξώδες γαλάκτωμα, που αύξησε μέχρι και πέντε φορές τον όγκο των ρύπων. Μέχρι το τέλος του Απριλίου είχαν μολυνθεί 320 χλμ. της ακτής της Βρετανίας (Γαλλία). Οι ισχυροί άνεμοι και οι θαλασσοταραχές εμπόδισαν την αποτελεσματικότητα των ενεργειών αποκατάστασης. Μια μεγάλη ποσότητα του πετρελαίου που έφθασε στην ξηρά τελικά έμεινε θαμμένη στα ιζήματα και παγιδευμένη στα έλη και στις εκβολές. Με αφορμή το συγκεκριμένο ατύχημα, αλλά και τα προηγούμενα των δεξαμενοπλοίων **Sea Star (1972)** και **Hawaiian Patriot (1977)** τα ΚΜ της τότε ΕΟΚ νομοθέτησαν περί των ελαχίστων προδιαγραφών πλοίων μεταφοράς πετρελαίου και επικινδύνων υλικών.

**Atlantic Empress (1979).** Την 19.07.1979 το δεξαμενόπλοιο Atlantic Empress συγκρούστηκε με το δεξαμενόπλοιο Aegean Captain με αποτέλεσμα να καταλήξουν πλησίον της νήσου Τομπάγκο 190.000 τόνοι πετρελαίου.

**Exxon Valdez (1989).** Το δεξαμενόπλοιο Exxon Valdez προσέκρουσε σε ύφαλο, στην Αλάσκα, τον Μάρτιο 1989. Από το ατύχημα διέρρευσαν 11,2 εκατ. γαλόνια πετρελαίου και προκλήθηκε η σημαντικότερη οικολογική καταστροφή στις ΗΠΑ. Η προσπάθεια απορρύπανσης της περιοχής κόστισε 1,9 δισ. Δολάρια ΗΠΑ. Υπό τη μελέτη των συνθηκών ατυχηματικής ρύπανσης του Exxon Valdez οι ΗΠΑ υιοθέτησαν τον νόμο περί της ρύπανσης από πετρέλαιο (Oil Pollution Act 1990). Ο συγκεκριμένος νόμος εφαρμόζεται στον θαλάσσιο χώρο των ΗΠΑ και επιδιώκει να προστατέψει πλοία και εγκαταστάσεις ενώ προβλέπει διαδικασίες για (α) την απομάκρυνση του απορριφθέντος πετρελαίου από τη θάλασσα, (β) απόδοση ευθυνών προς αποκατάσταση της ζημίας (γ) προσδιορισμό ύψους ζημίας και (δ) τιμωρία των παραβατικών συμπεριφορών.

**American Trader (1990).** Την 07.02.1990 το δεξαμενόπλοιο American Trader παρουσίασε διαρροή με αποτέλεσμα να καταλήξουν πλησίον της Bosa Chica (Καλιφόρνια) 300.000 γαλόνια πετρελαίου.

**Aegean Sea (1992).** Την 03.12.1992 το δεξαμενόπλοιο Aegean Sea παρουσίασε διαρροή με αποτέλεσμα να καταλήξουν πλησίον της La Coruna (Ισπανία) 80.000 τόνοι πετρελαίου.

**Braer (1993).** Το δεξαμενόπλοιο Braer προσάραξε την 05.01.1993 στα νησιά Shetland (Βρετανία). Οι 84.700 τόνοι φορτίου κατέληξαν στη θάλασσα ενώ το πλοίο βυθίστηκε προκαλώντας τεράστια ρύπανση στην περιοχή. Λόγω του συγκεκριμένου συμβάντος αλλά και του προηγούμενου Aegean Sea η τότε ΕΟΚ υιοθέτησε μία στοχευόμενη πολιτική για τη θάλασσα ασφάλεια η οποία αποτέλεσε το ομώνυμο Πρόγραμμα Δράσης. Η εισηγήτρια κα Μπρεδέμα-Σαββοπούλου την 24.02.1993 τόνισε ότι οι κίνδυνοι προκλήσεως καταστροφών που συνδέονται με τη θάλασσα ναυσιπλοΐα παραμένουν ακόμη υψηλοί. Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υποστήριξε

πλήρως τους στόχους προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και ασφάλειας της ναυσιπλοΐας στη γνωμοδότησή της για την «Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την κοινή πολιτική για την ασφάλεια στη θάλασσα» της 24ης Νοεμβρίου 1993 (ΕΕ αριθ. C 34 της 2. 2. 1994, σ. 47). Η απόφαση αυτή ήταν το έναυσμα για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και την πρόληψη των ατυχημάτων.

**Sea Empress (1996).** Το δεξαμενόπλοιο Sea Empress προσάραξε στον λιμένα Milford Haven (Βρετανία) την 15.02.1996 με αποτέλεσμα το μισό από τους 130.000 τόνους φορτίου να καταλήξουν στην θάλασσα. Η τοπική οικονομία υπέστη φοβερό πλήγμα.

**Erika (1999).** Το δεξαμενόπλοιο Erika βυθίστηκε λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών στον Βισκαϊκό κόλπο την 11.12.1999 με αποτέλεσμα οι 20.000 τόνοι φορτίου να καταλήξουν στην θάλασσα. Το ναυάγιο του δεξαμενοπλοίου Erika ήταν το έναυσμα για την υιοθέτηση των ομώνυμων πακέτων από την ΕΕ με σκοπό την βελτίωση της ασφάλειας και την λήψη μέτρων για την αποφυγή της θαλάσσιας ρύπανσης. Τα πακέτα Erika διακρίνονται σε τρία μέρη. Το πρώτο (Erika I) περιλαμβάνει τροποποιήσεις της ισχύουσας νομοθεσίας της ΕΕ, το δεύτερο (Erika II) προβλέπει σχετικό εκσυγχρονισμό του δικαίου της ΕΕ και το τρίτο (Erika III) ενσωμάτωση των διεθνών προτύπων με το θεσμικό πλαίσιο της ΕΕ. Η συγκεκριμένη νομοθετική ρύθμιση εισήγαγε αυστηρότερες απαιτήσεις πιστοποίησης και ελέγχους για το πλοίο και την ναυτιλιακή επιχείρηση (Erika, 2018).

**Jessica (2001).** Την 16.01.2001 το δεξαμενόπλοιο Jessica προσάραξε πλησίον των νήσων Γκαλάπαγκος με αποτέλεσμα να καταλήξουν στην θάλασσα 665 τόνοι πετρελαίου.

**Prestige (2002).** Το δεξαμενόπλοιο Prestige βυθίστηκε λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών πλησίον των ακτών της νότιας Ισπανίας την 13.11.2002 με αποτέλεσμα οι 70.000 τόνοι πετρελαίου να καταλήξουν στην θάλασσα. Η περίπτωση του Prestige ανάγκασε την ΕΕ να απαγορεύσει την μεταφορά των επικινδύνων υλικών με πλοία που διαθέτουν πυθμένα μονού κύτους, να εισαγάγει τα πλοία διπλού κύτους και να επιβάλει ηλικιακούς περιορισμούς στα δεξαμενόπλοια που καταπλέουν στους ενωσιακούς λιμένες.

Το έτος 2002 συστήθηκε το θεσμικό πλαίσιο για την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA), την απαίτηση κατασκευής δεξαμενοπλοίων διπλού κύτους, το σύστημα παρακολούθησης κυκλοφορίας των πλοίων και ανταλλαγής πληροφοριών, αναβάθμισης του συστήματος ελέγχων και διεθνών προτύπων, ποινικοποίηση της θαλάσσιας ρύπανσης και το ενωσιακό ταμείο για την αποζημίωση από ρύπανση οφειλόμενη σε επικίνδυνα υλικά.

**Tasman Spirit (2003).** Το δεξαμενόπλοιο Tasman Spirit προσάραξε στον λιμένα Καραάτσι (Πακιστάν) την 27.07.2003 με αποτέλεσμα το μισό από τους 30.000 τόνους φορτίου να καταλήξουν στην θάλασσα.

**Solar I (2006).** Το δεξαμενόπλοιο Solar I βυθίστηκε πλησίον των νήσων Γκουιμάρας στις Φιλιππίνες την 11.08.2006 με αποτέλεσμα οι 4330 τόνοι φορτίου να καταλήξουν στην θάλασσα.

Μετά την καταγραφή των ανωτέρω παραδειγμάτων ατυχηματικής ρύπανσης πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών η έρευνα ανέδειξε ότι κατά τη διάρκεια των ετών 1993-2018 τα πλοία αυτά απέρριψαν στο θαλάσσιο περιβάλλον 537.119 τόνους πετρελαίου και παραγώγων του, 671.950 τόνους LPG-LNG-Χημικών και 2.564 εμπορευματοκιβώτια με επικίνδυνα υλικά.

Στο πλαίσιο αυτό, τα παράκτια Κράτη βρίσκονται σε μία διαρκή προσπάθεια να προστατέψουν το θαλάσσιο περιβάλλον από μία ενδεχόμενη περιβαλλοντική καταστροφή η οποία μπορεί να προκληθεί από τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα υλικά ενώ τα ναυτιλιακά Κράτη έχουν ως στόχο την διαρκή και απρόσκοπτη κίνηση των πλοίων εντός των θαλασσίων ζωνών και των λιμένων με απώτερο σκοπό την προάσπιση των συμφερόντων τους σε συνάρτηση με τις διατάξεις του διεθνούς δικαίου και του δικαίου της θάλασσας. Η εν θέματι δημιουργηθείσα αντιπαράθεση μεταξύ των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών εξελίσσεται και πρόκειται να ενταθεί λόγω της στροφής της διεθνούς κοινότητας στις φιλικές για το περιβάλλον πηγές ενέργειας. Ειδικότερα όταν το πλοίο εισέρχεται σε λιμένα το παράκτιο Κράτος έχει απόλυτη αρμοδιότητα και δικαιοδοσία επί του πλοίου υπό ξένη σημαία αφού αυτό δεν μπορεί να επικαλεστεί το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως δια της αιγιαλίτιδας ζώνης (άρθρο 17 επ. UNCLOS, 1982). Ακόμα, όμως και εντός του λιμένα η αρμοδιότητα των παρακτίων Κρατών υπόκειται σε κάποιους περιορισμούς λιγότερους σε σχέση με την αρμοδιότητα που διαθέτουν στην αιγιαλίτιδα ζώνη. Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφερθεί ότι η UNCLOS, 1982 ενώ πέτυχε την διασάφηση των αρμοδιοτήτων εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης παρά ταύτα δεν κατάφερε να κωδικοποιήσει όλες τις πτυχές του θέματος και ιδιαίτερα τις περιπτώσεις που αναφέρονται στην δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών. Σε τέτοιες περιπτώσεις και σύμφωνα με το προοίμιο της UNCLOS, 1982 επιβεβαιώνεται ότι «τα θέματα που δεν ρυθμίζονται από την παρούσα Σύμβαση θα συνεχίσουν να διέπονται από τους κανόνες και τις αρχές του γενικού διεθνούς δικαίου». Άρα για την επίλυση τέτοιων θεμάτων θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν οι διατάξεις περί εσωτερικών υδάτων, Διεθνείς Συνθήκες και οι αρχές του εθνικού Διεθνούς Δικαίου.

Η αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών επί θεμάτων προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος δύναται να ενσκήψει στις αρχές του τμήματος 5 «Διεθνείς κανόνες και εθνική νομοθεσία για την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος» άρθρο 211 και τμήματος 6 «Εφαρμογή» άρθρα 216, 217, 218, 219, 220, 221 UNCLOS, 1982. Η αρμοδιότητες του παράκτιου Κράτους σε περίπτωση ρύπανσης προερχόμενη από πλοίο στα εσωτερικά ύδατα, την αιγιαλίτιδα και την αποκλειστική οικονομική ζώνη καθορίζεται στα συγκεκριμένα άρθρα. Σύμφωνα και με τη βιβλιογραφία (Tanaka, 2019; Rothwell and Stephens, 2016; Gavouneli, 2007; Hakarää, 1981), η ρύπανση που οφείλεται στην δραστηριότητα ενός πλοίου υπό ξένη σημαία το οποίο βρίσκεται στα εσωτερικά ύδατα, την αιγιαλίτιδα και την αποκλειστική οικονομική ζώνη ρυθμίζεται ad hoc από τα ανωτέρω άρθρα. Όμως, λόγω του ότι κάθε περίπτωση είναι διαφορετική τα παράκτια Κράτη αντιδρούν σφόδρα στο ενδεχόμενο ρύπανσης από πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα υλικά και έτσι εισάγουν και λαμβάνουν ειδικότερα μέτρα ασφαλείας προκαλώντας την αντίδραση των ναυτιλιακών Κρατών. Δεδομένων των διαφορών που προκύπτουν σε νομικό επίπεδο αναφορικά με την άσκηση της δικαιοδοσίας των παρακτίων κρατών επί των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών υπό ξένη

σημαία που εισέρχονται στα εσωτερικά ύδατα, την αιγιαλίτιδα και την αποκλειστική οικονομική ζώνη και της αντιπαράθεσης με τα ναυτιλιακά Κράτη αναδεικνύεται η ανάγκη για την ομαλή διευθέτηση του θέματος προς το συμφέρον όλων των μερών. Όσον αφορά στην άσκηση του δικαιώματος των παρακτίων Κρατών να απαγορεύουν την είσοδο στους λιμένες τους πλοίων υπό ξένη σημαία<sup>76</sup> θα πρέπει να γίνει μεγάλη συζήτηση προκειμένου να καθοριστούν οι νομικές προϋποθέσεις οι οποίες να δικαιολογούν την πράξη αυτή.<sup>77</sup> Τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών βρίσκονται στην κορυφή της κατηγορίας που στοχεύουν να ρυθμίσουν τα παράκτια Κράτη ώστε τελικά να προβούν σε μέτρα προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Λαμβανομένων υπ' όψιν των ανωτέρω η δικαιοδοσία, η οποία εκφράζει συγκεκριμένες πτυχές της κυριαρχίας, δύναται να διακριθεί σε νομοθετική ή κανονιστική, δικαστική (ποινική και αστική) και διοικητική ή εκτελεστική αρμοδιότητα (Shaw, 2021; Evans, 2018). Η νομοθετική δικαιοδοσία ασκείται μέσω της θέσπισης νόμων και κανονισμών οι οποίοι ρυθμίζουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των υποκειμένων. Άρα η κύρωση ή προσχώρηση σε μία διεθνή Σύμβαση είναι αντικείμενο της νομοθετικής δικαιοδοσίας. Επίσης το Κράτος δύναται να επικαλεστεί το διεθνές ή ενωσιακό δίκαιο ώστε να επιβάλει μία πράξη του ή να ενσωματώσει τη διεθνή ή ενωσιακή νομοθεσία στο εθνικό δίκαιο δια της νομοθετικής δικαιοδοσίας. Εκ της νομοθετικής πηγάζει και η εκτελεστική αρμοδιότητα που αφορά στην επιβολή της νόμων και διαιρείται στην ποινική και αστική δικαιοδοσία. Το παράκτιο Κράτος διαθέτει αστική δικαιοδοσία επί της εδαφικής του επικράτειας και των θαλασσίων ζωνών. Άρα το παράκτιο Κράτος δύναται να ασκήσει αστική δικαιοδοσία σε ένα πλοίο μεταφοράς επικινδύνων υλικών το οποίο βρίσκεται εντός των εσωτερικών του υδάτων, στην αιγιαλίτιδα ζώνη και υπό περιορισμούς στην ΑΟΖ. Πάντως τα παράκτια Κράτη μεταχειρίζονται αστικά μέτρα κατά των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών στις περιπτώσεις όπου υφίσταται σοβαρός λόγος όπως θαλάσσια ρύπανση (Tanaka, 2019). Ενώ σε αστικές υποθέσεις που περιλαμβάνουν πλοίο υπό ξένη σημαία δεν είναι σαφές αν θα εφαρμοστεί το δίκαιο του παρακτίου ή του ναυτιλιακού Κράτους στις ποινικές υποθέσεις εφαρμόζεται το δίκαιο του παρακτίου Κράτους εφόσον το ναυτιλιακό Κράτος δεν επικαλεστεί το δικαίωμα της ετεροδικίας. Η επιβολή των νόμων στη θάλασσα είναι περίπλοκο ζήτημα σε σχέση με τη ξηρά. Στην θάλασσα τα δέοντα μέτρα πρέπει να περιορίζονται στο βαθμό που είναι αναγκαίο για την επίτευξη της επιβολής.

Η ανάγκη προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος θα αποβεί μοιραία για τις σχέσεις μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών δημιουργώντας περαιτέρω αντιπαραθέσεις. Οι εν λόγω αντιπαραθέσεις αφενός σημαίνουν την έλευση νέων μέτρων θεραπείας και αφετέρου αναδεικνύουν ότι η ναυτιλιακή κοινότητα δεν έχει προβεί σε συμφωνία αντιμετώπισης τους. Ο κύριος λόγος της αντιπαράθεσης έγκειται στο γεγονός ότι τα παράκτια Κράτη ισχυρίζονται ότι δικαιούνται να προστατέψουν το θαλάσσιο περιβάλλον εντός των θαλασσίων ζωνών αρμοδιότητας τους ενώ τα ναυτιλιακά Κράτη επικαλούνται το δικαίωμα στην ελεύθερη ναυσιπλοΐα διατηρώντας έτσι το ζήτημα στο προσκήνιο, παρά τις κωδικοποιημένες προβλέψεις της UNCLOS, 1982. Η συγκεκριμένη αντικειμενική επιβάλει τον επαναπροσδιορισμό της

<sup>76</sup> Περίπτωση δεξαμενοπλοίου Prestige, 2002.

<sup>77</sup> Οι Περιφερειακές ή Διμερείς Συμφωνίες θα ήταν ένα ηπιότερο μέσο επίλυσης τέτοιων διαφορών.

ισορροπίας του θεσμικού πλαισίου μεταξύ ναυσιπλοΐας και προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος. Τα παράκτια Κράτη, στη βάση των ατυχηματικών ρυπάνσεων πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών εντός των θαλασσίων ζωνών, εξακολουθούν να τηρούν καχύποπτη στάση απέναντι στις σημαίες των πλοίων αυτών (ναυτιλιακά Κράτη) λόγω και των απορρίψεων ραδιενεργών ή χημικών αποβλήτων. Σε ότι αφορά τις δια θαλάσσης μεταφορές επικινδύνων υλικών, ανεξάρτητα από την ποσότητα του φορτίου, τα συγκεκριμένα φορτία ενέχουν αυξημένη τάση πρόκλησης ατυχήματος σε σχέση με τα υπόλοιπα μεταφερόμενα εμπορεύματα. Οι συγκεκριμένες ατυχηματικές περιπτώσεις σε όποια αιτία και αν οφείλονται έχουν ανυπολόγιστες συνέπειες για το κοινωνικοοικονομικό και περιβαλλοντικό μέλλον της ανθρωπότητας. Η μόλυνση του θαλασσίου περιβάλλοντος συμβάλει, εκ μέρους της ναυτιλίας, σαφώς στη διατήρηση του φαινομένου της κλιματικής αλλαγής. Η κλιματική αλλαγή οδηγεί στην εκδήλωση φαινομένων φυσικών καταστροφών και υπερθέρμανσης ορισμένων περιοχών του πλανήτη (φαινόμενο του θερμοκηπίου). Το γεγονός αυτό έχει αποτέλεσμα την μετανάστευση των πληθυσμών σε άλλα πιο εύρωστα μέρη ενώ άλλες φορές οι κάτοικοι των περιοχών αυτών διατείνονται υπέρ των τρομοκρατικών απειλών με σκοπό είτε να αναδείξουν το πρόβλημα τους είτε για βιοποριστικούς λόγους (Junker, 2018).

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ**

**Κωδικοποίηση-Ανάλυση του υφισταμένου διεθνούς και ενωσιακού (ΕΕ) θεσμικού πλαισίου προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος και της δια θαλάσσης μεταφοράς επικινδύνων υλικών**

### **2.Α. ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ**

Σήμερα, η ευρεία δια θαλάσσης μεταφορά επικινδύνων υλικών αποτελεί θεμέλιο της παγκοσμίου ενεργειακής πολιτικής και εμπορίου. Η θαλάσσια μεταφορά των επικινδύνων υλικών για τα Κράτη που διαθέτουν ισχυρό ναυτιλιακό στόλο είναι ο αιμοδότης της οικονομίας τους ενώ για τα παράκτια Κράτη το συγκεκριμένο μεταφορικό έργο αποτελεί ενδεχόμενο κίνδυνο ρύπανσης των θαλασσίων ζωνών τους λόγω των ναυτικών ατυχημάτων που έχουν συμβεί κατά καιρούς. Τα ναυτιλιακά Κράτη διαθέτουν μεγάλο αριθμό πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών υπό την σημαία τους ενώ κατ' έτος αυξάνεται η χωρητικότητα των στόλων τους καθώς και τα οικονομικά πλεονεκτήματα που απολαμβάνουν από τις θαλάσσιες μεταφορές επικινδύνων υλικών. Όμως, παράλληλα, παραμελείται ή αγνοείται η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Η σημαντική αύξηση των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών έχει ως συνέπεια και το φαινόμενο της λειτουργικής ή ατυχηματικής ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος με αποτέλεσμα τα Κράτη να έχουν πλέον αντιληφθεί την δραματική αυτή κατάσταση. Παρόλα αυτά, ενώ υφίσταται σε διεθνές και ενωσιακό επίπεδο το ανάλογο θεσμικό πλαίσιο, η σοβαρότητα της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος δεν έχει μέχρι σήμερα αντιμετωπιστεί επαρκώς. Έτσι δημιουργείται η αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών κρατών όταν τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών που ανήκουν στα ναυτιλιακά Κράτη διέρχονται δια των θαλασσίων ζωνών των παρακτίων Κρατών.

Θα μπορούσε να ειπωθεί ότι η εν θέματι αντιπαράθεση είναι συνάρτηση κοινωνικών, οικονομικών και περιβαλλοντικών πυλώνων (Βιώσιμη ανάπτυξη) οι οποίοι αλληλοσυγκρουόμενοι δημιουργούν την κρίση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών. Το ζήτημα καθίσταται επίκαιρο λόγω των διασυνοριακών διαστάσεων που λαμβάνει μία περίπτωση ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος προερχόμενη από επικίνδυνα υλικά. Η επισήμανση του προβλήματος απαιτεί την μελέτη των διεθνών περιβαλλοντικών ρυθμίσεων καθώς και των περιφερειακών στοχεύσεων δια της διερεύνησης του θεσμικού πλαισίου και των δράσεων των Κρατών. Το κεφάλαιο αυτό καταγράφει τη σχετική νομοθεσία η οποία καλύπτει την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και την θαλάσσια μεταφορά των επικινδύνων υλικών. Στοχεύοντας στην πρόληψη της ρύπανσης που προέρχεται από την θαλάσσια μεταφορά των επικινδύνων υλικών δίδεται σαφής εικόνα της αντιπαράθεσης μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών. Συναφώς, αναγνωρίζεται η πολιτική των Κρατών σε διεθνές (ΟΗΕ και ΙΜΟ), περιφερειακό και διμερές επίπεδο.

#### **2.1. Βασικοί Διεθνείς Οργανισμοί (ΟΗΕ)**

Η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος από τα ατυχήματα των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών ώθησε την διεθνή κοινότητα στην ανάπτυξη συλλογικών δράσεων



συνεργασίας των Κρατών με αποτέλεσμα την σύναψη διεθνών, περιφερειακών ή διμερών συμφωνιών αντιμετώπισης του προβλήματος. Στο πλαίσιο αυτό ιδρύθηκαν από τα Κράτη οι διεθνείς οργανισμοί με σκοπό την παροχή εξειδικευμένου πεδίου συζητήσεων για την χάραξη της σχετικής κοινής πολιτικής. Στις συζητήσεις αυτές συμμετέχουν και διάφοροι επιστημονικοί οργανισμοί ή περιβαλλοντικές οργανώσεις που ονομάζονται μη κυβερνητικοί οργανισμοί. Η εξέλιξη του φαινομένου των διεθνών οργανισμών αναπτύσσεται παράλληλα με την πρόοδο της διεθνούς κοινωνίας και ρυθμίζεται από το διεθνές δίκαιο. Λόγω της συνεργασίας των Κρατών εντός των διεθνών οργανισμών κρίθηκε σκόπιμο να παραχωρηθούν συγκεκριμένες αρμοδιότητες των Κρατών στους διεθνείς οργανισμούς καθώς και ο χειρισμός ανάλογων θεμάτων. Αυτό συνέβη διότι τα Κράτη διαθέτουν την νομιμοποίηση των αποφάσεων των κυβερνήσεων τους που πηγάζει από τον κυρίαρχο λαό ενώ οι διεθνείς οργανισμοί αποφασίζουν, εποπτεύουν και ελέγχουν τη συμμόρφωση των μελών τους στη βάση του διεθνούς δικαίου και των αρμοδιοτήτων που τους έχουν εκχωρηθεί από τα Κράτη Μέλη τους. Παρατηρείται η διάρρηξη της κρατικής κυριαρχίας, η οποία στο πλαίσιο της συμμετοχής του Κράτους στους διεθνείς οργανισμούς παραχωρεί τη θέση της στα όργανα των διεθνών οργανισμών τα οποία με τον τρόπο αυτό προχωρούν σε συγκεκριμένες διεθνείς ρυθμίσεις. Οι διεθνείς οργανισμοί έχουν πρωταρχικό ρόλο στις διεθνείς θεσμικές αλλαγές, ενισχύουν την ειρηνική επίλυση των διαφορών μεταξύ των Κρατών και συμβάλλουν στην θεμελίωση του αισθήματος δικαίου που πρεσβεύει η διεθνής οργάνωση. Οι διεθνείς οργανισμοί με την σημερινή μορφή δημιουργήθηκαν κυρίως στα τέλη του 19ου έως τα μέσα του 20ου αιώνα. Η Κοινωνία των Εθνών<sup>78</sup> και ένας αριθμός άλλων οργανισμών ιδρύθηκαν μετά τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο. Ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών και η πλειοψηφία των διεθνών οργανισμών που υφίστανται σήμερα αναδείχτηκαν μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Η δραματική αριθμητική αύξηση των διεθνών οργανισμών οφείλεται στην αποδοχή των Κρατών ότι τα περισσότερα πολιτικά, οικονομικά και κοινωνικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν έχουν διεθνείς διαστάσεις και απαιτείται διεθνής συνεργασία για την επίλυση τους. «Ο όρος διεθνής οργανισμός αναφέρεται σε μια οργάνωση που ιδρύεται με συνθήκη ή άλλο έγγραφο που διέπεται από το διεθνές δίκαιο και διαθέτει τη δική του διεθνή νομική προσωπικότητα. Οι διεθνείς οργανισμοί είναι δυνατό, εκτός από κράτη, να περιλαμβάνουν ως μέλη και άλλες οντότητες» (ILC, 2011).<sup>79</sup> Τα Κράτη για το διεθνές δίκαιο αποτελούν πρωτογενή υποκείμενα δικαίου ενώ οι διεθνείς οργανισμοί δευτερογενή υποκείμενα. Συναφώς οι διεθνείς οργανισμοί αποκτούν νομική προσωπικότητα, ήτοι δικαιώματα και υποχρεώσεις, όταν ταύτη απονέμεται εκ της ιδρυτικής τους συνθήκης.

Κράτη και διεθνείς οργανισμοί συμβάλλουν κατά την διαδικασία κατάρτισης του θεσμικού πλαισίου, παρακολουθούν και διασφαλίζουν την εφαρμογή του. Καθένας εξ αυτών αναλόγως της νομικής προσωπικότητας του διαθέτει συγκεκριμένα δικαιώματα και υποχρεώσεις τα οποία απορρέουν από το διεθνές δίκαιο και το καταστατικό του θεματοφύλακα της Συμφωνίας. Ο αυξημένος αριθμός των διεθνών και περιφερειακών Συμφωνιών επιβεβαιώνει τον κεντρικό ρόλο των διεθνών οργανισμών στην διαδικασία κατάρτισης τους. Μόνο τα Κράτη δύνανται να

<sup>78</sup> <https://www.britannica.com/topic/League-of-Nations>

<sup>79</sup> [http://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/draft%20articles/9\\_11\\_2011.pdf](http://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/draft%20articles/9_11_2011.pdf)

συμβάλλονται και να αποτελούν Μέρη μιας Συμφωνίας. Όλα τα Κράτη με σκοπό την ειρηνική επίλυση των διαφορών τους συμμετέχουν στον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ).<sup>80</sup> Ο ΟΗΕ ιδρύθηκε το 1945 μετά την υπογραφή της σχετικής ιδρυτικής συνθήκης από την Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών και είναι ο κύριος διεθνής οργανισμός· πρόδρομος του οποίου ήταν η Κοινωνία των Εθνών. Σημειώνεται ότι η ιδρυτική Συνθήκη του ΟΗΕ έχει τις βάσεις της στις ευρωπαϊκές ιδέες περί του διεθνούς δικαίου και στο εγχείρημα της Κοινωνίας των Εθνών. Παρόλο που η Κοινωνία των Εθνών δεν κατάφερε να διατηρήσει την ειρήνη δημιούργησε το συλλογικό πλαίσιο για τη διεθνή οργάνωση. Ο Καταστατικός Χάρτης του ΟΗΕ, ο οποίος συνίσταται σε εκατόν έντεκα άρθρα, αποτελεί ένα οιονεί σύνταγμα της διεθνούς κοινωνίας.<sup>81</sup> Τυπικά είναι μία πολυμερής διεθνής συνθήκη που εμπεριέχει τις βασικές αρχές, τις ρυθμίσεις, τους σκοπούς, την οργάνωση του ΟΗΕ, τα δικαιώματα και υποχρεώσεις των κρατών μελών (Κ-Μ) του οργανισμού. Κατά την ανάγνωση του καταστατικού χάρτη του ΟΗΕ διακρίνεται η αδυναμία αναθεώρησης του λόγω των πολύπλοκων διαδικασιών (άρθρο 103).

Σύμφωνα με τον Καταστατικό Χάρτη (ΚΧ), οι σκοποί του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών διακρίνονται (α) στη διατήρηση της διεθνούς ειρήνης και ασφάλειας, (β) στην ανάπτυξη φιλικών σχέσεων μεταξύ των κρατών, (γ) στη συνεργασία για την επίλυση των διεθνών προβλημάτων, (δ) στην προώθηση του σεβασμού των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και την εναρμόνιση των δράσεων των κρατών. Το άρθρο 2 του ΚΧ του ΟΗΕ περιγράφει τις επτά αρχές οι οποίες ρυθμίζουν τις ενέργειες του Οργανισμού και των ΚΜ ήτοι (i) αρχή της κυρίαρχης ισότητας όλων των ΚΜ. Εδώ ενσωματώνεται στον ΚΧ η θεμελιώδης αρχή της κρατικής κυριαρχίας και τα ΚΜ του ΟΗΕ δεν υπάγονται νομικά σε καμία ανώτερη αρχή. Άρα ένα κράτος το οποίο αποκτά την ιδιότητα του μέλους του ΟΗΕ δεν θα απολέσει την κυριαρχία του σύμφωνα με τις διατάξεις του διεθνούς δικαίου, (ii) Αρχή της καλής πίστης. Η καλή πίστη είναι γενική αρχή του διεθνούς δικαίου, διέπει τα ΚΜ, εφαρμόζεται δε ειδικότερα σε διεθνείς συνθήκες και στην ειρηνική επίλυση των διαφορών τους, (iii) αρχή της ειρηνικής επίλυσης των διαφορών. Η αρχή αυτή επιφέρει την υποχρέωση προς τα κράτη στο να μη μετέρχονται ένοπλη βία αλλά να προβαίνουν σε ειρηνική επίλυση των διαφορών σύμφωνα με το άρθρο 33 του ΚΧ, (iv) αρχή της απαγόρευσης απειλής ή χρήσης βίας. Πρόκειται και πάλι για θεμελιώδη αρχή του διεθνούς δικαίου η οποία υιοθετείται από τον ΚΧ του ΟΗΕ και υπονοεί την ένοπλη βία στις διεθνείς σχέσεις ενώ εξαίρεση από την αρχή είναι το δικαίωμα στην άμυνα και η άσκηση βίας με εξουσιοδότηση του Συμβουλίου Ασφαλείας του Οργανισμού, (v) αρχή της παροχής συνδρομής προς τον ΟΗΕ και αποχή από την παροχή συνδρομής σε κράτη εναντίον των οποίων λαμβάνονται προληπτικές ή εξαναγκαστικές ενέργειες. Όταν ο ΟΗΕ αποφασίζει την επιβολή προληπτικών ή κυρωτικών μέτρων κατά ΚΜ, τα υπόλοιπα ΚΜ δεν μπορούν να διατηρήσουν την ουδετερότητα τους, αλλά εφαρμόζουν τις αποφάσεις του Συμβουλίου Ασφαλείας με κάποιους περιορισμούς *vis a vis* ένοπλες δυνάμεις, (vi) αρχή της διασφάλισης ότι κράτη μη μέλη του ΟΗΕ θα ενεργούν σύμφωνα με τις αρχές του Οργανισμού. Η αρχή αυτή αμφισβητείται διότι αντιβαίνει στις διατάξεις της Σύμβασης της Βιέννης περί του Δικαίου των Συνθηκών (1969) όπου σύμφωνα με το άρθρο 38 μία συνθήκη δεσμεύει μόνο τα

<sup>80</sup> Στον ΟΗΕ συμμετέχουν 193 Κράτη Μέλη <https://www.un.org/en/sections/about-un/overview/index.html>

<sup>81</sup> <https://www.un.org/en/charter-united-nations/index.html>

συμβαλλόμενα κράτη και άρα δεν δύναται νομικώς να υποχρεωθούν τα μη μέλη να πράξουν σύμφωνα με τις ενέργειες του ΟΗΕ. Τότε ο ΟΗΕ μπορεί να χρησιμοποιήσει πολιτικά μέτρα για τη συμμόρφωση των μη μελών με τις αποφάσεις του, (vii) αρχή της μη επέμβασης του ΟΗΕ στο εσωτερικό των ΚΜ. Με την τελευταία αρχή του άρθρου 2 του ΚΧ εισάγεται ακόμα ένας κανόνας του διεθνούς δικαίου με εξαίρεση την επιβολή κυρωτικών μέτρων κατά ενός Κράτους. Οι συγκεκριμένες αρχές εν αντιθέσει με τους σκοπούς αποτελούν κανόνες διεθνούς δικαίου.

Η δομή του ΟΗΕ, όπως περιγράφεται στον ΚΧ (άρθρο 7), περιλαμβάνει τα εξής έξι κύρια όργανα: (α) Γενική Συνέλευση (General Assembly) (β) Συμβούλιο Ασφαλείας (Security Council) (γ) Οικονομικό και Κοινωνικό Συμβούλιο (Economic and Social Council - ECOSOC) (δ) Συμβούλιο Κηδεμονιών (Trusteeship Council) (ε) Διεθνές Δικαστήριο (International Court of Justice) και (στ) τη Γραμματεία (Secretariat).<sup>82</sup> Επιπροσθέτως με τα άρθρα 57 και 63 του καταστατικού χάρτη υπάγονται στον ΟΗΕ και εξειδικευμένοι οργανισμοί οι οποίοι έχουν συσταθεί με ιδιαίτερη διεθνή συμφωνία με σκοπό συγκεκριμένο θεματικό αντικείμενο. Η Γενική Συνέλευση, το Συμβούλιο Ασφαλείας και το Οικονομικό και Κοινωνικό Συμβούλιο (ECOSOC) χρησιμοποιούν τις εξουσίες τους για την δημιουργία εξειδικευμένων οργανισμών με αποτέλεσμα τη δημιουργία του φαινομένου όπου διεθνείς οργανισμοί να συστήνουν άλλους οργανισμούς όπως επί παραδείγματι η Διάσκεψη του ΟΗΕ για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD)<sup>83</sup> καθώς και εξειδικευμένων οργανισμών που συμβάλλουν στη διαμόρφωση της διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής. Ο ΟΗΕ, μέσω των εξειδικευμένων οργάνων του, παρέχει το πεδίο ανάπτυξης του διεθνούς δικαίου για την εξισορρόπηση των συμφερόντων των Κρατών επί περίπλοκων θεμάτων και ειδικότερα, μεταξύ άλλων, της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος από τα ατυχήματα πλοίων μεταφοράς των επικινδύνων υλικών. Τα Κράτη διακρίνονται σε αναπτυγμένες, αναπτυσσόμενες και οικονομίες υπό μετάβαση. Οι αναπτυγμένες οικονομίες είναι τα τριάντα έξι Κράτη Μέλη του διακυβερνητικού Οργανισμού για την Οικονομική Συνεργασία και Ανάπτυξη (OECD), τα είκοσι επτά Κράτη του πρώην ανατολικού συνασπισμού αποτελούν οικονομίες υπό μετάβαση ενώ τα υπόλοιπα ονομάζονται αναπτυσσόμενα Κράτη.<sup>84</sup> Οι διεθνείς οργανισμοί είναι εκείνοι που έχουν ιδρυθεί (α) από τον ΟΗΕ, (β) εκτός του ΟΗΕ και (γ) από κάποια Συνθήκη ή Συμφωνία. Η Συνδιάσκεψη της Στοκχόλμης (1972) για το Περιβάλλον (Αρχή 25) έδωσε το έναυσμα για την ίδρυση των διεθνών οργανισμών με σκοπό την προστασία του περιβάλλοντος.<sup>85</sup>

Σύμφωνα με τις αποφάσεις της Συνδιάσκεψης της Στοκχόλμης (1972), η Γενική Συνέλευση του ΟΗΕ ίδρυσε το Πρόγραμμα για το Περιβάλλον (UNEP)<sup>86</sup> ως τον οργανισμό του ΟΗΕ με σκοπό τον συντονισμό των περιβαλλοντικών δράσεων και την αρωγή στην εφαρμογή περιβαλλοντικά ορθών πολιτικών. Σε επίπεδο UNEP διεξάγονται διεθνείς συνομιλίες για εξειδικευμένα θέματα, όπως η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και η αντιμετώπιση της αλλαγής του κλίματος. Το UNEP συνέβαλε στη διαμόρφωση κατευθυντήριων γραμμών και συμφωνιών για τη προστασία του

<sup>82</sup> <https://www.un.org/en/about-un/>

<sup>83</sup> United Nations Conference on Trade and Development

<sup>84</sup> Organization for Economic Co-operation and Development <https://www.oecd.org/about/>

<sup>85</sup> <https://sustainabledevelopment.un.org/milestones/humanenvironment>

<sup>86</sup> <https://www.unenvironment.org/>

θαλασσίου περιβάλλοντος από επικίνδυνα υλικά και την διασυννοριακή ρύπανση.<sup>87</sup> Η Περιβαλλοντική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών είναι το διοικητικό όργανο του UNEP το οποίο συνεδριάζει κάθε δύο χρόνια.<sup>88</sup> Το έργο του UNEP παράγεται εντός των οκτώ διευθύνσεων οι οποίες παρέχουν υποστήριξη σε διακριτά θέματα όπως η κατάρτιση των περιφερειακών θαλασσιών συμφωνιών για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.<sup>89</sup> Η ίδρυση του UNEP σημαίνει την εποχή έναρξης των διεθνών οργανισμών με ειδικό σκοπό την προστασία του περιβάλλοντος και δη σε περιφερειακό επίπεδο.

Πάντως το καταστατικό του ΟΗΕ δεν παρέχει ρητώς την αρμοδιότητα ενασχόλησης με τα περιβαλλοντικά ζητήματα αλλά την διατήρηση της ειρήνης και ασφάλειας.<sup>90</sup> Όμως, λόγω του ότι η προστασία του περιβάλλοντος είναι λόγος διατήρησης της ειρήνης και ασφάλειας, η Γενική Συνέλευση του ΟΗΕ αποφάσισε ότι έπρεπε να ασχοληθεί με τα περιβαλλοντικά ζητήματα.<sup>91</sup> Εντός του ΟΗΕ λειτουργούν εξειδικευμένοι οργανισμοί σε διάφορους τομείς. Η Επιτροπή Διεθνούς Δικαίου (International Law Commission), ιδρύθηκε το 1947 από τη Γενική Συνέλευση του ΟΗΕ και ασχολείται με την ανάπτυξη του διεθνούς δικαίου και την κωδικοποίησή του.<sup>92</sup> Επίσης, η Επιτροπή συμβάλλει στην πρόοδο του δικαίου των συνθηκών μεταξύ κρατών και διεθνών οργανισμών και μεταξύ δύο ή περισσοτέρων διεθνών οργανισμών καθώς και του διεθνούς περιβαλλοντικού δικαίου. Οι Συμβάσεις της Γενεύης (1958) για την αιγιαλίτιδα ζώνη και την ανοικτή θάλασσα έλαβαν υπ' όψιν τους τις προτάσεις της Επιτροπής Διεθνούς Δικαίου. Επί του θεσμικού πλαισίου των θαλασσιών μεταφορών και ειδικότερα των επικινδύνων υλικών ο εξειδικευμένος οργανισμός του ΟΗΕ είναι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO).<sup>93</sup>

## 2.2. Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO)

Τα Κράτη προκειμένου να αντιμετωπίσουν το πρόβλημα της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος συνέστησαν διεθνείς συνεργασίες είτε σε επίπεδο διεθνών οργανισμών είτε σε περιφερειακό και διμερές επίπεδο. Η προσπάθεια εξεύρεσης λύσεων για την πρόληψη και αντιμετώπιση ατυχήματος πλοίου μεταφοράς επικινδύνων υλικών περιλαμβάνει την συμμετοχή πολλών συντελεστών οι οποίοι κατά τη διάρκεια των ετών λαμβάνουν αποφάσεις υπό την σκέπη του διεθνούς ναυτιλιακού οργανισμού (IMO) ο οποίος ανήκει στους εξειδικευμένους οργανισμούς του ΟΗΕ. Καίτοι ο IMO δεν είχε αρχικώς σκοπό την εμπλοκή του σε θέματα περιβάλλοντος, οι εξελίξεις της ναυτιλίας, οι ατυχηματικές περιπτώσεις και το θέμα της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος που απαιτούσε επιτακτικώς λύση έκαναν τον οργανισμό να ασχοληθεί ενεργά με τη ρύθμιση της προστασίας του περιβάλλοντος σε συνδυασμό με την ασφάλεια των μεταφορών. Ο IMO είναι ο θεματοφύλακας των προτύπων ασφαλείας, αστυνόμευσης και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία και συνδέεται με τον ΟΗΕ βάσει συμφωνίας με το Οικονομικό και

<sup>87</sup> <http://wedocs.unep.org/handle/20.500.11822/4>

<sup>88</sup> <https://web.unep.org/environmentassembly/un-environment-assembly-and-governing-council>

<sup>89</sup> <https://www.unenvironment.org/about-un-environment/why-does-un-environment-matter/un-environment-divisions>

<sup>90</sup> Καταστατικό ΟΗΕ Άρθρα 1§1-3

<sup>91</sup> Ψήφισμα Γενικής Συνέλευσης 44/224 (1990)

<sup>92</sup> Ψήφισμα Γενικής Συνέλευσης ΟΗΕ 174 (II) (1947) άρθρο 1

<sup>93</sup> International Maritime Organization <http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>

Κοινωνικό Συμβούλιο του ΟΗΕ το οποίο εποπτεύει τις εργασίες των εξειδικευμένων οργανισμών του ΟΗΕ.<sup>94</sup> Κατά τις εργασίες του, ο ΙΜΟ συντάσσει σχέδια Διεθνών Συμβάσεων, κώδικες και κατευθυντήριες γραμμές αρμοδιότητας του τα οποία συστήνει προς υιοθέτηση από τα Κράτη Μέλη του. Επίσης επιβλέπει τις Διεθνείς Συμβάσεις στις οποίες είναι θεματοφύλακας και τις επικαιροποιεί αναλόγως. Ο ΙΜΟ<sup>95</sup> ιδρύθηκε το 1948 με την ονομασία Διακυβερνητικός Ναυτιλιακός Συμβουλευτικός Οργανισμός (ΙΜΚΟ)<sup>96</sup> και είχε ως σκοπό την αρωγή σε ναυτιλιακά θέματα. Η ΔΣ ίδρυσης του ΙΜΟ τέθηκε σε ισχύ το 1958. Ο ΙΜΟ από την ίδρυση του έως το 1982 που έλαβε το τρέχον όνομα του και μέχρι σήμερα παράγει σημαντικό έργο για την ασφάλεια των θαλασσιών μεταφορών και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος. Οι αποφάσεις που λαμβάνονται εντός του ΙΜΟ από το 1982 τελούν δεσμευτικές για τα Κράτη Μέλη του. Στις Διεθνείς Συνδιασκέψεις του ΙΜΟ γίνονται οι συζητήσεις ώστε να υπάρξει γόνιμο αποτέλεσμα το οποίο εισέρχεται στη διεθνή έννομη τάξη με την μορφή Διεθνών Συμβάσεων, Κωδίκων, Προτάσεων και Οδηγιών.

Προ εβδομήντα τεσσάρων ετών, στις 06.03.1948 υιοθετήθηκε από την Ναυτιλιακή Διάσκεψη του ΟΗΕ η Σύμβαση για την ίδρυση του ΙΜΟ η οποία τέθηκε σε ισχύ στις 17.03.1958. Η έναρξη των εργασιών του ΙΜΟ έγινε στις 06.01.1959 όταν η Συνέλευση του ΙΜΟ συνεδρίασε για πρώτη φορά. Ο σκοπός του ΙΜΟ καθορίζεται στο άρθρο 1 της Σύμβασης σύμφωνα με το οποίο πρόκειται για «τον μηχανισμό με σκοπό (α) τη συνεργασία των Κρατών στον τομέα των ρυθμίσεων και πρακτικών που αφορούν σε ποικίλα τεχνικά θέματα τα οποία επηρεάζουν τη διεθνή ναυτιλία και το εμπόριο (β) την ενθάρρυνση και διευκόλυνση της ενσωμάτωσης των υψηλότερων προτύπων σε θέματα που αφορούν στην ναυτιλιακή ασφάλεια, την αποτελεσματικότητα της ναυσιπλοΐας, την πρόληψη και τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία και (γ) την ενασχόληση με τα διοικητικά και νομικά θέματα που σχετίζονται με τους σκοπούς του ΙΜΟ». Ο ΙΜΟ, μέσω των επιτροπών του, δια την επίτευξη των σκοπών του έχει προωθήσει την υιοθέτηση από τα Κ-Μ του πενήντα εννέα συμβάσεις - πρωτοκόλλα<sup>97</sup> και άλλα νομοθετικά εργαλεία όπως κώδικες και συστάσεις (παράρτημα VII). Η κύρια ενασχόληση του ΙΜΟ είναι ο συνεχής εκσυγχρονισμός της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στην Θάλασσα (SOLAS) και της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη της Μόλυνσης του Περιβάλλοντος από Πλοία (MARPOL). Για τον λόγο αυτό το θεσμικό πλαίσιο της θαλάσσιας μεταφοράς των επικινδύνων υλικών εντάσσεται στις προτεραιότητες του οργανισμού. Ο ΙΜΟ ασχολείται και με την αποτελεσματική εφαρμογή των Συνθηκών σε εθνικό επίπεδο. Αυτό συμβαίνει διότι οι Συνθήκες προκειμένου να εφαρμοστούν πρέπει να εισαχθούν στην εθνική νομοθεσία και αυτό σύμφωνα με ελέγχους του ΙΜΟ δεν είναι ο κανόνας σε όλες τις περιπτώσεις.

Στις αρμοδιότητες του ΙΜΟ προστέθηκε, το 1984, η προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος. Η ρύπανση από πετρέλαιο ήταν και παραμένει ένας από τους πρώτους κινδύνους για το θαλάσσιο

<sup>94</sup> Άρθρο 1(α) της Διεθνούς Σύμβασης ΙΜΟ (1948)

<http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-on-the-International-Maritime-Organization.aspx>

<sup>95</sup> International Maritime Organization

<sup>96</sup> Inter-Governmental Maritime Consultative Organization

<sup>97</sup> <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Default.aspx>

περιβάλλον που απασχόλησε την διεθνή κοινότητα και ρυθμίστηκε πρωταρχικά με τη Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης της Θάλασσας από Πετρέλαιο, 1954 (OILPOL). Έκτοτε ο ΟΗΕ με πρωταγωνιστή τον εξειδικευμένο οργανισμό IMO ρυθμίζει τα περιβαλλοντικά ζητήματα με ειδικές Συνθήκες, Συμβάσεις και Συμφωνίες με σκοπό την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος. Από τις πενήντα εννέα Συνθήκες-Πρωτόκολλα του IMO για τη ναυτιλία (Παράρτημα VII) οι είκοσι ένα αφορούν αποκλειστικά στην προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος. Άρα αναγνωρίζεται ότι προκειμένου να βελτιώνεται η διαδικασία της πρόληψης της ρύπανσης και προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος είναι ανάγκη οι διεθνείς κανονισμοί που συμφωνούνται σε επίπεδο του IMO να εφαρμόζονται από όλα τα Κράτη.

### **2.2.1. Όργανα του IMO**

Ο IMO διαθέτει εκατόν εβδομήντα τέσσερα Κ-Μ, τρία συνεργαζόμενα μέλη ενώ η ΕΕ έχει ρόλο παρατηρητή στις εργασίες του οργανισμού. Τα όργανα του IMO είναι η Συνέλευση, το Συμβούλιο και οι κύριες επιτροπές Ναυτιλιακής Ασφαλείας, Προστασίας του Θαλασσιού Περιβάλλοντος, Νομική Επιτροπή, Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας και Επιτροπή Διευκολύνσεων. Οι εισηγήσεις των επιτροπών υποβάλλονται μέσω της Γραμματείας του IMO στην Συνέλευση η οποία έχει και την αρμοδιότητα των τελικών αποφάσεων. Η Συνέλευση συνέρχεται ανά δύο έτη και αποτελείται από σαράντα εκλεγμένα Κ-Μ τα οποία διακρίνονται σε τρεις κατηγορίες. Στην πρώτη κατηγορία βρίσκονται τα δέκα Κ-Μ με τα περισσότερα πλοία υπό τη σημαία τους (ναυτιλιακά Κράτη), στην δεύτερη τα δέκα Κ-Μ με τον μεγαλύτερο όγκο φορτίων και στην τρίτη τα είκοσι Κ-Μ τα οποία αναδύονται στην ναυτιλία (IMO, 2020). Άρα τα ναυτιλιακά Κράτη επηρεάζουν τις αποφάσεις της Συνέλευσης ενώ τα συμφέροντα των παρακτίων Κρατών δεν αντιπροσωπεύονται επαρκώς στον IMO και το πρόβλημα υφίσταται από την ίδρυση του Οργανισμού.

Οι εργασίες των επιτροπών και των υποεπιτροπών τους έχουν ως ειδικότερο αποτέλεσμα την εισαγωγή, υιοθέτηση, εφαρμογή και εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου της δια θαλάσσης μεταφοράς των επικινδύνων υλικών όπως μελετάται στην παρούσα διατριβή ήτοι (α) πετρελαιοειδή όπως προβλέπονται στο παράρτημα I της ΔΣ MARPOL 73/78, (β) αέρια όπως αναφέρονται στον GC Code (International Gas Carrier Code), (γ) επιβλαβείς υγρές ουσίες/χημικά, συμπεριλαμβανομένων των αποβλήτων, όπως αναφέρονται αφενός στον IBC Code: International Code for the construction and equipment of ships carrying dangerous chemicals in bulk και αφετέρου στο παράρτημα II της ΔΣ MARPOL 73/78, (δ) στερεά χύδην φορτία, που εμφανίζουν χαμηλό χημικό κίνδυνο σύμφωνα με τον IMSBC Code (International Maritime Solid Bulk Cargoes Code) (ε) επιβλαβείς ουσίες, εντός συσκευασίας, σύμφωνα με το Παράρτημα III της ΔΣ MARPOL 73/78 και (στ) Συσκευασμένα επικίνδυνα υλικά όπως αναφέρονται στον IMDG Code (International Maritime Dangerous Goods Code) τοποθετημένων σε εμπορευματοκιβώτια (containers).

Εντός του IMO, διεξάγονται συζητήσεις μεταξύ των εκατόν εβδομήντα τριών Κ-Μ του. Τα συμφέροντα που εκπροσωπούνται καλύπτουν τις δυνάμεις που κυριαρχούν στην ναυτιλία. Τα μέτρα που λαμβάνει ο IMO κατόπιν διαπραγματεύσεων θα πρέπει να ανταποκρίνονται στην εξάλειψη των ανισοτήτων μεταξύ των Κρατών και στην χωρίς διακρίσεις εφαρμογή τους. Η εξέλιξη

των σημαιών ευκαιρίας αφορά στην κατάσταση αυτή και τα Κράτη που διατηρούν τέτοια νηολόγια θα πρέπει με μέριμνα και του IMO να φροντίσουν για την θεραπεία του φαινομένου και την σύγκλιση με τα υπόλοιπα παραδοσιακά ναυτιλιακά Κράτη. Συναφώς και λόγω του ότι ο IMO δεν έχει δυνατότητα επιβολής, τα Κ-Μ του είναι ανάγκη να επικυρώνουν τις Συμβάσεις που συνομολογούνται εντός του οργανισμού σε εύλογο χρονικό διάστημα το οποίο να μην εκτείνεται εις το διηνεκές με αποτέλεσμα οι ρυθμίσεις μιας Συμβάσεως να καθίστανται ανενεργές. Ακόμα, η διαφορετική αντιμετώπιση των ναυτιλιακών ζητημάτων από την ΕΕ και τις ΗΠΑ δεν βοηθάει στην κατεύθυνση της ομαλούς διεκπεραιώσεως αλλά δημιουργεί δυσλειτουργίες επί του διεθνούς ναυτιλιακού θεσμικού πλαισίου.

### **2.2.2. Θεσμοθέτηση εντός του IMO**

Η κατάρτιση των Διεθνών Συμβάσεων του IMO που αφορούν στις θαλάσσιες μεταφορές των επικινδύνων υλικών θα πρέπει να εξυπηρετεί την εξισορρόπηση των συμφερόντων μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών. Λόγω της αριθμητικής υπεροχής των ναυτιλιακών Κρατών στον IMO φαίνεται πως η εξισορρόπηση αυτή δεν επιτυγχάνεται. Η οικονομική εξάρτηση των ναυτιλιακών Κρατών από το ναυτιλιακό εμπόριο δεν αφήνει περιθώρια υποστήριξης του περιορισμού του δικαιώματος στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας έναντι της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Με τον IMO συνεργάζονται, βάσει συμφωνιών, διακυβερνητικοί οργανισμοί των οποίων οι δραστηριότητες είναι συναφείς με το αντικείμενο του IMO. Οι διακυβερνητικοί οργανισμοί λαμβάνουν μέρος στις συναντήσεις των οργάνων του IMO ως παρατηρητές, συμμετέχουν στις συζητήσεις και υποβάλλουν έγγραφες προτάσεις χωρίς να έχουν το δικαίωμα ψήφου. Η δράση τους αυτή δύναται να επηρεάσει την πολιτική των Κρατών Μελών του IMO. Τέτοιοι οργανισμοί είναι η ΕΕ, η Ένωση Αραβικών Κρατών και τα Μνημόνια Συνεννόησης για τα ζητήματα ελέγχου του Κράτους Λιμένα (MOUs). Υπό τη μορφή αυτή οι περιφερειακοί διακυβερνητικοί οργανισμοί προσπαθούν να επηρεάσουν τα Κράτη που αντιπροσωπεύουν προς ορισμένη κατεύθυνση συμφερόντων.

Στις συνεδριάσεις των επιτροπών του IMO συμμετέχουν και οι μη κυβερνητικές οργανώσεις. Οι ΜΚΟ είναι διεθνείς οργανισμοί των οποίων η οργάνωση τελεί σε εθελοντική βάση και έχουν επιστημονικά ενδιαφέροντα. Οι ΜΚΟ δεν ιδρύονται με κρατική πρωτοβουλία και οι σκοποί τους αφορούν, μεταξύ άλλων, στην προώθηση της έρευνας, του εμπορίου και πολιτικές ή κοινωνικές δράσεις. Οι ΜΚΟ συμμετέχουν σε διεθνείς συνδιασκέψεις λόγω της εξειδικευμένης τεχνογνωσίας περί του αντικείμενου της ενασχόλησης τους. Οι μη κυβερνητικοί οργανισμοί δεν λαμβάνουν μέρος στις αποφάσεις των επιτροπών του IMO αλλά συμμετέχουν ενεργά και δύναται να επηρεάσουν τις αποφάσεις των Κρατών Μελών του. Οι οργανισμοί αυτοί υποβάλλουν έγγραφα, παρίστανται στις συνεδριάσεις και δικαιούνται να εκφέρουν γνώμη. Ο IMO, μετά από έγκριση της Συνέλευσης, επιτρέπει την ανάπτυξη πρωτοβουλιών και την κατάθεση προτάσεων εκ μέρους των εξειδικευμένων μη κυβερνητικών οργανισμών επί ζητημάτων ενδιαφέροντος του (IMO-NGOs, 2018). Τέτοιοι οργανισμοί είναι το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο (ICS), η Διεθνής Ένωση των Ανεξαρτήτων Πλοιοκτητών Δεξαμενοπλοίων (INTERTANKO), η Διεθνής Ένωση των Πλοιοκτητών Πλοίων Ξηρού Φορτίου (INTERCARGO), οργανισμοί ενασχόλησης με τα επικίνδυνα υλικά και την

τεχνολογία (OCIMF), (IMarEST), η Διεθνής Ένωση Λιμένων (IAPH), η Διεθνής Ένωση Νηογνωμόνων (IACS), η Διεθνής Ένωση Προτύπων (ISO), περιβαλλοντικές οργανώσεις Greenpeace, WWF κ.α. Οι μη κυβερνητικοί οργανισμοί που αντιπροσωπεύουν τις ενώσεις πλοιοκτητών πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών ή την βιομηχανία επικινδύνων υλικών έχουν μεγάλη επιρροή στις αποφάσεις του IMO δια των ναυτιλιακών Κρατών.

### **2.3. Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου (WTO) και περιβάλλον**

Γεγονός αποτελεί ότι οι διεθνείς εμπορικές-ναυτιλιακές σχέσεις και το δίκαιο που τις διέπει εισήχθησαν σε μία νέα εποχή αμέσως μόλις τα Κράτη Μέλη (ΚΜ) του Παγκοσμίου Οργανισμού Εμπορίου (WTO) δεσμεύτηκαν σε συμμόρφωση με τις αποφάσεις του WTO. Στόχοι του WTO, μεταξύ άλλων, είναι η απελευθέρωση της αγοράς, η εξάλειψη των εμπορικών στρεβλώσεων, η ομοιόμορφη λειτουργία ενός παγκοσμίου συστήματος εμπορικών κανόνων, η προστασία του περιβάλλοντος, η οριοθέτηση ενός παγκοσμίου τύπου διαπραγματεύσεων και επίλυσης εμπορικών διαφορών. Το ανώτατο όργανο του WTO είναι η διάσκεψη των υπουργών (ΔτΥ). Η ΔτΥ συνεδριάζει ανά διετία και αποφασίζει, με ομοφωνία, για τα ζητήματα των Πολυμερών Εμπορικών Συμφωνιών (WTO, 2021).

Η παγκόσμια κοινότητα μετά το τέλος του δευτέρου παγκοσμίου πολέμου προσπάθησε να εγκαθιδρύσει έναν οργανισμό ο οποίος θα εγγυάτο τη σταθερότητα των εμπορικών σχέσεων των Κρατών και με τον τρόπο αυτό την αποτροπή ενός επόμενου πολέμου. Η προοπτική αυτή οδήγησε τα Κράτη στο Bretton Woods (ΗΠΑ), το 1945, με αποτέλεσμα την σύσταση τριών θεσμικών οικονομικών οργανισμών για την προάσπιση αυτού του σκοπού. Πρόδρομος του WTO υπήρξε ο Διεθνής Οργανισμός Εμπορίου (ITO-International Trade Organization) ο οποίος ιδρύθηκε το 1948 με την Χάρτα της Αβάνας (Havana Charter WTO, 2018a). Μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο τα εργαλεία και η προώθηση του παγκοσμίου εμπορίου, μέσω της GATT, ήταν αντικείμενο του ITO, του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου (IMF-International Monetary Fund) και της Παγκόσμιας Τράπεζας (WB-World Bank). Η μη επικύρωση από τις ΗΠΑ της Χάρτας της Αβάνας αποτελούσε ανασταλτικό παράγοντα για την επιρροή του ITO στο παγκόσμιο εμπόριο σε σχέση με το IMF και την WB. Έτσι ο ITO αντικαταστάθηκε από την GATT 1947 η οποία ήταν αποδεκτή από τα περισσότερα Κράτη και για το λόγο αυτό υπό τη GATT 1947 και μέχρι το 1994 ολοκληρώθηκαν επτά γύροι (διασκέψεις) οι οποίες, μειώνοντας τους δασμούς, τόνωσαν την ανάπτυξη και το εμπόριο (WTO, 2021; IMF, 2018; WB, 2018).

Ο όγδοος Γύρος της Ουρουγουάης (Uruguay Round) διεξήχθη (1986-1994 μεταξύ 123 συμβαλλομένων Κ-Μ) στο πλαίσιο της Γενικής Συμφωνίας Δασμών και Εμπορίου (GATT 1947-General Agreement on Tariffs and Trade) με αποτέλεσμα την δημιουργία (01.01.1995) του Παγκοσμίου Οργανισμού Εμπορίου (WTO-World Trade Organization) ενώ η GATT 1994 αντικατέστησε εκείνη του 1947 παραμένοντας ως το βασικό εργαλείο των εμπορικών Συμφωνιών (WTO, 2021). Η ίδρυση του WTO είχε ως αποτέλεσμα την ενσωμάτωση των συμφωνιών των πολυμερών εμπορικών διαπραγματεύσεων του Γύρου της Ουρουγουάης. Τα τρία μεγάλα πεδία που δεσμεύουν τα μέλη του WTO είναι το εμπόριο αγαθών, υπηρεσιών και πνευματικών



δικαιωμάτων (παράρτημα VIII) ενώ στους σκοπούς του WTO υπάρχει και η έννοια της προστασίας του περιβάλλοντος. Μετά την ίδρυση του WTO τα ΚΜ θα έπρεπε να εφαρμόσουν τις συμφωνηθείσες μεταρρυθμίσεις μεταξύ 1995-2000 για τις αναπτυγμένες χώρες και 1995-2004 για τις αναπτυσσόμενες χώρες. Ο Γύρος της Ουρουγουάης φαίνεται ότι δεν εξισορρόπησε τα προβλήματα όλων των Κ-Μ (Finger και Nogues, 2002). Το 2001 ξεκίνησαν εμπορικές διαπραγματεύσεις, για την επίτευξη Διεθνούς Εμπορικής Συμφωνίας, με τον Γύρο της Ντόχα (Doha Round) οι οποίες δεν έχουν ολοκληρωθεί μέχρι σήμερα. Σε αυτό συμβάλει το φαινόμενο του προστατευτισμού των οικονομιών που παρατηρείται σε ορισμένα Κράτη και η διατήρηση των διμερών και προτιμησιακών Συμφωνιών των Κρατών παρά τις προβλέψεις του WTO. Ο ένατος γύρος της διάσκεψης υπουργών στο Βαλί είχε ως αποτέλεσμα την Συμφωνία Εμπορικής Διευκόλυνσης (Trade Facilitation Agreement) 2013 η οποία τέθηκε σε ισχύ το 2017. Η συμφωνία μειώνει τα εμπορικά κόστη, τις διαδικασίες, αυξάνει την διαφάνεια στο διεθνές εμπόριο και θεωρείται ως βήμα προς την επίτευξη της Συμφωνίας της Ντόχα (WB, 2018). Η λειτουργία του WTO βασίζεται στην εφαρμογή των υπάρχουσών Συμφωνιών μεταξύ των Κρατών. Ο WTO υποκατέστησε την GATT και εισήγαγε ένα νέο σύστημα επίλυσης των διαφορών. Το παγκόσμιο σύστημα εμπορίου συνεχίζει, με θεματοφύλακα τον WTO, προς την ανάπτυξη με επιφύλαξη ως προς την τελική συμφωνία του Γύρου της Ντόχα. Αν οι διαπραγματεύσεις για τον Γύρο την Ντόχα δεν ολοκληρωθούν τότε τα Κράτη θα συνεχίζουν τις διμερείς εμπορικές συμφωνίες και έτσι ο WTO θα βρεθεί σε δεύτερο ρόλο.

Η ΕΕ και τα ΚΜ της είναι διακριτά μέλη του WTO. Η ΕΕ μέσω της Επιτροπής Εμπορίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου παρακολουθεί τις εργασίες του WTO, χρησιμοποιεί τον μηχανισμό επίλυσης των διαφορών του WTO και επιμένει στην εξεύρεση λύσεων για την ομαλή διεξαγωγή του εμπορίου παρά το αποτέλεσμα του Γύρου της Ντόχα. Η ΕΕ υποστηρίζει την εξασφάλιση της οικονομικής μεγέθυνσης και ανάπτυξης για τα Κράτη του WTO και την εξάλειψη του προστατευτισμού. Η τήρηση των όρων του ανταγωνισμού για όλα τα Κράτη μέσω της *«ουσιαστικής μείωσης των δασμών και άλλων φραγμών στο εμπόριο και εξάλειψης της διακριτικής μεταχείρισης στο διεθνές εμπόριο»* (GATT) υιοθετήθηκε από την ΕΕ. Η Συμφωνία για τη Διευκόλυνση του Εμπορίου (2017) αποτελεί την πρώτη πολυμερή Συμφωνία η οποία τέθηκε σε ισχύ μετά την ίδρυση του WTO αναδεικνύοντας την προτίμηση των Κρατών στις διμερείς εμπορικές συμφωνίες. Η Συνθήκη της Λισαβόνας (2009) ορίζει ότι το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο και το Κοινοβούλιο νομοθετούν για τα θέματα του ενωσιακού εμπορίου (EU-WTO, 2018). Συνεπώς, η εμπορική πολιτική όπως αυτή διαμορφώνεται εντός του WTO είναι εκείνη η οποία καθορίζει το θεσμικό πλαίσιο της οικονομίας και της παραγωγού ζήτησης που ικανοποιούν οι υπηρεσίες της ναυτιλίας. Υπό αυτές τις συνθήκες, τα Κράτη και οι εταιρείες της ναυτιλίας επιδεικνύουν ενδιαφέρον για την θάλασσα προκειμένου να λάβουν ανάλογο μερίδιο επί των θαλασσιών μεταφορών και του ορυκτού πλούτου της. Ο ΟΗΕ μέσω των θεσμικών οργάνων και των εξειδικευμένων οργανισμών του αλλά και η ΕΕ καταβάλουν συνεχείς προσπάθειες για την διαμόρφωση ενός σύγχρονου θεσμικού πλαισίου που θα ρυθμίζει τις θαλάσσιες μεταφορές και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος. Επί αυτών των ζητημάτων δημιουργείται και η αντιπαράθεση μεταξύ των παρακτίων και ναυτιλιακών κρατών κατά τη θαλάσσια μεταφορά των επικινδύνων υλικών. Τα

βραχυπρόθεσμα συμφέροντα των ναυτιλιακών Κρατών και των εταιρών της ναυτιλίας έρχονται σε ρήξη με τα μακροπρόθεσμα συμφέροντα των παρακτίων Κρατών και της ανθρωπότητας. Η προστασία του περιβάλλοντος δεν περιελήφθη στα κύρια ζητήματα της GATT 1947 αλλά ούτε σε εκείνα της Χάρτας του ΟΗΕ και της Συνθήκης της Ρώμης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας. Η GATT 1947 δεν κάνει καν ρητή αναφορά στο περιβάλλον. Η διαπίστωση αυτή αναδεικνύει ότι το θεσμικό πλαίσιο του διεθνούς εμπορίου εξελίσσεται χωρίς να λαμβάνει υπ' όψιν του την αρχή της περιβαλλοντικής προστασίας. Επίσης η απόφαση για τον περιορισμό των εισαγωγών τόνου, *Mexico v United States*, (1991)<sup>98</sup>, κατέδειξε αφενός ότι η προστασία του περιβάλλοντος θεωρείται από κάποια Κράτη ως εμπόδιο για την απελευθέρωση του εμπορίου και της ανάπτυξης και αφετέρου ότι υφίσταται πράγματι αντιπαράθεση μεταξύ των Κρατών για θέματα εμπορίου και περιβάλλοντος (Wei, 2017:9 επ; Esty, 1994; Skilton, 1993).

Η αντιπαράθεση οφείλεται στα διαφορετικά συμφέροντα τα οποία εκπροσωπούν τα Κράτη. Συγκεκριμένα τα ναυτιλιακά Κράτη, με μεγάλο στόλο πλοίων, μάχονται υπέρ του ελεύθερου εμπορίου και διατείνονται ότι η σημαντική εξάρτηση από τους περιβαλλοντικούς κανονισμούς θα οδηγήσει σε φραγμούς του εμπορίου, κόστη, χαμένες ευκαιρίες και όχι στην ουσιαστική επίλυση των περιβαλλοντικών ζητημάτων. Ίσως θα πρέπει να σταθμιστεί το κόστος και όφελος των περιβαλλοντικών πολιτικών της ναυτιλίας για τη μεγιστοποίηση της διεθνούς κοινωνικής ευημερίας. Πάντως η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο πρέπει να αποτελούν αλληλένδετους παράγοντες. Οι περιβαλλοντικοί κανονισμοί πρέπει να λαμβάνονται υπ' όψιν από το ναυτιλιακό εμπόριο διότι (α) η ανεξέλεγκτη μεταφορά αγαθών δύναται να οδηγήσει σε πιθανό ατύχημα (β) οι μη συμβατοί κανόνες απελευθέρωσης του εμπορίου με την αρχή προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος θέτουν σε κίνδυνο την παγκόσμια κοινωνία (γ) τα Κράτη με ηπιότερο νομοθετικό πλαίσιο για τη προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος έχουν συγκριτικό πλεονέκτημα και έτσι τα υπόλοιπα αναγκάζονται να μειώνουν τα σχετικά πρότυπα και να υποστηρίζουν ευέλικτους περιβαλλοντικούς κανονισμούς σε επίπεδο IMO. Η Agenda 21 της Διάσκεψης για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη, 1992 αναφέρει ότι το περιβάλλον και οι εμπορικές πολιτικές πρέπει να αλληλοϋποστηρίζονται (Τμήμα 2.19).

Ειδικά και όσον αφορά στον WTO η προστασία του περιβάλλοντος φαίνεται ότι υπερβαίνει τις αρμοδιότητες του. Ο WTO υφίσταται μόνο για την προώθηση του παγκοσμίου εμπορίου και όχι για την προστασία του περιβάλλοντος. Οι Συμφωνίες στο πλαίσιο του WTO εισάγουν μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος μόνο όταν διευκολύνεται κάποια εμπορική Συμφωνία και δεν απαιτείται να δίδεται ιδιαίτερη προσοχή στα περιβαλλοντικά ζητήματα. Στην υπόθεση *US-Gasoline*, (1996)<sup>99</sup> αποφασίστηκε ότι στην GATT δεν υπάρχει ερμηνεία περί εμποδίων στην υιοθέτηση των αναγκαίων μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος από οποιοδήποτε συμβαλλόμενο Μέρος της. Στην υπόθεση *EC-Asbestos*, (2001)<sup>100</sup> ανεδείχθη θέμα προστασίας της ανθρώπινης υγείας και περιβάλλοντος από την μεταφορά αμιάντου υπό τις προβλέψεις της GATT.

<sup>98</sup> GATT Panel Report, United States – Restrictions on Imports of Tuna, DS21/R, <https://www.worldtradelaw.net/databases/gattpanels.php>

<sup>99</sup> [https://www.wto.org/english/tratop\\_e/dispu\\_e/2-9.pdf](https://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/2-9.pdf)

<sup>100</sup> [https://www.wto.org/english/tratop\\_e/dispu\\_e/cases\\_e/ds135\\_e.htm](https://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds135_e.htm)

Ο WTO διαθέτει την Επιτροπή Εμπορίου και Περιβάλλοντος<sup>101</sup> η οποία εισηγείται τα κατάλληλα μέτρα ώστε να αυξηθεί η διάδραση μεταξύ εμπορίου και περιβάλλοντος για την προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης. Μέχρι σήμερα δεν έχει αναληφθεί κάποια σημαντική πρωτοβουλία εκ μέρους της επιτροπής. Την 17.10.2020 πενήντα Κ-Μ του WTO ανακοίνωσαν την πρόθεσή τους να εντατικοποιήσουν τις δράσεις τους, συμπληρωματικά προς την οικεία επιτροπή, επί του τομέα εμπορίου και περιβάλλοντος.<sup>102</sup> Συμπερασματικά, καίτοι ο WTO δεν έχει ως σκοπό την θεραπεία των αντιπαραθέσεων για περιβαλλοντικά ζητήματα, η Επιτροπή Εμπορίου και Περιβάλλοντος αλλά και οι Διασκέψεις των Υπουργών δύνανται να προωθήσουν προτάσεις για την αναγνώριση της περιβαλλοντικής αξίας και προστασίας αλλά και να επιφέρουν ανάλογες τροποποιήσεις στην GATT 1994 υπό το άρθρο XX.

#### **2.4. Διαμόρφωση του υφισταμένου θεσμικού πλαισίου**

Η δια θαλάσσης μεταφορά επικινδύνων υλικών και η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος δεν έχρηζαν του σημερινού ενδιαφέροντος στο παρελθόν. Όταν η διεθνής κοινότητα κατανόησε ότι το θαλάσσιο περιβάλλον βρίσκεται σε κίνδυνο τότε έλαβε χώρα η έναρξη του ιστορικού πλαισίου των διεθνών Συμφωνιών για την ασφαλή θαλάσσια μεταφορά αγαθών και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Κατά τη διάρκεια του εικοστού αιώνα οι διεθνείς Συμφωνίες αυξήθηκαν λόγω της απαιτούμενης ρύθμισης των αυξανόμενων περιβαλλοντικών προβλημάτων των Κρατών. Ο πίνακας, στο παράρτημα ΙΧ, εμφανίζει έναν κατάλογο Συμφωνιών που αφορούν στο περιβάλλον και στη ναυτιλία. Από τον συγκεκριμένο πίνακα φαίνεται ότι ένας μεγάλος αριθμός Συμφωνιών ρυθμίζει τη θαλάσσια ρύπανση, με αρχή τις Συμφωνίες για τη ρύπανση από πετρέλαιο.

Οι πρώτες θαλάσσιες περιβαλλοντικές Συνθήκες καθιερώθηκαν για την πρόληψη της υπερεκμετάλλευσης των ιχθυαποθεμάτων. Παλαιές Συμφωνίες μεταξύ της Μεγάλης Βρετανίας και Γαλλίας (1839) και των Κρατών της Βόρειας θάλασσας (1882, Βέλγιο, Δανία, Γαλλία, Γερμανία, Ολλανδία, Μεγάλη Βρετανία) έθεσαν τις βάσεις για τη διαπραγμάτευση μεταξύ των Κρατών ώστε να ασχοληθούν με τα θαλάσσια περιβαλλοντικά ζητήματα. Στις αρχές του προηγούμενου αιώνα η Κοινωνία των Εθνών επεξεργάστηκε κείμενο Συνθήκης για τον έλεγχο της προστασίας του περιβάλλοντος αλλά χωρίς αποτέλεσμα (Tanaka, 2019).<sup>103</sup> Μετά το τέλος του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου εντοπίστηκε από έρευνες της Βρετανίας αυξημένη παρουσία του πετρελαίου στη θάλασσα. Για την προστασία των χωρικών υδάτων της Βρετανίας από τις ατυχηματικές ή λειτουργικές απορρίψεις πετρελαίου των πλοίων εφαρμόστηκε ο νόμος Oil in Navigable Waters Act (1922).<sup>104</sup> Αργότερα για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος από πετρέλαιο, προτάθηκε σχέδιο Συνθηκών (Draft Treaties dealing with Oil Pollution from Ships) αλλά χωρίς επιτυχία. Το θεσμικό πλαίσιο που ρυθμίζει την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος από ατυχηματικές περιπτώσεις πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών εξελίχθηκε σημαντικά μετά τον

<sup>101</sup> Committee on Trade and Environment

<sup>102</sup> [https://www.wto.org/english/tratop\\_e/tessd\\_e/tessd\\_e.htm](https://www.wto.org/english/tratop_e/tessd_e/tessd_e.htm)

<sup>103</sup> Part II. Chapter 8. Introduction.

<sup>104</sup> <https://api.parliament.uk/historic-hansard/acts/oil-in-navigable-waters-act-1922>

δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο λόγω της αριθμητικής αύξησης των πλοίων, του μεγέθους τους, της ζήτησης επικινδύνων υλικών και των καταστροφικών ναυτικών ατυχημάτων (Zaide, 2019:Part III).

Στις αρχές της δεκαετίας του 1950 με πρωτοβουλία του ΟΗΕ επετεύχθη επανέναρξη των συνομιλιών με αποτέλεσμα να υπογραφεί στο Λονδίνο η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη Ρύπανσης της Θάλασσας από Πετρέλαιο, 1954 (OILPOL). Η OILPOL, 1954 αποτέλεσε την πρώτη πολυμερή Σύμβαση για την αντιμετώπιση για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από επικίνδυνα υλικά για την οποία θεωρήθηκε από τα ναυτιλιακά Κράτη ότι περιορίζει το δικαίωμα στην ελεύθερη ναυσιπλοΐα και γενικότερα δεν έτυχε της δέουσας εφαρμογής λόγω περιορισμένου ενδιαφέροντος εκ μέρους των Κρατών. Η Σύμβαση αυτή, μέσω της απαγόρευσης της απόρριψης πετρελαίου και πετρελαιοειδών μιγμάτων από συγκεκριμένους τύπους πλοίων σε ορισμένες θαλάσσιες περιοχές, αποτέλεσε το έναυσμα του διεθνούς θεσμικού πλαισίου για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος (Maggio, 2019:3επ; Sands et.al, 2018:21επ; Harrison, 2017:116επ). Έκτοτε τέθηκαν οι βάσεις για την δημιουργία κανονισμών για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος λόγω των καταστροφικών ατυχημάτων πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών.

Εν συνεχεία, η Σύμβαση που αναφέρθηκε στις πηγές ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος ήταν εκείνη της Γενεύης (Σύμβαση για την Ανοικτή Θάλασσα, 1958)<sup>105</sup> περί του Δικαίου Θαλάσσης. Οι υπόλοιπες Συμβάσεις της Γενεύης περί της αιγιαλίτιδας ζώνης και υφαλοκρηπίδας (1958) δεν περιείχαν όρους για το ζήτημα αφήνοντας τα Κράτη να ρυθμίσουν σχετικώς. Η διεθνής κοινότητα διαπίστωσε την δεκαετία του 1960 ότι έπρεπε να επαναπροσδιοριστούν οι πολιτικές για την προστασία του περιβάλλοντος. Το 1968, η UNESCO οργάνωσε την πρώτη διάσκεψη των Κρατών με σκοπό την εξισορρόπηση των δράσεων μεταξύ περιβάλλοντος και ανάπτυξης, εισάγοντας παράλληλα τον όρο βιώσιμη ανάπτυξη (sustainable development). Το ίδιο έτος διεξήχθη η πρώτη Συνδιάσκεψη των Παρισίων για τη Βιόσφαιρα με κύριο αντικείμενο την ορθολογική χρήση και διατήρηση των πόρων της βιόσφαιρας. Το αποτέλεσμα της Διάσκεψης ήταν η δημιουργία του Προγράμματος της UNESCO Άνθρωπος και Βιόσφαιρα με βασική αρχή την κατανόηση εκ μέρους της ανθρωπότητας ότι οι χερσαίοι και θαλάσσιοι πόροι δεν είναι ανεξάντλητοι. Οι επιμέρους περιβαλλοντικές πολιτικές των Κρατών ήταν τότε σε εμβρυακό στάδιο και άρχισαν να αναπτύσσονται τη δεκαετία του 1970. Η ατυχηματική ρύπανση προερχόμενη από τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών είναι ένα κλασικό παράδειγμα του προβλήματος της από κοινού ιδιοκτησίας και ελεύθερης χρήσης των αγαθών που προσφέρει το περιβάλλον ήτοι της κοινοκτημοσύνης. Πρόκειται για μια αναλογία σχετικά με τη σύγκρουση των ιδιωτικών και κοινωνικών συμφερόντων για την διεκδίκηση πόρων (Hardin, 1968). Το συγκεκριμένο πρόβλημα δεν μπορεί να λυθεί αν δεν εφαρμοστούν συλλογικές δράσεις. Για το λόγο αυτό συνάπτονται οι Διεθνείς Συνθήκες.

Το 1962 η έκδοση του βιβλίου της Rachel Carson με τίτλο *The Silent Spring* σηματοδότησε την ενασχόληση της παγκόσμιας κοινωνίας με τα προβλήματα που προκαλεί η ρύπανση. Στα τέλη της δεκαετίας του 1960, Σουηδοί επιστήμονες ανακάλυψαν ότι η οξύτητα της βροχής που έπεφτε στη Σουηδία ήταν αυξημένη. Η Σουηδική κυβέρνηση επεσήμανε το θέμα σε επίπεδο Οργανισμού

---

<sup>105</sup> Άρθρα 24 και 25.

Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ) και το 1968 η Γενική Συνέλευση του ΟΗΕ ενέκρινε ψήφισμα για να συγκαλέσει την πρώτη διακυβερνητική διάσκεψη του κόσμου για το περιβάλλον. Στην κατεύθυνση αυτή συνέβαλαν οι ποικίλες διεθνείς περιβαλλοντικές καταστροφές που προκλήθηκαν μεταξύ άλλων και από τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών. Η διεθνής κοινή γνώμη παρακολούθησε το ατύχημα, στο Στενό της Μάγχης, του υπό σημαίας Λιβερίας δεξαμενοπλοίου Torrey Canyon (1967) το οποίο προκάλεσε πρωτοφανούς εκτάσεως ρύπανση μεταξύ των ακτών Ηνωμένου Βασιλείου και Γαλλίας. Το ατύχημα αυτό αποτέλεσε πρόκληση για το διεθνές νομοθετικό πλαίσιο της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος και έναυσμα για τη λήψη των καταλλήλων μέτρων πρόληψης, αποκατάστασης και αποζημίωσης από την ρύπανση (ITOPF, 2018).

Μετά δύο ετών υιοθετήθηκαν η Διεθνής Σύμβαση για την Επέμβαση στην Ανοικτή Θάλασσα σε περίπτωση Ατυχημάτων από Πετρελαϊκή Ρύπανση<sup>106</sup> (1969) και η Διεθνής Σύμβαση περί Αστικής Ευθύνης για Ζημίες από Πετρελαϊκή Ρύπανση<sup>107</sup> (1969). Κατά την πρώτη, σε περίπτωση ατυχηματικής ρύπανσης, αποτελεί δικαίωμα των παρακτίων Κρατών να λαμβάνουν μέτρα πρόληψης, αποτροπής, περιορισμού ή εξάλειψης σοβαρού και επικείμενου κινδύνου που μπορεί να απειλήσει την ακτογραμμή τους ή άλλα συμφέροντα τους. Η δεύτερη προβλέπει την αντικειμενική ευθύνη του πλοιοκτήτη για ζημία εξαιτίας ατυχηματικής ρύπανσης από πετρέλαιο εντός των θαλασίων ζωνών του παρακτίου Κράτους. Παράλληλα, οι πλοιοκτήτες δεξαμενοπλοίων συμφώνησαν στην ανάληψη συλλογικής ευθύνης έως ενός ορισμένου ποσού σε περίπτωση ρυπάνσεως για την οποία ευθύνεται μέλος τους. Η ιδιωτική αυτή συμφωνία ονομάστηκε TOVALOP<sup>108</sup> (1969). Το ίδιο έπραξαν και οι εταιρείες πετρελαιοειδών ώστε σε περίπτωση ρύπανσης από πετρέλαιο να αποζημιωθούν τα πρόσωπα τα οποία υπέστησαν ζημία, CRISTAL<sup>109</sup> (1971). Οι δύο αυτές συμφωνίες καταργήθηκαν το 1997.

Συναφώς το ζήτημα της διασυννοριακής θαλάσσιας ρύπανσης ήρθε στο προσκήνιο. Το 1971, συντάχθηκε η πρώτη έκθεση σχετικά με την κατάσταση του πλανήτη με τίτλο Only One Earth: The Care and Maintenance of a Small Planet (Ward και Dubos, 1971). Η έκθεση μελέτησε τα ευρήματα 152 κορυφαίων εμπειρογνομόνων από 58 Κράτη στο πλαίσιο της προετοιμασίας για την πρώτη συνάντηση των Ηνωμένων Εθνών για το περιβάλλον, που πραγματοποιήθηκε στη Στοκχόλμη το 1972. Κατόπιν απαίτησης της διεθνούς κοινότητας τα περιβαλλοντικά θέματα συζητήθηκαν στην πρώτη διεθνή Συνδιάσκεψη του ΟΗΕ για το περιβάλλον η οποία διεξήχθη το 1972 στην Στοκχόλμη και χάραξε την πορεία του περιβαλλοντικού δικαίου και την ίδρυση του Προγράμματος του ΟΗΕ για το Περιβάλλον (UNEP). Η Συνδιάσκεψη του 1972 αποτέλεσε πεδίο αναφοράς για τις σύγχρονες Συνδιασκέψεις με θέμα την προστασία του περιβάλλοντος. Το UNEP παρακολουθεί τα διεθνή περιβαλλοντικά προβλήματα και κατευθύνει την επίλυση τους προς την αντικειμενική υλοποίηση των αρχών της Διεθνούς Συνδιάσκεψης της Στοκχόλμης, 1972. Στις αρχές αυτές περιλαμβάνονται η πρόληψη των περιβαλλοντικών καταστροφών και η σύναψη διεθνών και περιφερειακών Συμβάσεων για την προστασία του περιβάλλοντος.

<sup>106</sup> Convention Related to the Intervention on the High Seas in Case of Oil Pollution Casualties.

<sup>107</sup> International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage.

<sup>108</sup> Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution, 1969.

<sup>109</sup> Contract Regarding a Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution, 1971.

Ειδικότερα για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος από τα πλοία εφαρμόστηκε, με θεματοφύλακα τον ΙΜΟ, η Σύμβαση MARPOL 1973/1978 όπως τροποποιήθηκε και ισχύει σήμερα και αντικατέστησε την Σύμβαση OILPOL, 1954. Επίσης η Σύμβαση του Λονδίνου 1972 περί της πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης από απορρίψεις αποβλήτων και άλλων ουσιών (ΔΣ Λονδίνου 1972), όπως αντικαταστάθηκε από το Πρωτόκολλο του 1996, είναι ειδικό εργαλείο προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Μετά την εφαρμογή της MARPOL 1973/1978 εμφανίστηκε η τάση σύναψης περιφερειακών Συνθηκών<sup>110</sup> ώστε να προστατευτεί το θαλάσσιο περιβάλλον διασυννοριακά σε διμερές ή πολυμερές επίπεδο. Αυτό συνέβη διότι παρατηρήθηκε ότι η ρύπανση που προκαλούν τα πλοία έχει συνέπειες όχι μόνον τοπικά αλλά σε διαφορετικές θαλάσσιες κρατικές δικαιοδοσίες και η συνεργασία των εμπλεκόμενων γειτνιαζόντων Κρατών θα μπορούσε να αποφέρει περισσότερα αποτελέσματα υπό την έννοια της αμοιβαίας αντιμετώπισης μιας κοινής κατάστασης θαλάσσιας ρύπανσης υπό την τήρηση του διεθνούς θεσμικού πλαισίου.

Η Συνδιάσκεψη της Στοκχόλμης επηρέασε το αποτέλεσμα της τρίτης Συνδιάσκεψης για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS, 1982) όσον αφορά στις διατάξεις που αναφέρονται στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.<sup>111</sup> Η UNCLOS, 1982 ρυθμίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των Κρατών κατά τη δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών ενώ παρέχει σημαντικές διατάξεις για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Η μελέτη των διαπραγματεύσεων βάσει των οποίων ήρθε στο φως το τελικό κείμενο της UNCLOS, 1982 καταδεικνύει ότι το δικαίωμα στην ελευθερία των θαλασσών υπόκειται σε διαδικασίες εξισορρόπησης συμφερόντων των Κρατών. Το ίδιο ισχύει και για το κανονιστικό πλαίσιο που διέπει την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος υπό το διεθνές και ενωσιακό δίκαιο εφόσον οι διαπραγματεύσεις λαμβάνουν χώρα μεταξύ Κρατών με διαφορετικό οικονομικό, κοινωνικό και περιβαλλοντικό επίπεδο. Ειδικότερα τα Κράτη-Μέλη της ΕΕ υποστηρίζουν τα συμφέροντα τους, μεμονωμένα, στον ΙΜΟ αναλόγως με το αν ανήκουν στη κατηγορία των παρακτίων ή ναυτιλιακών Κρατών. Εκ των ανωτέρω φαίνεται ότι η σύγχρονη ρύθμιση του θεσμικού πλαισίου της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος από τη θαλάσσια μεταφορά των επικινδύνων υλικών είναι απότοκος των ναυτικών ατυχημάτων.

## **2.5. Πηγές διεθνούς δικαίου και θεσμικό πλαίσιο**

Το θεσμικό πλαίσιο της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος από τη θαλάσσια μεταφορά των επικινδύνων υλικών έχει ως βάση το διεθνές δίκαιο ήτοι το δίκαιο που ρυθμίζει την κανονιστική τάξη της διεθνούς κοινωνίας εντός της οποίας τα Κράτη, ως υποκείμενα του, λειτουργούν και συνάπτουν σχέσεις μεταξύ τους. Το διεθνές δίκαιο παρέχει στα υποκείμενα του δικαιώματα και υποχρεώσεις. Λόγω του ότι τα περιβαλλοντικά ζητήματα που δημιουργούνται από τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών αποκτούν διεθνή διάσταση δεν δύναται να ρυθμιστούν από τα Κράτη μεμονωμένα και έτσι το κενό αυτό έρχεται να καλυφθεί από το διεθνές δίκαιο. Εντός του πλαισίου του διεθνούς δικαίου, το οποίο παρέχει τις νομικές κατευθύνσεις, τα Κράτη συνεργάζονται ώστε να επιλύσουν τα υφιστάμενα προβλήματα. Στο διεθνές δίκαιο, πέραν των Κρατών, λειτουργούν ως υποκείμενα του και οι διεθνείς οργανισμοί όπως ο ΙΜΟ. Η λειτουργία του

<sup>110</sup> όπως οι ΔΣ για τη προστασία της Βαλτικής, Μεσογείου, Καραϊβικής, Ινδικού κ.α.

<sup>111</sup> UNGA ψήφισμα 3067 (XXVIII), UN Doc. A/9030/1973

διεθνούς δικαίου δεν πρέπει να συγχέεται με το θεμελιώδες σύστημα της διάκρισης εξουσιών που διέπει την κρατική έννομη τάξη. Η νομοθετική, εκτελεστική και δικαστική εξουσία δεν υφίσταται υπό το διεθνές δίκαιο. Στο διεθνές δίκαιο, τα Κράτη συνυπάρχουν και νομοθετούν το κανονιστικό πλαίσιο των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων τους. Επί παραδείγματι, ως διεθνής οργανισμός, ο ΟΗΕ μέσω της γενικής του συνέλευσης, δύναται να παράγει ψηφίσματα τα οποία δεν είναι δεσμευτικά για τα Κράτη Μέλη του όπως είναι για τους πολίτες οι κρατικοί κανονισμοί που παράγονται από τη νομοθετική εξουσία ενός Κράτους. Αντιστοίχως το διεθνές δικαστήριο δικαιοσύνης το οποίο τυγχάνει κύριο δικαστικό όργανο του ΟΗΕ αποφασίζει επί θεμάτων που εισάγονται μετά από αίτηση των Κρατών με την προϋπόθεση ότι τα Κράτη θα δεσμευτούν από την κρίση του. Άρα το διεθνές δίκαιο δεν δύναται να επιβληθεί παρά μόνον με την συναίνεση των Κρατών.

Το νομοθετικό καθεστώς το οποίο διέπει την αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών εξετάζεται κατ' αρχήν σε διεθνές και κατόπιν σε περιφερειακό-ενωσιακό (ΕΕ) επίπεδο. Τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών που διαπλέουν τις παγκόσμιες θάλασσες λόγω του μεγέθους και του φορτίου τους θέτουν σε κίνδυνο το περιβάλλον και την ανθρωπότητα κατά την περίπτωση ατυχήματος περισσότερο από ποτέ άλλοτε. Απαιτείται ρύθμιση του ζητήματος σε διεθνές επίπεδο με πρόβλεψη για το μέλλον. Υπό την σκοπιά του διεθνούς δικαίου οι σχέσεις των Κρατών ρυθμίζονται από ένα σύνολο κανόνων, κοινώς αναγνωρισμένο, το οποίο διέπει την μεταξύ τους συμπεριφορά αλλά και το *modus operandi* με τους διεθνείς οργανισμούς. Οι Συμφωνίες μεταξύ των Κρατών συνομολογούνται κατά τις διατάξεις του διεθνούς δικαίου. Το διεθνές δίκαιο διακρίνεται στο δημόσιο και το ιδιωτικό. Το δημόσιο διεθνές δίκαιο αφορά στις σχέσεις μεταξύ Κρατών και διεθνών οργανισμών και περιλαμβάνει τομείς όπως το δίκαιο της θάλασσας και το δίκαιο των συνθηκών ενώ το ιδιωτικό διεθνές δίκαιο καθορίζει το εφαρμοστέο δίκαιο επί μίας συγκεκριμένης νομικής διαφοράς η οποία λαμβάνει διασυνοριακή διάσταση.

Πηγές του διεθνούς δικαίου είναι, κυρίως, η νομολογία των διεθνών δικαστηρίων, οι διεθνείς συμβάσεις και συμφωνίες (Ρούκουνας, 2021; Shaw, 2021). Η διεθνής κοινότητα δεν διαθέτει σώμα επιβολής νομοθετικών ρυθμίσεων αλλά τα Κράτη δύνανται να εφαρμόσουν τις διεθνείς ρυθμίσεις μέσω της συναινετικής διαδικασίας. Κύριες πηγές του διεθνούς δικαίου είναι το έθιμο και οι Συνθήκες. Το εθιμικό δίκαιο εξελίσσεται με το χρόνο και γίνεται διεθνώς αποδεκτό μέσω της συνείδησης ότι αποτελεί ορθή πρακτική ενώ οι Συνθήκες λαμβάνουν την μορφή δεσμευτικών κειμένων όπου τα συμβαλλόμενα Κράτη συμφωνούν να τηρήσουν. Οι Συνθήκες και το έθιμο θεωρούνται ως αυστηρό δίκαιο αφού τα Κράτη είναι υποχρεωμένα να το ακολουθήσουν προκειμένου να μην τους επιβληθούν διεθνείς κυρώσεις. Στην αντίθετη κατεύθυνση τελεί το ήπιο δίκαιο το οποίο και αυτό αποτελεί πηγή του διεθνούς δικαίου και διαμορφώνεται μέσω αρχών, κωδίκων πρακτικής, συστάσεων, κατευθυντήριων γραμμών, προτύπων και αποφάσεων. Τα κείμενα αυτά δεν διαθέτουν δεσμευτική ισχύ και επαφίενται στον σεβασμό της τήρησης των διατάξεων τους από τα Μέρη.

Στην σύγχρονη παγκοσμιοποιημένη εποχή διαμορφώνονται νέες τάσεις στις σχέσεις των Κρατών οι οποίες απαιτούν χειρισμούς σε διεθνές επίπεδο. Οι πολιτικές που εισάγονται έχουν διεθνή ή

περιφερειακή υπόσταση και διεκδικούν υψηλού επιπέδου υποστήριξη. Το Κράτος δεν δύναται πλέον μεμονωμένα να στηρίξει διεθνείς υποθέσεις ή να επιλύσει πολυμερείς διαφορές και για το λόγο αυτό παραχωρεί αρμοδιότητες σε διεθνείς, περιφερειακούς συνασπισμούς Κρατών ή οργανισμών. Ταυτόχρονα στο προσκήνιο υπεισέρχονται διεθνείς ή περιφερειακές συμβάσεις οι οποίες υιοθετούνται και ενσωματώνονται στην εθνική έννομη τάξη. Επί παραδείγματι σε περιφερειακό επίπεδο το ενωσιακό δίκαιο αναπτύσσεται στο περιβάλλον του διεθνούς ανταγωνισμού και επηρεάζει τα Κράτη Μέλη της ΕΕ σε όλους τους θεσμικούς τομείς με τέτοιο τρόπο ώστε τα Κράτη να αναγκάζονται να προσαρμόζονται διαρκώς στα νέα δεδομένα. Όσον αφορά το πρωτογενές ενωσιακό δίκαιο, οι Συνθήκες της ΕΕ καθορίζουν τους στόχους και η επίτευξη τους επιτελείται μέσω δεσμευτικού χαρακτήρα ή μη νομοθετικών πράξεων οι οποίες απευθύνονται είτε σε όλα τα Κ-Μ της ΕΕ είτε σε μεμονωμένα. Στο σκοπό αυτό συντελεί και το παράγωγο ενωσιακό δίκαιο το οποίο αποτελείται από τους κανονισμούς, οδηγίες, αποφάσεις, συστάσεις και γνώμες δια των οποίων ρυθμίζονται διάφορα θέματα όπως η δια θαλάσσης μεταφορά επικινδύνων υλικών, η προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος και η θέσπιση κανόνων για τη διακυβέρνηση των ωκεανών.

Η μελέτη του θεσμικού πλαισίου προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος καταδεικνύει ότι το διεθνές δίκαιο καθορίζει τις γενικές αρχές ώστε τα Κράτη να λαμβάνουν μέτρα στην θαλάσσια περιοχή δικαιοδοσίας τους. Το Διεθνές Δικαστήριο Δικαιοσύνης δέχθηκε για πρώτη φορά το 1996 ότι η διασφάλιση της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος, εντός της περιοχής δικαιοδοσίας των αλλά και πέραν αυτής, αποτελεί υποχρέωση των Κρατών.<sup>112</sup> Ως εκ τούτου και λόγω του ότι η θαλάσσια ρύπανση δύναται να εξελιχθεί σε διασυνοριακό φαινόμενο, τα Κράτη περιορίζονται και δεν εισαγάγουν μεμονωμένα μέτρα προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος. Υπό τις συνθήκες αυτές προκύπτει αντιπαράθεση, επί του ζητήματος της λήψης σχετικών μέτρων, μεταξύ των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών όχι μόνο εντός των θαλασσιών ζωνών αλλά και στην ανοικτή θάλασσα. Η συνεργασία μεταξύ των Κρατών για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος αποτελεί *condition sine qua non* όπου σε διεθνές επίπεδο ρυθμίζεται από τις διατάξεις της UNCLOS, 1982 (Μέρος XII). Οι πηγές του διεθνούς θεσμικού πλαισίου προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος αποτελούνται από το διεθνές εθιμικό δίκαιο, την UNCLOS, 1982, τον οδηγό (agenda) 21 (κεφάλαια 17,19,20,22) όπως υιοθετήθηκε από την Συνδιάσκεψη του ΟΗΕ για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη το 1992<sup>113</sup> και τη Διακήρυξη του Γιοχάνεσμπουργκ για την Βιώσιμη Ανάπτυξη που υιοθετήθηκε το 2002.<sup>114</sup> Στις πηγές αυτές προστίθενται και μια σειρά Συμφωνιών για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος και της θαλάσσιας μεταφοράς των επικινδύνων υλικών σε διεθνές και περιφερειακό επίπεδο. Οι αναφερόμενες πηγές συνθέτουν το σύστημα του διεθνούς θεσμικού πλαισίου προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος και της θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων υλικών ενώ μέσω των αρμοδίων διεθνών οργανισμών παρέχεται η δυνατότητα ανάπτυξης και εφαρμογής των κανόνων με έμφαση στο δικαίωμα της ελευθερίας των θαλασσών και της απρόσκοπτης ναυσιπλοΐας των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών όπως

<sup>112</sup> Legality of the Threat or Use of Nuclear Weapons, Advisory Opinion, 1. C.J. Reports 1996 σελ.241 <https://www.icj-cij.org/files/case-related/95/095-19960708-ADV-01-00-EN.pdf>

<sup>113</sup> UN Conference on Environment and Development (UNCED)

<sup>114</sup> World Summit on Sustainable Development (WSSD - Earth Summit)



υποστηρίζουν τα ναυτιλιακά Κράτη αλλά και στο κυριαρχικό δικαίωμα των παρακτίων Κρατών να προστατέψουν τις θαλάσσιες ζώνες τους. Η ΕΕ ακολουθεί τις συγκεκριμένες πηγές και συμμετέχει στις αποφάσεις των αρμοδίων διεθνών οργανισμών.

## 2.6. Διεθνές εθιμικό δίκαιο και θέσπιση συμβατικού πλαισίου

Οι αρχές που διέπουν το εθιμικό δίκαιο προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος και θαλάσσιας μεταφοράς των επικινδύνων υλικών διαμορφώνονται δια της μακράς - ομοιόμορφης πρακτικής των Κρατών και της πεποίθησης ότι η πρακτική αυτή αποτελεί δίκαιο εφόσον θεωρείται δεσμευτική. Σημαντική απόδειξη της πεποίθησης δικαίου είναι η επανάληψη της συμπεριφοράς από τα Κράτη (Thirlway, 2019<sup>115</sup>; Churchill και Lowe, 1999:332). Τα Κράτη υπό το διεθνές εθιμικό δίκαιο και την αρχή 21 της Διακήρυξης της Στοκχόλμης έχουν την υποχρέωση πρόληψης της ζημίας στο θαλάσσιο περιβάλλον. Σύμφωνα με την αρχή της πρόληψης επιδεικνύουν την δέουσα επιμέλεια κατά την διεξαγωγή επιβλαβών δραστηριοτήτων εντός της περιοχής δικαιοδοσίας τους. Τα Κράτη θα πρέπει να λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα πρόληψης ανάλογα με τις οικονομικές και τεχνολογικές δυνατότητες τους και να μην προκαλούν διασυννοριακή ζημία στο θαλάσσιο περιβάλλον άλλων Κρατών και την ανοικτή θάλασσα.<sup>116</sup> Συναφώς τα Κράτη, με σκοπό την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος αλλά και την ασφαλή διεξαγωγή της θαλάσσιας μεταφοράς των επικινδύνων υλικών, πρέπει να τελούν σε αγαστή συνεργασία υπό την έννοια της ανταλλαγής πληροφοριών και την αρχή της καλής γειτονίας.<sup>117</sup> Στις αρχές του εθιμικού διεθνούς δικαίου προστέθηκαν κατά τον Οδηγό 21 και εκείνες τις βιώσιμης ανάπτυξης και προφύλαξης. Οι αρχές αυτές, που περιλαμβάνονται και στο δίκαιο της ΕΕ, είναι γενικές και αφήνουν ευρύ πεδίο παρερμηνειών κατά την εφαρμογή τους.

Η διαδικασία θέσπισης Διεθνών Συνθηκών, Συμβάσεων ή Συμφωνιών είναι εκείνη η οποία επιλέγεται από τα Μέρη σύμφωνα με τις αρχές του διεθνούς δικαίου. Στη βάση των αρχών αυτών και πριν ξεκινήσουν οι διαπραγματεύσεις, τα Κράτη-Μέρη θα πρέπει να δηλώσουν τη δέσμευση τους από τη Διεθνή Συμφωνία όπως προβλέπεται στην Σύμβαση της Βιέννης περί του Δικαίου των Συνθηκών (1969). Κατόπιν τα Κράτη-Μέρη συναντώνται προκειμένου να διαπραγματευτούν επί του κειμένου της Συμφωνίας και ακολουθεί η υιοθέτηση του κειμένου μετά της ρητής συγκατάθεσης τους. Η υιοθέτηση με συναίνεση χωρίς ψήφο διαφέρει από την ομοφωνία, η οποία απαιτεί την καταφατική ψήφο όλων των Μερών. Με την υιοθέτηση καθιερώνεται η μορφή και το περιεχόμενο του κειμένου της Διεθνούς Συμφωνίας. Τα Κράτη, αφού υιοθετήσουν το κείμενο, προχωρούν στην υπογραφή του. Η υπογραφή του κειμένου εκ μέρους ενός Κράτους δηλώνει απλώς την προκαταρκτική αποδοχή της Διεθνούς Συμφωνίας και δύναται να αποσυρθεί. Στο επόμενο στάδιο και όταν το Κράτος επικυρώσει τη Συμφωνία έναντι του θεματοφύλακα τότε αυτό συμφωνεί και δεσμεύεται επίσημα. Ο χρόνος που μεσολαβεί μέχρι την επικύρωση της Συμφωνίας έχει το ρόλο της διαβούλευσης στο εσωτερικό του Κράτους και το Κράτος δύναται να μεταβάλει απόψεις και να αποσυρθεί από τη Συμφωνία. Όταν το Κράτος δεν ανήκει στα ιδρυτικά Μέρη μιας

<sup>115</sup> Κεφ. III παρ.2 «Constituent Elements of Custom»

<sup>116</sup> Fisheries Jurisdiction (United Kingdom v. Iceland) <https://www.icj-cij.org/en/case/55>

<sup>117</sup> The MOX Plant Case (Ireland v. United Kingdom) παρ.82 <https://www.itlos.org/cases/list-of-cases/case-no-10/>

Διεθνούς Συμφωνίας και επιθυμεί να προσχωρήσει μετά την πάροδο της προθεσμίας υπογραφής τότε, εφόσον επιτρέπεται από τις διατάξεις της Διεθνούς Συμφωνίας, το Κράτος μπορεί να προσχωρήσει στη Συμφωνία. Η προσχώρηση ισοδυναμεί με την επικύρωση. Αφού τα Κράτη επικυρώσουν τη Διεθνή Συμφωνία τότε για να μπορεί αυτή να εφαρμοστεί θα πρέπει να τεθεί σε ισχύ. Το κείμενο της Διεθνούς Συμφωνίας είναι αυτό που καθορίζει τους όρους σύμφωνα με τους οποίους θα τεθεί σε ισχύ η Συμφωνία. Ορισμένα κείμενα αναφέρουν συγκεκριμένη ημερομηνία ενώ άλλα απαιτούν ένα ποσοστό αριθμού Κρατών να έχει επικυρώσει τη Συμφωνία. Οι κάτωθι Διεθνείς Συμβάσεις έχουν τεθεί σε ισχύ βάσει της προαναφερόμενης διαδικασίας (Shaw, 2021; Evans, 2018; Sands et.al, 2018; Birnie et.al, 2009).

Ειδικότερα, το θεσμικό πλαίσιο προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος καθορίζεται σε γενικές γραμμές από την UNCLOS, 1982 και συμπληρώνεται από τον Οδηγό 21 (κεφάλαιο 17) ενώ παρέχεται η μέθοδος ανάπτυξης των εξειδικευμένων σχετικών κανόνων και προτύπων μέσω πολυμερών συμφωνιών εντός των αρμοδίων διεθνών και περιφερειακών οργανισμών. Οι πολυμερείς συμφωνίες για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος έχουν κοινή δομή η οποία αποτελείται από (α) την συμφωνία-πλαίσιο που ορίζει τους στόχους, γενικές αρχές και ρυθμίσεις, (β) τις διευκρινήσεις επί των υποχρεώσεων που αναφέρονται στο Πρωτόκολλο της Συμφωνίας και (γ) τις λεπτομέρειες της Συμφωνίας που απαριθμούνται στα Παραρτήματα της Συμφωνίας. Όταν η Συμφωνία τεθεί σε ισχύ τότε ανά τακτά χρονικά διαστήματα διεξάγεται η διάσκεψη των συμβαλλομένων Μερών<sup>118</sup> με σκοπό την εξέταση της εφαρμογής, την τροποποίηση των Πρωτοκόλλων ή Παραρτημάτων και την ανταλλαγή απόψεων μεταξύ των Μερών για την πρόοδο-επικαιροποίηση της Συμφωνίας (Desai, 2010:Κεφ.5). Η συμμετοχή των συμβαλλομένων Κρατών στις συναντήσεις των Μερών ή στις Διασκέψεις αποτελεί υποχρέωση η οποία καθορίζεται από την Συμφωνία. Επίσης οι υποχρεώσεις βάσει Συμφωνιών για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος τελούν σε ευθεία γραμμή με τις διατάξεις της UNCLOS, 1982 και ειδικότερα με το Μέρος XII σύμφωνα με το άρθρο 237 και για το λόγο αυτό αναφέρονται στην UNCLOS, 1982.

## **2.7. Διεθνείς Συνδιασκέψεις**

Γενικά, η ανάδειξη του θέματος ότι το περιβάλλον πρέπει να τύχει προστασίας εκ της διεθνούς κοινότητας οριοθετείται περί τα τέλη της δεκαετίας του 1960. Η προστασία του περιβάλλοντος και ειδικότερα εκείνη του θαλασσίου απασχόλησε, απασχολεί και φαίνεται ότι θα απασχολεί την διεθνή κοινότητα λόγω των δυσμενών συνεπειών της ρύπανσης για την ανθρωπότητα και τα κοινά αγαθά (McCormick, 2017:3). Το 1972 στη Συνδιάσκεψη της Στοκχόλμης για το Ανθρώπινο Περιβάλλον τα Κράτη συμφώνησαν ότι θα πρέπει να απασχοληθούν με το συγκεκριμένο ζήτημα το οποίο ενώ ήταν γνωστό είχε αμεληθεί τα προηγούμενα χρόνια.

### **2.7.1. Συνδιάσκεψη της Στοκχόλμης (1972)**

---

<sup>118</sup> Conference of the Parties (COP)

Το πρώτο περιβαλλοντικό συνέδριο (UNCHE)<sup>119</sup> φιλοξενήθηκε στη Στοκχόλμη της Σουηδίας το 1972 και αποτέλεσε σταθμό για την αντιμετώπιση της ρύπανσης και δη της θαλάσσιας. Ο τότε γενικός γραμματέας του ΟΗΕ Kurt Waldheim (1972), δήλωσε κατά την περίοδο εκείνη ότι «...ενώ το περιβάλλον είναι ένα αναδυόμενο και πολύ σοβαρό πρόβλημα, δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι η ανάπτυξη εξακολουθεί να είναι η ύψιστη προτεραιότητα». Παράλληλα, η Γαλλία και η Κίνα αντιτέθηκαν στην παύση των πυρηνικών δοκιμών, (Strong, 2001). Στη διάσκεψη σημειώθηκε ότι η ρύπανση συμβάλλει και στην αύξηση της θερμοκρασίας του πλανήτη (Ward et.al, 1974). Η Συνδιάσκεψη της Στοκχόλμης είχε ως αποτέλεσμα τη γενική προσέγγιση του προβλήματος της ρύπανσης αφού για πρώτη φορά συγκεντρώθηκαν αντιπρόσωποι 113 Κρατών προκειμένου να συζητήσουν την νομική αντιμετώπιση και τη συμπλήρωση του διεθνούς δίκαιου του περιβάλλοντος. Σε συνδυασμό, με την απόφαση UN/2749/XXV/1970 του ΟΗΕ αναφορικά με τη Διακήρυξη των αρχών που διέπουν τους θαλάσσιους και ωκεάνιους βυθούς και πέρα από τα όρια της εθνικής δικαιοδοσίας, κατά την εν λόγω Συνδιάσκεψη υιοθετήθηκαν (α) η Διακήρυξη για το ανθρώπινο περιβάλλον μέσω της οποίας γίνεται αναφορά στις βασικές αρχές του δικαίου του περιβάλλοντος αλλά και στην αναγνώριση του δικαιώματος του ανθρώπου σε ένα υγιές και αρμονικό περιβάλλον, (β) η δημιουργία ενός συμβουλίου διοικητικής παρακολούθησης προγραμμάτων που αφορούν στο περιβάλλον, (γ) η ίδρυση της Γραμματείας του Προγράμματος του ΟΗΕ για το Περιβάλλον (UNEP), και (δ) η ίδρυση ενός Ταμείου για το Περιβάλλον με εθελοντικές εισφορές από τα Κράτη. Πάντως, η Συνδιάσκεψη απέφυγε να υιοθετήσει κείμενα υποχρεωτικού χαρακτήρα ενώ τα μη υποχρεωτικά κείμενα στόχευσαν στη προστασία του περιβάλλοντος με παράλληλη διατήρηση του δεσμού κοινωνικής-οικονομικής ανάπτυξης, αφήνοντας την εμβάθυνση του προβλήματος για τις επόμενες δεκαετίες. Όμως εκ των μη δεσμευτικών κειμένων (soft law) της Συνδιάσκεψης της Στοκχόλμης γίνεται λόγος για τη σύνδεση της κοινωνικοοικονομικής ανάπτυξης με το περιβάλλον. Στη λογική αυτή συστήθηκε το Περιβαλλοντικό Πρόγραμμα του ΟΗΕ (UNEP). Η Συνδιάσκεψη της Στοκχόλμης (1972) αποτέλεσε τη βάση για την υιοθέτηση της Σύμβασης για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρύπανσης από Απορρίψεις Αποβλήτων και Άλλων Υλικών (London Dumping Convention, 1972).

Η Συνδιάσκεψη του ΟΗΕ για το περιβάλλον που διεξήχθη το 1972 στην Στοκχόλμη ήταν ο θεμέλιος λίθος της αναγνώρισης των βασικών αρχών του διεθνούς περιβαλλοντικού δικαίου. Το θαλάσσιο περιβαλλοντικό δίκαιο είναι τομέας του ευρύτερου διεθνούς δικαίου το οποίο σχηματίστηκε μέσω των αποφάσεων του διεθνούς δικαστηρίου της Χάγης, Συνθηκών (Treaties) και της κοινής πρακτικής. Η Συνδιάσκεψη είχε ως αποτέλεσμα την Διακήρυξη της Στοκχόλμης στην οποία αποτυπώθηκε ο αντίκτυπος των ανθρωπίνων δραστηριοτήτων στο φυσικό περιβάλλον και η ανάγκη για διεθνή συνεργασία προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα καίρια περιβαλλοντικά ζητήματα. Στις αρχές 2, 4 και 5 της Διακήρυξης της Στοκχόλμης (1972) γίνεται λόγος για την πρόληψη της υποβάθμισης του φυσικού περιβάλλοντος. Ενώ όλες οι περιβαλλοντικές αρχές αφορούν στο θαλάσσιο περιβάλλον, ειδικά η αρχή 7 υποχρεώνει τα Κράτη να εφαρμόζουν προληπτικά μέτρα κατά της ρύπανσης της θάλασσας «οι χώρες θα λαμβάνουν όλα τα ενδεικνυόμενα μέτρα για να εμποδίζουν τη ρύπανση των θαλασσών με ουσίες που μπορεί να

---

<sup>119</sup> United Nations Conference on the Human Environment

προκαλούν κινδύνους στην ανθρώπινη υγεία, να βλάπτουν τους ζωικούς πόρους και τη θαλάσσια ζωή, να καταστρέφουν την ωφελιμότητα ή να εμποδίζουν άλλες νόμιμες χρήσεις της θάλασσας».

Η αρχή 7 της Δήλωσης της Στοκχόλμης και το ομώνυμο Σχέδιο Δράσης (συστάσεις 86-94) αναφέρονται στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος<sup>120</sup> (Sands et.al, 2018; Birnie et.al, 2009). Επίσης η αρχή 21 ορίζει ότι «τα Κράτη έχουν, σύμφωνα με το Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών και τις αρχές του διεθνούς δικαίου, το κυρίαρχο δικαίωμα να εκμεταλλεύονται τους δικούς τους πόρους σύμφωνα με τις περιβαλλοντικές πολιτικές τους και την ευθύνη να εξασφαλίσουν ότι οι δραστηριότητες που εμπίπτουν στη δικαιοδοσία ή τον έλεγχό τους δεν προκαλούν ζημιές στο περιβάλλον άλλων κρατών ή περιοχών πέρα από τα όρια της εθνικής τους δικαιοδοσίας».<sup>121</sup> Σε συνδυασμό με την αρχή 22 όπου «οι χώρες θα συνεργάζονται για την παραπέρα ανάπτυξη του διεθνούς δικαίου σχετικά με την ευθύνη για την καταβολή αποζημίωσης στα θύματα της ρυπάνσης ή άλλων ζημιών στο περιβάλλον, που προκλήθηκαν από δραστηριότητες μέσα στα όρια δικαιοδοσίας, ή ελέγχου μιας χώρας σε περιοχές έξω από τα όρια της δικαιοδοσίας της» αναδεικνύεται το δικαίωμα και υποχρέωση των Κρατών στην προστασία του περιβάλλοντος.

### **2.7.2. Συνδιάσκεψη περί ασφαλείας δεξαμενοπλοίων και πρόληψης ρυπάνσεως 1978<sup>122</sup>**

Η Συνδιάσκεψη για την ασφάλεια των δεξαμενοπλοίων και την πρόληψη της ρυπάνσεως διεξήχθη στο Λονδίνο μεταξύ 06.02.1978 - 17.02.1978 υπό την αιγίδα του IMCO<sup>123</sup> ως μια προσπάθεια βελτίωσης του επιπέδου ασφαλείας των συγκεκριμένων πλοίων τα οποία είχαν προκαλέσει σημαντικά ατυχήματα εκείνη την εποχή. Κατά την Συνδιάσκεψη εξετάστηκαν οι προτάσεις των ΗΠΑ και άλλων Κρατών για τροποποιήσεις των διεθνών συμφωνιών περί της ασφαλείας των δεξαμενοπλοίων και την πρόληψη της ρυπάνσεως. Οι Συμβάσεις που τροποποιήθηκαν ήταν η MARPOL 1973 και SOLAS 1974. Η Συνδιάσκεψη υιοθέτησε το Πρωτόκολλο του 1978 στην Σύμβαση MARPOL 1973 με σκοπό την αναβάθμιση των προτύπων ασφαλείας των δεξαμενοπλοίων και την προστασία του περιβάλλοντος ενώ η Σύμβαση μετονομάσθη MARPOL 73/78. Το Πρωτόκολλο του 1978 επέφερε υποχρέωση εφοδιασμού με δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος σε όλα τα νέα δεξαμενόπλοια μεταφοράς αργού πετρελαίου 20.000 dwt και άνω και σε όλα τα νέα δεξαμενόπλοια μεταφοράς παραγώγων πετρελαίου 30.000 dwt και άνω. Η τοποθέτηση των δεξαμενών αυτών σε συγκεκριμένα σημεία του πλοίου θα ελαχιστοποιούσε την πιθανότητα εκροής πετρελαίου στη θάλασσα μετά από σύγκρουση. Επίσης τα νέα δεξαμενόπλοια άνω των 20.000 dwt έπρεπε να τοποθετήσουν το σύστημα πλύσης με αργό πετρέλαιο (crude oil washing system) με σκοπό την μείωση της παραμένουσας ποσότητας πετρελαίου στις δεξαμενές μετά την εκφόρτωση του. Επιπρόσθετα μέτρα, για νέα δεξαμενόπλοια άνω των 20.000 dwt και συγκεκριμένα υπάρχοντα, ενσωματώθηκαν και στο Πρωτόκολλο του 1978 για τη SOLAS 1974 όπως η απαίτηση τοποθέτησης συστήματος αδρανούς αερίου όπου τα καυσαέρια, τα οποία έχουν χαμηλή περιεκτικότητα σε οξυγόνο και ως εκ τούτου είναι άκαυστα χρησιμοποιούνται, για την

<sup>120</sup> UN doc.A/Conf.48/14/Rev.1.1972. Annex III, p. 73

<sup>121</sup> Το ίδιο αναφέρεται και στην υπόθεση του Στενού Κερκύρας 1949 Απόφαση ΔΔΔ, <https://www.icj-cij.org/files/case-related/1/10899.pdf>

<sup>122</sup> <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/OilPollution/Pages/Background.aspx>

<sup>123</sup> Intergovernmental Maritime Consultative Organization. Μέχρι το 1982 ήταν η προηγούμενη ονομασία του IMO.

αντικατάσταση των εύφλεκτων αερίων στις δεξαμενές πετρελαίου, σε όλα τα νέα δεξαμενόπλοια άνω των 20.000 dwt και συγκεκριμένα υπάρχοντα δεξαμενόπλοια. Παρόλα τα μέτρα, ένα μήνα μετά το πέρας της Συνδιάσκεψης του 1978 συνέβη το καταστρεπτικό ατύχημα του δεξαμενοπλοίου Amoco Cadiz όπου οι 223.000 τόνοι αργού πετρελαίου διέφυγαν στην θάλασσα και τις παρακείμενες ακτές της Βρετάνης (Γαλλία).

### **2.7.3. Έκθεση BRUNDTLAND για το «κοινό μας μέλλον» (1987)**

Το 1987 συνεδρίασε η Παγκόσμια Επιτροπή για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (WCED). Η Παγκόσμια Επιτροπή για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη, με την έκθεση "Το Κοινό μας Μέλλον" (1987), προέβαλε την αειφορία (sustainability), ως μία σύγχρονη απάντηση στο πρόβλημα των υλικών ορίων της οικονομικής μεγέθυνσης. Η αειφόρος ή βιώσιμη ανάπτυξη (sustainable development) έχει στόχο την ορθολογική διαχείριση των φυσικών πόρων, με τρόπο ώστε να καλύπτονται οι ανθρώπινες ανάγκες του παρόντος, ιδιαίτερα αυτές των φτωχότερων στρωμάτων, χωρίς να υπονομεύεται η κάλυψη των αναγκών του μέλλοντος. Η αειφορία, ως προσπάθεια συμβιβασμού των αντιθέσεων μεταξύ οικονομικής ανάπτυξης και περιβάλλοντος, αποτελεί μια μετριοπαθή αναπτυξιακή και φίλια στο περιβάλλον προσέγγιση. Η αειφόρος ανάπτυξη απαιτεί μια πολιτική μακροπρόθεσμου σχεδιασμού σε παγκόσμιο επίπεδο η οποία πρέπει να λάβει υπόψη (α) την πολυπλοκότητα των περιβαλλοντικών ζητημάτων και τις εκατέρωθεν πολιτικές πιέσεις (β) ότι η κοινωνία, η οικονομία και το περιβάλλον είναι αλληλένδετοι παράγοντες και (γ) ότι οι περιβαλλοντικές ζημιές έχουν διασυνοριακό χαρακτήρα.

Η έκθεση αυτή (Brundtland, 1987), χαρακτηρίστηκε από την παγκόσμια επιτροπή για το περιβάλλον και την ανάπτυξη (WCED, 1987), ως το σημαντικότερο κείμενο της δεκαετίας του '80 για το περιβάλλον αφού περιγράφει τις παραμέτρους που συνθέτουν το διεθνές περιβαλλοντικό ζήτημα, τις επιπτώσεις και προτείνει τη βιώσιμη ανάπτυξη κατόπιν διεργασιών μεταξύ της Κρατών της Γης. Βεβαίως, το έδαφος για την υποδοχή της έκθεσης ήταν πρόσφορο λόγω της θαλάσσιας ρύπανσης πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών, του φαινομένου του θερμοκηπίου και των κοινωνικών αιτημάτων για ανάληψη δράσης από τις κυβερνήσεις με σκοπό τη προστασία του περιβάλλοντος. Η δημοσίευση της Έκθεσης «Το Κοινό μας Μέλλον» υπήρξε αφετηρία καταλυτικών εξελίξεων για την έκβαση του περιβαλλοντικού προβλήματος σε παγκόσμιο επίπεδο. Ειδικότερα, δρομολόγησε διαδικασίες κινητοποίησης στο πλαίσιο του ΟΗΕ, UNEP και επιπλέον οριοθέτησε την προσπάθεια της διεθνούς κοινότητας προς την υλοποίηση του στόχου της βιώσιμης ανάπτυξης (sustainable development). Δίκαια λοιπόν η εκπόνηση της Έκθεσης Brundtland έχει χαρακτηριστεί ως το ουσιαστικότερο γεγονός μετά τη Συνδιάσκεψη της Στοκχόλμης 1972 και η βάση προς μία νέα παγκόσμια συνδιάσκεψη για το περιβάλλον. Οι συγκεκριμένες συνδιασκέψεις έθεσαν το έναυσμα του νομοθετικού πλαισίου το οποίο δύναται να ρυθμίσει την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος όπως διαμορφώνεται σήμερα και να οδηγήσει σε ασφαλέστερες μεταφορές επικινδύνων φορτίων για τον άνθρωπο και το περιβάλλον.

### **2.7.4. Συνδιάσκεψη ΟΗΕ για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (UNCED - RIO 1992)**

Η εξέλιξη του διεθνούς δικαίου προστασίας του περιβάλλοντος είχε έναυσμα το ψήφισμα, της Γενικής Συνέλευσης των Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ), με τίτλο «προστασία του παγκόσμιου κλίματος για τις παρούσες και μέλλουσες γενεές της ανθρωπότητας (UN, 1988)». Τυπικά, η πορεία για τη νέα συνδιάσκεψη έχει ως αφετηρία την Απόφαση 44/228 (22.12.1989) της Γενικής Συνέλευσης του ΟΗΕ, η οποία δημιούργησε τη σχετική προπαρασκευαστική επιτροπή και μέσω της «Διαδικασίας 92 - The 92 Process», κατόπιν πέντε συνόδων (1990-1992), οδήγησε στην πραγματοποίηση της Συνδιάσκεψης του ΟΗΕ για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη στο Rio de Janeiro της Βραζιλίας στις 3-4 Ιουνίου 1992 με βασικό περιεχόμενο τη Σύμβαση Πλαίσιο για την Κλιματική αλλαγή (UNFCCC).<sup>124</sup> Το επόμενο βήμα ήταν η διαπραγμάτευση της σύμβασης-πλαisiού των Ηνωμένων Εθνών για την Κλιματική Αλλαγή (UNFCCC). Τον Ιούνιο του 1992 στο Ρίο ντε Τζανέιρο της Βραζιλίας, η UNFCCC παρουσιάστηκε, προς υπογραφή, στα Κράτη που συμμετείχαν στη διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη. Η Σύμβαση πλαίσιο του ΟΗΕ για την Κλιματική Αλλαγή (UNFCCC) είναι η διεθνής Σύμβαση βάσει της οποίας τα συμβαλλόμενα Μέρη συνεργάζονται στην προσπάθεια προστασίας του περιβάλλοντος. Η Συνδιάσκεψη του ΟΗΕ για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη είχε ως κεντρικό άξονα την αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών θεμάτων, όπως η προστασία της θάλασσας, της ατμόσφαιρας, του εδάφους, των φυσικών πόρων, η διατήρηση της βιοποικιλότητας και η βιώσιμη διαχείριση των αποβλήτων και της τεχνολογίας. Ήταν εξαιρετική ευκαιρία για τα Κράτη Μέλη του ΟΗΕ να περιορίσουν τις ανθρωπίνες δραστηριότητες που προκαλούν την ρύπανση των ωκεανών, του εδάφους, της ατμόσφαιρας και οδηγούν σε φαινόμενα ξηρασίας, απειλής της βιοποικιλότητας μέσω της υποβάθμισης των οικοσυστημάτων, καταστροφής της στιβάδας του όζοντος και κατά συνέπεια υπερθέρμανση του πλανήτη και αύξηση της στάθμης της θάλασσας. Η Σύμβαση δεν έθεσε νομικά δεσμευτικές υποχρεώσεις αλλά τις βάσεις για περαιτέρω δράση στο μέλλον.

Η πρώτη συνεδρίαση της Διάσκεψης των Μερών (COP), πραγματοποιήθηκε στο Βερολίνο της Γερμανίας. Εκεί συμφωνήθηκε τα ανεπτυγμένα Κράτη να λάβουν μέτρα για το περιβάλλον στη βάση εντός χρονοδιαγράμματος. Το αποτέλεσμα αυτής της πρώτης συνεδρίασης COP ονομάστηκε «εντολή του Βερολίνου». Από αυτή την εντολή, τα Μέρη άρχισαν τις εργασίες που οδήγησαν στη διαπραγμάτευση του πρωτοκόλλου του ΚΥΟΤΟ. Η διεθνής κοινότητα, αρχής γενομένης από τη «Συνάντηση Κορυφής της Γης», αναλαμβάνει δράση προτείνοντας την θεσμοθέτηση κανόνων αποτροπής της εξέλιξης του φαινομένου. Η «Συνάντηση Κορυφής της Γης» αποτελείτο από τα ακόλουθα κείμενα: α) Διακήρυξη του Ρίο για το Περιβάλλον και την ανάπτυξη β) Οδηγός 21 (Agenda 21) γ) Σύμβαση για την Βιοποικιλότητα δ) Δασικές Αρχές και ε) Σύμβαση Πλαίσιο για την Κλιματική Αλλαγή (UNFCCC).

Η Συνδιάσκεψη του RIO (1992) υπεγράφη από 194 Κράτη και την ΕΕ κατά τη διάρκεια της Συνόδου Κορυφής για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη. Κατά τη Συνδιάσκεψη έγινε προσπάθεια προσέγγισης των παγκοσμίων οικολογικών προβλημάτων κυρίως με τη σύσταση συγκεκριμένου δεσμευτικού νομικού και θεσμικού πλαισίου για την προστασία του περιβάλλοντος ανάπτυξης μιας ενιαίας πολιτικής για την επίλυση αυτών των προβλημάτων. Υιοθετήθηκαν οι προτάσεις της

<sup>124</sup> United Nations Framework Convention on Climate Change

Έκθεσης Brundtland αναφορικά με την διεθνή στρατηγική για την αντιμετώπιση της παγκόσμιας περιβαλλοντικής υποβάθμισης. Η Σύμβαση αναγνωρίζει κοινές αλλά διαφοροποιημένες υποχρεώσεις όσον αφορά στην ύπαρξη εθνικών αναπτυξιακών προτεραιοτήτων για την ανάπτυξη, τακτική ενημέρωση, δημοσιοποίηση εθνικών απογραφών των ανθρωπογενών εκπομπών βάσει συγκρίσιμων μεθοδολογιών, την αναθεώρηση και εφαρμογή εθνικών προγραμμάτων για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής. Επίσης, ρυθμίζεται η επαναφορά των εκπομπών των αερίων του θερμοκηπίου, με δυνατότητα ο στόχος αυτός να επιτευχθεί από κάθε Κράτος ξεχωριστά ή από κοινού με τα υπόλοιπα, στα επίπεδα του έτους 1990 μέχρι το 2000 για τα Κράτη που περιλαμβάνονται στο Παράρτημα Ι της Σύμβασης.

Κατά την παγκόσμια Διάσκεψη για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη, 1992 (United Nations Conference on Environment and Development), μεταξύ άλλων, υπεγράφησαν (α) η Διακήρυξη για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη η οποία περιελάμβανε τις αρχές για τη βιώσιμη ανάπτυξη, την αρχή της πρόληψης, την αρχή ο ρυπαίνων πληρώνει και (β) ο οδηγός (agenda) 21 ήτοι το πρόγραμμα δράσης της Διάσκεψης το οποίο έδωσε έμφαση στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Τα κείμενα αυτά είναι μη δεσμευτικά για τα Κράτη. Ως «βιώσιμη ανάπτυξη ορίστηκε η ανάπτυξη που παρέχει βασικές περιβαλλοντικές, κοινωνικές και οικονομικές υπηρεσίες σε όλους τους κατοίκους μιας κοινότητας χωρίς να απειλεί τη βιωσιμότητα των φυσικών, οικιστικών και κοινωνικών συστημάτων πάνω στις οποίες η διανομή αυτών των υπηρεσιών εξαρτάται». Η αυξημένη ρύπανση των θαλασσών λόγω των ατυχημάτων πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών ελήφθη υπ' όψιν στο κεφάλαιο 17 του τμήματος ΙΙ του οδηγού 21 με τίτλο «προστασία του ωκεανού και των θαλασσών» το οποίο καθορίζει το σχέδιο για την αειφόρο ανάπτυξη των ωκεανών<sup>125</sup> και εισάγει στα άρθρα 18 έως 43 του κεφαλαίου 17 την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος ως ένα εκ των επτά πεδίων δράσεως. Το κεφάλαιο 17 του οδηγού 21 αποτελεί μια νέα προσέγγιση στο ζήτημα της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος συμπληρώνοντας την UNCLOS, 1982.

Σύμφωνα με το κεφάλαιο 17 η προστασία των ωκεανών και θαλασσών θα πρέπει να βασιστεί στην ολοκληρωμένη διαχείριση και βιώσιμη ανάπτυξη των παρακτίων περιοχών και των θαλασσιών ζωνών όπως καθορίζονται στην UNCLOS, 1982 με ευθύνη των παρακτίων Κρατών. Παράλληλα η υιοθέτηση της αρχής της προφύλαξης από το συμβατικό πλαίσιο για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος θεωρείται σημαντικό βήμα λόγω της περιορισμένης γνώσης και της δυσκολίας πρόβλεψης των ναυτικών ατυχημάτων. Η αρχή της προφύλαξης<sup>126</sup> διασφαλίζει υψηλό επίπεδο προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος μέσω προληπτικής λήψης αποφάσεων σε περιπτώσεις κινδύνου ενώ θεσπίζει κοινές κατευθυντήριες γραμμές για την αντιμετώπιση του φαινομένου. Τα Κράτη πρέπει να διεξάγουν μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων των ενδεχομένων κινδύνων, εν προκειμένω, από ατύχημα πλοίου μεταφοράς επικινδύνων υλικών εφαρμόζοντας επί χάρτου τις κατάλληλες μεθόδους αντιμετώπισης. Για την επίτευξη της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος τα σχετικά συμβατικά κείμενα σε διεθνές και περιφερειακό επίπεδο πρέπει να τίθενται σε ισχύ από τα Κράτη τα οποία συνεργάζονται στενά για

<sup>125</sup> <https://sustainabledevelopment.un.org/milestones/unced/agenda21>

<sup>126</sup> Ανακοίνωση COM(2000) 1 τελικό και άρθρο 191 ΣΛΕΕ

το σκοπό αυτό.<sup>127</sup> Λόγω των αναφορών του κεφαλαίου 17 στην UNCLOS, 1982 για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος δύναται να ειπωθεί ότι, αν και μη δεσμευτικό κείμενο, παρέχει τις αρχές για την εφαρμογή των περιβαλλοντικών δεσμεύσεων των Κρατών υπό την UNCLOS, 1982 και την εξέλιξη του θεσμικού πλαισίου προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος.<sup>128</sup>

Το κεφάλαιο 19 του οδηγού 21 αναφέρεται στην προστασία του περιβάλλοντος από τοξικά απόβλητα και επικίνδυνες ουσίες. Η Γενική Συνέλευση στις 22.12.1989 με το ψήφισμα 44/226 ζήτησε από τα Κράτη την πρόληψη της παράνομης μεταφοράς τοξικών και επικινδύνων υλικών-αποβλήτων μέσω της παρακολούθησης, περιφερειακής αξιολόγησης της κατάστασης και συνεργασίας υπό το UNEP. Παράνομη λέγεται η διακίνηση των τοξικών και επικινδύνων υλικών-αποβλήτων όταν διεξάγεται κατά παράβαση της διεθνούς ή εθνικής νομοθεσίας. Το κεφάλαιο 20 κάνει λόγο για τη διαχείριση των επικινδύνων αποβλήτων καθώς και την παράνομη διακίνηση τους. Η αναστροφή του φαινομένου απαιτεί την ορθή διαχείριση δια της διεθνούς συνεργασίας και την εφαρμογή πολιτικής πρόληψης και ελαχιστοποίησης των επικινδύνων αποβλήτων. Η πρόληψη της διασυνοριακής ρύπανσης εξαιτίας των επικινδύνων αποβλήτων και καταπολέμησης της διακίνησης τους πρέπει να τελεί σε προτεραιότητα. Περαιτέρω το κεφάλαιο 22 αναδεικνύει την ασφαλή διαχείριση των ραδιενεργών αποβλήτων. Η ασφαλής και περιβαλλοντικά βιώσιμη διαχείριση τους τίθεται στο προσκήνιο λόγω των καταστρεπτικών συνεπειών ενδεχομένης ατυχηματικής περίπτωσης (Γρηγορίου et.al, 1993:111). Στη βάση αυτή εφαρμόζεται από τα Κράτη η αρχή της πρόληψης, η οποία διέπει το περιβαλλοντικό δίκαιο, προκειμένου καταρτίζοντας συγκεκριμένα μέτρα να προλαμβάνεται η περιβαλλοντική ζημία (Dupuy and Viñuales, 2018:18, 58). Στην περίπτωση ρύπανσης εφαρμόζεται η αρχή του Οργανισμού για την Οικονομική Συνεργασία και Ανάπτυξη (OECD) «ο ρυπαίνων πληρώνει»<sup>129</sup> η οποία ενσωματώνεται στην αρχή 16 της Διακήρυξης του Ρίο (1992). Η σημαντική αυτή αρχή εντείνει την ευθύνη κάθε μέρους στην προστασία του περιβάλλοντος.

#### **2.7.5. Συνδιάσκεψη για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη (WSSD 2002)**

Η Παγκόσμια Διάσκεψη για την Βιώσιμη Ανάπτυξη (World Summit on Sustainable Development) διεξήχθη στο Γιοχάνεσμπουργκ το 2002 προκειμένου να αναδείξει τα αποτελέσματα της UNCED 1992 με έμφαση στην ατζέντα 21. Μετά την εν λόγω Διάσκεψη συμφωνήθηκε η Διακήρυξη του Γιοχάνεσμπουργκ ως ένα κείμενο υποχρεώσεων και πολιτικών δεσμεύσεων των Κρατών για τη βιώσιμη ανάπτυξη.<sup>130</sup> Στην συγκεκριμένη Διάσκεψη συζητήθηκε το ζήτημα της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος καίτοι δεν ήταν στην ημερησία διάταξη.<sup>131</sup> Το Σχέδιο Εφαρμογής της Διάσκεψης<sup>132</sup> καλεί τα Κράτη, μέσω ήπιων δεσμεύσεων της αρχής της προφύλαξης, να εφαρμόσουν τις διατάξεις της UNCLOS, 1982 σε συνδυασμό με το κεφάλαιο 17 του οδηγού 21 ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι της βιώσιμης ανάπτυξης και της προστασίας του θαλασσίου

<sup>127</sup> Κεφάλαιο 17§30-35 και 115-122

<sup>128</sup> UN General Assembly 19th Special Session, UN Doc. A/RES/S-19/2 §36

<sup>129</sup> Αποφάσεις OECD της 12.10.1976 και 03.07.1978

<sup>130</sup> <https://sustainabledevelopment.un.org/milestones/wssd>

<sup>131</sup> UN Secretary General Report (A/58/50) και Σχέδιο Εφαρμογής της Διάσκεψης, Τμήμα IV παράγραφοι 29 έως 34

<sup>132</sup> [https://www.un.org/esa/sustdev/documents/WSSD\\_POI\\_PD/English/WSSD\\_PlanImpl.pdf](https://www.un.org/esa/sustdev/documents/WSSD_POI_PD/English/WSSD_PlanImpl.pdf)



περιβάλλοντος. Πάλι υφίσταται η ανάγκη διεξαγωγής μελετών περιβαλλοντικών επιπτώσεων για τις ενδεχόμενες περιπτώσεις κινδύνου, η λήψη αποφάσεων υπό των διατάξεων των σχετικών διεθνών και περιφερειακών συμβατικών κειμένων και η συνεργασία των Κρατών.

#### **2.7.6. Συνδιάσκεψη για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη (UNCSD - RIO + 20)**

Η Συνδιάσκεψη του ΟΗΕ για τη βιώσιμη ανάπτυξη (UNCSD)<sup>133</sup> με την επωνυμία RIO + 20 διεξήχθη στο Ρίο ντε Τζανέιρο της Βραζιλίας το 2012, ήτοι είκοσι χρόνια μετά την Συνδιάσκεψη του ΟΗΕ για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (1992), με τη συμμετοχή των 192 Κρατών Μελών του ΟΗΕ καθώς και πολλών διεθνών και μη κυβερνητικών οργανισμών. Η σύνοδος RIO + 20 είχε ως στόχο να εκσυγχρονίσει τις πολιτικές δεσμεύσεις των Κρατών για την βιώσιμη ανάπτυξη, να αξιολογήσει την πρόοδο και τα κενά εφαρμογής των πεπραγμένων της Συνδιάσκεψης του RIO (1992).<sup>134</sup> Η Σύνοδος ασχολήθηκε με την προαγωγή του όρου πράσινη οικονομία, τους στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης και το αντίστοιχο θεσμικό πλαίσιο όμως δεν παρήγαγε κάποια συμφωνία ούτε νέες δεσμεύσεις των Κρατών. Αναγνωρίστηκε ότι θα πρέπει να επαναπροσδιοριστεί η στρατηγική προόδου των τριών διαστάσεων (οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική) της βιώσιμης ανάπτυξης σε διεθνές, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο ενώ υφίσταται σαφή έλλειμμα εφαρμογής των αποφάσεων που λαμβάνονται στις Συνδιασκέψεις. Το αποτέλεσμα αυτό δύναται να αποτελέσει το τέλος των Συνδιασκέψεων του ΟΗΕ για την βιώσιμη ανάπτυξη αφού τα Κράτη δεν έδειξαν να ενδιαφέρονται ιδιαίτερα για το ζήτημα.<sup>135</sup> Παράλληλα τέθηκε το έναυσμα για δράσεις οι οποίες να περιέχουν την δέσμευση των Κρατών σε περιφερειακό επίπεδο υπό την αιγίδα του UNEP.<sup>136</sup>

Στη Συνδιάσκεψη RIO + 20 συζητήθηκε η υιοθέτηση των στόχων της βιώσιμης ανάπτυξης (Sustainable Development Goals) σε συνέχεια των αντίστοιχων αποτυχημένων<sup>137</sup> στόχων οι οποίοι ίσχυαν μέχρι το 2015, προκειμένου να επικαιροποιηθεί η εφαρμογή της στρατηγικής για τη βιώσιμη ανάπτυξη. Οι επικαιροποιημένοι στόχοι αποτελούν κωδικοποίηση των βασικών σημείων του εγγράφου «The future we want» το οποίο υπεγράφη κατά την ολοκλήρωση της Συνδιάσκεψης. Τον Σεπτέμβριο του 2015 η Γενική Συνέλευση του ΟΗΕ υιοθέτησε δεκαεπτά αρχές για την βιώσιμη ανάπτυξη (Sustainable Development Goals – SDGs) καθώς και 169 επιμέρους στόχους, ο συνδυασμός των οποίων ονομάστηκε Οδηγός 2030 για την βιώσιμη ανάπτυξη (2030 Agenda for Sustainable Development)<sup>138</sup> και περιλαμβάνουν κοινωνικές, περιβαλλοντικές, οικονομικές δράσεις για την προστασία της ανθρωπότητας και του πλανήτη. Η θαλάσσια μεταφορά αποτελεί τον περιβαλλοντικά φιλικότερο τρόπο διακίνησης επικινδύνων υλικών με απτή συνεισφορά στην επίτευξη των στόχων της βιώσιμης ανάπτυξης του ΟΗΕ (Sustainable Development Goals -SDGs). Ο διεθνής ναυτιλιακός οργανισμός (IMO) του ΟΗΕ ασχολείται, ουσιαστικά, με την ανάπτυξη των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια της παγκόσμιας ναυτιλίας με ειδικότερο σκοπό τις ποιοτικές θαλάσσιες μεταφορές των επικινδύνων υλικών, διευκόλυνση της εμπορικής κίνησης και αρωγή

<sup>133</sup> United Nations Conference on Sustainable Development

<sup>134</sup> Ψήφισμα Γενικής Συνέλευσης ΟΗΕ 64/236 (31.03.2010) παρ. 20(α)

<sup>135</sup> <https://sustainabledevelopment.un.org/rio20>

<sup>136</sup> Ψήφισμα Γενικής Συνέλευσης ΟΗΕ 66/ 288, The Future We Want, παρ. 88

<sup>137</sup> <https://www.ctvnews.ca/sci-tech/rio-20-the-unhappy-environmental-summit-1.850303>

<sup>138</sup> <https://sustainabledevelopment.un.org/post2015/transformingourworld>

στην ευημερία των Κρατών. Ο IMO παρέχει το κατάλληλο πλαίσιο για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης λαμβάνοντας υπ' όψιν και τους στόχους που αναφέρονται στην «Ατζέντα 2030 για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη» του ΟΗΕ.

Αναλύοντας το περιεχόμενο των στόχων της «Ατζέντας 2030 για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη», ο Στόχος 7 περί διασφάλισης της πρόσβασης σε οικονομική, αξιόπιστη, βιώσιμη και σύγχρονη ενέργεια για όλους συνάδει με τις ναυτιλιακές υπηρεσίες μεταφοράς επικινδύνων υλικών οι οποίες θα πρέπει να αναβαθμιστούν όσον αφορά στα πλοία και τους λιμένες. Η μεταφορά, χρήση και διάδοση του LNG ως εναλλακτικού καυσίμου/ πηγής ενέργειας είναι ένα βήμα προς το στόχο 7. Ο στόχος 9 περί της οικοδόμησης ανθεκτικών υποδομών, προαγωγής της ανοικτής και βιώσιμης βιομηχανοποίησης και ενθάρρυνσης της καινοτομίας συγκαταλέγεται και στις προβλέψεις του IMO όπου μέσω των κατάλληλων νομοθετικών παρεμβάσεων τα ΚΜ θα μπορούν να ανταλλάσουν απόψεις ώστε να προάγουν τον εκσυγχρονισμό προς όφελος της βιώσιμης ανάπτυξης στη ναυτιλία και τη μεταφορά επικινδύνων υλικών. Ο φιλικός προς το περιβάλλον σχεδιασμός των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών και η πράσινη εφοδιαστική αλυσίδα για την μεταφορά τους από την παραγωγή στην κατανάλωση συμβάλει σε αυτή την κατεύθυνση. Περαιτέρω, ο στόχος 14 περί της προστασίας και βιώσιμης χρήσης των ωκεανών, θαλασσών και πόρων για την βιώσιμη ανάπτυξη εισάγει τον όρο της βιώσιμης διαχείρισης των θαλασσών και την προστασία τους από την κλιματική αλλαγή και κάθε άλλη απειλή. Για τον στόχο αυτό ο IMO απαγορεύει την απόρριψη των επιβλαβών υλικών από τα πλοία και παρέχει ειδικότερες προβλέψεις στη ΔΣ MARPOL 73/78. Επίσης η απόρριψη των αποβλήτων στη θάλασσα ρυθμίζεται από την ΔΣ για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από την απόρριψη αποβλήτων και άλλων υλικών (Σύμβαση του Λονδίνου 1996 με το σχετικό Πρωτόκολλο).

Η ναυτιλία προκειμένου να διαχειριστεί το θαλάσσιο εμπόριο επικινδύνων υλικών θα πρέπει να συνδέσει την γαλάζια οικονομία (blue economy), περιβαλλοντική δράση με την βιώσιμη ανάπτυξη των θαλασσών. Το θαλάσσιο εμπόριο επικινδύνων υλικών είναι σημαντικό για την βιωσιμότητα και τον πολιτισμό της ανθρωπότητας (Στόχοι 1,2,12), την ευημερία και την παγκόσμια οικονομία (Στόχοι 8,9,12). Τα αποτελέσματα της θαλάσσιας ρύπανσης που μπορεί να προκαλέσει ένα πλοίο μεταφοράς επικινδύνων υλικών έχουν τρομερό αντίκτυπο στο περιβάλλον (Στόχοι 4,13,14,15), οδηγούν στην αντιπαράθεση μεταξύ των Κρατών (Στόχος 17) και απειλούν την ειρήνη (Στόχος 16). Ο στόχος 17 είναι μία πρόσκληση για τα Κράτη ώστε να υποστηρίξουν την ατζέντα 2030 (UN-SDGs, 2018). Γεγονός είναι, από τα μέχρι τώρα στοιχεία, ότι το θεσμικό πλαίσιο προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος εξελίσσεται σε ιδιαίτερα περίπλοκο καθώς για την επίτευξη των στόχων του περιλαμβάνει ως προϋπόθεση τον συνδυασμό κοινωνικοοικονομικών παραγόντων (βιώσιμη ανάπτυξη). Η Συνδιάσκεψη του ΟΗΕ για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (1992) συνεχίζει να αποτελεί καθοριστικό παράγοντα του περιβαλλοντικού δικαίου. Εκ των αποτελεσμάτων της Συνδιάσκεψης RIO+20 καταγράφεται η έλλειψη πολιτικής βούλησης για δράσεις σε διεθνές επίπεδο ώστε να αντιμετωπιστεί η ρύπανση του περιβάλλοντος.

## 2.8. Διεθνές θεσμικό πλαίσιο

### 2.8.1. Σύμβαση ΟΗΕ για το Δίκαιο Θαλάσσης (UNCLOS 1982)

Η μελέτη του διεθνούς δικαίου για το περιβάλλον καταδεικνύει ότι από τα μέσα της δεκαετίας του 1950, με πρωτοβουλία της Επιτροπής Διεθνούς Δικαίου του ΟΗΕ, μέχρι της αρχές του 1970 τέθηκαν σε ισχύ διεθνείς Συμβάσεις για την αντιμετώπιση του φαινομένου της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος.<sup>139</sup> Η ρύπανση εξαιτίας του πετρελαίου και άλλων επικινδύνων υλικών που μεταφέρονται με πλοία φάνηκε ότι μπορούσε να αποβεί καταστρεπτική για την ανθρωπότητα. Τα Κράτη αποφάσισαν να συνεργαστούν με βάση (α) το άρθρο 74 του καταστατικού χάρτη του ΟΗΕ περί καλή γειτονίας (β) της αρχής 21 της Διακήρυξης της Στοκχόλμης (1972), περί της υποχρέωσης διεθνούς περιβαλλοντικής συνεργασίας και σεβασμού του περιβάλλοντος των άλλων Κρατών και περιοχών πέραν της κρατικής δικαιοδοσίας, η οποία επαναλαμβάνεται στην Διακήρυξη του Ρίο Ντε Τζανέιρο για την Κλιματική Αλλαγή (1992).

Στον τομέα του Δικαίου της Θάλασσας έγινε προσπάθεια, από την Επιτροπή Διεθνούς Δικαίου, να ρυθμιστεί γενικά η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος εντός της πρώτης Συνδιάσκεψης για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS I), που πραγματοποιήθηκε στην Γενεύη το 1958 με αρνητικά αποτελέσματα. Εκεί υιοθετήθηκαν οι εξής τέσσερις Συμβάσεις α) Σύμβαση για την Αιγιαλίτιδα Ζώνη και τη Συνορεύουσα Ζώνη, β) Σύμβαση για την Ανοικτή Θάλασσα, γ) Σύμβαση για την Αλιεία και τη Διατήρηση των Ζώντων Πόρων της Ανοικτής Θάλασσας, δ) Σύμβαση για την Υφαλοκρηπίδα. Κατά τη Δεύτερη Συνδιάσκεψη για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS II) το 1960 για το εύρος της αιγιαλίτιδας ζώνης, άνευ αποτελέσματος, δεν παρατηρήθηκε εκτεταμένη αναφορά στο θέμα της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Το θαλάσσιο περιβάλλον κυριάρχησε κατά τις εργασίες της Τρίτης Συνδιάσκεψης για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS III) η οποία διήρκεσε από το 1973 μέχρι το 1982. Το αποτέλεσμα της Τρίτης Συνδιάσκεψης για το Δίκαιο της Θάλασσας ήταν η υπογραφή της νέας Σύμβασης στις 10.12.1982 (UNCLOS, 1982) η οποία καλύπτει το θέμα της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Η UNCLOS, 1982<sup>140</sup> αποτελεί, εκτός από το «Σύνταγμα των Θαλασσών», την κυριότερη περιβαλλοντική Συνθήκη μέχρι σήμερα ενώ στις διατάξεις για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος υιοθετούνται οι αρχές του εθιμικού δικαίου (Tanaka, 2019:10). Το δίκαιο της θάλασσας αποτελεί τμήμα του διεθνούς δικαίου το οποίο ρυθμίζει τους κανόνες που διέπουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των Κρατών κατά τις δια θαλάσσης δραστηριότητές τους. Ειδικότερα το δίκαιο της θάλασσας ρυθμίζει το δικαίωμα στην ελεύθερη ναυσιπλοΐα το οποίο επικαλούνται τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών κατά την πλεύση τους. Επίσης, το δίκαιο της θάλασσας διαιρεί τις θαλάσσιες ζώνες, ρυθμίζει την δικαιοδοσία των παρακτίων Κρατών και καθορίζει τις διεθνείς σχέσεις των Κρατών επί της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Στην περιοχή δικαιοδοσίας τους τα Κράτη ασκούν το δικαίωμα ελέγχου και επιβολής των κανονισμών

<sup>139</sup> <https://legal.un.org/ilc/reports/>

<sup>140</sup> Η UNCLOS, 1982 τέθηκε σε ισχύ την 16.11.1994 [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/convention\\_overview\\_convention.htm](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm)

τους. Συναφώς, το δίκαιο της θάλασσας παρέχει το πεδίο εξισορρόπησης των δικαιωμάτων στην ελεύθερη ναυσιπλοΐα και στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Η UNCLOS 1982, μεταξύ άλλων, παρέχει το πλαίσιο για τη διαχείριση της ναυτιλίας παγκοσμίως. Η εν λόγω Σύμβαση βασίζεται στην αρχή ότι τα πρότυπα που αφορούν στην κατασκευή, εξοπλισμό, αξιοπλοΐα και στελέχωση των πλοίων είναι κυρίως θέμα της σημαίας του πλοίου (ναυτιλιακού Κράτους). Το πλοίο εναπόκειται στην αποκλειστική αρμοδιότητα του Κράτους της σημαίας που φέρει ήτοι διαθέτει την εθνικότητα του Κράτους στο νηολόγιο του οποίου είναι εγγεγραμμένο και έτσι δημιουργείται ο νομικός δεσμός μεταξύ Κράτους και πλοίου. Ο δεσμός αυτός επιβάλλει στο πλοίο συγκεκριμένα δικαιώματα και υποχρεώσεις όπως για παράδειγμα στην ανοικτή θάλασσα το Κράτος της σημαίας διαθέτει αποκλειστική δικαιοδοσία επί του πλοίου.

Ένα άλλο πρόβλημα είναι η εφαρμογή των διεθνών προτύπων. Η αποτελεσματική εφαρμογή και επιβολή των διεθνών προτύπων για «πράσινη» ναυτιλία είναι πρωτίστως ευθύνη των Κρατών της σημαίας. Υπάρχουν ακόμη πολλά χαμηλών προτύπων (substandard vessels) πλοία που πλέουν στους ωκεανούς. Ένας λόγος είναι ότι πολλά Κράτη δεν είναι πρόθυμα ή δεν είναι σε θέση να εξασφαλίσουν την συμμόρφωση με τα διεθνή πρότυπα. Οι λόγοι οφείλονται στην έλλειψη οικονομικών δυνατοτήτων ή τεχνικών γνώσεων, και στην αντίθεση μεταξύ των εθνικών και διεθνών κανονισμών. Φαίνεται ότι τα Κράτη μεμονωμένα έχουν μικρές πιθανότητες να ρυθμίσουν τη διεθνή ναυτιλία. Η UNCLOS 1982 παρέχει το δικαίωμα στον IMO να ρυθμίσει το θέμα της ρύπανσης από την ναυτιλία ενώ αφήνει το δικαίωμα στα Κράτη να θεσπίσουν εναλλακτικούς εθνικούς κανονισμούς συμβατούς με τα διεθνή πρότυπα. Αν ένα παράκτιο Κράτος αντιληφθεί την παραβίαση των διεθνών κανόνων - προτύπων από ένα πλοίο εντός λιμένος του ενώ παράλληλα απειλείται με ζημία το θαλάσσιο περιβάλλον, τότε το παράκτιο Κράτος πρέπει να λάβει διοικητικά μέτρα ώστε να αποτρέψει τον απόπλου του πλοίου.

Κύριο πρόβλημα το οποίο συνδέεται με το Κράτος της σημαίας είναι ότι πολλά πλοία σήμερα υψώνουν σημαίες ευκαιρίας. Οι σημαίες αυτές έχουν ευέλικτα πρότυπα στελέχωσης και κανόνες ασφαλείας καθώς και περιβαλλοντικές ρυθμίσεις (DeSombre, 2006). Άνω του 75% του διεθνούς εμπορικού στόλου δεν τηρεί την απαίτηση του γνήσιου δεσμού (UNCTAD, 2018) και πολλά πλοία είναι εγγεγραμμένα στα λεγόμενα ανοικτά νηολόγια με χαλαρό νομοθετικό πλαίσιο. Στον αντίποδα των ναυτιλιακών Κρατών ή Κρατών της σημαίας του πλοίου βρίσκονται τα παράκτια Κράτη. Τα παράκτια Κράτη είναι εκείνα τα οποία ρυθμίζουν το κανονιστικό πλαίσιο των θαλασσίων ζωνών τους επί των οποίων διέρχεται ένα πλοίο. Τα ναυτιλιακά Κράτη ρυθμίζουν το νομοθετικό πλαίσιο λειτουργίας του πλοίου ενώ τα παράκτια Κράτη την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος σύμφωνα με τους διεθνείς κανόνες και πρότυπα. Η έννοια των διεθνών κανόνων και προτύπων είναι ζήτημα αντιπαράθεσης μεταξύ των Κρατών διότι το παράκτιο Κράτος δύναται να εφαρμόσει στην περιοχή δικαιοδοσίας του αυστηρότερες ρυθμίσεις από ότι προβλέπει το διεθνές πλαίσιο. Κάθε θαλάσσια ζώνη παρέχει συγκεκριμένα δικαιώματα και υποχρεώσεις στα ναυτιλιακά και παράκτια Κράτη. Θεμελιώδης αρχή είναι ότι όσο πιο μεγάλη είναι η απόσταση από την ακτή τόσο περιορίζονται τα δικαιώματα του παράκτιου Κράτους (Scott και Stephens, 2017; Tanaka, 2015).

Η UNCLOS, 1982 καθορίζει την κανονιστική αρμοδιότητα των παρακτίων Κρατών να λαμβάνουν προστατευτικά μέτρα στις θαλάσσιες ζώνες τους και τα δικαιώματα των ναυτιλιακών Κρατών όταν τα υπό των σημαίων τους πλοία διαπλέουν τις ζώνες αυτές. Η UNCLOS, 1982 οριοθετεί τα δικαιώματα των παρακτίων Κρατών επί του ελέγχου των πλοίων υπό ξένη σημαία. Εντός των εσωτερικών υδάτων το παράκτιο Κράτος διαθέτει πλήρη κυριαρχία καθώς δεν υφίστανται περιορισμοί στο δικαίωμα του να επιβάλει κανονισμούς στα πλοία υπό ξένη σημαία που εισέρχονται εντός των εσωτερικών υδάτων και των λιμένων του. Σημειωθήτω ότι σύμφωνα με το άρθρο 2§1 UNCLOS, 1982 εντός των εσωτερικών υδάτων το παράκτιο Κράτος διατηρεί απεριόριστη και αποκλειστική αρμοδιότητα επί της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Η κυριαρχία του παρακτίου Κράτους εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης (με εύρος δώδεκα ναυτικών μιλίων από τις γραμμές βάσης) περιορίζεται από το δικαίωμα αβλαβούς διελεύσεως των πλοίων. Η διέλευση θα πρέπει να είναι συνεχής και ταχεία (άρθρο 18§2) καθώς και δεν θα πρέπει να διαταράσσει την ειρήνη, την τάξη ή την ασφάλεια του παρακτίου Κράτους (άρθρο 19§1). Λόγω του δικαιώματος της αβλαβούς διελεύσεως, στην αιγιαλίτιδα ζώνη, το παράκτιο Κράτος δύναται να επιβάλει τοπικούς περιορισμούς στα πλοία υπό ξένη σημαία για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος εφόσον αυτοί δεν επηρεάζουν την κατασκευή, εξοπλισμό και στελέχωση του πλοίου. Σε κάθε περίπτωση οι τοπικοί κανονισμοί του παρακτίου Κράτους θα πρέπει να λάβουν δημοσιότητα ώστε να ενημερωθούν τα ναυτιλιακά Κράτη. Στην συνορεύουσα ζώνη το παράκτιο Κράτος ρυθμίζει μόνον τους συγκεκριμένους σκοπούς του άρθρου 33§1(α) διαφορετικά οι ρυθμίσεις τελούν υπό αμφισβήτηση. Εντός της συνορεύουσας ζώνης το δικαίωμα του παρακτίου Κράτους να επιβάλει νομοθετικές ρυθμίσεις στα πλοία υπό ξένη σημαία περιορίζεται (Tanaka, 2019; Scott και Stephens, 2017; Schofield et.al, 2014). Στις υπόλοιπες θαλάσσιες ζώνες και στην ανοικτή θάλασσα το παράκτιο Κράτος έχει περιορισμένα δικαιώματα επί της λήψεως μέτρων αναφορικά με την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και εφόσον δεν επηρεάζεται το δικαίωμα στην ελεύθερη ναυσιπλοΐα. Τα παράκτια Κράτη δικαιούνται να παρακολουθούν τη συμμόρφωση των πλοίων εντός της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης τους (ΑΟΖ) σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς κατά της ρύπανσης. Παρόλα αυτά τα παράκτια Κράτη στο παρελθόν δεν έχουν ασκήσει το δικαίωμα τους αυτό (Konig, 2002). Στην ΑΟΖ, το παράκτιο Κράτος διαθέτει νομοθετική αρμοδιότητα για ζητήματα του άρθρου 56 ενώ για ρυθμίσεις προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος θα πρέπει να ακολουθούνται τα διεθνή πρότυπα (MARPOL 73/78) με εξαίρεση τις ειδικές περιοχές όπου εφαρμόζονται αυστηρότερα πρότυπα μετά από έγκριση του ΙΜΟ. Στην ανοικτή θάλασσα το δικαίωμα προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος έχουν τα ναυτιλιακά Κράτη τα οποία θα πρέπει να εξασφαλίσουν ότι τα υπό τη σημαία τους πλοία συμμορφώνονται με τις διεθνείς απαιτήσεις και πρότυπα ενώ τα παράκτια Κράτη θα πρέπει να λαμβάνουν, σε συνεργασία, κοινά μέτρα για την προστασία της ανοικτής θάλασσας εντός του πεδίου των αρμοδίων διεθνών οργανισμών. Στην ανοικτή θάλασσα το παράκτιο Κράτος δεν δύναται να προβεί σε νομοθετικές ρυθμίσεις εκτός από περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων που επηρεάζουν την επικράτεια του. Τα ναυτιλιακά Κράτη προκειμένου να θωρακίσουν την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος θα πρέπει να επιβάλλουν στα υπό τη σημαία τους πλοία την τήρηση της διεθνούς νομοθεσίας στην ανοικτή θάλασσα.

Η UNCLOS 1982 προβλέπει γενικές υποχρεώσεις για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Θεμελιώδη ρόλο στην Δ.Σ. UNCLOS 1982 κατέχει ο IMO ο οποίος είναι υπεύθυνος για τους κανόνες ασφαλείας των πλοίων και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Έτσι μπορεί με ακρίβεια να συναχθεί ότι ειδικότερα για την ναυτιλία ενώ η UNCLOS 1982 παρέχει το γενικό πλαίσιο προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος για την επίλυση ειδικευμένων ζητημάτων παραπέμπει στον IMO. Περαιτέρω η UNCLOS, 1982 περιέχει τους θεμελιώδεις νομοθετικούς κανόνες σχετικά με την δικαιοδοσία του παρακτίου Κράτους στις θαλάσσιες ζώνες και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Επίσης, η UNCLOS, 1982 περιλαμβάνει διατάξεις που τη συνδέουν με άλλες σημαντικές Συμβάσεις του IMO όπως η SOLAS και MARPOL 73/78. Σύμφωνα με την UNCLOS 1982 τα Κράτη έχουν την υποχρέωση να προστατεύουν το θαλάσσιο περιβάλλον καθώς και να λαμβάνουν μεμονωμένα ή από κοινού μέτρα πρόληψης και ελέγχου της θαλάσσιας ρύπανσης (Μέρος XII). Τα Κράτη συμμορφώνονται με τα διεθνή πρότυπα προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος που ρυθμίζει ο IMO (άρθρο 211). Επίσης τα ναυτιλιακά Κράτη πρέπει να τηρούν τα ελάχιστα νομοθετικά διεθνή πρότυπα όσον αφορά το καλώς έχειν (good standing) των υπό τη σημαία τους πλοίων. Άρα η UNCLOS 1982 έχει μετατοπίσει την ευθύνη προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος αφενός στα ναυτιλιακά Κράτη και αφετέρου στα παράκτια όσον αφορά στην αρμοδιότητά τους. Η συγκεκριμένη αντιμετώπιση των Κρατών δημιουργεί και το ζήτημα της αντιπαράθεσης τους κατά την δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών.

Στο προοίμιο της UNCLOS 1982, ως μια προσπάθεια ανάδειξης της υποβάθμισης του θαλασσίου περιβάλλοντος, αναφέρεται ότι *τα προβλήματα του ωκεάνιου χώρου είναι στενά συνυφασμένα μεταξύ τους και πρέπει να εξετάζονται στο σύνολό του* και στο πλαίσιο αυτό θα πρέπει να αντιμετωπιστεί η προστασία και διαφύλαξη του θαλασσίου περιβάλλοντος. Σε περιβαλλοντικό επίπεδο, η Σύμβαση επιχειρεί έναν συγκερασμό μεταξύ περιβαλλοντικών δικαιωμάτων και δικαιωμάτων των Κρατών στις θαλάσσιες ζώνες τους. Περί της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος λόγος γίνεται ειδικά στο Μέρος XII της UNCLOS, 1982 ως αποτέλεσμα του αναφερόμενου συγκερασμού των δικαιωμάτων. Το Μέρος XII της UNCLOS, 1982 υιοθετείται και από άλλες Συμβάσεις όπως η OSPAR, 1992 και ο Οδηγός 21 (Κεφάλαιο 17§1 και 2) ακόμα και από νομοθετικά κείμενα Κρατών τα οποία δεν είναι Συμβαλλόμενη Μέρη της UNCLOS, 1982 όπως οι ΗΠΑ.<sup>141</sup> Επίσης το Μέρος XII της UNCLOS, 1982 παρέχει το δικαίωμα στα παράκτια Κράτη να λαμβάνουν μέτρα κατά της απόρριψης. Η UNCLOS, 1982 σκοπεί στην επίτευξη της εξισορρόπησης των δικαιωμάτων μεταξύ των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών και προάγει ως πεδίο επίλυσης των διαφορών εκείνο των διεθνών οργανισμών.

Η προστασία και η διατήρηση του θαλασσίου περιβάλλοντος ρυθμίζεται στο Μέρος XII της UNCLOS, 1982 χωρίς να διακρίνονται οι έννοιες των δύο όρων. Τα Κράτη αναλαμβάνουν, νομικά, το δικαίωμα (α) να προστατεύουν το θαλάσσιο περιβάλλον<sup>142</sup> λαμβάνοντας τα ενδεικνυόμενα

<sup>141</sup> United States Ocean Policy 19 Weekly Comp. Pres. Doc. 383,1983 [https://www.gc.noaa.gov/documents/031083-reagan\\_ocean\\_policy.pdf](https://www.gc.noaa.gov/documents/031083-reagan_ocean_policy.pdf)

<sup>142</sup> Άρθρα 192 και 194

μέτρα,<sup>143</sup> (β) τα Κράτη θα πρέπει να συνεργάζονται σε διεθνές ή περιφερειακό επίπεδο για τη προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος<sup>144</sup>, (γ) τα Κράτη θα πρέπει να υιοθετούν τους γενικώς αποδεκτούς κανόνες δικαίου και πρότυπα όπως καθορίζονται από τους αρμόδιους διεθνείς ή περιφερειακούς οργανισμούς, (δ) τα Κράτη υπόκεινται στην υποχρέωση ανταλλαγής ενημέρωσης και πληροφόρησης, εκπόνηση σχεδίου εκτάκτου ανάγκης, μελετών, προγραμμάτων ερευνών και ανταλλαγή πληροφοριών, τεχνολογικής υποστήριξης, παρακολούθηση κινδύνων ή επιπτώσεων ρύπανσης και δημοσίευση των αποτελεσμάτων.<sup>145</sup> Επίσης, «όταν τα Κράτη έχουν βάσιμους λόγους να πιστεύουν ότι προγραμματισμένες δραστηριότητες στην περιοχή δικαιοδοσίας ή ελέγχου τους μπορεί να προκαλέσουν σοβαρή ρύπανση ή σημαντικές και επιβλαβείς μεταβολές στο θαλάσσιο περιβάλλον, κατά το δυνατόν, εκτιμούν τις πιθανές επιπτώσεις από τέτοιες δραστηριότητες στο θαλάσσιο περιβάλλον και κοινοποιούν τις εκθέσεις των αποτελεσμάτων των εκτιμήσεων με τον τρόπο που προβλέπεται στο άρθρο 205».<sup>146</sup> Οι αρχές της Διακήρυξης της Στοκχόλμης του 1972 επηρέασαν τους συντάκτες του Μέρους XII της UNCLOS, 1982 το οποίο ελήφθη υπ' όψιν κατά τη παγκόσμια Διάσκεψη για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη του 1992<sup>147</sup> λόγω του ότι στα κείμενα αναφέρονται παρόμοιοι στόχοι για ολοκληρωμένη προσέγγιση και προφύλαξη στο άρθρο 1§4, η αρχή ο ρυπαίνων πληρώνει στο άρθρο 235 και ο συνδυασμός βιωσιμότητας και ανάπτυξης στο άρθρο 193.

### **2.8.2. UNCLOS 1982 - Μέρος XII, Προστασία Θαλασσίου Περιβάλλοντος**

Η UNCLOS, 1982 στο Μέρος XII παρέχει σε διεθνές επίπεδο το πλαίσιο προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Το πλαίσιο αυτό εξειδικεύει την γενική υποχρέωση όλων των Κρατών να λαμβάνουν μέτρα προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος στις υπό την δικαιοδοσία τους θαλάσσιες ζώνες αλλά και συνολικά στην ανοικτή θάλασσα.<sup>148</sup> Συναφώς το άρθρο 194§1 προβλέπει ότι «τα Κράτη πρέπει να λάβουν χωριστά ή από κοινού, όπως αρμόζει, όλα τα μέτρα που, σύμφωνα με τη Σύμβαση αυτή, είναι αναγκαία για την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από οποιαδήποτε πηγή, χρησιμοποιώντας για το σκοπό αυτό τα καλύτερα πρακτικά μέσα που διαθέτουν και σύμφωνα με τις δυνατότητές τους και θα πρέπει να προσπαθήσουν να εναρμονίσουν την πολιτική τους προς την κατεύθυνση αυτή». Άρα υφίσταται γενική υποχρέωση των Κρατών να λάβουν μέτρα για την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πάσης φύσεως πηγή<sup>149</sup> σε σχέση με τις περιορισμένες πηγές που ανέφεραν οι Συμβάσεις της Γενεύης (1958). Η UNCLOS, 1982 στο Μέρος XII προβλέπει ότι τα Κράτη θα εισάγουν στην εθνική έννομη τάξη νόμους, κανονισμούς και μέτρα τα οποία δεν πρέπει να είναι λιγότερο αποτελεσματικά από τους διεθνείς κανόνες, πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές και διαδικασίες ήτοι τα μέτρα προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος θα πρέπει να είναι ομοιόμορφα σε εθνικό επίπεδο με τα διεθνή. Η πρακτική αυτή αναφέρεται όχι

<sup>143</sup> Άρθρα 210 και 211

<sup>144</sup> Άρθρο 197

<sup>145</sup> Άρθρα 198,199,200,201,202,204 και 205

<sup>146</sup> Άρθρο 206

<sup>147</sup> <https://sustainabledevelopment.un.org/milestones/unced>

<sup>148</sup> Άρθρο 192 UNCLOS, 1982.

<sup>149</sup> Σε συνδυασμό με το άρθρο 194§3 UNCLOS, 1982.

μόνο στις διατάξεις της UNCLOS, 1982<sup>150</sup> αλλά και σε άλλες Συμβάσεις για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.<sup>151</sup>

Επίσης για την πρόληψη και αντιμετώπιση της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος «τα Κράτη πρέπει να συνεργάζονται σε παγκόσμια βάση, και όπου αρμόζει σε περιφερειακή, είτε απευθείας είτε μέσω αρμοδίων διεθνών οργανώσεων για την κατάρτιση και επεξεργασία διεθνών κανόνων, προτύπων και συνιστωμένων εφαρμογών και διαδικασιών που συνάδουν με τη σύμβαση αυτή και αποβλέπουν στην προστασία και διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, λαμβανομένων υπόψη των χαρακτηριστικών γνωρισμάτων της περιφέρειας».<sup>152</sup> Το δικαίωμα της συνεργασίας των Κρατών για την πρόληψη της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος υπό το Μέρος XII της UNCLOS, 1982 είναι θεμελιώδης στο διεθνές δίκαιο όπως ειπώθηκε από το Διεθνές Δικαστήριο για το Δίκαιο Θαλάσσης στην υπόθεση MOX Plant (Ιρλανδία ν. Ηνωμένου Βασιλείου).<sup>153</sup> Άρα το Κράτος που αντιλαμβάνεται περίπτωση θαλάσσιας ρύπανσης «ειδοποιεί αμέσως τα άλλα κράτη τα οποία ενδέχεται να επηρεαστούν από τη ρύπανση, καθώς και τους αρμόδιους διεθνείς οργανισμούς»<sup>154</sup> ώστε τα Κράτη «της επηρεασθείσας περιοχής, σύμφωνα με τις δυνατότητές τους, και οι αρμόδιοι διεθνείς οργανισμοί συνεργάζονται, στο μέτρο του δυνατού, στην εξάλειψη των συνεπειών της ρύπανσης και στην πρόληψη και ελαχιστοποίηση της ζημιάς».<sup>155</sup> Υπό αυτές τις διατάξεις η UNCLOS, 1982 περιλαμβάνει μια ολοκληρωμένη διαδικασία πρόληψης και αντιμετώπισης των περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης.

Η UNCLOS, 1982 υποχρεώνει τα Κράτη να λαμβάνουν μέτρα για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από χερσαίες πηγές.<sup>156</sup> Όμως λόγω της γενικότητας των συγκεκριμένων ρυθμίσεων στο πλαίσιο του UNEP υιοθετήθηκαν οι κατευθυντήριες γραμμές του Montreal για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος από τη ρύπανση προερχόμενη από χερσαίες πηγές, 1985.<sup>157</sup> Οι κατευθυντήριες γραμμές του Montreal αποτελούν ένα παγκόσμιο εργαλείο όπου προαιρετικά δίδουν στα Κράτη τη δέσμη λήψης κατάλληλων μέτρων για την προστασία της θαλάσσιας ρύπανσης από χερσαίες πηγές. Έχοντας σημειώσει την υπ' όψιν εξέλιξη θα πρέπει η ναυτιλιακή κοινότητα να παραδειγματιστεί και να επιχειρήσει να δώσει αντίστοιχα ειδικά εργαλεία πρόληψης και αντιμετώπισης της θαλάσσιας ατυχηματικής ρύπανσης των πλοίων μεταφορών επικινδύνων υλικών στις σύγχρονες πραγματικές συνθήκες.

### **2.8.3. UNCLOS 1982 ως βάση νομικά δεσμευτικών κειμένων (Σύμβαση-Πλαίσιο)**

<sup>150</sup> Άρθρα 210§6, 211§2.

<sup>151</sup> ΔΣ (OPRC) για την ετοιμότητα, συνεργασία και αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας από επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες 1990 και το Πρωτόκολλο του 2000.

<sup>152</sup> Άρθρο 197 UNCLOS, 1982.

<sup>153</sup> [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no\\_10/published/C10-O-3\\_dec\\_01.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_10/published/C10-O-3_dec_01.pdf)

<sup>154</sup> Άρθρο 198 UNCLOS, 1982.

<sup>155</sup> Άρθρο 199 UNCLOS, 1982.

<sup>156</sup> Άρθρα 194 και 207 UNCLOS, 1982.

<sup>157</sup> Montreal Guidelines for the Protection of the Marine Environment against Pollution from Land-based Sources (1985)

<https://digitallibrary.un.org/record/84661?ln=en>



Η UNCLOS, 1982 παρέχει το θεμελιώδες νομοθετικό πλαίσιο για τη προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Όμως φαίνεται ότι υφίστανται κενά σε ειδικότερα ζητήματα επί της ανοικτής θάλασσας. Στις 24.12.2017 η Γενική Συνέλευση του ΟΗΕ<sup>158</sup> αποφάσισε την διεξαγωγή διακυβερνητικής Συνδιάσκεψης με σκοπό την παραγωγή ενός νομικού δεσμευτικού κειμένου (εφαρμοστική συμφωνία) για την διατήρηση και τη βιώσιμη χρήση της θαλάσσιας βιοποικιλότητας πέραν της εθνικής δικαιοδοσίας υπό την UNCLOS, 1982.<sup>159</sup> Η Συνδιάσκεψη διεξήχθη σε τέσσερις συναντήσεις με τελευταία στις 23.03.2020 έως 03.04.2020. Η εφαρμοστική συμφωνία ενώ δεν προσπαθεί να ρυθμίσει αμιγώς κάποιο ναυτιλιακό ζήτημα πιθανόν να καταλήξει στην οριοθέτηση θαλασσιών περιοχών προστασίας στην ανοικτή θάλασσα (MPAs). Στο πλαίσιο αυτό η υπ' όψιν συμφωνία δυνητικά θα μπορούσε να επηρεάσει το δικαίωμα στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας και να συμβάλει στην αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών. Οι διαπραγματεύσεις τελούν εν εξελίξει λόγω του ότι με τη προτεινόμενη συμφωνία τίγονται ζητήματα τα οποία ρυθμίζονται μεν από τον IMO αλλά εμπλέκονται πολλοί ενδιαφερόμενοι. Παρόλα αυτά καλλιεργείται η αντίληψη ότι η διασφάλιση της προστασίας των θαλασσών μπορεί να γίνει και εκτός του IMO δίχως ωστόσο να αμφισβητείται η σημαντική συμβολή του Οργανισμού στα ναυτιλιακά δρώμενα (IGC-1, 2018).

Ας ληφθεί υπ' όψιν ότι υφίστανται ήδη δύο εφαρμοστικές Συμφωνίες υπό την UNCLOS, 1982 που ρυθμίζουν ζητήματα πέραν της εθνικής δικαιοδοσίας. Η πρώτη είναι η Συμφωνία του 1994<sup>160</sup> για την εφαρμογή του XI Τμήματος της UNCLOS, 1982 που αποτελεί νομικά δεσμευτικό πλαίσιο σε συνδυασμό με τους κανόνες της Διεθνούς Αρχής Θαλασσίου Βυθού για την εξόρυξη στο βυθό πέραν της εθνικής δικαιοδοσίας. Η Δεύτερη Συμφωνία αφορά στα ιχθυοαποθέματα υψηλής μεταναστευτικότητας (2001).<sup>161</sup> Εκ των χρονοβόρων διαπραγματεύσεων δύναται να αποτυπωθεί ως μειονέκτημα ότι η σύναψη πολυμερών Διεθνών Συμφωνιών διαρκεί μεγάλο χρονικό διάστημα και όταν απαιτείται να ρυθμιστεί άμεσα ένα ζήτημα δεν είναι δυνατό να πειστούν όλα τα Μέρη. Την αδυναμία αυτή έρχονται να καλύψουν οι περιφερειακές ή διμερείς Συμφωνίες. Το μειονέκτημα των περιφερειακών ή διμερών Συμφωνιών είναι ότι δεν προάγουν την πολυφωνία και δημιουργούν ειδικά νομικά καθεστώτα σε σχέση με την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και άρα ενδυναμώνουν την αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών. Συνεπώς η αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά την διαθάλασσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών δύναται να αποτελέσει αντικείμενο εφαρμοστικής συμφωνίας υπό την UNCLOS, 1982.

#### **2.8.4. UNCLOS 1982 - Έλεγχος και εξέλιξη**

Η UNCLOS, 1982 παρέχει τις γενικές κατευθύνσεις για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και την μεταφορά των επικινδύνων υλικών αλλά δεν υπεισέρχεται σε ειδικότερες λεπτομέρειες. Ως εκ τούτου υφίσταται το διεθνές και περιφερειακό συμβατικό πλαίσιο το οποίο

<sup>158</sup> Ψήφισμα 72/249

<sup>159</sup> <https://www.un.org/bbnj/>

<sup>160</sup> [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/convention\\_overview\\_part\\_xi.htm](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_part_xi.htm)

<sup>161</sup> [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/convention\\_overview\\_fish\\_stocks.htm](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_fish_stocks.htm)

καλύπτει αυτό το κενό ενώ οι τεχνικές λεπτομέρειες ρυθμίζονται σε επίπεδο διεθνών ή περιφερειακών οργανισμών με τη συμμετοχή των Κρατών αφού η UNCLOS, 1982 απαιτεί από τα συμβαλλόμενα Μέρη την εφαρμογή των γενικώς παραδεδεγμένων προτύπων που έχουν υιοθετηθεί από τους αρμόδιους διεθνείς οργανισμούς χωρίς να εξειδικεύει τα γενικώς παραδεδεγμένα πρότυπα και τους οργανισμούς. Οι γενικώς παραδεδεγμένοι διεθνείς κανόνες και πρότυπα δεν αναφέρονται αποκλειστικά σε εθνικούς ή δεσμευτικούς κανόνες και δύναται να εφαρμοστούν μόνο από τα συμβαλλόμενα Μέρη της UNCLOS, 1982 που τα έχουν ρητώς αποδεχτεί. Στο σημείο αυτό εμφιλοχωρεί αντιπαράθεση μεταξύ των Κρατών διότι κάμπτεται η ομοιομορφία στην εφαρμογή των κανόνων και προτύπων. Συναφώς η ΕΕ ενώ έχει κυρώσει την UNCLOS, 1982 δεν είναι μέλος του ΙΜΟ που ασχολείται με το τεχνικό σκέλος των κανόνων και προτύπων και άρα δεν δύναται, άμεσα, να επηρεάσει τις αποφάσεις του οργανισμού. Επίσης η UNCLOS, 1982 όταν κάνει λόγο για πρότυπα και κανονισμούς απαιτεί να υφίσταται και η δυνατότητα εφαρμογής αυτών από το Κράτος. Επίσης όταν αναφέρεται στους αρμόδιους οργανισμούς δεικνύει για θέματα προστασίας και διατήρησης του θαλασσίου περιβάλλοντος γενικά το Πρόγραμμα για το Περιβάλλον του ΟΗΕ (UNEP) και τον ΙΜΟ για θέματα ναυσιπλοΐας, ρύπανσης και απορρίψεων από πλοία.<sup>162</sup> Όταν ένα θέμα ρυθμίζεται από διαφορετικούς οργανισμούς δύναται να προκύψουν επικαλύψεις και παρανοήσεις ως προς τον ακολουθητέο κανόνα.

Η UNCLOS, 1982 σε σχέση με τις Συμφωνίες περί προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος, δεν διαθέτει μηχανισμό ελέγχου προόδου-επικαιροποίησης. Τα ζητήματα αυτά έχουν τεθεί υπό την αρμοδιότητα, κυρίως, του ΙΜΟ. Τα συμβαλλόμενα Μέρη της UNCLOS, 1982 συναντώνται<sup>163</sup>, μόνο, για να συζητήσουν διοικητικά και οικονομικά θέματα των οργανισμών που έχουν συσταθεί από τις διατάξεις της UNCLOS, 1982 καθώς, μεταξύ άλλων, και την εκλογή των μελών του Διεθνούς Δικαστηρίου του Δικαίου Θαλάσσης.<sup>164</sup> Η εποπτεία της εφαρμογής των διατάξεων της UNCLOS, 1982 έχει αναληφθεί από τη Γενική Συνέλευση του ΟΗΕ<sup>165</sup> υπό την ημερησία διάταξη (agenda) περί των ωκεανών και του δικαίου θαλάσσης άνευ συγκεκριμένου εύρους αρμοδιοτήτων.<sup>166</sup> Τα ζητήματα των ωκεανών και του δικαίου θαλάσσης είναι αντικείμενο μιας ετήσιας επισκόπησης που διεξάγεται από την Γενική Συνέλευση του ΟΗΕ βάσει της εκθέσεως που επιμελείται ο Γενικός Γραμματέας του ΟΗΕ και συγκεκριμένα το Τμήμα Θαλασσιών Υποθέσεων και του Δικαίου Θαλάσσης (Division of Ocean Affairs and the Law of the Sea - DOALOS) και των τελικών συστάσεων της άτυπης συμβουλευτικής διαδικασίας επί του Δικαίου Θαλάσσης (Open-ended Informal Consultative Process on Oceans and the Law of the Sea - ICP).<sup>167</sup> Σύμφωνα με το άρθρο 319§2 ο Γενικός Γραμματέας του ΟΗΕ προετοιμάζει την ετήσια έκθεση επί της εξέλιξης της εφαρμογής της UNCLOS, 1982<sup>168</sup> η οποία υποβάλλεται στην Γενική Συνέλευση για έγκριση και περαιτέρω

<sup>162</sup> Άρθρο 2§2 του Παραρτήματος VIII και άρθρα 208§5,211§2-3,217§1,4,218§1,220§2

<sup>163</sup> [https://www.un.org/Depts/los/meeting\\_states\\_parties/meeting\\_states\\_parties.htm](https://www.un.org/Depts/los/meeting_states_parties/meeting_states_parties.htm)

<sup>164</sup> Άρθρο 319§2ε UNCLOS, 1982

<sup>165</sup> UN General Assembly (UNGA)

<sup>166</sup> Ψηφίσματα UNGA 37/66 (1983), UNGA 49/28 (1994) και UNGA 52/26 (1997)

<sup>167</sup> [https://www.un.org/Depts/los/consultative\\_process/consultative\\_process.htm](https://www.un.org/Depts/los/consultative_process/consultative_process.htm)

<sup>168</sup> Ψήφισμα UNGA 38/59B (1983)

συζήτηση στην άτυπη συμβουλευτική διαδικασία επί του Δικαίου Θαλάσσης. Η διαδικασία αυτή ξεκίνησε το έτος 1999 και έκτοτε συμμετέχουν και μη συμβαλλόμενα Μέρη της UNCLOS, 1982, διεθνείς – περιφερειακοί οργανισμοί και μη κυβερνητικοί οργανισμοί. Η συγκεκριμένη διαδικασία δύναται να επηρεάσει τις εξελίξεις καθώς αποτελεί πεδίο αξιολόγησης της προόδου της UNCLOS, 1982. Η Γενική Συνέλευση του ΟΗΕ συνήθως εγκρίνει, με το ετήσιο ψήφισμα επί των ωκεανών και του δικαίου θαλάσσης, τις συστάσεις της συμβουλευτικής διαδικασίας.<sup>169</sup> Τα ψηφίσματα αυτά δύναται να επηρεάσουν σε πολιτικό επίπεδο τις αποφάσεις των συμμετεχόντων καθώς αποτελούν ορόσημο για τις εξελίξεις επί του δικαίου θαλάσσης.

#### **2.8.5. Η πρόταση της ΕΕ για την τροποποίηση της UNCLOS, 1982**

Η αντιμετώπιση των ατυχημάτων των δεξαμενοπλοίων Erika (1999) και Prestige (2002) υπό το καθεστώς της UNCLOS, 1982 κρίθηκε εκ μέρους της ΕΕ ως αναποτελεσματική σύμφωνα με το σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο ναυτιλιακής ασφάλειας και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Όπως προκύπτει από την ανακοίνωση COM (2002) 681, η ισορροπία μεταξύ των ναυτιλιακών και περιβαλλοντικών συμφερόντων όπως ρυθμίζεται στην UNCLOS, 1982 κλείνει σαφέστατα προς την πλευρά των πρώτων και δεν αντανακλά τις αρχές της ΕΕ. Υπό αυτές τις συνθήκες η ΕΕ ανέλαβε συντονισμένη δράση για την προστασία των θαλασσιών ζωνών των Κ-Μ της. Ιδιαίτερως μετά το ατύχημα του Prestige (2002), η ΕΕ υποστήριξε ότι θα πρέπει να εκσυγχρονιστούν οι διατάξεις της UNCLOS, 1982 που αφορούν στο δικαίωμα ελευθερίας της ναυσιπλοΐας, αβλαβούς διελεύσεως και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος ώστε να περιοριστεί ο κίνδυνος των παρακτίων Κρατών από τη διέλευση των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα υλικά.<sup>170</sup> Οι τροποποιήσεις της UNCLOS, 1982 δύναται να λάβουν χώρα με την εκπνοή δεκαετούς περιόδου υπολογιζόμενης από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της ήτοι 16.11.1994. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί με γραπτή ανακοίνωση προς το Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών, να προτείνει συγκεκριμένες τροποποιήσεις της UNCLOS, 1982 εκτός από εκείνες που αφορούν στις δραστηριότητες στην Περιοχή και να ζητήσει τη σύγκληση διάσκεψης προς εξέταση των προτεινόμενων αυτών τροποποιήσεων. Αν εντός δώδεκα μηνών, από την ημερομηνία της ανακοίνωσης, τουλάχιστον τα μισά Κράτη Μέρη απαντήσουν θετικά στο αίτημα αυτό, ο Γενικός Γραμματέας συγκαλεί τη διάσκεψη.<sup>171</sup> Οι τροποποιήσεις αρχίζουν να ισχύουν για τα Συμβαλλόμενα Μέρη που επικυρώνουν ή προσχωρούν σε αυτές την τριακοστή ημέρα μετά από την ημερομηνία κατάθεσης των εγγράφων επικύρωσης ή προσχώρησης των δύο τρίτων των Κρατών Μερών.<sup>172</sup> Πάντως παρά την υποστήριξη πρότασης τροποποίησης της UNCLOS, 1982 αυτή ουδέποτε υποβλήθηκε επίσημα και είναι αμφίβολο αν θα υποβληθεί λόγω των αντιπαραθέσεων μεταξύ των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών και εντός της ΕΕ.

#### **2.8.6. UNCLOS, 1982 και η Συνθήκη για το Χάρτη της Ενέργειας**

<sup>169</sup> <https://www.un.org/press/en/theme/oceans-and-law-sea> και [https://www.un.org/Depts/los/general\\_assembly/general\\_assembly\\_resolutions.htm](https://www.un.org/Depts/los/general_assembly/general_assembly_resolutions.htm)

<sup>170</sup> COM (2003) 105

<sup>171</sup> Άρθρο 312 της UNCLOS, 1982

<sup>172</sup> Άρθρο 316 της UNCLOS, 1982

Η δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών ρυθμίζεται και από διατάξεις της Συνθήκης για το Χάρτη Ενέργειας.<sup>173</sup> Πρόκειται για το ειδικό διεθνές νομικό πλαίσιο που αφορά στην ενέργεια. Στα ενεργειακά υλικά και προϊόντα της Συνθήκης για το Χάρτη Ενέργειας περιλαμβάνονται και τα επικίνδυνα υλικά τα οποία μεταφέρονται με πλοία (άρθρο 1§4 και παράρτημα ΕΜ). Προ της εφαρμογής της Συνθήκης για το Χάρτη Ενέργειας, η οποία υπεγράφη το 1994 και τέθηκε σε ισχύ το 1998, γινόταν χρήση της GATT και διμερών συμφωνιών. Οι ΗΠΑ και τα κυριότερα πετρελαιοπαραγωγά Κράτη δεν έχουν υπογράψει τη Συνθήκη για το Χάρτη Ενέργειας. Η Συνθήκη για το Χάρτη Ενέργειας χρησιμοποιεί τον όρο «μετακίνηση από μια περιοχή» η οποία περιλαμβάνει όλες τις θαλάσσιες ζώνες. Στο άρθρο 7 της Συνθήκης για το Χάρτη Ενέργειας ορίζεται ότι τα συμβαλλόμενα Μέρη οφείλουν να λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα προς διευκόλυνση της μεταφοράς των επικινδύνων υλικών σύμφωνα με τις αρχές της ελευθερίας διελεύσεως (transit), μη διακρίσεως και μη διακοπής της διελεύσεως. Όπως αναλυτικά θα αναπτυχθεί στο τρίτο κεφάλαιο η αρχή της ελευθερίας διελεύσεως του πλοίου δημιουργεί αντιπαράθεση όταν τα παράκτια Κράτη επικαλούνται την αρχή της εδαφικής κυριαρχίας. Άρα η συγκεκριμένη αρχή δεν είναι απόλυτη. Η αρχή ελευθερίας διελεύσεως απαντάται στη Σύμβαση για την Ανοικτή Θάλασσα, 1958 και στο άρθρο 125 UNCLOS, 1982. Η εφαρμογή της εναπόκειται στη συνεργασία των Κρατών. Η αρχή της μη διακρίσεως εφαρμόζεται κατά την άρνηση μεταφοράς επικινδύνων υλικών από κάποιο Κράτος ενώ η αρχή μη διακοπής της διελεύσεως δεν επιτρέπει την αναστολή του μεταφορικού έργου επικινδύνων υλικών ακόμα και όταν ανακύψει μια διαφορά μεταξύ των Κρατών (άρθρο 7§6 της Συνθήκης). Η Συνθήκη για το Χάρτη Ενέργειας δεσμεύει τα συμβαλλόμενα Μέρη ενώ συμπληρώνεται το άρθρο 7 της Συνθήκης για τη δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών από την UNCLOS, 1982 και διμερείς συμφωνίες.

## **2.9. Διεθνείς Συμβάσεις για τη μεταφορά επικινδύνων υλικών**

Τα επικίνδυνα υλικά κατηγοριοποιούνται ειδικώς βάσει νομικών κανόνων οι οποίοι επιβάλουν την διαφοροποίηση τους από τα υπόλοιπα είδη φορτίων. Ιστορικά, η πρώτη νομοθετική ρύθμιση περί των επικινδύνων υλικών φαίνεται στον Βρετανικό Νόμο του 1894 για την Εμπορική Ναυτιλία (British Merchant Shipping Act, 1894. Sec. 301). Με συγκεκριμένη διάταξη ορίζονται τα υλικά τα οποία θεωρούνται επικίνδυνα για τις θαλάσσιες μεταφορές καθώς και απαγορεύεται η φόρτωση των ορισμένων στο νόμο επικινδύνων υλικών προκειμένου να θωρακιστεί η ασφάλεια. Η πολυπλοκότητα σύστασης των επικινδύνων υλικών που παράγονται σήμερα αποτελεί έναυσμα προς τα Κράτη και τους εταίρους της ναυτιλίας για την θέσπιση ενός πλαισίου το οποίο θα ρυθμίζει αφενός την θαλάσσια μεταφορά των επικινδύνων υλικών και αφετέρου θα παρέχει τα εργαλεία προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος. Συνεπώς η θαλάσσια μεταφορά των επικινδύνων υλικών εκ της φύσεως της καθίσταται ζήτημα εντόνου ανησυχίας για τα Κράτη. Η ανησυχία των Κρατών αποδεικνύεται με τη θέσπιση κανονισμών και διοικητικών ποινών ενώ κατά τη μεταφορά των επικινδύνων υλικών συντάσσονται ειδικά συμβόλαια και παρέχονται ανάλογες ασφαλιστικές καλύψεις. Άρα το θεσμικό πλαίσιο της θαλάσσιας μεταφοράς των επικινδύνων υλικών συνίσταται στο πεδίο του δημοσίου και ιδιωτικού δικαίου, ρυθμίσεων ασφαλείας,

<sup>173</sup> <https://www.energycharter.org/process/energy-charter-treaty-1994/energy-charter-treaty/>

αστυνόμευσης και περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Η διατριβή αναλύει το θεσμικό πλαίσιο της μεταφοράς επικινδύνων υλικών υπό το δημόσιο δίκαιο.

Η έρευνα της ιστορίας του θεσμικού πλαισίου καταδεικνύει ότι κατά την διάρκεια των αιώνων καταβάλλεται διαρκής προσπάθεια ώστε να ρυθμιστεί νομοθετικά ο χερσαίος χώρος και οι παρακείμενες ακτές του ήτοι το τριάντα τοις εκατό περίπου του πλανήτη (Durant and Durant, 2010; Hansen, 2006; Braudel, 1995). Αντιθέτως, η ρύθμιση της κυριαρχίας επί του θαλασσίου χώρου, ο οποίος καταλαμβάνει το υπόλοιπο εβδομήντα τοις εκατό, και η κωδικοποίηση του νομικού πλαισίου που διέπει τις συγκεκριμένες σχέσεις των κρατών και των θαλασσιών μεταφορών είναι απότοκος ενεργειών που άρχισαν τον Μεσαίωνα και έλαβαν σύγχρονη μορφή με την υπογραφή της Διεθνούς Συμβάσεως για το Δίκαιο Θαλάσσης (UNCLOS, 1982), (Shaw, 2021; Tanaka, 2019; Evans, 2018; Churchill and Lowe, 1999). Δεδομένου ότι τα Κράτη για να καταλήξουν στο κείμενο της UNCLOS, 1982 χρειάστηκαν πενήντα πέντε χρόνια και τρεις Συνδιασκέψεις, με τη διάρκεια της τελευταίας να συγκαταλέγεται ως η μακροβιότερη στη ιστορία του διεθνούς δικαίου, διαπιστώνεται η κοινωνικο-οικονομική και πολιτική σημασία που δίδεται από την διεθνή κοινωνία στον θαλάσσιο χώρο. Συναφώς, κατά τον ρου της ιστορίας λίγες αντιπαραθέσεις κράτησαν τόσο πολύ όσο αυτή της Τρίτης Συνδιάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών (Δεκέμβριος 1973 - Απρίλιος 1982) περί θεμάτων της κυριαρχίας του θαλασσίου χώρου. Οι εν λόγω αντιπαραθέσεις αφορούσαν στην ικανοποίηση των συμφερόντων των Κρατών.

Πρόκειται για ζητήματα όπου λόγω των αντιπαραθέσεων των Κρατών οδηγούν στην διακύβευση της βιώσιμης ανάπτυξης και ευημερίας του θαλασσίου χώρου. Η κατάσταση υπήρξε τεταμένη από την εποχή των Συνδιασκέψεων Κωδικοποίησης του Δικαίου Θαλάσσης υπό την αιγίδα των Ηνωμένων Εθνών και επισήμως περατώθηκε με την υπογραφή της νέας Σύμβασης του Δικαίου Θαλάσσης το 1982 (UNCLOS, 1982). Όμως ανεπισήμως συνεχίζει να υφίσταται αφού, μεταξύ των Κρατών, δημιουργούνται σοβαρές αντιπαραθέσεις περί ζητημάτων που άπτονται των διατάξεων της UNCLOS, 1982. Στη βάση αυτή, οι προσπάθειες επίλυσης διεξάγονται σε συναντήσεις των αρμοδίων επιτροπών του ΟΗΕ και του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) δια της διπλωματικής οδού όπου σε συνδυασμό με την αντιπαραθέση των Κρατών αναλύονται και οι απόψεις των εταίρων της ναυτιλίας (practitioners). Στο ανωτέρω περιγραφόμενο περιβάλλον, οι συζητήσεις επί των ναυτιλιακών θεμάτων είναι έντονες και πολλές φορές καταλήγουν σε αδιέξοδο το οποίο αντιμετωπίζεται με την παρέμβαση των εξειδικευμένων οργανισμών ή θεσμικών οργάνων του ΟΗΕ. Όμως, η σωστή διαχείριση της θάλασσας προϋποθέτει την συνεργασία όλων των Κρατών της γης με έμφαση στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Τα κράτη και οι διεθνείς οργανισμοί θα πρέπει να έχουν υπ' όψιν ότι *«Στις σύγχρονες πολιτικές συνθήκες στον πλανήτη μας, όταν η ειρήνη και η επιβίωση του είδους μας κρέμονται από μια κλωστή, κάθε απόφαση, περισσότερο από κάθε άλλη φορά, πρέπει να αναλύεται και να εφαρμόζεται με προσοχή, με τρόπο που κανείς δε θα μπορεί να αμφισβητήσει την εντιμότητα και την σοβαρότητα με τις οποίες πολλοί από τους πιο υπεύθυνους και σοβαρούς από όσους διοικούν, αγωνίζονται σήμερα για να αντιμετωπίσουν τις καταστροφές που απειλούν τον πλανήτη (Castro, 2015)»*.

Από την εποχή της Συνδιάσκεψης της Στοκχόλμης για το Ανθρώπινο Περιβάλλον (1972), η διεθνής κοινωνία θέσπισε ένα ισχυρό θεσμικό πλαίσιο (Παράρτημα ΙΧ) το οποίο ρυθμίζει τα ζητήματα της προστασίας του περιβάλλοντος και δη του θαλασσίου. Όμως φαίνεται ότι τα βασικά προβλήματα αν και έχουν επισημανθεί δεν έχουν επιλυθεί. Ειδικότερα, τα προβλήματα της ρύπανσης του περιβάλλοντος τα οποία εκτείνονται σε διεθνές επίπεδο αν αναχθούν σε συλλογικό επίπεδο διαπραγματεύσεων μέσω αμοιβαίων συμβιβασμών τότε είναι πιθανόν να υπάρξει αποτέλεσμα. Στην εποχή της οικονομικής κρίσης με τους μειωμένους πόρους των Κρατών θεωρείται δύσκολη η μεμονωμένη παροχή κεφαλαίων προκειμένου να καταδειχθούν οι κατάλληλες επιστημονικές λύσεις μέσω των νέων τεχνολογιών και επιτευγμάτων. Άρα η κατανόηση των περιορισμών που επιδέχεται το ισχύον θεσμικό πλαίσιο μέσω της πολιτικής περί του περιβάλλοντος που εφαρμόζεται από τα Κράτη θα επιτρέψει την υποβολή προτάσεων για αναστροφή της κατάστασης και την εισαγωγή ρεαλιστικών νομοθετικών ρυθμίσεων.

### **2.9.1. Σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από πετρέλαιο (OILPOL 1954)<sup>174</sup>**

Η OILPOL 1954 (International Conference on Pollution of the Sea by Oil) υπεγράφη στις 12.05.1954 και τέθηκε σε ισχύ στις 26.07.1958. Η Σύμβαση τροποποιήθηκε το 1962 και το 1969<sup>175</sup> ενώ οι τροποποιήσεις τέθηκαν σε ισχύ στις 28.06.1967 και 20.01.1978 αντίστοιχα. Η Σύμβαση βασίστηκε σε έρευνα του 1952 που παρέδωσε η επιτροπή Faulkner που είχε συσταθεί από την Βρετανία. Κατά την υπογραφή της Σύμβασης συμμετείχαν τριάντα δύο Κράτη ήτοι το 95% της ολικής χωρητικότητας του παγκοσμίου στόλου (Zaide, 2019). Πρόκειται για την πρωταρχική διεθνή Σύμβαση προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος από πετρελαϊκή ρύπανση δεξαμενοπλοίων η οποία έκανε γνωστό το πρόβλημα της λειτουργικής και ατυχηματικής ρύπανσης. Μέχρι την εφαρμογή της OILPOL 1954 τα πλοία μεταφοράς πετρελαίου εφόρμιζαν το σύστημα πλύσης των δεξαμενών τους με νερό και εν συνεχεία απόρριψης των καταλοίπων στη θάλασσα. Κατόπιν η OILPOL 1954 απαγόρευσε τέτοιου είδους απορρίψεις που περιείχαν περισσότερα από εκατό μέρη ελαίου ανά εκατομμύριο εντός των απαγορευμένων ζωνών ήτοι πενήντα ναυτικά μίλια από τις ακτές (άρθρο 3). Η OILPOL 1954 όρισε για πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης τις ζώνες απαγόρευσης πετρελαίου υπό προϋποθέσεις όπως η ποσότητα και η εγγύτητα από την ακτή καθώς και υποχρέωσε τα Κράτη να διαθέτουν εγκαταστάσεις παραλαβής πετρελαϊκών καταλοίπων. Επίσης, οι απορρίψεις στη θάλασσα και παραδόσεις στην ξηρά (σταθμούς υποδοχής καταλοίπων) θα έπρεπε να καταγράφονται και η διαδικασία να ελέγχεται. Οι τροποποιήσεις της OILPOL 1954 εισήγαγαν (α) επέκταση της απαγορευμένης ζώνης απορρίψεων στα εκατό ναυτικά μίλια και (β) κατευθυντήριες γραμμές για τα νεότευκτα δεξαμενόπλοια. Όμως παρά την καινοτομία της OILPOL 1954 τα Κράτη φάνηκαν απρόθυμα να την εφαρμόσουν λόγω του δύσκολου εντοπισμού των παράνομων απορρίψεων και της κοστοβόρας κατασκευής σταθμών υποδοχής καταλοίπων. Η Σύμβαση OILPOL 1954 καταργήθηκε από τη MARPOL 73/78.<sup>176</sup>

<sup>174</sup> <https://www.ecolex.org/details/treaty/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-of-the-sea-by-oil-1954-as-amended-in-1962-and-1969-tre-000135/>

<sup>175</sup> Ψήφισμα IMCO A. 175 (VI)

<sup>176</sup> OILPOL, 1954. UN, Treaty Series. Vol. 327. p.3

### **2.9.2. Σύμβαση επέμβασης στην ανοικτή θάλασσα σε περιπτώσεις πετρελαϊκής ρύπανσης (1969)**

Το ατύχημα του δεξαμενοπλοίου Torrey Canyon το 1967 και οι κοινωνικοοικονομικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις που προκλήθηκαν από την καταστροφή σηματοδότησαν την παροχή δυνατότητας στα παράκτια Κράτη να λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα για την πρόληψη, μείωση και καταπολέμηση κάθε επικείμενου κινδύνου που απειλεί τις ακτές τους από ρύπανση ή απειλή ρύπανσης από πετρέλαιο. Για το λόγο αυτό υπεγράφη στις Βρυξέλες την 29.11.1969 η Διεθνής Σύμβαση για την επέμβαση στην ανοικτή θάλασσα σε περιπτώσεις ρύπανσης από πετρέλαιο.<sup>177</sup> Η Σύμβαση τέθηκε σε ισχύ στις 06.05.1975 με θεματοφύλακα τον IMO. Τα παράκτια Κράτη δύναται να λάβουν μέτρα μετά από δέουσες διαβουλεύσεις με το Κράτος σημαίας, την πλοιοκτησία του εμπλεκόμενου πλοίου και άλλους ενδιαφερόμενους όπως οι ιδιοκτήτες του φορτίου. Τα μέτρα των παρακτίων Κρατών που έρχονται σε αντίθεση με τις διατάξεις της Σύμβασης συνιστούν υποχρέωση αποζημίωσης αστικής φύσεως για τυχόν προκληθείσες ζημίες στην πλοιοκτησία και τους ναυλωτές.

Η Σύμβαση του 1969 εφαρμόστηκε σε ατυχήματα πετρελαϊκής ρύπανσης. Η αυξανόμενη ποσότητα απόρριψης στη θάλασσα και άλλων επικινδύνων υλικών συνεπεία ατυχημάτων πλοίων ανάγκασε τα Κράτη να επεκτείνουν τις προβλέψεις της Σύμβασης του 1969 προς κάλυψη των επικινδύνων υλικών. Έτσι την 02.11.1973 υιοθετήθηκε το σχετικό Πρωτόκολλο<sup>178</sup> το οποίο παρέχει Παράρτημα με κατάλογο και τα χαρακτηριστικά των επικινδύνων υλικών. Το Πρωτόκολλο του 1973 τέθηκε σε ισχύ στις 30.03.1983. Ο κατάλογος των επικινδύνων ουσιών που καλύπτονται από το πρωτόκολλο τροποποιήθηκε και επεκτάθηκε το 1991, το 1996, το 2002 και το 2007.<sup>179</sup> Η Σύμβαση διαθέτει 89 Συμβαλλόμενα Μέρη που αντιπροσωπεύουν το 75% της ολικής χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου.<sup>180</sup> Σημειώνεται ότι η Σύμβαση δέχτηκε επικρίσεις διότι παρέχει στα παράκτια Κράτη το ιδιαίτερο προνόμιο να λαμβάνουν τα κατά τη κρίση τους κατάλληλα μέτρα (Emanuelli, 1976) για την επέμβαση στην ανοικτή θάλασσα σε περιπτώσεις ρύπανσης από επικίνδυνα υλικά.

### **2.9.3. Σύμβαση αστικής ευθύνης συνεπεία ζημιών από πετρελαϊκή ρύπανση (CLC 1969)**

Η Σύμβαση για την αστική ευθύνη (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, CLC 1969)<sup>181</sup> υιοθετήθηκε την 29.11.1969 και τέθηκε σε ισχύ την 19.06.1975. Η Σύμβαση εγκρίθηκε για να εξασφαλιστεί η επαρκής αποζημίωση όσων υφίστανται ζημία συνεπεία πετρελαϊκής ρύπανσης που οφείλεται σε ατυχήματα πλοίων μεταφοράς πετρελαίου. Η Σύμβαση ορίζει την πλοιοκτησία ως υπεύθυνη για την αστική αποζημίωση. Με την επιφύλαξη ορισμένων ειδικών εξαιρέσεων, η ευθύνη αυτή είναι αντικειμενική ενώ εναπόκειται στην πλοιοκτησία η απόδειξη ότι υπόκειται στις εξαιρέσεις. Λόγω του ότι η απεριόριστη ευθύνη της πλοιοκτησίας θα δημιουργούσε φραγμούς στη θαλάσσια μεταφορά του πετρελαίου τέθηκαν συγκεκριμένα όρια

<sup>177</sup> International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties (1969)

<sup>178</sup> Protocol relating to Intervention on the High Seas in Cases of Marine Pollution by Substances other than Oil (1973)

<sup>179</sup> 2007Amendments (MEPC.165(56))

<sup>180</sup> <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202020.pdf>

<sup>181</sup> [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-\(CLC\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-(CLC).aspx)

αστικής αποζημίωσης ενώ θεσμοθετήθηκε η υποχρεωτική ασφαλιστική κάλυψη της πλοιοκτησίας για πλοία άνω των 2000 GT. Η Σύμβαση εφαρμόζεται σε περιπτώσεις πετρελαϊκής ρύπανσης δεξαμενοπλοίων στο έδαφος, στην αιγιαλίτιδα ζώνη, την αποκλειστική οικονομική ζώνη ενός Συμβαλλόμενου Κράτους και πάντως όχι άνω των 200 ναυτικών μιλίων από τη γραμμή βάσης. Επίσης η ρύπανση πρέπει να είναι ατυχηματική και όχι λειτουργική και να οφείλεται ειδικά σε δεξαμενόπλοιο. Η Σύμβαση καλύπτει τις ζημίες ή το κόστος των προληπτικών μέτρων μετά το ατύχημα και δεν αναφέρεται στα μέτρα για την αποφυγή της απειλής ρύπανσης. Η πλοιοκτησία είναι αποκλειστικά υπεύθυνη για ζημία συνεπεία πετρελαϊκής ρύπανσης από δεξαμενόπλοιο εκτός αν η ρύπανση προέρχεται από περιπτώσεις ανωτέρας βίας, πολεμικές ενέργειες, πρόθεση ή παράλειψη τρίτου (άρθρο III.2 CLC 1969). Σύμφωνα με το άρθρο 5 της CLC 1969 η ευθύνη της πλοιοκτησίας δύναται να περιοριστεί στο ποσό των 133 special drawing rights (SDRs)<sup>182</sup> για κάθε τόνο ενώ το συνολικό ποσό ανέρχεται στα 14 εκατομμύρια SDRs ανάλογα με ποιο ποσό είναι μικρότερο. Η μονάδα SDR εισήχθη με το Πρωτόκολλο 1976 στη Σύμβαση CLC-1969 αντικαθιστώντας την μονάδα Poincaré franc που ήταν συνδεδεμένη με τη αξία του χρυσού. Η Σύμβαση HNS για την αποζημίωση ζημιών που οφείλονται σε ρύπανση συνεπεία επικινδύνων υλικών βασίζεται στο νομικό πλαίσιο της Σύμβασης CLC 1969.<sup>183</sup>

Το Πρωτόκολλο στη Σύμβαση CLC-1969 (Protocol of 1976 to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 - CLC PROT 1976) υπεγράφη την 19.11.1976 και τέθηκε σε ισχύ την 08.04.1981. Κατόπιν το Πρωτόκολλο του 1984 καθόρισε αυξημένα όρια ευθύνης αλλά αντικαταστάθηκε από το Πρωτόκολλο του 1992. Το Πρωτόκολλο του 1992 υιοθετήθηκε την 27.11.1992 και τέθηκε σε ισχύ την 30.05.1996 αντικαθιστώντας την CLC 1969. Το Πρωτόκολλο του 1992 μείωσε τον απαιτούμενο αριθμό των μεγαλύτερων Κρατών-πλοιοκτητών δεξαμενοπλοίων από έξι σε τέσσερα για να τεθεί σε ισχύ κάποια τροποποίηση ή Πρωτόκολλο στη Σύμβαση. Τα όρια της αποζημίωσης ορίστηκαν (α) σε τρία εκατομμύρια SDRs για πλοία μέχρι 5000 GT (β) σε τρία εκατομμύρια SDRs για πλοία μέχρι 5000 GT συν 420 SDRs για κάθε επιπλέον τόνο μέχρι 140000 GT και (γ) σε 59,7 εκατομμύρια SDRs για πλοία άνω των 140000 GT. Επίσης το Πρωτόκολλο του 1992 επέκτεινε το πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης για να καλύψει τις ζημίες ρύπανσης που προκαλούνται στην αποκλειστική οικονομική ζώνη του Συμβαλλόμενου Κράτους. Το πρωτόκολλο καλύπτει τις ζημίες ρύπανσης όπως και πριν αλλά η αποζημίωση περιορίζεται στις δαπάνες που προκύπτουν για την αποκατάσταση του ρυπασμένου περιβάλλοντος. Ακόμα επιτρέπει δαπάνες για προληπτικά μέτρα και όταν δεν σημειώνεται πετρελαϊκή ρύπανση υπό την προϋπόθεση ότι υπήρξε σοβαρή και επικείμενη απειλή ρύπανσης. Από τις 16.05.1998, τα Συμβαλλόμενα Μέρη του Πρωτοκόλλου 1992 έπαψαν να αποτελούν Μέρη της Σύμβασης CLC 1969. Ωστόσο, υπάρχουν ορισμένα Κράτη που είναι Συμβαλλόμενα Μέρη της CLC 1969 και δεν έχουν ακόμη επικυρώσει το Πρωτόκολλο του 1992 το οποίο πρόκειται να αντικαταστήσει τελικά τη CLC 1969. Οι Τροποποιήσεις του 2000<sup>184</sup>, αύξησαν τα όρια αποζημίωσης κατά 50% σε σχέση με τα όρια του Πρωτοκόλλου 1992, υιοθετήθηκαν την 18.10.2000 και τέθηκαν σε ισχύ την 01.11.2003. Η CLC 1969

<sup>182</sup> <https://www.imf.org/en/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR>

<sup>183</sup> <https://www.hnsconvention.org/the-convention/>

<sup>184</sup> LEG.1(82) Οκτώβριος 2000



και το Πρωτόκολλο 1992 βασίζονται στην αρχή ο ρυπαίνων πληρώνει. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη του Πρωτοκόλλου 1992 αριθμούν τα 140 ήτοι το 97,63% του παγκοσμίου στόλου υπό όρους ολικής χωρητικότητας. Οι ΗΠΑ δεν είναι Συμβαλλόμενο Μέρος του Πρωτοκόλλου 1992 λόγω της εθνικής νομοθεσίας Oil Pollution Act, (OPA 1990).<sup>185</sup>

Η θεμελίωση της αστικής ευθύνης απαιτεί υπαιτιότητα, ικανότητα προς καταλογισμό, πρόσφορη αιτιώδη συνάφεια, παράνομη πράξη και προσβολή δικαιώματος. Λόγω των καταστρεπτικών ατυχηματικών ρυπάνσεων (Torrey Canyon 1967, Prestige 2002) έγινε αντιληπτή η ανεπάρκεια εφαρμογής της αδικοπρακτικής ευθύνης για την επιβολή του κόστους αποκατάστασης της περιβαλλοντικής ζημίας στην πλοιοκτησία. Την ευθύνη του πλοιοκτήτη πρέπει να αποδείξει όποιος ζημιώθηκε με ειδική αναφορά στην αιτιώδη συνάφεια μεταξύ ατυχήματος και πλοίου. Η CLC απαιτεί από την πλοιοκτησία την ασφάλιση ευθύνης και δίδει στους ενάγοντες το δικαίωμα άμεσης προσφυγής κατά του ασφαλιστή εντός των ορίων ευθύνης της πλοιοκτησίας. Οι αγωγές αποζημιώσεως εκδικάζονται ενώπιον των αρμοδίων δικαστηρίων του Συμβαλλόμενου Κράτους στο έδαφος, την αιγιαλίτιδα ζώνη ή την ΑΟΖ του οποίου συνέβη η πετρελαϊκή ρύπανση. Η CLC 1969 διατηρεί ασάφειες ως προς την ευθύνη του πλοιοκτήτη και δεν φαίνεται ότι μπορεί να αποζημιώσει πλήρως τους ζημιωθέντες. Για το λόγο αυτό εισήχθη και η Σύμβαση FUND 1971. Η κατάσταση αυτή παρατηρείται ήδη από την εφαρμογή της Σύμβασης OILPOL 1954 η οποία ανέφερε ότι η αστική ευθύνη ρυθμίζεται σε επίπεδο εμπλεκόμενων Κρατών.<sup>186</sup>

#### **2.9.4. Σύμβαση ίδρυσης διεθνούς κεφαλαίου με σκοπό την αποζημίωση περιπτώσεων πετρελαϊκής ρύπανσης (FUND 1971)<sup>187</sup>**

Η ΔΣ FUND 1971 (International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971) υπεγράφη την 18.12.1971 και τέθηκε σε ισχύ την 16.10.1978. Η CLC 1969 ενώ αποτέλεσε τον τρόπο αποζημίωσης συνεπεία πετρελαϊκής ρύπανσης πλοίων διατηρούσε κενά σε νομικοοικονομικά ζητήματα και δεν παρείχε πλήρη αποζημίωση στους δικαιούχους. Έτσι προέκυψε η ιδέα ίδρυσης ενός διεθνούς ταμείου το οποίο θα παρέχει πρόσθετη αποζημίωση στη CLC 1969 για τους δικαιούχους και οικονομική ελάφρυνση προς την πλοιοκτησία. Συμβαλλόμενα Μέρη της FUND 1971 είναι μόνο εκείνα της CLC 1969. Η FUND 1971 προτάθηκε από τον IMO, συμπληρωματικά προς τη CLC 1969 με σκοπό α) την παροχή αποζημίωσης για ζημιές ρύπανσης στο βαθμό που η προστασία που παρέχεται από τη CLC είναι ανεπαρκής ή η πλοιοκτησία απαλλάσσεται σύμφωνα με τη CLC 1969 β) όταν η πλοιοκτησία δεν μπορεί να ανταποκριθεί στο επιβαλλόμενο οικονομικό βάρος και (γ) η ζημία υπερβαίνει την ευθύνη της πλοιοκτησίας. Ειδικότερα η FUND 1971 αποζημιώνει τους ζημιωθέντες συνεπεία πετρελαϊκής ρύπανσης πλοίου όταν αυτό δεν το πράξει η πλοιοκτησία ή το ποσό δεν είναι επαρκές για την αποκατάσταση της ζημίας που λαμβάνει χώρα στις θαλάσσιες ζώνες των συμβαλλομένων Κρατών και αν αυτές δεν έχουν καθοριστεί όχι πέραν των 200 ναυτικών μιλίων. Η FUND 1971 παράσχει

<sup>185</sup> <https://www.epa.gov/laws-regulations/summary-oil-pollution-act>

<sup>186</sup> <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20600/volume-600-I-4714-English.pdf>

<sup>187</sup> [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-the-Establishment-of-an-International-Fund-for-Compensation-for-Oil-Pollution-Damage-\(FUND\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-the-Establishment-of-an-International-Fund-for-Compensation-for-Oil-Pollution-Damage-(FUND).aspx)

κάθε είδους αρωγή στα συμβαλλόμενα Κράτη για την αντιμετώπιση της ρύπανσης όπως εξειδικευμένα συνεργεία και μέσα. Σε περίπτωση που το συμβάν πετρελαϊκής ρύπανσης οφείλεται σε μη συμμόρφωση με τις διεθνείς συνθήκες το ταμείο δεν έχει την υποχρέωση αποζημίωσης. Η διαδικασία διεκδικήσεως της αποζημίωσης είναι συγκεκριμένη και περιγράφεται από τη FUND 1971 ενώ οι συνεισφορές στο ταμείο επιμερίζονται σε όλα τα Συμβαλλόμενα Κράτη. Η FUND 1971 όπως και η CLC 1969 ασχολούνται μόνον με περιπτώσεις πετρελαϊκής ρύπανσης πλοίων ενώ βασίζονται στην αρχή ο ρυπαίνων πληρώνει. Η CLC 1969 και η FUND 1971 θεσπίζουν διττό σύστημα ευθύνης, το οποίο στηρίζεται στην αντικειμενική αλλά περιορισμένη ευθύνη της πλοιοκτησίας.

Τα Πρωτόκολλα του 1976 και 1984 στη FUND 1971 καταργήθηκαν από το Πρωτόκολλο του 1992 το οποίο υπεγράφη την 27.11.1992 και τέθηκε σε ισχύ την 30.05.1996. Με το Πρωτόκολλο 1992 καθιερώθηκε το διακριτό Διεθνές Κεφάλαιο για την Αποζημίωση της Ρύπανσης από Πετρέλαιο (International Oil Pollution Compensation IOPC Fund 1992). Το IOPC FUND 1992 ορίζει το ανώτατο ποσό που καταβάλλεται ως αποζημίωση. Το Πρωτόκολλο IOPC FUND 1992 συμπληρώθηκε με την υιοθέτηση (16.05.2003) και κύρωση (03.03.2005) του Πρωτοκόλλου του 2003 (Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992). Με το FUND PROT 2003, το οποίο είναι προαιρετικό, επιχειρείται η πέραν όσων αναφέρθηκαν αποζημίωση των δικαιούχων. Τα IOPC FUNDS είναι διεθνείς οργανισμοί και δεν ανήκουν στον ΟΗΕ. Σύμφωνα με το άρθρο 2 του Πρωτοκόλλου του 2000 (υιοθετήθηκε 27.09.2000 και κυρώθηκε 27.06.2001) στη FUND 1971, η Σύμβαση του 1971 για το Ταμείο έπαυσε να ισχύει στις 24.05.2002, όταν ο αριθμός των Συμβαλλομένων Κρατών στη Σύμβαση έπεσε σε είκοσι τέσσερα. Ως εκ τούτου, η Σύμβαση δεν θα εφαρμόζεται σε περιστατικά που συνέβησαν μετά την ημερομηνία αυτή.<sup>188</sup>

Τα Κράτη Μέλη της ΕΕ είναι Συμβαλλόμενα Μέρη των Πρωτοκόλλων CLC 1992 και FUND 1992. Τα CLC 1992 και FUND 1992 επέκτειναν γεωγραφικά την εφαρμογή τους, κάλυψαν το ζήτημα του πλου δεξαμενοπλοίου υπό έρμα και αναγνώρισαν την λήψη προληπτικών μέτρων χωρίς να έχει προκληθεί ρύπανση. Η Σύμβαση FUND 1992 είναι συμπληρωματική της CLC 1992 και θεσπίζει καθεστώς αποζημίωσης των δικαιούχων όταν η αποζημίωση βάσει της CLC 1992 δεν είναι επαρκής. Η μέγιστη αποζημίωση που παρέχει το FUND 1992 είναι 203 εκατομμύρια SDRs για περιστατικά ρύπανσης που συνέβησαν μετά την 01.11.2003 ανεξάρτητα από την χωρητικότητα του πλοίου. Προ της ημερομηνίας αυτή η αποζημίωση ορίστηκε στα 135 εκατομμύρια SDRs. Ο συνδυασμός αποζημίωσης FUND 1992 και 2003 αγγίζει τα 750 εκατομμύρια SDRs.<sup>189</sup> Μέχρι την κύρωση της FUND 1971 ίσχυσαν δύο εθελοντικές συμφωνίες μεταξύ πλοιοκτητών δεξαμενοπλοίων και φορτωτών: (α) TOVALOP (Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution, 1969) και (β) CRISTAL (Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution, 1971). Η FUND 1992 έχει κυρωθεί από 117 Κράτη τα οποία διαθέτουν ποσοστό 94,69% της ολικής χωρητικότητας του παγκοσμίου στόλου.<sup>190</sup>

<sup>188</sup> <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202020.pdf>

<sup>189</sup> <https://iopcfunds.org/about-us/legal-framework/1992-fund-convention-supplementary-fund-protocol/>

<sup>190</sup> <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202020.pdf> σελ.306

### **2.9.5. Σύμβαση FUND και οι Συμφωνίες STOPIA - TOPIA**

Πρόκειται για εθελοντικές, ad hoc, Συμφωνίες που συστάθηκαν το 2006 με σκοπό την αποζημίωση του FUND 1992 και του συμπληρωματικού FUND 2003 για πληρωμές που καταβλήθηκαν στους δικαιούχους λόγω ευθύνης της πλοιοκτησίας για πετρελαϊκή ρύπανση. Τα FUND 1992 και 2003 δεν είναι Συμβαλλόμενα μέρη σε αυτές τις Συμφωνίες. Η Συμφωνία Αποζημίωσης για πετρελαϊκή ρύπανση οφειλόμενη σε μικρής χωρητικότητας δεξαμενόπλοια (STOPIA)<sup>191</sup> είναι εθελοντική Συμφωνία μεταξύ των πλοιοκτητών μικρής χωρητικότητας δεξαμενοπλοίων (29548 και κάτω) και των ασφαλιστών υπό την οποία το μέγιστο ποσό αποζημίωσης που καταβάλλεται από τους πλοιοκτήτες μικρής χωρητικότητας δεξαμενοπλοίων αυξάνεται σε είκοσι εκατομμύρια SDRs. Η Συμφωνία εφαρμόζεται σε όλα τα μικρής χωρητικότητας δεξαμενόπλοια που εισέρχονται σε ένα P&I Club (Αλληλοασφαλιστικός Οργανισμός Προστασίας και Αποζημίωσης).<sup>192</sup> Η Συμφωνία αποζημίωσης για πετρελαϊκή ρύπανση οφειλόμενη σε δεξαμενόπλοιο (TOPIA)<sup>193</sup> είναι άλλη εθελοντική Συμφωνία η οποία εφαρμόζεται σε όλα τα δεξαμενόπλοια τα οποία εισέρχονται σε ένα P&I Club. Υπό την TOPIA το συμπληρωματικό FUND 2003 δύναται να αποζημιώσει για 50% του ποσού που πληρώθηκε ως αποζημίωση για περιστατικά οφειλόμενα σε δεξαμενόπλοια που έχουν κυρώσει την Συμφωνία. Το 2016 οι Συμφωνίες αναθεωρήθηκαν, τροποποιήθηκαν και τέθηκαν σε ισχύ στις 20.02.2017.<sup>194</sup>

### **2.10. Εξειδικευμένες ρυθμίσεις μεταφοράς επικινδύνων υλικών**

Οι Διεθνείς Συμβάσεις των δια θαλάσσης μεταφερομένων επικινδύνων υλικών έχουν ως πηγές τις θεμελιώδεις αρχές της UNCLOS, 1982 ενώ περαιτέρω κωδικοποιούνται με την υποστήριξη του IMO ως εξής (α) πετρελαιοειδή (Παράρτημα I MARPOL 73/78) (β) αέρια (IGC Code) (γ) επιβλαβείς υγρές ουσίες/χημικά, συμπεριλαμβανομένων των αποβλήτων (IBC Code και Παράρτημα II MARPOL 73/78) (δ) Στερεά χύδην φορτία (IMSBC Code) (ε) επιβλαβείς ουσίες εντός συσκευασίας Παράρτημα III MARPOL 73/78) (στ) συσκευασμένα επικίνδυνα υλικά (IMDG Code) και (ζ) σιτηρά (International Grain Code). Η κωδικοποίηση έλαβε χώρα προκειμένου να εξυπηρετήσει την εναρμόνιση και την ίδια αντιμετώπιση των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών από όλα τα Κράτη του κόσμου. Παρά ταύτα η επίτευξη της αποδοχής των Διεθνών Συμβάσεων από όλα τα Κράτη δεν είναι εύκολη και για το λόγο αυτό ευδοκούν και οι περιφερειακές συμφωνίες. Οι περιφερειακές συμφωνίες θεσπίζονται προκειμένου να ρυθμίσουν ένα ζήτημα το οποίο δεν απασχολεί διεθνώς αλλά συντονίζεται καλύτερα περιφερειακώς σε πρακτικό επίπεδο. Η επιτυχής εφαρμογή των περιφερειακών συμφωνιών δύναται να αποτελέσουν το εφαλτήριο για την κατάρτιση Διεθνών Συμβάσεων.

Η ανάγκη θέσπισης των Διεθνών Συμβάσεων για τη θαλάσσια μεταφορά των επικινδύνων υλικών προέκυψε από τις σοβαρές ατυχηματικές περιπτώσεις των πλοίων και την παρεπόμενη ρύπανση

<sup>191</sup> Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement

<sup>192</sup> <https://www.igpandi.org/about>

<sup>193</sup> Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement

<sup>194</sup> <https://iopcfunds.org/about-us/legal-framework/stopia-and-topia/>

του θαλασσίου περιβάλλοντος. Πριν τεθεί σε εφαρμογή η Διεθνής Σύμβαση που ρυθμίζει ένα τέτοιο θέμα θα πρέπει να λάβουν χώρα διαπραγματεύσεις μεταξύ των Κρατών που δύνανται να διαρκέσουν αρκετά χρόνια. Σήμερα υπάρχουν πολλά και σημαντικά θέματα τα οποία διαχειρίζονται οι επιτροπές του IMO σύμφωνα με το ειδικό σχέδιο δράσης του Οργανισμού και έτσι οι νέες προτάσεις για κατάρτιση κειμένων Διεθνών Συμβάσεων εξετάζονται σε βάθος. Η κατάρτιση μιας Διεθνούς Σύμβασης σε επίπεδο IMO προϋποθέτει ανάλυση κόστους-ωφελειών για τα Κράτη Μέλη. Στην περίπτωση που κριθεί σκόπιμη η εισαγωγή ενός κειμένου Διεθνούς Συμβάσεως τότε θα πρέπει να συμφωνήσει η συγκεκριμένη επιτροπή και να προσυπογράψει το Συμβούλιο του IMO. Το κείμενο θα επεξεργαστεί από τις υποεπιτροπές, επιτροπές εργασίας, αντιπροσωπείες και μετά από διαβούλευση εντός του IMO θα καταρτιστεί το αρχικό κείμενο της Συμβάσεως. Το κείμενο αυτό αποστέλλεται στο Συμβούλιο και τη Συνέλευση του IMO ώστε να διεξαχθεί Συνδιάσκεψη για την υιοθέτηση του. Ο IMO θα πρέπει να λάβει έγκριση του κειμένου και για τον σκοπό αυτό διεξάγεται Συνδιάσκεψη των Κρατών Μελών. Αφού εγκριθεί το σχέδιο της Διεθνούς Σύμβασης τότε το Συμβούλιο ή η Συνέλευση υιοθετεί το σχετικό ψήφισμα το οποίο εισάγει ως σχέδιο στη Συνδιάσκεψη. Γίνεται κατανοητό ότι η διαδικασία αυτή είναι εξαιρετικά χρονοβόρα. Όταν μία Διεθνής Σύμβαση τεθεί σε ισχύ δύναται να δεχθεί τροποποιήσεις, από τις σχετικές επιτροπές του IMO υπό την ανωτέρω διαδικασία, χωρίς όμως την απαίτηση διεξαγωγής Συνδιάσκεψης (Shaw, 2021; Tanaka, 2019; Evans, 2018; Sands et.al, 2018; Birnie et.al, 2009; Cassese, 2005).

### **2.10.1. ΟΗΕ και μεταφορά επικινδύνων υλικών**

Η ανάπτυξη που έλαβε χώρα μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο οδήγησε στην ανάγκη για μεταφορές επικινδύνων υλικών με πλοία όπως πετρέλαιο, παράγωγα πετρελαίου, αέρια, εκρηκτικά, χημικά και ραδιενεργά υλικά. Στις αρχές της δεκαετίας του πενήντα η έλλειψη ομοιομορφίας μεταξύ των Κρατών κατά την εφαρμογή των κανονισμών για την μεταφορά επικινδύνων υλικών με όλα τα μέσα αποτελούσε σοβαρό πρόβλημα το οποίο συζητήθηκε κατά τις εργασίες της Επιτροπής Μεταφορών και Επικοινωνιών του Οικονομικού και Κοινωνικού Συμβουλίου του ΟΗΕ (ECOSOC) και προτάθηκε προς τον Γενικό Γραμματέα του ΟΗΕ όπως (α) εξετάσει την εφαρμογή ενός κανονισμού για την μεταφορά των επικινδύνων υλικών με όλα τα μέσα και (β) συμβουλευτεί τους διεθνείς οργανισμούς που ρύθμιζαν το νομοθετικό πλαίσιο των μέσων μεταφοράς. Έτσι συστάθηκε η επιτροπή εμπειρογνομόνων για την μεταφορά των επικινδύνων υλικών ώστε να παρουσιάσει την σχετική μελέτη στην οποία θα περιλαμβάνονταν (α) συστάσεις, ορισμοί, κατηγοριοποίηση των επικινδύνων υλικών ανάλογα της επικινδυνότητας τους (β) κατάταξη των κύριων επικινδύνων υλικών που διακινούνταν στην αγορά και κατηγοριοποίηση τους (γ) σήμανση και τοποθέτηση ετικετών για κάθε κατηγορία επικινδύνων υλικών (δ) απαραίτητα έγγραφα τα οποία να περιγράφουν τις ιδιότητες και τα χαρακτηριστικά του υπό μεταφορά επικινδύνου υλικού. Το αποτέλεσμα ήταν οι Συστάσεις για την Μεταφορά Επικινδύνων Υλικών του ΟΗΕ (UN Recommendations on the Transport of Dangerous Goods) οι οποίες δημοσιεύτηκαν το 1957 και έγιναν γνωστές ως το «πορτοκαλί βιβλίο (orange book)».<sup>195</sup>

<sup>195</sup> <https://www.unece.org/?id=3598>

Οι Συστάσεις για την Μεταφορά Επικινδύνων Υλικών του ΟΗΕ επικαιροποιούνται ώστε να ανταποκρίνονται στις σύγχρονες συνθήκες. Επίσης παρέχουν το πεδίο για την εναρμόνιση των κανονισμών που αφορούν όλα τα μέσα μεταφοράς επικινδύνων υλικών ώστε να διευκολύνεται το εμπόριο και η ασφάλεια. Οι συστάσεις απευθύνονται στους διεθνείς οργανισμούς, όπως ο ΙΜΟ, και δεν περιλαμβάνουν την μεταφορά των επικινδύνων υλικών χύδην διότι αυτά ρυθμίζονται από κάθε Κράτος χωριστά με εθνικούς κανονισμούς. Οι συστάσεις είναι ευέλικτες ώστε να μπορούν να υιοθετηθούν σε διεθνή, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο και έχουν ως απώτερο στόχο την δημιουργία ενός κανονισμού για την μεταφορά των επικινδύνων υλικών ο οποίος θα εφαρμόζεται από όλα τα μέσα. Οι Συστάσεις ενισχύουν την ασφάλεια, βελτιώνουν την ικανότητα επιβολής, διευκολύνουν τις ανάγκες εκπαίδευσης και θωρακίζουν το παγκόσμιο εμπόριο και την ανάπτυξη. Η απλοποιημένη μέθοδος που διέπει τις Συστάσεις διευκολύνει την υιοθέτηση τους και με τον τρόπο αυτό ενισχύεται η ασφάλεια αφού εγκαταλείπονται εθνικοί κανονισμοί και πλέον τα Κράτη μπορούν να εφαρμόζουν κοινούς κανόνες για την μεταφορά των επικινδύνων υλικών. Οι Συστάσεις καλύπτουν όλους τους τρόπους μεταφοράς παρέχοντας ομοιομορφία και ταξινόμηση των επικινδύνων υλικών που δημιουργούν σημαντικό κίνδυνο. Οι κίνδυνοι αναφέρονται στην εκρηκτικότητα, ευφλεκτότητα, τοξικότητα, διάβρωση και αφορούν τον άνθρωπο, το πλοίο και το περιβάλλον. Καθορίζουν τα πρότυπα φόρτωσης, τα έγγραφα και τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης. Αν όλα τα Κράτη ακολουθήσουν τις διαδικασίες για την μεταφορά των επικινδύνων υλικών που περιγράφονται στις Συστάσεις τότε θα διευκολυνθεί η ασφαλής μεταφορά και θα μειωθεί ο χρόνος που απαιτεί η γραφειοκρατία στους λιμένες.

Κατά την δεκαετία του 1990 έγινε μια προσπάθεια εναρμόνισης των κανονισμών μεταφοράς επικινδύνων υλικών με όλα τα μέσα η οποία είχε ως αποτέλεσμα την δημιουργία των Προτύπων Κανονισμών (Model Rules). Οι Πρότυποι Κανονισμοί μπορούν εύκολα να ενσωματωθούν στην εθνική έννομη τάξη χωρίς τα Κράτη να χρειάζεται να παράγουν εθνικούς κανονισμούς. Αν τα Κράτη και οι διεθνείς οργανισμοί συμμορφωθούν με τους Πρότυπους Κανονισμούς τότε δημιουργείται εναρμόνιση του θεσμικού πλαισίου προς όφελος της διεθνούς κοινωνίας. Η υποεπιτροπή των εμπειρογνομόνων για την μεταφορά των επικινδύνων υλικών του ΟΗΕ επικαιροποιεί τις Συστάσεις ανά δύο έτη. Σήμερα ισχύει η εικοστή δεύτερη έκδοση των Συστάσεων (2021) για την μεταφορά των επικινδύνων υλικών - Πρότυποι Κανονισμοί (UNECE, 2022). Η επιτροπή εμπειρογνομόνων για την μεταφορά των επικινδύνων υλικών αναγνώρισε ότι κατά την μεταφορά τους οι κατηγορίες ανάλογα με τις ιδιότητες και τα χαρακτηριστικά μπορούν να ταξινομηθούν σε εννέα ήτοι (α) εκρηκτικά (β) εύφλεκτα αέρια (γ) εύφλεκτα υγρά (δ) εύφλεκτα στερεά (ε) οξειδωτικές ύλες (στ) τοξικές ύλες (ζ) ραδιενεργές ύλες (η) διαβρωτικές ύλες (θ) διάφορες επικίνδυνες ύλες. Οι Συστάσεις εφαρμόζονται μόνο σε συσκευασμένα επικίνδυνα υλικά όπως εμπορευματοκιβώτια και όχι σε χύδην μεταφορές.

### **2.10.2. Σύμβαση για τη προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS)**

Η Διεθνής Σύμβαση SOLAS αποτελεί την σημαντικότερη ρύθμιση για την ασφάλεια των εμπορικών πλοίων. Υιοθετήθηκε για πρώτη φορά το 1914 μετά το τραγικό ναυάγιο του Τιτανικού αλλά δεν

τέθηκε τότε σε ισχύ. Η SOLAS 1914 περιείχε διάταξη σύμφωνα με την οποία οι μεταφορές υλικών που λόγω της φύσης τους, της ποσότητας και του τρόπου στοιβασίας τους ηδύναντο να θέσουν σε κίνδυνο την ζωή των επιβατών ή την ασφάλεια του πλοίου απαγορεύοντο. Επίσης, ο χαρακτηρισμός των δια θαλάσσης μεταφερόμενων υλικών ως επικινδύνων, οι προφυλάξεις και ο τρόπος στοιβασίας ήταν απόφαση που έπρεπε να λάβουν τα Κράτη Μέρη της SOLAS 1914. Η συγκεκριμένη πρακτική δημιούργησε μία σειρά κανονισμών σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο οι οποίοι διέφεραν μεταξύ τους (SOLAS, 2018). Κατά την Συνδιάσκεψη για την υιοθέτηση της SOLAS 1929 επεκράτησε η ίδια πρακτική με τη SOLAS 1914 δίδοντας στα Κράτη Μέρη της Σύμβασης το δικαίωμα να ρυθμίζουν τα των επικινδύνων υλικών. Η SOLAS 1929 ανέφερε τα των επικινδύνων υλικών στο κεφάλαιο περί του εξοπλισμού προστασίας της ανθρώπινης ζωής. Ακόμα τα Κράτη μπορούσαν να προτείνουν τα υλικά τα οποία θεωρούσαν επικίνδυνα για τη θαλάσσια μεταφορά και να εισηγηθούν τα μέτρα προφύλαξης και τον τρόπο στοιβασίας επί του πλοίου. Η SOLAS 1929 τέθηκε σε ισχύ το 1933 και μέχρι το 1949 όπου έλαβε χώρα η νέα Συνδιάσκεψη για την υιοθέτηση της SOLAS 1948 τα επικίνδυνα υλικά μεταφέρονταν δια θαλάσσης μόνο υπό προϋποθέσεις τις οποίες όριζαν τα Κράτη. Το ζήτημα δεν είχε ρυθμιστεί μέχρι τότε κυρίως λόγω των μικρών ποσοτήτων που διακινούνταν στην αγορά.

Η κατάσταση άλλαξε μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο διότι ο παγκόσμιος στόλος αυξήθηκε σταδιακά και το ίδιο τα μεταφερόμενα φορτία επικινδύνων υλικών λόγω των αναγκών και των τεχνολογικών καινοτομιών της εποχής. Το θέμα αποτέλεσε προτεραιότητα της Συνδιάσκεψης για τη SOLAS 1948. Τα επικίνδυνα υλικά τα οποία είχαν μεταφερθεί κατά τη διάρκεια του πολέμου δια θαλάσσης είχαν προκαλέσει ατυχήματα και έτσι η ρύθμιση του πλαισίου τους ήρθε στο προσκήνιο. Ως αποτέλεσμα προστέθηκε στη SOLAS 1948 το κεφάλαιο VII με τίτλο «μεταφορά σιτηρών και επικινδύνων υλικών» ενώ σημειώθηκε ότι επικίνδυνα θα πρέπει να θεωρούνται τα υλικά που έχουν συγκεκριμένες ιδιότητες και χαρακτηριστικά. Τα επικίνδυνα υλικά που μεταφέρονται με πλοία θα πρέπει να σημαίνονται με ειδικό τρόπο και σύμβολα ώστε να διακρίνεται ο βαθμός επικινδυνότητας τους. Παράλληλα υιοθετήθηκε η σύσταση 22 (recommendation 22) με σκοπό να αναδειχθεί η σπουδαιότητα της διεθνούς ομοιομορφίας των κανονισμών, των προϋποθέσεων και των τρόπων μεταφοράς των δια θαλάσσης επικινδύνων υλικών. Την εποχή εκείνη κάποια Κράτη είχαν ήδη υιοθετήσει κανονισμούς για την μεταφορά χημικών φορτίων με πλοία. Παρόλα αυτά κατά την Συνδιάσκεψη για την SOLAS 1948 δεν βρέθηκε κοινός τόπος συμφωνίας των Κρατών Μερών για έναν ομοιόμορφο κανονισμό μεταφοράς των επικινδύνων υλικών. Όμως, με την έκθεση του συμβουλίου των εμπειρογνομόνων του ΟΗΕ επί της μεταφοράς των επικινδύνων υλικών, το 1956, δημοσιεύτηκαν οι ελάχιστες απαιτήσεις για την μεταφορά των επικινδύνων υλικών με κάθε μέσο. Η έκθεση αυτή προσέφερε το γενικό πλαίσιο όπου οι υπάρχοντες κανονισμοί μπορούσαν να υιοθετηθούν και να εξελιχθούν με σκοπό να εφαρμοστούν ομοιόμορφα από όλα τα Κράτη (United Nations Recommendations on the Transport of Dangerous Goods). Οι συστάσεις της έκθεσης επικαιροποιούνται ανά τακτά χρονικά διαστήματα σύμφωνα με τις αποφάσεις του Οικονομικού και Κοινωνικού Συμβουλίου του ΟΗΕ (UNECE, 2020). Η Συνδιάσκεψη SOLAS 1960 διεξήχθη για να αναθεωρηθεί η SOLAS 1948. Το κεφάλαιο VII της SOLAS 1960 το οποίο ρυθμίζει τα της θαλάσσιας μεταφοράς των επικινδύνων υλικών τέθηκε σε

ισχύ το 1965. Περαιτέρω η SOLAS 1960 αναθεωρήθηκε με τη Συνδιάσκεψη για τη SOLAS 1974 η οποία τέθηκε σε ισχύ την 25.05.1980 και σε αυτή περιέχεται το τροποποιημένο κεφάλαιο VII περί των επικινδύνων υλικών το οποίο εφαρμόζεται στα πλοία που καλύπτει η SOLAS 1974 και σε φορτηγά πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των 500 κόρων.

Σήμερα εφαρμόζεται η SOLAS 1974, όπως έχει τροποποιηθεί, με κύριο αντικείμενο τα ελάχιστα πρότυπα για την κατασκευή, εξοπλισμό και λειτουργία των πλοίων. Το Κράτος της σημαίας του πλοίου είναι υπεύθυνο να διασφαλίσει ότι τα υπό τη σημαία του πλοία συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις και τα πιστοποιητικά που ορίζει η SOLAS 1974. Στο κεφάλαιο VII αναφέρονται τα σχετικά με την μεταφορά των επικινδύνων υλικών είτε σε συσκευασμένη μορφή είτε σε χύδην. Το μέρος A του κεφαλαίου VII ρυθμίζει την μεταφορά επικίνδυνων υλικών σε συσκευασμένη μορφή και περιλαμβάνει διατάξεις για την ταξινόμηση, τη συσκευασία, τη σήμανση, την επισήμανση, την επιγραφή, τα έγγραφα και τη στοιβασία των επικίνδυνων υλικών. Ο κανονισμός 2.3 επιτρέπει την θαλάσσια μεταφορά των επικινδύνων υλικών μόνον όταν τηρούνται οι διατάξεις του κεφαλαίου VII ενώ ο κανονισμός 3 απαιτεί τα συσκευασμένα επικίνδυνα υλικά να μεταφέρονται υπό τις προϋποθέσεις του Διεθνούς Κώδικα για τη Θαλάσσια Μεταφορά των Επικινδύνων Υλικών (IMDG-International Maritime Dangerous Goods Code). Ο κανονισμός 2.4 ορίζει ότι τα Κράτη Μέλη της SOLAS, 1974 πρέπει να εκδίδουν λεπτομερείς οδηγίες για την αντιμετώπιση εκτάκτων περιστατικών ατυχημάτων επικινδύνων υλικών σε συσκευασμένη μορφή και κανόνες παροχής ιατρικής βοήθειας. Το μέρος A-1 του κεφαλαίου VII αφορά στην μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων σε στερεή μορφή χύδην (IMSBC Code). Το μέρος B αναφέρεται στην κατασκευή και εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα χημικά υγρά χύδην και απαιτεί τα χημικά δεξαμενόπλοια που κατασκευάστηκαν μετά την 01.01.1986 να συμμορφώνονται με το Διεθνές Κώδικα για τη μεταφορά Χημικών Χύδην (International Bulk Chemical Code - IBC Code). Το μέρος Γ κάνει λόγο για την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν φορτία υγροποιημένου αερίου χύδην και φυσικού αερίου που κατασκευάστηκαν μετά την 01.01.1986 ώστε να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του Διεθνούς Κώδικα αεριοφόρων (International Gas Carrier Code - IGC Code). Το μέρος Δ περιλαμβάνει ειδικές απαιτήσεις για τη μεταφορά των συσκευασμένων ακτινοβολημένων πυρηνικών καυσίμων, πλουτωνίου και εντόνως ραδιενεργών αποβλήτων με πλοία και απαιτεί τα πλοία που μεταφέρουν τέτοια προϊόντα να συμμορφώνονται με τον Διεθνή Κώδικα για την ασφαλή μεταφορά των συσκευασμένων ακτινοβολημένων πυρηνικών καυσίμων, πλουτωνίου και υψηλού επιπέδου ραδιενεργών αποβλήτων με πλοία (κώδικας INF - International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships, (INF Code).

### **2.10.3. Σύμβαση για τη πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (MARPOL)**

Το θεσμικό πλαίσιο μεταφοράς των επικινδύνων υλικών περιλαμβάνει την διεθνή Σύμβαση για τη πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (MARPOL 73/78) η οποία αφορά την πρόληψη της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος λόγω της λειτουργίας ή ατυχηματικών περιπτώσεων των πλοίων. Η ΔΣ MARPOL εισήχθη στην έννομη τάξη από τον IMO το 1973 και πρόκειται για συνδυασμό της Συνθήκης και του Πρωτοκόλλου της που ψηφίστηκε το 1978 λόγω των σημαντικών ναυτικών

ατυχημάτων της εποχής. Τα δύο κείμενα αποτελούν την ΔΣ MARPOL 73/78 η οποία τέθηκε σε ισχύ την 02.10.1983 και μέχρι σήμερα έχει υποστεί αρκετές επικαιροποιήσεις. Σύμφωνα με το προοίμιο της, η MARPOL 73/78 επιχειρεί να εξαλείψει πλήρως τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος από το πετρέλαιο και άλλες επιβλαβείς ουσίες καθώς και να ελαχιστοποιήσει την τυχαία απόρριψη τέτοιων ουσιών σε διεθνές επίπεδο. Η MARPOL 73/78 έχει πεδίο εφαρμογής τα πλοία που φέρουν την σημαία ή λειτουργούν υπό το καθεστώς των συμβαλλομένων Κρατών-Μερών της Σύμβασης.<sup>196</sup> Κάθε πράξη των υποκειμένων αντίθετη με τις διατάξεις της MARPOL 73/78 επισύρει κυρώσεις ενώ τα πλοία των Κρατών-Μερών της Σύμβασης απαιτείται να κατέχουν τα κατάλληλα προβλεπόμενα πιστοποιητικά.<sup>197</sup> Κάθε παράρτημα της MARPOL 73/78 ρυθμίζει ειδικές κατηγορίες ρύπανσης προερχομένης από πλοία. Η ΔΣ MARPOL οριοθετεί το νομοθετικό πλαίσιο για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από τις λειτουργικές και ατυχηματικές απορρίψεις των πλοίων. Στα βασικά άρθρα της ρυθμίζει το πεδίο εφαρμογής της και δεν αφορά στα πολεμικά - κυβερνητικά πλοία (άρθρο 3§1). Η ΔΣ MARPOL ρυθμίζει τις σχέσεις των Κρατών-Μερών της Σύμβασης και άρα οι απαιτήσεις της εφαρμόζονται μόνο από τα Κράτη Μέρη (άρθρο 3§5). Όμως σε πλοίο που το Κράτος της σημαίας δεν είναι μέρος της Σύμβασης δύναται κατά τον έλεγχο του Κράτους του λιμένα κατάπλου να εφαρμοστεί η εθνική νομοθεσία και έτσι να εξασφαλιστεί ότι συμμορφώνεται με τα σχετικά πρότυπα της ΔΣ MARPOL. Σε περίπτωση που ένα υπόχρεο πλοίο δεν τηρήσει τις απαιτήσεις της ΔΣ MARPOL τότε το Κράτος της σημαίας του πλοίου οφείλει να επιβάλει τις νόμιμες κυρώσεις (Άρθρο 2§5).

Σε σχέση με την UNCLOS, 1982 η οποία παρέχει τις θεμελιώδεις αρχές του δικαίου θαλάσσης και της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος (άρθρο 211) η MARPOL 73/78 εμβαθύνει στις αρχές αυτές και παρουσιάζει τις λεπτομέρειες εφαρμογής τους. Η ΔΣ MARPOL 73/78 συνάδει με την UNCLOS, 1982 στο ότι η εφαρμογή της εξαρτάται από τα ναυτιλιακά Κράτη αλλά ταυτόχρονα αναγνωρίζει και στα παράκτια Κράτη το δικαίωμα να ρυθμίσουν την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος στα εσωτερικά τους ύδατα και την αιγιαλίτιδα ζώνη. Στο πλαίσιο αυτό η ΔΣ MARPOL 73/78 παρέχει ένα πεδίο συνεργασίας μεταξύ των Κρατών με σκοπό να θωρακίσει την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Οι απαιτήσεις και οι τεχνικοί κανόνες της ΔΣ MARPOL 73/78 αναφέρονται στα Παραρτήματα της που αφορούν σε διαφορετικές μορφές ρύπανσης προερχόμενης από τα πλοία. Η τροποποίηση των Παραρτημάτων της ΔΣ MARPOL γίνεται μέσω ειδικής διαδικασίας του IMO. Η MARPOL 73/78 περιέχει έξι παραρτήματα τα οποία ασχολούνται με τη πρόληψη της ρύπανσης από πετρέλαιο, επιβλαβείς υγρές χημικές ουσίες, επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται σε συσκευασμένη μορφή, λύματα των πλοίων, απορρίμματα των πλοίων, καυσαέρια ή άλλα αέρια αποτεφρωτήρων των πλοίων. Τα Παραρτήματα I και II είναι υποχρεωτικά για όλα τα Κράτη Μέρη της Σύμβασης ενώ τα Παραρτήματα III και VI είναι προαιρετικά.

Στο Παράρτημα I, που τέθηκε σε ισχύ την 02.10.1983, αναφέρονται οι κανονισμοί για την πρόληψη ρύπανσης από πετρέλαιο που οφείλεται σε λειτουργικές ή ατυχηματικές αιτίες. Το Παράρτημα I τροποποιήθηκε το 1992 με σκοπό (α) τα νέα δεξαμενόπλοια να υποχρεωθούν να φέρουν διπλό κύτος και (β) να καθιερωθεί σταδιακό πρόγραμμα μετατροπής των υπαρχόντων δεξαμενοπλοίων

<sup>196</sup> Άρθρο 3§1 MARPOL 73/78

<sup>197</sup> Άρθρα 4 και 5 MARPOL 73/78



σε διπλού κύτους. Το Παράρτημα I προβλέπει τον εφοδιασμό των πλοίων με τα εξής πιστοποιητικά (i) Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης από Πετρελαιοειδή (IOPPC), για πετρελαιοφόρα 150 gt και άνω και λοιπά πλοία 400 gt και άνω, τα οποία εκτελούν διεθνείς πλόες (ii) Πιστοποιητικό Πρόληψης Ρύπανσης από Πετρελαιοειδή (ΠΠΡΠ), για πετρελαιοφόρα 150 κοχ και άνω και λοιπά πλοία 400 κοχ και άνω που εκτελούν πλόες εσωτερικού, καθώς και για πετρελαιοφόρα κάτω των 150 κοχ και λοιπά πλοία από 100 - 400 κοχ ανεξαρτήτως πλόων (iii) Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης Αντιμετώπισης Ρύπανσης από Πετρελαιοειδή (Shipboard Oil Pollution Emergency Plan-SOPEP), για πετρελαιοφόρα 150 gt και άνω και λοιπά πλοία 400 gt και άνω (iv) Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος I (Λειτουργίες χώρων μηχανοστασίου), για πετρελαιοφόρα 150 gt και άνω και λοιπά πλοία 400 gt και άνω (v) Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος II (Λειτουργίες φορτίου/έρματος), για πετρελαιοφόρα 150 gt και άνω (vi) Εγχειρίδιο Λειτουργίας Συστήματος Παρακολούθησης και Ελέγχου Απόρριψης Πετρελαίου (ODMC), για πετρελαιοφόρα 150 gt και άνω (vii) Έκθεση Καταγραφής Συστήματος Παρακολούθησης και Ελέγχου Απόρριψης Πετρελαίου (ODMC) για το τελευταίο ταξίδι σε υπό έρμα κατάσταση, για πετρελαιοφόρα 150 gt και άνω (viii) Εγχειρίδιο Λειτουργίας και Εξοπλισμού Πλύσης με Αργό Πετρέλαιο (Crude Oil Washing), για πετρελαιοφόρα μεταφοράς αργού πετρελαίου 20000 gt και άνω (ix) Εγχειρίδιο Υποδιαίρεσης και Ευστάθειας, σύμφωνα με τον Κανονισμό 28 του Παραρτήματος I, για πετρελαιοφόρα 150 gt και άνω (x) Σχέδιο Μεταφόρτωσης από Πλοίο σε Πλοίο (Ship to Ship Transfer), για πετρελαιοφόρα που εκτελούν λειτουργίες μεταφόρτωσης φορτίου πετρελαίου στη θάλασσα. Το παράρτημα I αναθεωρήθηκε το 2004 θέτοντας τα όρια απόρριψης στη θάλασσα πετρελαίου ή ελαιωδών μειγμάτων από πλοία. Το Παράρτημα I υποχρεώνει επίσης τα πετρελαιοφόρα να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις διπλού κύτους και διπλού πυθμένα. Αυτές οι απαιτήσεις είναι σημαντικές για τη σταδιακή κατάργηση των πετρελαιοφόρων μονού κύτους.<sup>198</sup> Στο παράρτημα I προστέθηκε το κεφάλαιο 8 για τις εν πλω μεταγγίσεις πετρελαίου μεταξύ πετρελαιοφόρων και το κεφάλαιο 9 για τη μεταφορά πετρελαίου στην περιοχή της Ανταρκτικής.<sup>199</sup>

Στο Παράρτημα II, που τέθηκε σε ισχύ την 02.10.1983 και αναθεωρήθηκε το 2004<sup>200</sup>, περιγράφεται ο έλεγχος της ρύπανσης από υγρές τοξικές ουσίες χύδην ενώ καθορίζονται τα κριτήρια απόρριψης και μέτρα για τον έλεγχο της ρύπανσης από επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται χύμα. Οι επιβλαβείς υγρές ουσίες ταξινομούνται σε τέσσερις κατηγορίες φορτίων ήτοι (i) η κατηγορία αυτή συμβολίζεται με το γράμμα X και περιλαμβάνει τις επιβλαβείς επικίνδυνες ουσίες των οποίων η απόρριψη στη θάλασσα απαγορεύεται (ii) οι κατηγορίες που συμβολίζονται με τα γράμματα Y, Z περιλαμβάνουν ουσίες όπου η απόρριψη τους επιτρέπεται υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις και (iii) η κατηγορία των άλλων ουσιών περιλαμβάνει εκείνες οι οποίες μπορούν να απορριφθούν κατά τη διάρκεια του καθαρισμού των δεξαμενών ή του αφερματισμού.<sup>201</sup> Σε κάθε περίπτωση, η απόρριψη καταλοίπων που περιέχουν επιβλαβείς ουσίες δεν επιτρέπεται εντός δώδεκα ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή. Αυστηροί περιορισμοί υφίστανται στις περιοχές της Βαλτικής και Μαύρης Θάλασσας. Τα δεξαμενόπλοια του Παραρτήματος II διακρίνονται σε πλοία (i)

<sup>198</sup> Κανονισμοί 15, 19 και 20

<sup>199</sup> Ψηφίσματα MEPC 189 (59) και (60)

<sup>200</sup> Ψήφισμα MEPC 118(52)

<sup>201</sup> Κανονισμός 13

μεταφοράς χημικών τα οποία χαρακτηρίζονται από εξαιρετικά σοβαρούς περιβαλλοντικούς κινδύνους και απαιτούν τα βέλτιστα αποτρεπτικά μέτρα (ii) μεταφοράς χημικών τα οποία χαρακτηρίζονται από αισθητά σοβαρούς περιβαλλοντικούς κινδύνους και απαιτούν σοβαρά αποτρεπτικά μέτρα και (iii) μεταφοράς χημικών τα οποία χαρακτηρίζονται από αρκετά σοβαρούς περιβαλλοντικούς κινδύνους και απαιτούν μέτριο βαθμό περιορισμού. Εκτός από τα πιστοποιητικά πρόληψης της ρύπανσης από τη μεταφορά επιβλαβών υγρών ουσιών χύδην, καταλληλότητας για την μεταφορά χύδην επικίνδυνων χημικών, καταλληλότητας για τη μεταφορά χύδην υγροποιημένων αερίων πρόσφατα θεσπίστηκε το Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης για την Αντιμετώπιση Θαλάσσιας Ρύπανσης προερχομένης από πλοία άνω των 150 gt που μεταφέρουν επιβλαβείς υγρές ουσίες χύδην (Shipboard Marine Pollution Emergency Plan - SMPEP). Το ψήφισμα MEPC.54 (32) όπως τροποποιήθηκε από το MEPC.86 (44) για τις κατευθυντήριες γραμμές του SOPEP και το ψήφισμα MEPC.85 (44) όπως τροποποιήθηκε από το MEPC.137 (53) για τις κατευθυντήριες γραμμές του SMPEP υιοθετήθηκαν από τον IMO.

Στο Παράρτημα III, που τέθηκε σε ισχύ την 01.07.1992 και αναθεωρήθηκε το 2006<sup>202</sup>, γίνεται λόγος για την πρόληψη της ρύπανσης από επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται δια θαλάσσης σε συσκευασμένη μορφή και λαμβάνει μέριμνα για τις γενικές απαιτήσεις και την έκδοση λεπτομερών προτύπων για συσκευασία, σήμανση, τοποθέτηση ετικετών, έκδοση εγγράφων, στοιβασία, ποσότητες, περιορισμούς, εξαιρέσεις και αναφορές για την πρόληψη ρύπανσης από επιβλαβείς ουσίες. Ο Διεθνής Κώδικας για τη Θαλάσσια Μεταφορά Επικινδύνων Φορτίων (IMDG Code) αναφέρει τους θαλάσσιους ρυπαντές. Το Παράρτημα III της MARPOL 73/78 έχει σκοπό να καταγράψει τους ρυπαντές ώστε να συσκευάζονται, να στοιβάζονται στα πλοία και να σημαίνονται με τέτοιο τρόπο ώστε να ελαχιστοποιείται η ατυχηματική ρύπανση και να διακρίνονται από άλλα φορτία. Πρόσκομμα στην εφαρμογή του Παραρτήματος III αποτέλεσε αρχικά η έλλειψη ενός συγκεκριμένου ορισμού των επιβλαβών ουσιών σε συσκευασμένη μορφή. Ο κώδικας IMDG έλυσε το πρόβλημα περιλαμβάνοντας τους θαλάσσιους ρυπαντές ενώ το Παράρτημα III τροποποιήθηκε ώστε να περιλάβει διάταξη σύμφωνα με την οποία οι επιβλαβείς ουσίες είναι εκείνες που αναγνωρίζονται ως θαλάσσιοι ρυπαντές από τον κώδικα IMDG.

Στο Παράρτημα IV, που τέθηκε σε ισχύ την 27.09.2003 και αναθεωρήθηκε το 2004<sup>203</sup>, τεκμηριώνεται η πρόληψη της ρύπανσης από λύματα των πλοίων και περιέχει το ρυθμιστικό πλαίσιο για την απόρριψη λυμάτων στη θάλασσα, τον εξοπλισμό και συστήματα των πλοίων για τον έλεγχο των απορρίψεων λυμάτων, την παροχή ευκολιών στους λιμένες και τερματικούς σταθμούς για την παραλαβή λυμάτων και απαιτήσεις για την επιθεώρηση και έκδοση πιστοποιητικών των πλοίων διεθνών πλοίων άνω των 400 κοχ. Τα πλοία απαιτείται να εφοδιάζονται με εγκατάσταση βιολογικού καθαρισμού ή με σύστημα διάσπασης και απολύμανσης, ή δεξαμενή συγκράτησης λυμάτων. Το Παράρτημα IV αναφέρει τις ελάχιστες αποστάσεις από την ακτή όπου δύναται να απορριφθούν τα λύματα. Το 2006 προστέθηκε στο Παράρτημα IV ο κανονισμός 13 με σκοπό την εισαγωγή του ελέγχου από το Κράτος Λιμένα.

---

<sup>202</sup> Ψήφισμα MEPC 156 (55)

<sup>203</sup> Ψήφισμα MEPC 115 (51)

Στο Παράρτημα V, που τέθηκε σε ισχύ την 31.12.1988, ρυθμίζεται η πρόληψη της ρύπανσης από απορρίμματα των πλοίων. Απαιτείται ο διαχωρισμός των τύπων απορριμμάτων και αναφέρονται ο τρόπος, οι αποστάσεις απόρριψης τους από την ακτή και η τυχόν παράδοση τους σε ευκολίες της ξηράς. Τα απορρίμματα περιλαμβάνουν οικιακά και λειτουργικά απόβλητα. Η απόρριψη πλαστικών στην θάλασσα απαγορεύεται.<sup>204</sup>

Στο Παράρτημα VI, που τέθηκε σε ισχύ την 01.07.2010<sup>205</sup>, με τίτλο πρόληψη της ρύπανσης του αέρα από τα πλοία τίθενται τα όρια των εκπομπών καυσαερίων (οξείδιο του θείου και αζώτου, μικροσωματιδίων και υδροχλωροφθορανθράκων). Επίσης απαγορεύεται επί του πλοίου η καύση συγκεκριμένων προϊόντων σύμφωνα με τον κανονισμό 16. Το αναθεωρημένο Παράρτημα VI εισάγει τον ορισμό της περιοχής ελέγχου καυσαερίων όπου τα οξείδια του θείου και αζώτου υφίστανται περαιτέρω περιορισμούς.<sup>206</sup> Οι περιοχές της Βαλτικής, Βορείου Θάλασσας και Βορείου Αμερικής ελέγχονται πιο αυστηρά.

Εκ των ανωτέρω προκύπτει ότι οι ρυθμίσεις της MARPOL 73/78 χαρακτηρίζονται από την αντίθεση συμφερόντων μεταξύ των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών. Βέβαιον είναι ότι η αυστηρή ρύθμιση της προστασίας της ρύπανσης από τα πλοία θα συμβάλει στην προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος όμως τα ναυτιλιακά Κράτη θα αντιδράσουν διότι δεν επιθυμούν να αναλάβουν το κόστος των ρυθμίσεων στα υπό την σημαία τους πλοία. Σημειώνεται ότι οι αναθεωρήσεις των παραρτημάτων της MARPOL 73/78 και ειδικά του παραρτήματος I είναι απότοκος ναυτικών ατυχημάτων που έχουν συγκλονίσει την παγκόσμια κοινή γνώμη (Exxon Valdez, 1989; Prestige, 2002). Επίσης τα παραρτήματα της MARPOL 73/78 απαιτούν από τα συμβαλλόμενα Κράτη-Μέρη να αναλάβουν τη δέσμευση εξασφάλισης των σχετικών εγκαταστάσεων υποδοχής προκειμένου να αντιμετωπιστούν καταστάσεις όπως η εκφόρτωση, το 2006, στην Ακτή Ελεφαντοστού επικινδύνων υλικών από το πλοίο Probo Koala σε ακατάλληλο μέρος λόγω κόστους με αποτέλεσμα τον θάνατο ανθρώπων, τον τραυματισμό δεκάδων άλλων και την ρύπανση του περιβάλλοντος.<sup>207</sup>

#### **2.10.4. Σύμβαση για την προετοιμασία – ανταπόκριση και συνεργασία σε περιπτώσεις ρύπανσης από πετρέλαιο (1990)<sup>208</sup> και το πρωτόκολλο για τη ρύπανση από επικίνδυνα και επιβλαβή υλικά (2000)<sup>209</sup>**

Η εν λόγω Σύμβαση (International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation – OPRC 1990) αποτυπώνει τα μέτρα συνεργασίας μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών για την αντιμετώπιση περιστατικών εκτάκτου ανάγκης μεμονωμένα ή από κοινού που προκαλούνται από πετρελαϊκή ρύπανση πλοίου. Η Σύμβαση είχε ως έρεισμα τα ατυχήματα των δεξαμενοπλοίων EXXON VALDEZ (1989) και KHARK 5 (1989). Η OPRC 1990 υιοθετήθηκε την

<sup>204</sup> Κανονισμοί 1,3,5 και 6.

<sup>205</sup> Ψήφισμα MEPC 176 (58)

<sup>206</sup> Κανονισμοί 13 και 14.

<sup>207</sup> <https://www.amnesty.org/en/latest/news/2016/04/trafigura-a-toxic-journey/>

<sup>208</sup> [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Oil-Pollution-Preparedness,-Response-and-Co-operation-\(OPRC\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Oil-Pollution-Preparedness,-Response-and-Co-operation-(OPRC).aspx)

<sup>209</sup> [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Protocol-on-Preparedness,-Response-and-Co-operation-to-pollution-incidents-by-Hazardous-and-Noxious-Substances-\(OPRC-HNS-Pr.aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Protocol-on-Preparedness,-Response-and-Co-operation-to-pollution-incidents-by-Hazardous-and-Noxious-Substances-(OPRC-HNS-Pr.aspx)

30.11.1990 και τέθηκε σε ισχύ την 13.05.1995 υπό την αιγίδα του IMO. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη αριθμούν τα 113.<sup>210</sup> Την 15.03.2000 υιοθετήθηκε το Πρωτόκολλο στην OPRC 1990 για την προστασία από περιστατικά ρύπανσης από επικίνδυνα και επιβλαβή υλικά, το οποίο τέθηκε σε ισχύ την 14.06.2007 (Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances, OPRC-HNS 2000) και διαθέτει 40 Συμβαλλόμενα Μέρη. Η OPRC 1990 εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία και λιμένες. Τα πλοία πρέπει να διαθέτουν ένα σχέδιο εκτάκτου ανάγκης με προληπτικά μέτρα για την αντιμετώπιση της ρύπανσης αναλόγως με το αν καταπλέουν σε λιμένα, τερματικό σταθμό ή εγκατάσταση στην ανοικτή θάλασσα. Το ίδιο και οι αρχές των Κρατών στις εγκαταστάσεις των οποίων καταπλέουν τα πλοία. Τα σχέδια αυτά προϋποθέτουν την άμεση επέμβαση για την αντιμετώπιση της ρύπανσης και άρα πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν τα κόστη απορρύπανσης. Λόγω του ότι ο IMO, ως φορέας υλοποίησης, έχει περιορισμένο προϋπολογισμό εφαρμόζεται η αρχή ο ρυπαίνων πληρώνει. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη υποχρεούνται να συνεργάζονται και να παρέχουν συμβουλευτικές υπηρεσίες, τεχνική υποστήριξη και εξοπλισμό με σκοπό την αντιμετώπιση περιστατικών πετρελαϊκής ρύπανσης κατόπιν αιτήματος οποιουδήποτε Συμβαλλόμενου Μέρους ενδέχεται να επηρεαστεί από τέτοιο περιστατικό. Η χρηματοδότηση των δαπανών για τη συνδρομή αυτή βασίζεται στις διατάξεις του παραρτήματος της Σύμβασης.<sup>211</sup> Οι αρχές αυτές ισχύουν και για το OPRC-HNS 2000. Σημειώνεται ότι ο ορισμός του επικινδύνου και επιβλαβούς υλικού του OPRC-HNS 2000 διαφέρει από εκείνον που δίδεται στην Σύμβαση περί ευθύνης και αποζημιώσεως για τις προκληθείσες ζημιές συνεπεία της θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων και επιβλαβών υλικών (HNS).

#### **2.10.5. Σύμβαση ευθύνης και αποζημιώσεως για τις προκληθείσες ζημιές συνεπεία θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων και επιβλαβών υλικών (HNS)<sup>212</sup>**

Η Σύμβαση HNS (International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea) σχεδιάστηκε προκειμένου να παράσχει αποζημίωση για τις προκληθείσες ζημιές συνεπεία της θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων και επιβλαβών υλικών. Παρουσιάστηκε για υπογραφή την 03.05.1996 αλλά δεν έχει τεθεί μέχρι σήμερα σε ισχύ. Την 30.04.2010 ο Καναδάς, η Γαλλία, η Γερμανία, η Ελλάδα, η Ολλανδία, η Νορβηγία και η Τουρκία υπέγραψαν το Πρωτόκολλο<sup>213</sup> στη Σύμβαση HNS 1996 το οποίο, επίσης, δεν έχει τεθεί μέχρι σήμερα σε ισχύ. Η Σύμβαση HNS 1996 βασίζεται στην CLC 1992 για την πετρελαϊκή ρύπανση. Το Πρωτόκολλο του 2010 (HNS PROT 2010) εμφανίστηκε για να ενθαρρύνει τα Κράτη να κυρώσουν το αναθεωρημένο περιεχόμενο της Σύμβασης HNS. Επικίνδυνα και επιβλαβή είναι τα υλικά τα οποία αποτελούν απειλή για την ανθρώπινη ζωή και το θαλάσσιο περιβάλλον καθώς και αυτά που δύναται να παρεμποδίσουν τις νόμιμες χρήσεις της θάλασσας αν εισέλθουν σε αυτή. Στην Σύμβαση HNS δεν περιλαμβάνεται το πετρέλαιο. Τα υλικά χαρακτηρίζονται επικίνδυνα ή επιβλαβή όταν περιλαμβάνονται στις σχετικές Συμβάσεις του IMO

<sup>210</sup> <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202020.pdf> σελ.486

<sup>211</sup> Άρθρα 7-10 OPRC-1990

<sup>212</sup> <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Liability-and-Compensation-for-Damage-in-Connection-with-the-Carriage-of-Hazardous-and-Noxious-.aspx>

<sup>213</sup> Ψήφισμα IMO A.932(22)

για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος όπως στον κώδικα IMDG, στα Παραρτήματα I και II MARPOL 73/78, στο κεφάλαιο 17 του κώδικα IBC, στο κεφάλαιο 19 του κώδικα IGC και στον κώδικα IMSBC.

Η ευθύνη του πλοιοκτήτη είναι αντικειμενική και υφίστανται ορισμένες εξαιρέσεις ενώ το βάρος της απόδειξης βαρύνει τον ίδιο. Η αντικειμενική ευθύνη συνεπάγεται την υποχρέωση του πλοιοκτήτη να προβεί σε ασφαλιστική κάλυψη της ευθύνης του για τις προκληθείσες ζημίες. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη της HNS οφείλουν να πιστοποιούν την ασφαλιστική κάλυψη του πλοιοκτήτη η οποία καλείται BLUE CARD. Η Σύμβαση HNS εγκαθιδρύει σύστημα δύο πυλώνων αποζημίωσης συνεπεία ρύπανσης από θαλάσσια μεταφορά επικινδύνων ή επιβλαβών υλικών. Ο πρώτος πυλώνας καλύπτεται από την υποχρεωτική ασφάλιση του πλοιοκτήτη η οποία περιορίζεται σε ένα ποσό μεταξύ 10 και 100 εκατομμυρίων SDRs. Το ποσό εξαρτάται από την ολική χωρητικότητα του πλοίου που ενεπλάκη στο ατύχημα. Αν η ρύπανση προκλήθηκε από συσκευασμένα επικίνδυνα ή επιβλαβή υλικά τότε η μέγιστη ευθύνη του πλοιοκτήτη ανέρχεται στα 115 εκατομμύρια SDRs. Στις περιπτώσεις όπου η ασφαλιστική κάλυψη του πλοιοκτήτη δεν επαρκεί ενεργοποιείται ο δεύτερος πυλώνας για να καταβληθεί αποζημίωση, μέχρι του ποσού των 250 εκατομμυρίων SDRs, μέσω ενός ταμείου που ονομάζεται HNS FUND. Οι ναυτιλιακές εταιρείες που μεταφέρουν επικίνδυνα ή επιβλαβή υλικά στα Συμβαλλόμενα Μέρη της HNS συνεισφέρουν στο HNS FUND. Όταν το HNS PROT 2010 τεθεί σε ισχύ, η HNS 1996 όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο θα ονομαστεί Διεθνής Σύμβαση περί Ευθύνης και Αποζημιώσεως για Ζημίες Προκληθείσες από την Θαλάσσια Μεταφορά Επικινδύνων και Επιβλαβών Υλικών, 2010. Το HNS PROT 2010 θα τεθεί σε ισχύ 18 μήνες μετά τη δέσμευση τουλάχιστον δώδεκα Κρατών, συμπεριλαμβανομένων τεσσάρων Κρατών με ολική χωρητικότητα του στόλου τους όχι κάτω των δύο εκατομμυρίων σε συνδυασμό με το ότι τα Κράτη αυτά θα πρέπει να έχουν δεχθεί, κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, τουλάχιστον 40 εκατομμύρια τόνους επικινδύνων ή επιβλαβών υλικών. Η HNS είναι πολύ σημαντική Σύμβαση λόγω της αύξησης των μεταφορών επικινδύνων υλικών και των ενδεχόμενων ατυχηματικών ρυπάνσεων. Εφαρμόζεται στην αιγιαλίτιδα ζώνη και την ΑΟΖ και αν αυτή δεν υπάρχει μέχρι 200 ναυτικά μίλια από τις γραμμές βάσης. Η Ένωση Ευρωπαίων Πλοιοκτητών, κατά τη διάρκεια των εργασιών, της Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Ναυτιλίας 2020, κάλεσε τα Κράτη Μέλη της ΕΕ να επικυρώσουν την HNS PROT 2010.<sup>214</sup> Σε επίπεδο ΕΕ κάποιες διατάξεις της HNS PROT 2010 αποτελούν αποκλειστική αρμοδιότητα της Ένωσης. Με την απόφαση 2017/769 του Συμβουλίου της, η ΕΕ εξουσιοδότησε τα Κράτη Μέλη της να επικυρώσουν την HNS PROT 2010, αν είναι δυνατόν, μέχρι την 06.05.2021.

#### **2.10.6. Διεθνής κώδικας θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων υλικών (IMDG CODE)**

Ο IMO συνεργάζεται με την επιτροπή εμπειρογνομόνων για την μεταφορά των επικινδύνων υλικών του ΟΗΕ ήδη από την Συνδιάσκεψη για τη SOLAS 1960. Κοινός στόχος της συνεργασίας ήταν η νομοθετική παραγωγή ενός διεθνούς κώδικα ο οποίος θα ρύθμιζε την κατηγοριοποίηση, την περιγραφή, την σήμανση, την τοποθέτηση ετικετών και τα απαραίτητα έγγραφα για την δια θαλάσσια μεταφορά των επικινδύνων υλικών. Το ψήφισμα 56 που υιοθετήθηκε κατά τις εργασίες

<sup>214</sup> <https://www.ecsa.eu/index.php/news/ratification-hns-convention-matter-urgency>

της SOLAS 1960 σύστηνε στα Κράτη Μέρη την σύνταξη ενός κοινού διεθνούς κώδικα για την διαθάλασσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών ο οποίος θα συμπλήρωνε τις διατάξεις της SOLAS όσον αφορά στην συσκευασία, διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, στοιβασία στο πλοίο ανάλογα με τα χαρακτηριστικά και τις ιδιότητες των υπό μεταφορά επικινδύνων υλικών. Η επιτροπή ναυτιλιακής ασφάλειας του IMO σύστησε μία ομάδα εργασίας για την μεταφορά των επικινδύνων υλικών στις αρχές του 1961 ώστε να εκπληρωθεί η υπ' όψιν σύσταση. Η ομάδα εργασίας και η Επιτροπή των Ειδικών του ΟΗΕ για τη Μεταφορά των Επικινδύνων Υλικών, (UN CETDG), μελέτησαν τις πρακτικές των Κρατών κατά την διαθάλασσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών με στόχο την ευρεία απήχηση των αποτελεσμάτων τους. Μετά από διαπραγματεύσεις, προτάσεις και διορθώσεις, ώστε να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της εποχής και να εκφράζει την βούληση των Κρατών Μερών, ο Διεθνής Κώδικας Θαλάσσιας Μεταφοράς Επικινδύνων Υλικών (International Maritime Dangerous Goods-IMDG Code) υιοθετήθηκε από την τέταρτη Συνέλευση του IMO το 1965. Περαιτέρω (α) με την εφαρμογή του Παραρτήματος III της MARPOL 73/78 ο IMDG Code το 1985 συμπεριέλαβε και τους θαλάσσιους ρυπαντές για να είναι συμβατός με την MARPOL 73/78 (β) το 2001 αναμορφώθηκε ώστε να συνάδει με τους Πρότυπους Κανονισμούς του ΟΗΕ για την μεταφορά των επικινδύνων υλικών με όλα τα μέσα και (γ) ο IMDG Code περιλαμβάνει επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες που ρυθμίζονται από την Σύμβαση HNS. Για το έτος 2022 ισχύει η έκδοση 2020 του IMDG Code με την ενσωμάτωση των τροποποιήσεων 40-20.

Κατά την 74<sup>η</sup> Σύνοδο της Επιτροπής Ναυτιλιακής Ασφάλειας του IMO ορίστηκε την 01.01.2004 ως υποχρεωτική η εφαρμογή του Διεθνούς Κώδικα Θαλάσσιας Μεταφοράς Επικινδύνων Υλικών (IMDG Code). Η ρύθμιση αυτή είχε ως σκοπό την εφαρμογή μέτρων για την διαθάλασσης ασφαλή μεταφορά των συγκεκριμένων υλικών από ειδικού τύπου πλοία, την υποδοχή τους από τις λιμενικές εγκαταστάσεις και την συμβατότητα με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς. Τα κεφάλαια II-2 της SOLAS περί κατασκευαστικών απαιτήσεων των πλοίων και το VII καλύπτουν τα κύρια σημεία μέτρων που πρέπει να λάβουν τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα υλικά. Οι κατηγορίες των επικίνδυνων υλικών που αναφέρονται στον IMDG Code είναι εννέα και αφορούν στα (α) εκρηκτικά (β) εύφλεκτα αέρια (γ) εύφλεκτα υγρά (δ) εύφλεκτα στερεά (ε) οξειδωτικές ύλες (στ) τοξικές ύλες (ζ) ραδιενεργές ύλες (η) διαβρωτικές ύλες (θ) διάφορες επικίνδυνες ύλες. Το σύνολο των μεταφερομένων επικίνδυνων υλικών αναγνωρίζονται μοναδικά με την χρήση ενός αριθμού και ονόματος που καθορίζεται από τον ΟΗΕ (Αριθμός ΟΗΕ και Κατάλληλο Ναυτιλιακό Όνομα). Για παράδειγμα η κηροζίνη κατατάσσεται στην κατηγορία των ευφλέκτων υγρών (κλάση 3). Η κηροζίνη αναγνωρίζεται με τον αριθμό ΟΗΕ 1223 ο οποίος διευκολύνει την αναγνώριση κατά την μεταφορά και διασφαλίζει την ορθή μεταχείριση, στοιβασία και κατάλληλο χειρισμό σε περίπτωση επείγοντος. Οι διατάξεις του IMDG Code εφαρμόζονται σε όλα τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών που καλύπτονται από τη SOLAS 1974 όπως ορίζεται στο κεφάλαιο VII.1.

Ο IMDG Code επικαιροποιείται κάθε δύο χρόνια από την υποεπιτροπή για την μεταφορά των φορτίων και των εμπορευματοκιβωτίων (Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers - CCC) η οποία στο παρελθόν (Τροποποίηση 36-12 του IMDG Code, 2013) ονομάζονταν υποεπιτροπή για τα επικίνδυνα υλικά, στερεά φορτία και εμπορευματοκιβώτια (Sub-Committee on Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers - DSC). Η υποεπιτροπή CCC έχει ως αρμοδιότητα (α) τους

κανόνες μεταφοράς των συσκευασμένων επικινδύνων υλικών, στερεών φορτίων χύδην, αερίων φορτίων χύδην και εμπορευματοκιβωτίων (β) την επικαιροποίηση του Διεθνούς Κώδικα για τη Θαλάσσια Μεταφορά των Στερεών Φορτίων Χύδην (International Maritime Solid Bulk Cargoes Code -IMSBC Code) και (γ) του IMDG Code. Επίσης παρακολουθεί σε συνεργασία με συναφείς επιτροπές του ΟΗΕ τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλείας για την Μεταφορά Αερίων με πλοία (IGF Code) και τον Διεθνή Ναυτιλιακό Κώδικα Κατασκευής και Εξοπλισμού Πλοίων Μεταφοράς Υγροποιημένων Αερίων Χύδην (IGC Code).

#### **2.10.7. Διεθνής ναυτιλιακός κώδικας κατασκευής και εξοπλισμού πλοίων μεταφοράς επικινδύνων χημικών χύδην (IBC CODE)**

Η σημαντική εξέλιξη της θαλάσσιας μεταφοράς των υγρών χημικών χύδην ήταν αποτέλεσμα του αυξανόμενου αριθμού παραγωγής υποπροϊόντων πετρελαίου. Η μεταφορά των χύδην χημικών ρυθμίζεται από τις διατάξεις του κεφαλαίου VII της SOLAS 1974 και του Παραρτήματος II της MARPOL (Κανονισμοί για τον έλεγχο της ρύπανσης από επιβλαβείς υγρές χύδην ουσίες). Ο συνδυασμός αυτός κρίθηκε απαραίτητος διότι οι διατάξεις της MARPOL αφορούν μόνον στην απόρριψη ενώ ο κώδικας IBC αναθεωρήθηκε ώστε να συμπεριλάβει απαιτήσεις αντιρύπανσης [Ψήφισμα MEPC.19(22) 1985]. Ειδικότερα οι ΔΣ SOLAS και MARPOL απαιτούν τα χημικά δεξαμενόπλοια που κατασκευάστηκαν μετά την 01.07.1986 να συμμορφώνονται με τον κώδικα IBC. Το Παράρτημα II της MARPOL (Κανονισμός 11) προβλέπει ότι τα χημικά δεξαμενόπλοια που κατασκευάστηκαν πριν την 01.07.1986 θα πρέπει να ακολουθούν τις απαιτήσεις του κώδικα κατασκευής και εξοπλισμού πλοίων μεταφοράς επικινδύνων χημικών χύδην (Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk - BCH Code). Ο κώδικας IBC εφαρμόζεται υποχρεωτικά υπό τις προβλέψεις του Παραρτήματος II της MARPOL και του VII (Μέρος Β) της SOLAS 1974 ενώ ο κώδικας BCH διατηρείται με τη μορφή της σύστασης. Η κατηγοριοποίηση και οι απαιτήσεις μεταφοράς των χημικών χύδην περιλαμβάνονται στα κεφάλαια 17, 18 ή 19 του κώδικα IBC.

Ο κώδικας IBC παρέχει τα διεθνή πρότυπα σχεδίασης, κατασκευής και εξοπλισμού των πλοίων, ανεξαρτήτως χωρητικότητας, για την ασφαλή θαλάσσια μεταφορά των επικινδύνων χημικών και επιβλαβών υγρών ουσιών χύδην όπως αναφέρονται στο κεφάλαιο δεκαεπτά του Κώδικα IBC με σκοπό να ελαχιστοποιήσει τον κίνδυνο για τους ανθρώπους, το πλοίο και το περιβάλλον. Με την υιοθέτηση από τον IMO του αναθεωρημένου Παραρτήματος II MARPOL, το 2004 (τέθηκε σε ισχύ την 01.01.2007), για τον έλεγχο της ρύπανσης από επιβλαβείς υγρές χύδην ουσίες και την ενσωμάτωση του συστήματος της τετραπλής κατηγοριοποίησης των επιβλαβών υγρών ουσιών, παράλληλα, τροποποιήθηκε και ο κώδικας IBC για να περιλάβει τις συγκεκριμένες αλλαγές. Τα πλοία που υπόκεινται στον κώδικα IBC διακρίνονται σε τρεις κατηγορίες και πρότυπα (α) Α τύπου 1 πλοίο είναι το χημικό δεξαμενόπλοιο που προορίζεται για τη μεταφορά προϊόντων του κεφαλαίου δεκαεπτά τα οποία είναι εξαιρετικά επικίνδυνα για το περιβάλλον και την ασφάλεια και απαιτούν τη λήψη του μέγιστου αριθμού των μέτρων για να αποφευχθεί η διαφυγή ενός τέτοιου φορτίου, (β) Α τύπου 2 πλοίο είναι το χημικό δεξαμενόπλοιο που προορίζεται για τη μεταφορά προϊόντων του κεφαλαίου δεκαεπτά με αισθητά σοβαρούς κινδύνους για το

περιβάλλον και την ασφάλεια, οι οποίοι απαιτούν σημαντικά προληπτικά μέτρα ώστε να αποφευχθεί η διαφυγή ενός τέτοιου φορτίου, (γ) Α τύπου 3 πλοίο είναι το χημικό δεξαμενόπλοιο που προορίζεται να μεταφέρει προϊόντα του κεφαλαίου δεκαεπτά με επαρκώς σοβαρούς κινδύνους για το περιβάλλον και την ασφάλεια, οι οποίοι απαιτούν μέτριο βαθμό συγκράτησης για την αύξηση της ικανότητας επιβίωσης σε κατάσταση βλάβης. Ως εκ τούτου, ένα πλοίο τύπου 1 είναι ένα δεξαμενόπλοιο χημικών προϊόντων τα οποία προϊόντα θεωρείται ότι παρουσιάζουν το μεγαλύτερο συνολικό κίνδυνο ενώ τα πλοία των τύπων 2 και 3 αφορούν προϊόντα προσδευτικά μικρότερων κινδύνων. Πιθανές επιπλοκές θα εμφανιστούν όταν ένα πλοίο Α τύπου 1 πρόκειται να μεταφέρει φορτίο άλλης κατηγορίας. Την 13.04.2018 η ΜΕΡC 72 υιοθέτησε τροποποιήσεις των κωδίκων ΙΒC και ΒCΗ οι οποίες αφορούν στο διεθνές πιστοποιητικό καταλληλότητας για μεταφορά χύδην επικίνδυνων χημικών (International Certificate of Fitness) οι οποίες τέθηκαν σε ισχύ την 01.01.2020.<sup>215</sup> Επίσης, στις 17.05.2019 και 14.06.2019 υιοθετήθηκαν από τον ΙΜΟ τα ψηφίσματα ΜΕΡC.318(74) και ΜSС.460(101) αντίστοιχα, σύμφωνα με τα οποία εισάγονται, από την 01.01.2021, τροποποιήσεις στα κεφάλαια 1, 15, 16, 17, 19, και 21 του κώδικα ΙΒC. Ειδικότερα, η ταξινόμηση των ουσιών που αναφέρονται στα κεφάλαια 17 και 18 του κώδικα ΙΒC έχει εναρμονιστεί ώστε οι ουσίες που έχουν αξιολογηθεί πριν και μετά το 2004 να χρησιμοποιούν τώρα τα ίδια κριτήρια. Συναφώς, το κεφάλαιο 17 του κώδικα ΙΒC απαριθμεί την περίληψη των ελαχίστων απαιτήσεων. Για ορισμένα φορτία ο τύπος πλοίου έχει αναβαθμιστεί (τύπος πλοίου 3 σε τύπο 2 ή από τύπο πλοίου 2 σε τύπο πλοίου 1). Συμπερασματικά, μετά την 01.01.2021, τα πλοία μεταφοράς υγρών επιβλαβών ουσιών χύδην θα πρέπει πλέον να διαθέτουν νέο διεθνές πιστοποιητικό καταλληλότητας, ειδική συσκευή ανίχνευσης ατμών για περαιτέρω τοξικά φορτία και να έχουν συμπεριλάβει στο εγχειρίδιο διαδικασιών και ρυθμίσεων (Procedures and Arrangements Manual) τις διαδικασίες πρόπλυσης, μετά τη μεταφορά, εμμενόντων επιπλεόντων προϊόντων.

#### **2.10.8. Διεθνής ναυτιλιακός κώδικας κατασκευής και εξοπλισμού πλοίων μεταφοράς υγροποιημένων αερίων χύδην (IGC CODE)**

Κατά την μεταφορά των υγροποιημένων χύδην αερίων τυχόν σύγκρουση του πλοίου θα μπορούσε να προκαλέσει όχι μόνο ζημία στις δεξαμενές αλλά και απελευθέρωση του φορτίου ήτοι εξάτμιση με σοβαρές συνέπειες για την υπόσταση των επιβαινόντων, του πλοίου και του περιβάλλοντος. Ο διεθνής ναυτιλιακός κώδικας κατασκευής και εξοπλισμού πλοίων μεταφοράς υγροποιημένων χύδην αερίων (International Code of the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk - IGC Code) αποσκοπεί στην ελαχιστοποίηση των συγκεκριμένων κινδύνων και παρέχει τα διεθνή πρότυπα για τη σχεδίαση, την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων μεταφοράς υγροποιημένων αερίων.

Ο κώδικας ΙGС είναι υποχρεωτικός από την 01.07.1986 υπό το κεφάλαιο VII (Μέρος Γ) της SOLAS [Ψήφισμα ΜSС.5(48)] και εφαρμόζεται από τα πλοία ανεξαρτήτως χωρητικότητας ακόμα και σε εκείνα κάτω των 500 τόνων ολικής χωρητικότητας. Τα πλοία μεταφοράς υγροποιημένων αερίων χύδην που κατασκευάστηκαν πριν την 01.07.1986 και μετά την 31.10.1976 συμμορφώνονται με τις

<sup>215</sup> Ψηφίσματα ΜΕΡC.302(72) και ΜΕΡC.303(72)



απαιτήσεις του κώδικα κατασκευής και εξοπλισμού (GC Code - Code for the Construction Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk) ενώ τα πλοία που υπήρχαν προ της εφαρμογής του κώδικα GC ακολουθούν τον κώδικα για τα υπάρχοντα πλοία (EGC Code - Code for Existing Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk).

Τα υγροποιημένα αέρια σε μορφή χύδην εξαρτώνται για την φόρτωση και την αποθήκευσή τους από την πίεση του ατμού τους ήτοι την απόλυτη πίεση που ασκείται όταν το υγρό ισορροπεί με τον ατμό του σε δεδομένη θερμοκρασία. Ο κώδικας IGC απαιτεί για τη δια θαλάσσης μεταφορά υγροποιημένων αερίων (κεφάλαιο 19) με πίεση ατμού άνω των 2,8 bar να διατηρούνται σε θερμοκρασία 37,8 °C. Συναφώς συστήνεται η απουσία υγρασίας από το υγροποιημένο αέριο διότι δημιουργούνται υδρατμοί κατά την εξαέρωση του αερίου οι οποίοι προκαλούν φθορές στις σωληνώσεις φόρτωσης. Λόγω της συνεχούς εξέλιξης της τεχνολογίας ο κώδικας IGC συνεχώς επικαιροποιείται ώστε να παρέχει ασφάλεια. Οι τελευταίες τροποποιήσεις τέθηκαν σε ισχύ την 01.07.2016 [Ψήφισμα MSC.370(93)].

#### **2.10.9. Διεθνής κώδικας ασφαλούς μεταφοράς χύδην στερεών φορτίων (IMSBC CODE)**

Κάθε χρόνο μεταφέρονται δια θαλάσσης εκατομμύρια τόνοι χύδην στερεού φορτίου. Το περασμένο έτος το μερίδιο των κύριων εμπορευμάτων χύδην στερεού φορτίου όπως κάρβουνο, σιδηρομετάλλευμα, σιτηρά, βωξίτης, αλουμίνιο και φωσφόρο στην αγορά ανήλθε στο 43,9% του συνολικού όγκου φορτίων ακολουθούμενο από το εμπόριο εμπορευματοκιβωτίων με 23,8% (UNCTAD, 2020). Κατά καιρούς έχουν συμβεί αρκετά ατυχήματα πλοίων που μεταφέρουν χύδην στερεά φορτία και δη επικινδύνων υλικών. Το 2017 βυθίστηκαν 53 πλοία μεταφοράς χύδην στερεών φορτίων άνω των 10.000 dwt (INTERCARGO, 2018). Η SOLAS 1974 στα μέρη A και B του κεφαλαίου VI και στο μέρος A-1 του κεφαλαίου VII περιέχει τις υποχρεωτικές διατάξεις που διέπουν την μεταφορά των στερεών χύδην φορτίων και την μεταφορά των επικινδύνων χύδην φορτίων σε στερεά μορφή αντίστοιχα. Οι διατάξεις αυτές επεξηγούνται στον Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Μεταφοράς Χύδην Στερεών Φορτίων (International Maritime Solid Bulk Cargoes Code-IMSBC Code). Λεπτομερής αναφορά για την πυροπροστασία των πλοίων που μεταφέρουν στερεά φορτία χύδην περιλαμβάνονται στο κεφάλαιο II-2 της SOLAS (κανονισμοί 10 και 19). Ειδικότερα ο κανονισμός 19.4 του κεφαλαίου II-2 της SOLAS κάνει λόγο για τον εφοδιασμό με το κατάλληλο πιστοποιητικό συμμόρφωσης κατασκευής και εξοπλισμού των πλοίων που έχουν κατασκευαστεί μετά την 01.07.2002 και μεταφέρουν επικίνδυνα χύδην στερεά φορτία όπως καθορίζονται στον κανονισμό 7 του κεφαλαίου VII της SOLAS (εκτός των κλάσεων 6.2 και 7).





Φορτηγά πλοία 500 κόρων ολικής χωρητικότητας και άνω τα οποία έχουν κατασκευαστεί μετά την 01.09.1984 και πριν την 01.07.2002 ή φορτηγά πλοία κάτω των 500 κόρων ολικής χωρητικότητας που έχουν κατασκευαστεί μετά την 01.02.2002 και πριν την 01.07.2002 υπόκεινται στον κανονισμό 54 του κεφαλαίου II-2 της SOLAS. Τα φορτηγά πλοία κάτω των 500 κόρων ολικής χωρητικότητας που έχουν κατασκευαστεί μετά την 01.09.1984 και πριν την 01.02.1992 πρέπει να εφαρμόζουν τον ως άνω κανονισμό κατά το δυνατόν. Τα ζητήματα που αντιμετωπίζουν τα πλοία μεταφοράς χύδην στερεών φορτίων, εκτός από την μεταφορά σιτηρών, δεν συζητήθηκαν κατά την Συνδιάσκεψη για

τη SOLAS 1960 παρά μόνο προτάθηκε η σύνταξη ενός σχετικού κώδικα υπό την αιγίδα του IMO. Η υποεπιτροπή εμπορευματοκιβωτίων και φορτίων εργάστηκε για το σκοπό αυτό και το 1965 δημοσιεύτηκε ο Κώδικας Ασφαλούς Πρακτικής Χύδην Στερεών Φορτίων (Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes - BC Code). Στις εργασίες της υποεπιτροπής περιελήφθησαν και τα επικίνδυνα υλικά και έτσι μετονομάσθη σε υποεπιτροπή Επικινδύνων Φορτίων, Στερεών Φορτίων και Εμπορευματοκιβωτίων (Sub-Committee on Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers - DSC Sub-Committee). Οι εργασίες της DSC επικεντρώθηκαν στην μεταφορά των χύδην στερεών φορτίων και στις ζημίες που δημιουργούνται στο πλοίο λόγω λανθασμένης κατανομής φορτίου, ευστάθειας κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και χημικών αντιδράσεων των φορτίων. Άρα ο κώδικας ρυθμίζει την ασφαλή φόρτωση και μεταφορά των χύδην στερεών φορτίων παρέχοντας πληροφορίες για τους κινδύνους οι οποίοι συνδέονται με τη μεταφορά συγκεκριμένων τύπων στερεών χύδην φορτίων. Οι απαιτήσεις για την θαλάσσια μεταφορά σιτηρών καλύπτονται από τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Μεταφοράς Χύδην Σιτηρών (International Grain Code, 1991).

Ο κώδικας IMSBC υιοθετήθηκε την 04.12.2008 με το ψήφισμα MSC.268(85) και εφαρμόζεται υποχρεωτικά υπό τις διατάξεις της SOLAS από την 01.01.2011 ενώ αντικατέστησε τον BC Code. Η τήρηση του κώδικα εναρμονίζει τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται αλλά και τις κατάλληλες προφυλάξεις που πρέπει να λαμβάνονται κατά τη δια θαλάσσης φόρτωση, τη μεταφορά και την εκφόρτωση στερεών φορτίων χύδην. Η επιτροπή ναυτιλιακής ασφαλείας (MSC) του IMO επικαιροποιεί τον κώδικα ανά τακτά χρονικά διαστήματα ώστε να ανταποκρίνεται στις τεχνολογικές εξελίξεις. Επί παραδείγματι, το 2015 βυθίστηκε το M/V BULK JUPITER, το οποίο ήταν φορτωμένο με βωξίτη, λόγω έλλειψης ευστάθειας που προκλήθηκε από πιθανή υγροποίηση του φορτίου. Ο IMO εξέδωσε την CCC.1/Circ.2/Rev.1 εγκύκλιο περί της επικινδυνότητας φορτίων βωξίτη τα οποία κατά τη θαλάσσια μεταφορά τους δύνανται να υγροποιηθούν και να προκαλέσουν σοβαρά ατυχήματα. Ο Βωξίτης ανήκει στην ομάδα C των φορτίων του IMSBC Code (φορτία που δεν δύνανται να υγροποιηθούν). Υπό τις συγκεκριμένες περιστάσεις ο βωξίτης θα πρέπει να αντιμετωπίζεται ως φορτίο που ανήκει στην Ομάδα A (φορτίων που δύνανται να υγροποιηθούν). Επίσης ο κώδικας IMSBC την 01.01.2019 συμπληρώθηκε όσον αφορά στα φορτία κάρβουνου ώστε το κάρβουνο εκτός του ότι ανήκει στην ομάδα B (επικινδύνων χημικών φορτίων) να ενταχθεί και στην ομάδα A. Ο κώδικας IMSBC αναθεωρήθηκε την 01.01.2021 αφού περιέλεβε τις τροποποιήσεις 05-19 οι οποίες είχαν υιοθετηθεί από την 101<sup>η</sup> Σύνοδο της Επιτροπής Ναυτιλιακής Ασφαλείας του IMO (IMSBC, 2021).

## ΣΧΗΜΑ 36

### ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΤΕΣΣΑΡΩΝ ΚΩΔΙΚΩΝ ΠΟΥ ΡΥΘΜΙΖΟΥΝ ΤΗΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΥΛΙΚΩΝ ΜΕ ΠΛΟΙΑ

ΔΣ SOLAS 1974	IBC CODE		
	ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΧΗΜΙΚΩΝ ΧΥΔΗΝ	ΥΓΡΑ ΧΥΔΗΝ
	IGC CODE		
	ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΥΓΡΟΠΟΙΗΜΕΝΩΝ ΧΥΔΗΝ	ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΑΕΡΙΩΝ	ΑΕΡΙΑ ΧΥΔΗΝ
ΔΣ SOLAS 1974	IMDG CODE		
	ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΥΛΙΚΩΝ	ΚΩΔΙΚΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ
	IMSBC CODE		
	ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΦΟΡΤΙΩΝ	ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΧΥΔΗΝ ΣΤΕΡΕΩΝ	ΣΤΕΡΕΑ ΧΥΔΗΝ

ΠΗΓΗ: IMO, 2021

#### 2.10.10. Διεθνής κώδικας ασφαλούς μεταφοράς χύδην σιτηρών (INTERNATIONAL GRAIN CODE)

Ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Μεταφοράς Χύδην Σιτηρών υιοθετήθηκε με το ψήφισμα MSC.23 (59) και έγινε υποχρεωτικός την 01.01.1994 υπό τις προβλέψεις του κεφαλαίου VI της SOLAS παρέχοντας τα διεθνή πρότυπα για τη θαλάσσια μεταφορά των συγκεκριμένων φορτίων. Όταν ο κώδικας αναφέρει τον όρο «σιτηρά» περιλαμβάνει εκτός από φορτία σιτηρών και καλαμποκιού, βρώμης, σίκαλης, κριθαριού, ρυζιού, όσπριων, σπόρων και μεταποιημένες μορφές αυτών, των οποίων η συμπεριφορά είναι παρόμοια με εκείνη του σιτηρού στη φυσική του κατάσταση. Τα φορτία σιτηρών διακρίνονται σε εκείνα των (α) σιτηρών ήτοι σιτάρι, καλαμπόκι, ρύζι, κεχρί, όλυρα

(ζωοτροφή) και άλλα παρόμοια είδη, (β) οσπρίων όπως τα φασόλια, σόγια, φακές, ρεβίθια και (γ) ελαιώδη όπως ηλιάνθος, λάδι σόγια και άλλα.

Τα σιτηρά αποτελούν ειδικό φορτίο κατά τη θαλάσσια μεταφορά λόγω της εύκολης μετατόπισης και της αυτοθέρμανσης τους γι' αυτό και ο κώδικας καθορίζει μέτρα ιδιαίτερης επιμέλειας κατά την φόρτωση, μεταφορά και εκφόρτωση ανεξαρτήτως της χωρητικότητας του πλοίου, περιλαμβάνοντας και πλοία κάτω των 500 κόνων ολικής χωρητικότητας. Το πρόβλημα αυτό ήταν γνωστό αλλά συζητήθηκε για πρώτη φορά επίσημα κατά την Συνδιάσκεψη της SOLAS 1960. Κατόπιν μελετών των ατυχηματικών περιπτώσεων πλοίων μεταφοράς σιτηρών ο IMO κατά τη Συνέλευση του 1969 υιοθέτησε το ψήφισμα A.184 (VI) το οποίο χρησιμοποιήθηκε ως βάση για την εξέλιξη του σύγχρονου κώδικα ο οποίος σχεδιάστηκε με σκοπό την καταστολή των ιδιοτήτων που αναπτύσσουν τα σιτηρά κατά τη θαλάσσια μεταφορά τους απειλώντας την ευστάθεια των πλοίων. Το Μέρος Α του κώδικα περιέχει τις ειδικές απαιτήσεις, οδηγίες στοιβασίας και τοποθέτησης, το Μέρος Β ασχολείται με τους υπολογισμούς ευσταθείας του πλοίου και το Μέρος Γ με τους κανονισμούς που διέπουν το πλοίο που μεταφέρει σιτηρά (κανονισμός 9 του κεφαλαίου VI SOLAS 1974). Επίσης, ο κώδικας προβλέπει τον εφοδιασμό των πλοίων, τα οποία εκτελούν μεταφορές σιτηρών, με συγκεκριμένα έγγραφα τα οποία πιστοποιούν την καταλληλότητα του πλοίου και τη συμμόρφωση του με τις απαιτήσεις μεταφοράς αυτών των φορτίων.

#### **2.10.11. Πολικός κώδικας (POLAR CODE) και μεταφορά επικινδύνων υλικών**

Όσον αφορά την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος στις περιοχές καλυπτόμενες από πάγο τα παράκτια Κράτη έχουν το δικαίωμα να υιοθετούν και να επιβάλλουν αμερόληπτους νόμους και κανονισμούς για την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία εντός των ορίων της ΑΟΖ, όπου οι ιδιαίτερα δριμυείς κλιματολογικές συνθήκες και η παρουσία πάγου, που καλύπτει τις περιοχές αυτές σχεδόν όλο το χρόνο, δημιουργούν εμπόδια ή εξαιρετικούς κινδύνους στη ναυτιλία, και η ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος θα μπορούσε να επιφέρει σημαντική βλάβη ή οριστική διαταραχή στην οικολογική ισορροπία. Οι κανονισμοί αυτοί οφείλουν να λαμβάνουν υπ' όψιν τη ναυσιπλοΐα και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος που βασίζεται στα καλύτερα διαθέσιμα επιστημονικά στοιχεία.<sup>216</sup> Πάντως υπό το συγκεκριμένο λεκτικό δεν διευκρινίζεται η σημασία «της περιοχής καλυμμένης με πάγο» αλλά ούτε παρέχεται δυνατότητα επιβολής της δικαιοδοσίας του παρακτίου Κράτους. Η δυνατότητα αυτή παρέχεται υπό το άρθρο 56 περί των κυριαρχικών δικαιωμάτων του παρακτίου Κράτους και δικαιοδοσίας στην ΑΟΖ ώστε σε συνδυασμό με τα άρθρα 194§5, 211§5 και 220 το παράκτιο Κράτος να δύναται να προστατέψει το θαλάσσιο περιβάλλον της ΑΟΖ. Σημειώνεται ότι η περιοχή της Ανταρκτικής διέπεται από την ομώνυμη Συνθήκη του 1959<sup>217</sup> ενώ για την Αρκτική δεν υφίσταται αντίστοιχη Συνθήκη καίτοι γίνονται προσπάθειες προς την κατεύθυνση αυτή.<sup>218</sup>

<sup>216</sup> Άρθρο 234 UNCLOS, 1982.

<sup>217</sup> <https://www.bas.ac.uk/about/antarctica/the-antarctic-treaty/the-antarctic-treaty-1959/>

<sup>218</sup> <https://arctic-council.org/index.php/en/our-work/agreements>

Ο Διεθνής Κώδικας για τα πλοία άνω των 500 κοχ που δραστηριοποιούνται στα ύδατα των πόλων (Πολικός Κώδικας) παρέχει τις κατευθυντήριες γραμμές για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Ο Πολικός Κώδικας υιοθετήθηκε από τον IMO το 2014 και τέθηκε σε ισχύ την 01.01.2017. Περιλαμβάνει στο Μέρος I διατάξεις για την ασφάλεια (ΔΣ SOLAS) και στο Μέρος II για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος (ΔΣ MARPOL) ενώ επικεντρώνεται σε ειδικές απαιτήσεις που πρέπει να ικανοποιούνται από τα πλοία που διέρχονται δια των πόλων αναφορικά με την κατασκευή, ευστάθεια, ασφάλεια, εκπαίδευση, πρόληψη ρύπανσης από πετρέλαιο, επιβλαβείς υγρές ουσίες χύδην και συσκευασμένες και απόβλητα. Πριν την ναυσιπλοΐα των πλοίων στις πολικές περιοχές θα πρέπει να εφοδιάζονται με τον σχετικό πιστοποιητικό ανάλογα με την κατηγορία κατάταξης του πλοίου. Στην κατηγορία Α κατατάσσονται τα πλοία που διέρχονται από πολικά ύδατα με πάχος πάγου 70-120 εκατοστά, στην κατηγορία Β τα πλοία που διέρχονται από πολικά ύδατα με πάχος πάγου 30-70 εκατοστά και στην κατηγορία Γ τα πλοία που διέρχονται από πολικά ύδατα με πάχος πάγου μικρότερο των 30 εκατοστών (Polar Code, 2017).

Κάποια Κράτη και ΜΚΟ διαπίστωσαν ότι ο Πολικός Κώδικας δεν διαθέτει επαρκή εργαλεία για την προστασία των πλοίων και του περιβάλλοντος. Τα παράκτια Κράτη αναμένεται να λάβουν ειδικά μέτρα για να διασφαλίσουν την ασφάλεια και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος στους πόλους όπως για παράδειγμα η απαγόρευση μεταφοράς πετρελαίου τύπου heavy fuel στην Αρκτική. Η επιτροπή ασφαλείας του IMO MSC στην 100<sup>η</sup> συνεδρίαση της συμφώνησε στην αναθεώρηση διατάξεων του Πολικού Κώδικα οι οποίες πρόκειται να υιοθετηθούν το 2022. Παράλληλα η επιτροπή για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος στην 73<sup>η</sup> συνεδρίαση της συμφώνησε να εξεταστεί η απαγόρευση της μεταφοράς του πετρελαίου τύπου heavy fuel στην Αρκτική.

#### **2.10.12. Διεθνής κώδικας διαχείρισης ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές (ISM)**

Γενικά η ποιότητα στην ναυτιλία αφορά στην αξιοπιστία, την αποτελεσματικότητα, την απόδοση και την ασφάλεια με στόχο την ικανοποίηση των ενδιαφερομένων. Η ποιότητα και η ασφάλεια μερικές φορές έρχονται σε αντιπαράθεση λόγω του ότι πρέπει το φορτίο να παραδοθεί το συντομότερο τηρώντας τις διατάξεις περί ασφαλείας του πλοίου. Επίσης το υψηλό επίπεδο ποιότητας είναι κοστοβόρο. Η διαχείριση ποιότητας διακρίνεται σε τέσσερα επίπεδα ως εξής: (α) Επιθεώρηση συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις. Οι επιθεωρήσεις διενεργούνται με σκοπό να ανιχνεύσουν τα λάθη και τις δυσλειτουργίες του συστήματος διαχείρισης (β) Έλεγχος ποιότητας για την θεραπεία των λαθών και εξεύρεση των αιτιών που τα δημιουργούν με σκοπό να μην επαναληφθούν (γ) Διασφάλιση ποιότητας μέσω γραπτών προτύπων διαχείρισης ποιότητας. Δημιουργείται ένα ολοκληρωμένο σύστημα διαχείρισης το οποίο παρουσιάζεται εγγράφως. Τα πρότυπα ποιότητας των εταιρειών προβλέπονται από τον IMO, το ISO 9000 περί της διαχείρισης ποιότητας ή εκ των απαιτήσεων του Κώδικα ISM. Συναφώς διεξάγονται εσωτερικοί έλεγχοι από την εταιρεία ή τρίτα μέρη ώστε να διασφαλιστεί η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις (δ) Διαχείριση Ολικής Ποιότητας η οποία αφορά στην προσπάθεια της εταιρείας να πετύχει τους στόχους μέσω

της βελτίωσης της απόδοσης, την παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας και θεραπείας των λαθών.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες εφαρμόζουν τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM οι οποίες αφορούν στην βελτίωση και συμμόρφωση. Πρόκειται για ένα ολοκληρωμένο σύστημα διαχείρισης ποιότητας με σκοπό να αποτελέσει πρωτοβουλία βιώσιμης ανάπτυξης στοχεύοντας να διασφαλίσει τις απαιτήσεις του ναυλωτή, να εκπαιδεύσει το προσωπικό, να μετράει την απόδοση, να αναλύει τα αποτελέσματα και να προχωράει στις κατάλληλες αλλαγές, να βελτιώνει συνεχώς την επίδοση και την αποδοτικότητα του συστήματος διαχείρισης ποιότητας. Παρά την εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης ποιότητας, το οποίο είναι ένα σημαντικό εργαλείο για το πλοίο και τη ναυτιλιακή επιχείρηση, τα ατυχήματα των πλοίων εξακολουθούν να συμβαίνουν και η ικανοποίηση της ποιότητας των υπηρεσιών που παρέχει το πλοίο θα πρέπει να στραφεί προς την κοινωνική ευθύνη, την ασφάλεια και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος (ISM Code, 2018).

Με τον Κανονισμό (ΕΚ) 336/2006 ενσωματώνεται στην ενωσιακή έννομη τάξη ο Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και την Πρόληψη της Ρύπανσης (ISM Code). Ο Κώδικας ISM στοχεύει στην διασφάλιση της υποχρέωσης της ναυτιλιακής εταιρείας και πλοίου (α) να διατηρούν τα κατάλληλα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας και (β) να υπόκεινται σε έλεγχο από το Κράτος της Σημαίας και το Κράτος Λιμένα (εδάφιο 1.2 της Απόφασης Α. 741 (18) IMO). Ο Κανονισμός δεν εφαρμόζεται σε πολεμικά, βοηθητικά ή κυβερνητικά πλοία. Ο Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και την Πρόληψη της Ρύπανσης (ISM Code) εισήχθη την 17.03.1993 από τον IMO με την απόφαση Α 741 (18) αφού αναγνωρίστηκε ότι οι συντελεστές πρόληψης των ναυτικών ατυχημάτων είναι η σωστή σχεδίαση, κατασκευή, εξοπλισμός, συντήρηση, στελέχωση και η συμμόρφωση με τις διεθνείς Συμβάσεις περί ασφάλειας των πλοίων και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Ο ISM Code είναι υποχρεωτικός και αποτελεί το κεφάλαιο ΙΧ της ΔΣ SOLAS 1974. Τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών άνω των 500 τόρων ολικής χωρητικότητας εφαρμόζουν τον ISM Code από την 01.07.1998.

Σύμφωνα με τον ISM Code ως εταιρεία νοείται η πλοιοκτήτρια ή η διαχειρίστρια ή ο ναυλωτής ή άλλο πρόσωπο ή οργανισμός που ανέλαβε από τον πλοιοκτήτη την ευθύνη λειτουργίας του πλοίου και κατά συνέπεια αποδέχθηκε τις ευθύνες και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον Κώδικα. Η εταιρεία θα πρέπει να διαθέτει ένα σύστημα ασφαλούς διαχείρισης (Safety management system-SMS) ώστε να αποδεικνύεται ότι συμμορφώνεται με τις Διεθνείς Συμβάσεις που αφορούν το πλοίο και την εταιρεία και διακρίνονται από τον ISM ως διαδικασίες έντεκα τομέων όπως (α) η εταιρική πολιτική ασφαλείας και προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος (β) εταιρικές ευθύνες και αρμοδιότητες (γ) εξουσιοδοτημένα πρόσωπα ως σύνδεσμοι μεταξύ εταιρείας και πλοίου σε θέματα ασφαλείας και προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος (δ) ευθύνες και αρμοδιότητες Πλοίαρχου (ε) κατάλληλο στελεχιακό δυναμικό και μέσα επίτευξης των στόχων (στ) ανάπτυξη σχεδίων λειτουργίας του πλοίου σχετικά με την ασφάλεια και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος (ζ) προετοιμασία αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης (η) αναφορές και ανάλυση μη συμμόρφωσης ατυχημάτων και επικίνδυνων συμβάντων (θ) συντήρηση πλοίου και εξοπλισμού (ι) τεκμηρίωση των εγγράφων και στοιχείων που χρησιμοποιούνται για την περιγραφή των τομέων

του SMS σε δύο εγχειρίδια ασφαλούς διαχείρισης εταιρείας και πλοίου (ια) έλεγχος, αναθεώρηση και αξιολόγηση της εταιρείας. Η εταιρεία πιστοποιείται για τις ανωτέρω διαδικασίες με ένα έγγραφο, πενταετούς ισχύος, που καλείται πιστοποιητικό συμμόρφωσης (Document of compliance-DOC). Εφόσον η εταιρεία διαθέτει DOC τότε το πλοίο πιστοποιείται με ένα έγγραφο, πενταετούς ισχύος, που καλείται πιστοποιητικό ασφαλούς διαχείρισης (Safety management certificate-SMC). Σε συμμόρφωση με το κεφάλαιο IX της SOLAS και τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM (α) προ του κατάπλου ενός πλοίου με ξένη σημαία σε έναν λιμένα θα πρέπει να παρέχονται τα πιστοποιητικά ασφαλούς διαχείρισης και συμμόρφωσης (SMC/DOC). Αν δεν δύναται να επιβεβαιωθεί η έκδοση των συγκεκριμένων πιστοποιητικών το πλοίο χαρακτηρίζεται προτεραιότητας I και απαγορεύεται η είσοδος του στον λιμένα και (β) κατά τον έλεγχο του κράτους λιμένα τα SMC/DOC ελέγχονται διεξοδικά με ανάλογες συνέπειες σε περίπτωση αντικανονικοτήτων. Η ιστορική εξέλιξη του Κώδικα ISM φαίνεται στο παράρτημα X.

### **2.10.13. Μεταφορά πυρηνικών - ραδιενεργών υλικών - IAEA**

Ο Διεθνής Οργανισμός Ατομικής Ενέργειας (International Atomic Energy Agency - IAEA)<sup>219</sup> είναι το κεντρικό διακυβερνητικό πεδίο για την επιστημονική και τεχνική συνεργασία στον πυρηνικό τομέα. Εργάζεται για την ασφαλή και ειρηνική χρήση των πυρηνικών σύμφωνα με τους στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης του ΟΗΕ. Ο IAEA ασχολείται γενικά με την πυρηνική ενέργεια, τα πυρηνικά υλικά και τη μεταφορά τέτοιων φορτίων. Η βάση των κανονισμών του οργανισμού προκύπτει από τη Διεθνή Συνθήκη για τη μη διάδοση των πυρηνικών όπλων του 1968 (Treaty for the Non-Proliferation of Nuclear Weapons). Στο άρθρο 3 της Συνθήκης, για τη μη διάδοση των πυρηνικών όπλων του 1968, αναφέρεται ότι όλα τα Κράτη Μέλη πρέπει να αποδεχθούν το σύστημα ασφαλείας που θεσπίστηκε από τον IAEA. Ένα ειδικό εργαλείο το οποίο ασχολείται με τη μεταφορά των συγκεκριμένων υλικών είναι ο κώδικας πρακτικής του IAEA για τη διασυνοριακή μεταφορά των ραδιενεργών αποβλήτων ο οποίος υιοθετήθηκε το 1990 (International Atomic Energy Agency Code of Practice on the International Transboundary Movement of Radioactive Waste).<sup>220</sup> Ο κώδικας επιβεβαιώνει το κυριαρχικό δικαίωμα των Κρατών στην περιοχή δικαιοδοσίας τους να απαγορεύουν τη μεταφορά των ραδιενεργών υλικών μέσω αυτής, απαιτώντας παράλληλα πρότερη ενημέρωση και συγκατάθεση για το σκοπό αυτό. Αυτοί οι κανόνες δεν είναι υποχρεωτικοί αλλά θεωρούνται επικουρικοί των κανόνων της UNCLOS, 1982 και του εθνικού διεθνούς δικαίου.<sup>221</sup>

Κάθε χρόνο μεταφέρονται είκοσι εκατομμύρια φορτία ραδιενεργών υλικών με όλα τα μέσα (WNA, 2018) τα οποία χρησιμοποιούνται για την παραγωγή πυρηνικής ενέργειας, ιατρικής και βιομηχανικής χρήσης. Λόγω της επικινδυνότητας, το κανονιστικό τους πλαίσιο ρυθμίζεται, από το 1961, για όλα τα μέσα μερίμνη του Διεθνούς Γραφείου Ατομικής Ενέργειας (IAEA). Η τελευταία έκδοση των Κανονισμών Ασφαλούς Μεταφοράς Ραδιενεργών Υλικών<sup>222</sup> εξεδόθη το 2018 και

<sup>219</sup> <https://www.iaea.org/>

<sup>220</sup> <https://www.iaea.org/sites/default/files/18/07/transport-report-dec2017.pdf>

<sup>221</sup> Dupuy and Viñuales, 2018:200 επ; Birnie, et.al, 2009:488 επ. Dixon, 2006.

<sup>222</sup> Regulations for the Safe Transport of Radioactive Material No. SSR-6 (Rev.1)

περιλαμβάνει έξι εγχειρίδια οδηγιών ασφαλείας. Στόχος των κανονισμών είναι η προστασία των ανθρώπων και του περιβάλλοντος από τις επιπτώσεις της ακτινοβολίας κατά τη μεταφορά ραδιενεργού υλικού ώστε να διευκολύνουν την εναρμονισμένη εφαρμογή. Η μεταφορά περιλαμβάνει όλες τις συνθήκες που συνδέονται με τη μετακίνηση ραδιενεργού υλικού όπως σχεδιασμός, κατασκευή, συντήρηση και επισκευή των συσκευασιών καθώς επίσης και προετοιμασία, αποστολή, φόρτωση, μεταφορά, αποθήκευση κατά τη διαμετακόμιση, εκφόρτωση και παράδοση στον τελικό προορισμό φορτίων ραδιενεργών υλικών και συσκευασιών. Ιδιαίτερη προσοχή δίδεται στους κανονισμούς συσκευασίας (δοχείου) μεταφοράς των ραδιενεργών υλικών. Οι απαιτήσεις αυτές υιοθετούνται από το Πρότυπο Κανονισμών του ΟΗΕ (UN Model Regulations) και κατόπιν από τον ΙΜΟ αναφορικά με την θαλάσσια μεταφορά. Ο κώδικας IMDG περιλαμβάνει τις συγκεκριμένες διατάξεις στην κλάση 7 για τα ραδιενεργά υλικά. Στην ΕΕ ισχύει η Οδηγία 2006/117/Ευρατόμ του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2006, σχετικά με την επιτήρηση και τον έλεγχο των αποστολών ραδιενεργών αποβλήτων και αναλωμένου πυρηνικού καυσίμου.

#### **2.10.14. Διεθνής κώδικας ασφαλούς μεταφοράς συσκευασμένων ακτινοβολημένων πυρηνικών καυσίμων πλουτωνίου και υψηλού επιπέδου ραδιενεργών αποβλήτων με πλοία (INF CODE)**

Η ασφαλής θαλάσσια μεταφορά των συσκευασμένων ακτινοβολημένων πυρηνικών καυσίμων πλουτωνίου και υψηλού επιπέδου ραδιενεργών αποβλήτων ρυθμίστηκε το 1961 μερίμνη του Διεθνούς Οργανισμού Ατομικής Ενέργειας (International Atomic Energy Agency - IAEA) και έκτοτε αναθεωρείται τακτικά ώστε να ανταποκρίνεται στις σύγχρονες εξελίξεις. Ο ΙΑΕΑ ασχολείται με την διασφάλιση των συνθηκών μεταφοράς των συσκευασμένων πυρηνικών καυσίμων ή ραδιενεργών αποβλήτων ανεξαρτήτως του μέσου με σκοπό την προστασία των ανθρώπων, της περιουσίας και του περιβάλλοντος. Λόγω της αυξανόμενης μεταφοράς τέτοιων φορτίων με πλοία ο ΙΜΟ συνέστησε κοινή ομάδα εργασίας με τον ΙΑΕΑ ώστε να εκπονήσουν τον σχετικό κώδικα. Ο ΙΜΟ και η Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφαλείας (MSC) υιοθετώντας τις προβλέψεις του ΙΑΕΑ για το ζήτημα, εργάστηκε από το 1985 ώστε να θωρακίσει το ναυτιλιακό θεσμικό πλαίσιο των συγκεκριμένων μεταφορών και το 1993, κατά την 18<sup>η</sup> Συνέλευση, εισήγαγε τον κώδικα INF με προαιρετική εφαρμογή για τα Κράτη Μέλη του. Ο κώδικας INF (International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on board Ships) περιέχει τις κατευθυντήριες γραμμές που αφορούν στον σχεδιασμό και στην κατασκευή των πλοίων που μεταφέρουν πυρηνικά καύσιμα και ραδιενεργά απόβλητα σε συσκευασμένη μορφή ενώ παράλληλα καθορίζει τις προδιαγραφές και τον τρόπο μεταφοράς των φορτίων.

Τα φορτία που καλύπτονται από τον κώδικα INF είναι (α) ακτινοβολημένα πυρηνικά καύσιμα που περιέχουν ισότοπα ουρανίου, θορίου και πλουτωνίου και (β) υψηλού επιπέδου ραδιενεργά απόβλητα τα οποία μεταφέρονται δια θαλάσσης ανεξαρτήτως της ημερομηνίας κατασκευής του πλοίου συμπεριλαμβανομένων των φορτηγών κάτω των 500 κόρων ολικής χωρητικότητας ενώ δεν αφορά πολεμικά και κυβερνητικά πλοία. Οι ειδικότερες διατάξεις του κώδικα INF αναφέρονται σε ζητήματα ευστάθειας του πλοίου, πυροπροστασίας, ελέγχου θερμοκρασίας χώρου φορτίου, αντοχή κατασκευαστικών υλικών και ασφάλεια φορτίου, ηλεκτρολογικού εξοπλισμού, προστασίας από την ακτινοβολία και σχεδίων εκτάκτου ανάγκης. Τα πλοία που μεταφέρουν φορτία που



υπόκεινται στις προβλέψεις του κώδικα INF διακρίνονται σε τρεις κατηγορίες ανάλογα με την ακτινοβολία του φορτίου ως εξής (α) πλοία της τάξης INF 1 είναι εκείνα που είναι πιστοποιημένα να μεταφέρουν φορτίο INF με συνολική δράση μικρότερη από 4.000 TBq (TeraBecquerel = μονάδα μέτρησης της ραδιενέργειας), (β) πλοία της τάξης INF 2 είναι εκείνα που είναι πιστοποιημένα να μεταφέρουν ακτινοβολημένο πυρηνικό καύσιμο ή ραδιενεργά απόβλητα υψηλής ραδιενέργειας με συνολική δράση μικρότερη από  $2 \times 10^6$  TBq και πλοία πιστοποιημένα να μεταφέρουν πλουτώνιο με συνολική δράση μικρότερη από  $2 \times 10^5$  TBq και (γ) πλοία της τάξης INF 3 είναι εκείνα που είναι πιστοποιημένα να μεταφέρουν ακτινοβολημένο πυρηνικό καύσιμο ή ραδιενεργά απόβλητα υψηλού επιπέδου και πλοία που έχουν πιστοποιηθεί ότι μεταφέρουν πλουτώνιο χωρίς περιορισμό της μέγιστης συνολικής δράσης των υλικών. Το 1998 εισήχθησαν στον κώδικα INF τροποποιήσεις αναφορικά με την υποχρέωση κατάθεσης σχεδίων εκτάκτου ανάγκης και ειδοποίηση των παρακτίων Κρατών σε περίπτωση ατυχήματος. Ο κώδικας INF υιοθετήθηκε την 27.05.1999 [MSC.88(71)] και κατέστη υποχρεωτικός την 01.01.2001 [MSC.118(74)] αφού τροποποιήθηκε το κεφάλαιο VII της SOLAS και τα φορτία ταξινομήθηκαν στην κλάση επτά του κώδικα IMDG.

#### **2.10.15. Σύμβαση Παρισίων για την αστική ευθύνη στο τομέα της πυρηνικής ενέργειας (1960)<sup>223</sup>**

Η Σύμβαση των Παρισίων για την αστική ευθύνη και την αποζημίωση από ατυχήματα κατά την παραγωγή της πυρηνικής ενέργειας αλλά και κατά τη μεταφορά πυρηνικών υλικών (Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy - Paris Convention, 1960) υπεγράφη την 29.07.1960 και τέθηκε σε ισχύ την 01.04.1968 συμπεριλαμβανομένου του επιπροσθέτου Πρωτοκόλλου του 1964. Το Πρωτόκολλο του 1982 στη Σύμβαση υπεγράφη την 16.11.1982 και τέθηκε σε ισχύ την 07.10.1988 ενώ το Πρωτόκολλο του 2004 υπεγράφη στις 12.02.2004 και δεν έχει τεθεί μέχρι σήμερα σε ισχύ. Θεματοφύλακας της Σύμβασης των Παρισίων 1960 είναι ο Γενικός Γραμματέας του Οργανισμού για την Οικονομική Συνεργασία και Ανάπτυξη (OECD).<sup>224</sup> Η Σύμβαση όπως τροποποιήθηκε με τα Πρωτόκολλα του 1964 και 1982 έχει δεκαέξι Συμβαλλόμενα Μέρη. Μπορεί να κυρωθεί από οποιαδήποτε Κράτος Μέλος του OECD και από Κράτος μη μέλος του OECD με τη συγκατάθεση των Κρατών Μελών του Οργανισμού. Η Σύμβαση (α) ορίζει συγκεκριμένο ποσό ευθύνης και περιορίζει την περίοδο διεκδίκησης αποζημιώσεως (β) απαιτεί ασφάλεια ή άλλη εγγύηση από τον διαχειριστή (γ) αποδίδει την ευθύνη αποκλειστικά στον διαχειριστή της πυρηνικής εγκατάστασης (δ) επιβάλλει, υπό εξαιρέσεις, αντικειμενική ευθύνη στον διαχειριστή και (ε) παρέχει αποκλειστική δικαιοδοσία στα δικαστήρια του Κράτους στην επικράτεια του οποίου έλαβε χώρα το περιστατικό. Η Σύμβαση, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, καθιερώνει ένα ειδικό καθεστώς αστικής ευθύνης που στηρίζεται στις αρχές, μεταξύ άλλων, της αντικειμενικής (ανεξαρτήτως υπαιτιότητας) και αποκλειστικής ευθύνης του εκμεταλλευόμενου φορέα την πυρηνική εγκατάσταση για την περίπτωση του πυρηνικού ατυχήματος. Με την τροποποίηση της Σύμβασης στις 12.02.2004 ενισχύεται το διεθνές συμβατικό καθεστώς αστικής ευθύνης σε περίπτωση πυρηνικού ατυχήματος και εναρμονίζεται με τις ισχύουσες διεθνείς

<sup>223</sup> [https://www.oecd-nea.org/law/nlparis\\_conv.html](https://www.oecd-nea.org/law/nlparis_conv.html)

<sup>224</sup> Organization for European Economic co-operation <https://www.oecd.org/general/organisationforeuropeaneconomicco-operation.htm>

Συμβάσεις για την αστική ευθύνη στον τομέα της πυρηνικής ενέργειας. Από τις σημαντικότερες τροποποιήσεις είναι η διεύρυνση της έννοιας της πυρηνικής ζημίας και του πεδίου εφαρμογής της Σύμβασης αλλά και της αύξησης του ποσού ευθύνης του φορέα. Η σημασία της Σύμβασης για τα Συμβαλλόμενα Μέρη συνίσταται κυρίως στη παροχή αποζημίωσης των προβλεπόμενων ποσών σε περίπτωση ζημίας από πυρηνικό ατύχημα στον τόπο της εγκατάστασης ή κατά τη μεταφορά πυρηνικού υλικού.

Στο άρθρο 1 της Σύμβασης παρατίθενται οι ορισμοί περιλαμβανομένου και του τροποποιημένου ορισμού του πυρηνικού ατυχήματος και της πυρηνικής εγκατάστασης. Ειδικότερα η έννοια του πυρηνικού ατυχήματος είναι πιο απλή αφού η αναφορά σε συγκεκριμένη προέλευση του συμβάντος γίνεται πλέον στην έννοια της ζημίας. Στον ορισμό της πυρηνικής εγκατάστασης προστίθενται οι εγκαταστάσεις απόρριψης πυρηνικών υλών και κάθε εγκατάσταση η οποία πρόκειται να τεθεί εκτός λειτουργίας. Το άρθρο 2 διευρύνει το πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης η οποία δεν εφαρμοζόταν σε πυρηνικά ατυχήματα ούτε σε ζημίες που είχαν συμβεί σε έδαφος μη συμβαλλομένων Κρατών. Επίσης ορίζονται ειδικά τα προληπτικά μέτρα και τα μέτρα αποκατάστασης του κατεστραμμένου περιβάλλοντος. Η Σύμβαση θα εφαρμόζεται όχι μόνο σε ζημία που έχει λάβει χώρα στο έδαφος ή στις θαλάσσιες ζώνες ενός συμβαλλομένου Μέρους ή επί πλοίου εγγεγραμμένου σε αυτό αλλά και σε πυρηνική ζημία που έλαβε χώρα στο έδαφος ή σε θαλάσσια ζώνη μη Συμβαλλόμενου Κράτους εφόσον το τελευταίο πληροί τις εξής προϋποθέσεις (α) είναι συμβαλλόμενο μέρος της ΔΣ Βιέννης 1963 για την αστική ευθύνη από πυρηνική ζημία καθώς και στο Κοινό Πρωτόκολλο του 1988 σχετικό με την εφαρμογή των Συμβάσεων της Βιέννης και των Παρισίων, (β) δεν διαθέτει στο έδαφός του πυρηνική εγκατάσταση, (γ) έχει νομοθεσία για πυρηνική ευθύνη η οποία επιτρέπει ανάλογα οφέλη επί τη βάση της αμοιβαιότητας. Το 1968 το Γραφείο Πυρηνικής Ενέργειας του OECD συνέστησε η Σύμβαση των Παρισίων 1960 να καλύπτει πυρηνικές ζημίες στην ανοικτή θάλασσα. Η Σύμβαση των Παρισίων 1960 εφαρμόζεται κατά την μεταφορά πυρηνικών υλικών από μία εγκατάσταση σε μία άλλη. Η αποστέλλουσα εγκατάσταση φέρει την ευθύνη για τα μεταφερόμενα πυρηνικά υλικά. Συναφώς το ελάχιστο ποσό ευθύνης (reference amount) δεν θα είναι κατώτερο των 700 εκατομμυρίων ευρώ.<sup>225</sup>

#### **2.10.16. Σύμβαση Βρυξελλών για την αστική ευθύνη διαχειριστών πυρηνικών πλοίων (1962)<sup>226</sup>**

Η Σύμβαση των Βρυξελλών για την αστική ευθύνη συνεπεία ατυχήματος πυρηνικού πλοίου (Brussels Convention on the Liability of Operators of Nuclear Ships) υπεγράφη την 25.05.1962. Η Σύμβαση δεν έχει τεθεί σε ισχύ μέχρι σήμερα. Η Σύμβαση εφαρμόζεται σε περίπτωση ατυχήματος πυρηνικού πλοίου υπό τη σημαία Συμβαλλόμενου Μέρους, συμπεριλαμβανομένων πυρηνικών καυσίμων, ραδιενεργών προϊόντων ή αποβλητων, σε οποιαδήποτε θαλάσσια ζώνη ή στην ανοικτή θάλασσα. Η Σύμβαση έχει ως στόχο τον καθορισμό ενιαίων κανόνων σχετικά με την ευθύνη των διαχειριστών πυρηνικών πλοίων. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνούν ότι ο διαχειριστής ενός πυρηνικού πλοίου είναι απολύτως υπεύθυνος για οποιαδήποτε πυρηνική ζημία, όταν αποδεικνύεται η αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της ζημίας και ενός πυρηνικού ατυχήματος που

<sup>225</sup> <https://www.oecd-nea.org/law/paris-convention.html>

<sup>226</sup> <https://iea.uoregon.edu/treaty-text/1962-liabilityoperatorsnuclearshipsentxt>

αφορά το πυρηνικό καύσιμο ή τα ραδιενεργά προϊόντα ή τα απόβλητα που παράγονται στα πλοία αυτά (άρθρο II). Ο διαχειριστής υποχρεούται να διατηρεί ασφάλιση ή άλλη κάλυψη της ευθύνης για πυρηνική ζημία (άρθρο III). Έχει επίσης δικαίωμα προσφυγής υπό ορισμένες προϋποθέσεις και μπορεί να απαλλαγεί εν μέρει ή εξ ολοκλήρου από την ευθύνη του. Τα συμβαλλόμενα μέρη δεσμεύονται να λάβουν τα μέτρα που είναι αναγκαία για την εφαρμογή των διατάξεων της Σύμβασης (άρθρο XII). Οι αποζημιώσεις καθορίζονται στο άρθρο XIII. Η Σύμβαση δεν ασχολείται με το θέμα της χρήσης πυρηνικής ενέργειας ως μέσο πρόωσης των πλοίων ενώ για θέματα που δεν καλύπτονται από τις διατάξεις της παραπέμπει τα Κράτη σε διμερείς συμφωνίες (Handrlica, 2009).

#### **2.10.17. Σύμβαση Βιέννης για την αστική ευθύνη από πυρηνική ζημία (1963)<sup>227</sup>**

Η Σύμβαση της Βιέννης για την αστική ευθύνη συνεπεία πυρηνικής ζημίας (Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage) υπεγράφη την 21.05.1963 και τέθηκε σε ισχύ την 12.11.1977. Το Πρωτόκολλο του 1997 στη Σύμβαση τέθηκε σε ισχύ την 04.10.2003. Θεματοφύλακας της Σύμβασης είναι ο ΙΑΕΑ. Η Σύμβαση έχει κυρωθεί από 42 Κράτη. Η Σύμβαση προβλέπει σε πρώτη φάση αντικειμενική ευθύνη για τους δρώντες (άρθρο IV), οι οποίοι έχουν την υποχρέωση ασφάλισης που να καλύπτει το κόστος ευθύνης (άρθρο VII§1). Στην ίδια διάταξη προβλέπεται ότι το Κράτος υποχρεούται να καλύψει τη διαφορά που θα προκύψει, εάν το κόστος που αναλογεί στον φορέα εκμετάλλευσης υπερβαίνει το ποσό της ασφάλισης. Παρόμοιοι κανόνες διέπουν και τις συμβάσεις διεθνούς αστικής ευθύνης, που αφορούν τη ρύπανση της θάλασσας υπό την αιγίδα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού. Το Πρωτόκολλο του 1997 περιλαμβάνει νέο ορισμό για τις πυρηνικές ζημιές (συνεκτιμώντας, πλέον, και τις έννοιες της περιβαλλοντικής ζημίας και των προληπτικών μέτρων), επεκτείνει το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης της Βιέννης, παρατείνει το χρονικό διάστημα εντός του οποίου μπορούν να ασκηθούν αγωγές αποζημίωσης για απώλεια ζωής και σωματική βλάβη και αυξάνει σημαντικά το ελάχιστο όριο αποζημίωσης. Παράλληλα, εμπεριέχει νέες περί διεθνούς δικαιοδοσίας διατάξεις που παράγουν συνέπειες σε περίπτωση πυρηνικού ατυχήματος κατά τη μεταφορά πυρηνικού υλικού προς ή από εγκατάσταση ευρισκόμενη στο έδαφος Συμβαλλόμενου Μέρους της Σύμβασης της Βιέννης. Το Πρωτόκολλο του 1997 καθορίζει το ελάχιστο όριο ευθύνης του φορέα εκμετάλλευσης σε 300 εκατομμύρια SDRs.

Την 21.09.1988 η Συνδιάσκεψη για τη σχέση μεταξύ των Συμβάσεων Παρισίων (1960) και Βιέννης (1963)<sup>228</sup> ενέκρινε το κοινό Πρωτόκολλο σχετικά με την εφαρμογή τους (το κοινό Πρωτόκολλο του 1988), δεδομένου ότι η Σύμβαση των Παρισίων, η Σύμβαση των Βρυξελλών και η Σύμβαση της Βιέννης διέπονται από τις ίδιες αρχές. Πρωταρχικός στόχος ήταν ο συντονισμός της εφαρμογής των εν λόγω συμβάσεων. Το κοινό Πρωτόκολλο του 1988 προβλέπει την αμοιβαία επέκταση της ευθύνης του φορέα εκμετάλλευσης που προβλέπεται από τα καθεστώτα των Παρισίων και της Βιέννης (άρθρο II). Κατά συνέπεια, σε περίπτωση πυρηνικού ατυχήματος υπ' ευθύνη φορέα εκμετάλλευσης βάσει και της Σύμβασης της Βιέννης, καθώς και του κοινού Πρωτοκόλλου, ο φορέας εκμετάλλευσης θα ευθύνεται, σύμφωνα με τη Σύμβαση της Βιέννης, για τις πυρηνικές

<sup>227</sup> <https://www.iaea.org/topics/nuclear-liability-conventions/vienna-convention-on-civil-liability-for-nuclear-damage>

<sup>228</sup> [https://www-pub.iaea.org/MTCD/Publications/PDF/Pub1593\\_web.pdf](https://www-pub.iaea.org/MTCD/Publications/PDF/Pub1593_web.pdf)

ζημιές όχι μόνο στο έδαφος των μερών αυτής, αλλά και στο έδαφος των μερών τόσο της Σύμβασης των Παρισίων όσο και του κοινού Πρωτοκόλλου.

Τα δύο βασικά στοιχεία της Σύμβασης της Βιέννης, 1963 είναι (α) μια σειρά νομοθετικών, κανονιστικών, διοικητικών και άλλων μέτρων που οφείλουν να λάβουν τα Συμβαλλόμενα Μέρη προκειμένου να επιτευχθεί και να διατηρηθεί ένα υψηλό επίπεδο πυρηνικής ασφάλειας (άρθρα 4 και 6 έως 19), (β) ένας μηχανισμός ελέγχου που περιλαμβάνει αφενός την υποχρέωση κάθε Μέρους να υποβάλει έκθεση σχετικά με τα μέτρα που έλαβε στο πλαίσιο της εκπλήρωσης των υποχρεώσεών του (άρθρο 5) και αφετέρου συνεδριάσεις των Μερών με σκοπό την επανεξέταση των εκθέσεων που υποβάλλονται από τα άλλα Μέρη (άρθρα 20 έως 28). Η Σύμβαση της Βιέννης εξυπηρετεί τον σκοπό της καταβολής επαρκούς και δίκαιης αποζημίωσης των θυμάτων των ζημιών που προκαλούνται από πυρηνικά ατυχήματα. Η σύμβαση αυτή καθορίζει ειδικό σύστημα αστικής ευθύνης στον τομέα της πυρηνικής ενέργειας σύμφωνα με τις ακόλουθες βασικές αρχές: α) την αντικειμενική ευθύνη β) την αποκλειστική ευθύνη του φορέα εκμετάλλευσης της πυρηνικής εγκατάστασης γ) τον ποσοτικό περιορισμό της ευθύνης και/ή τον περιορισμό κάλυψης της ευθύνης με τη σύναψη ασφάλισης ή με την παροχή κάποιας άλλης χρηματικής εγγύησης δ) τον χρονικό περιορισμό της ευθύνης.<sup>229</sup> Σημειώνεται ότι, δεν υπάρχει ενωσιακή νομοθεσία που να διέπει την αστική ευθύνη στον τομέα της πυρηνικής ενέργειας. Ο Κανονισμός 864/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Ιουλίου 2007 για το εφαρμοστέο δίκαιο στις εξωσυμβατικές ενοχές («Ρώμη II») εξαιρεί την πυρηνική αστική ευθύνη από το πεδίο εφαρμογής του. Το Πρωτόκολλο του 1997 προβλέπει την αποκλειστική δικαιοδοσία των δικαστηρίων του συμβαλλόμενου παράκτιου Κράτους για πυρηνικά ατυχήματα εντός της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης του. Η δικαιοδοσία αυτή αναγνωρίζεται υπό την προϋπόθεση ότι ο θεματοφύλακας της Σύμβασης έλαβε κοινοποίηση για την καθιέρωση μιας τέτοιας ζώνης πριν από την επέλευση του πυρηνικού ατυχήματος. Η Ευρωπαϊκή Ένωση είναι αποκλειστικά αρμόδια για τα θέματα των διατάξεων της διεθνούς δικαιοδοσίας, της αναγνώρισης και της εκτέλεσης των αποφάσεων που περιλαμβάνει το Πρωτόκολλο του 1997, επειδή αυτά επηρεάζουν, κατά την έννοια της νομολογίας του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων,<sup>230</sup> τους αντίστοιχους κανόνες του Κανονισμού 44/2001 του Συμβουλίου. Τα Κράτη Μέλη δεν δικαιούνται, συνεπώς, να παρεκκλίνουν πλέον μεταξύ τους από τους κανόνες αυτούς ούτε δικαιούνται να συνάπτουν διεθνείς συμβατικές σχέσεις με τρίτα Κράτη, οι οποίες θίγουν τους εν λόγω κανόνες.

#### **2.10.18. Σύμβαση αστικής ευθύνης της θαλάσσιας μεταφοράς πυρηνικών υλικών (1971)<sup>231</sup>**

Η Σύμβαση αυτή έχει ως αντικείμενο την αστική ευθύνη των μεταφορέων πυρηνικών υλικών (Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material - NUCLEAR, 1971). Υπεγράφη την 17.12.1971 και τέθηκε σε ισχύ την 15.07.1975. Το 1971 ο IMO, σε συνεργασία με το Διεθνή Οργανισμό Ατομικής Ενέργειας (IAEA) και τον Γραφείο Πυρηνικής

<sup>229</sup> <https://www.iaea.org/topics/nuclear-liability-conventions/vienna-convention-on-civil-liability-for-nuclear-damage>

<sup>230</sup> ΔΕΚ, υπόθεση 22/70 («AETR»), Συλλογή 1971, σ. 263.

<sup>231</sup> [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-relating-to-Civil-Liability-in-the-Field-of-Maritime-Carriage-of-Nuclear-Material-\(NUCLEAR\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-relating-to-Civil-Liability-in-the-Field-of-Maritime-Carriage-of-Nuclear-Material-(NUCLEAR).aspx)

Ενέργειας του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (OECD), συγκάλεσε τη διάσκεψη που εξέδωσε την Σύμβαση Nuclear 1971, με σκοπό να ρυθμιστούν τα ζητήματα που απορρέουν από την ευθύνη σε περίπτωση ζημιών από την θαλάσσια μεταφορά των πυρηνικών υλικών. Με τη Σύμβαση Nuclear 1971 αντιμετωπίζονται οι δυσκολίες που προκύπτουν από την ταυτόχρονη εφαρμογή των Συμβάσεων που ρυθμίζουν την ευθύνη του πλοιοκτήτη σε περίπτωση ζημίας λόγω μεταφοράς πυρηνικών αλλά και την ευθύνη που έχουν οι φορείς εκμετάλλευσης των πυρηνικών εγκαταστάσεων από ή προς τις οποίες τα πυρηνικά υλικά μεταφέρθηκαν. Η Σύμβαση Nuclear 1971 προβλέπει ότι το υπεύθυνο πρόσωπο για τη ζημία που προκλήθηκε θα πρέπει να απαλλαγεί της ευθύνης, αν ο φορέας εκμετάλλευσης της πυρηνικής εγκατάστασης είναι επίσης υπεύθυνος για την ζημία αυτή βάσει της Σύμβασης των Παρισίων 1960 ή τη Σύμβαση της Βιέννης του 1963 ή του σχετικού εθνικού δικαίου. Η Σύμβαση αυτή υπογράφηκε από λίγα Κράτη διότι οι βασικές διατάξεις της θεωρείται ότι καλύφθηκαν από τη MARPOL 73/78.

#### **2.10.19. Σύμβαση για τη πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από την απόρριψη καταλοίπων και άλλων υλικών (LONDON DUMPING, 1972) και το Πρωτόκολλο του (1996)**

Η απόρριψη αποβλήτων στη θάλασσα από τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών διχάζει τα παράκτια και ναυτιλιακά Κράτη. Ως απόρριψη νοείται η εκούσια διάθεση στη θάλασσα αποβλήτων ή άλλων υλικών από πλοία. Η UNCLOS, 1982 απαιτεί από τα Κράτη να υιοθετούν κανονισμούς για την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από απόρριψη υλικών στη θάλασσα. Οι συγκεκριμένοι κανονισμοί πρέπει να διασφαλίζουν ότι η απόρριψη υλικών δεν θα επιτρέπεται χωρίς την άδεια των Κρατών καθώς επίσης και ότι θα συμμορφώνονται με τα παγκόσμια πρότυπα. Η Διεθνής Σύμβαση περί Πρόληψης της Ρύπανσης της Θάλασσας από την Απόρριψη Καταλοίπων και Άλλων Υλικών, (London Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter), 1972 ή συνοπτικά Σύμβαση του Λονδίνου, (LC), 1972 για τις απορρίψεις και το Πρωτόκολλο του 1996<sup>232</sup> ορίζουν ότι η απόρριψη άχρηστων υλικών στην αιγιαλίτιδα ζώνη και στην ΑΟΖ δεν θα γίνεται παρά μόνο μετά από ρητή προηγούμενη έγκριση του παράκτιου Κράτους ενώ δεν γίνεται λόγος για τα εσωτερικά ύδατα.<sup>233</sup> Στο άρθρο 3 της LC 1972 διαχωρίζεται η απόρριψη αποβλήτων της λειτουργικής ρύπανσης. Η LC 1972 καλύπτει την απόρριψη καταλοίπων και άλλων υλικών σε παγκόσμιο επίπεδο και ενθαρρύνει τη σύναψη περιφερειακών συμφωνιών, συμπληρωματικών προς αυτή. Η LC 1972 για την εφαρμογή των σχετικών διατάξεων με τη ρύπανση από απόρριψη υλικών απαιτεί (α) από το παράκτιο Κράτος την επιβολή τους εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης και ΑΟΖ και (β) από το ναυτιλιακό Κράτος να κάνει το ίδιο στα υπό την σημαία του πλοία. Επίσης οποιοδήποτε Κράτος στο έδαφος του οποίου λαμβάνουν χώρα ενέργειες φόρτωσης άχρηστων υλικών ή άλλων φορτίων δικαιούται να λαμβάνει τα δέοντα μέτρα.<sup>234</sup> Η Σύμβαση του Λονδίνου 1972 και το Πρωτόκολλο του 1996 επέφεραν ειδικά την ρύθμιση και απαγόρευση των απορρίψεων καταλοίπων και άλλων υλικών στην θάλασσα. Η εν λόγω Σύμβαση υιοθετήθηκε την 29.12.1972, τέθηκε σε ισχύ την 30.08.1975 και αντικαταστάθηκε από το Πρωτόκολλο 1996 (1996 Protocol to the Convention on

<sup>232</sup> <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/LCLP/Pages/default.aspx>

<sup>233</sup> Άρθρο 216 UNCLOS, 1982.

<sup>234</sup> Άρθρο 210 UNCLOS, 1982.

the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972 - LC PROT 1996) που υιοθετήθηκε την 07.11.1996 και τέθηκε σε ισχύ την 24.03.2006. Τα 87 Συμβαλλόμενα Μέρη της LC 1972 συγκεντρώνουν το 60% της ολικής χωρητικότητας του παγκοσμίου στόλου ενώ υφίστανται 53 Συμβαλλόμενα Μέρη του LC PROT 1996.<sup>235</sup>

Η LC 1972 κατηγοριοποιεί σε τρία Παραρτήματα τις ουσίες και υλικά που απαγορεύεται ή επιτρέπεται να απορριφθούν στη θάλασσα σε περιορισμένες ποσότητες.<sup>236</sup> Στο μαύρο Παράρτημα περιλαμβάνονται οι ουσίες που απαγορεύεται η απόρριψη τους στη θάλασσα και στο γκρι Παράρτημα οι λιγότερο επιβλαβείς ουσίες που επιτρέπεται να απορριφθούν αφού ληφθεί σχετική άδεια. Στο τρίτο Παράρτημα αναφέρονται οι ουσίες που δεν περιλαμβάνονται στους προηγούμενους δύο καταλόγους και η απόρριψη αυτών επιτρέπεται κατόπιν γενικής άδειας. Η απόρριψη καταλοίπων ή άλλων υλικών (όπως πετρέλαιο, ραδιενεργά απόβλητα και χημικά) που περιέχονται στο Παράρτημα I, (μαύρο), απαγορεύεται. Η απόρριψη καταλοίπων ή άλλων υλικών που περιέχονται στο Παράρτημα II, (γκρι), επιτρέπεται εφόσον ληφθεί ειδική έγκριση.<sup>237</sup> Το Πρωτόκολλο του 1996 αντικατέστησε τη Σύμβαση του Λονδίνου 1972 καθώς και το μαύρο και γκρι Παράρτημα με μία άλλη προσέγγιση σύμφωνα με την οποία τα Συμβαλλόμενα Μέρη, δέον όπως απαγορεύουν την απόρριψη οιασδήποτε καταλοίπων ή άλλων υλικών υπό οιαδήποτε μορφή ή υπό οιασδήποτε συνθήκες εκτός των αναφερομένων εις το Παράρτημα I και δια την απόρριψη καταλοίπων ή άλλων υλικών αναφερομένων εις το Παράρτημα I, απαιτείται προηγουμένη ειδική άδεια. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα υιοθετούν κατάλληλα μέτρα περί των ειδικών αυτών αδειών υπό τις προβλέψεις του Παραρτήματος II. Υπό το Πρωτόκολλο του 1996 οι απορρίψεις απαγορεύονται επί της αρχής αλλά υφίστανται εξαιρέσεις στο Παράρτημα I. Επίσης απαγορεύεται τα Συμβαλλόμενα Μέρη να εξάγουν κατάλοιπα ή επικίνδυνα υλικά σε άλλα Κράτη με σκοπό την απόρριψη στην θάλασσα. Το Πρωτόκολλο του 1996 επιτρέπει την απόρριψη καταλοίπων στην θάλασσα σε περίπτωση ανωτέρας βίας.<sup>238</sup> Το Πρωτόκολλο του 1996 υιοθετεί τις προβλέψεις του Οδηγού 21 της UNCED, 1992 και ειδικότερα τις αρχές της πρόληψης, προφύλαξης και ο ρυπαίνων πληρώνει. Το Πρωτόκολλο του 1996 συνέδεσε το πεδίο εφαρμογής της LC 1972 με τη πολιτική διαχείρισης της χερσαίας ρύπανσης και τη διάθεση των αποβλήτων στη θάλασσα. Επίσης η LC 1972, με τις τροποποιήσεις του 1978 και 1980 ρύθμισε το ζήτημα της καύσης αποβλήτων στην θάλασσα κατόπιν ειδικής άδειας. Η LC 1972 παρέχει το πλαίσιο διεθνούς ελέγχου και πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης από απορρίψεις επικινδύνων υλικών και δη ραδιενεργών.

Σε περιφερειακό επίπεδο η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και η απόρριψη στη θάλασσα ρυθμίζεται από Συμβάσεις όπως εκείνες της Λίμα (1981),<sup>239</sup> Καραϊβικής (1983),<sup>240</sup> Ναϊρόμπι (1985),<sup>241</sup> του Βορειοανατολικού Ατλαντικού (OSPAR, 1992),<sup>242</sup> της Βαλτικής (Helsinki,

<sup>235</sup> <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202020.pdf> σελ.553

<sup>236</sup> Η κατηγοριοποίηση φαίνεται στο Παράρτημα XI

<sup>237</sup> Άρθρο IV§1

<sup>238</sup> Άρθρο 8 Πρωτοκόλλου 1996.

<sup>239</sup> <https://uia.org/s/or/en/1100038714>

<sup>240</sup> <http://www.cep.unep.org/cartagena-convention>

<sup>241</sup> <https://www.unenvironment.org/nairobiconvention/who-we-are/protocols>

<sup>242</sup> <https://www.ospar.org/convention>

1992),<sup>243</sup> της Μεσογείου (Barcelona, 1995),<sup>244</sup> της Μαύρης Θάλασσας (1992),<sup>245</sup> της Ερυθράς Θάλασσας (Jeddah, 1982)<sup>246</sup> και του Νοτίου Ειρηνικού (Noumea, 1986).<sup>247</sup>

## 2.11. Περιφερειακές διεθνείς ρυθμίσεις προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος και επικίνδυνα υλικά

Η γενικότητα που διέπει τις διατάξεις της UNCLOS, 1982 περί της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος οδήγησε τα Κράτη στη σύναψη περιφερειακών Συμφωνιών προκειμένου να προστατέψουν το θαλάσσιο περιβάλλον και ειδικότερα τα εσωτερικά ύδατα από τη ρύπανση προερχόμενη από χερσαίες και θαλάσσιες πηγές (Πίνακας 15). Η περιφερειακή συνεργασία των Κρατών δύναται να συνεισφέρει στη προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος επειδή με τις περιφερειακές συμφωνίες υποστηρίζονται κοινά συμφέροντα των Κρατών και τίθενται, αρκετές φορές, υψηλότεροι περιβαλλοντικοί στόχοι σε σχέση με τις διεθνείς. Επί παραδείγματι, η UNCLOS, 1982 δεν απαγορεύει την απόρριψη στην θάλασσα ενώ η OSPAR, 1992 την απαγορεύει ρητώς. Το UNEP έχει εισάγει το πρόγραμμα περιφερειακών θαλασσών (Regional Seas Programme-RSP) με σκοπό την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος σε περιφερειακό επίπεδο.<sup>248</sup> Αποτελεί πλατφόρμα για την οικοδόμηση της περιφερειακής βιώσιμης ανάπτυξης, σύμφωνα με τη διάσκεψη κορυφής RIO+20<sup>249</sup>, συμπεριλαμβανομένης της περιφερειακής εφαρμογής δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τις διεθνείς συμβάσεις.

Υφίστανται δεκαοκτώ περιφερειακές Συμφωνίες οι οποίες καλύπτουν την περιφέρεια της Καραϊβικής,<sup>250</sup> Ανατολικής Ασίας,<sup>251</sup> Ανατολικής Αφρικής,<sup>252</sup> Μεσογείου,<sup>253</sup> ΒΔ Ειρηνικού,<sup>254</sup> Δυτικής Αφρικής,<sup>255</sup> Κασπίας,<sup>256</sup> Μαύρης Θάλασσας,<sup>257</sup> ΒΑ Ειρηνικού,<sup>258</sup> Ερυθράς Θάλασσας και Κόλπου του Άντεν,<sup>259</sup> Περσικού Κόλπου,<sup>260</sup> Νότιας Ασίας,<sup>261</sup> ΝΑ Ειρηνικού,<sup>262</sup> Ειρηνικού Ωκεανού,<sup>263</sup> Αρκτικής,<sup>264</sup> Ανταρκτικής,<sup>265</sup> Βαλτικής<sup>266</sup> και ΒΑ Ατλαντικού (OSPAR).<sup>267</sup>

<sup>243</sup> <http://www.helcom.fi/about-us/convention>

<sup>244</sup> <https://www.medqsr.org/un-environmentmap-and-barcelona-convention-vision-goals-and-ecological-objectives>

<sup>245</sup> <http://www.blacksea-commission.org/convention.asp>

<sup>246</sup> <http://www.persga.org/inner.php?id=32>

<sup>247</sup> <https://www.sprep.org/convention-secretariat/noumea-convention>

<sup>248</sup> <https://www.unenvironment.org/explore-topics/oceans-seas/what-we-do/working-regional-seas/regional-seas-programmes>

<sup>249</sup> <https://sustainabledevelopment.un.org/rio20>

<sup>250</sup> <http://www.cep.unep.org/>

<sup>251</sup> <http://www.cobsea.org/>

<sup>252</sup> <https://www.unenvironment.org/nairobiconvention/>

<sup>253</sup> <http://www.unepmap.org/>

<sup>254</sup> <https://www.nowpap.org/>

<sup>255</sup> <http://abidianconvention.org/1&langue=1>

<sup>256</sup> <https://www.unenvironment.org/explore-topics/oceans-seas/what-we-do/working-regional-seas/regional-seas-programmes/caspian-sea>

<sup>257</sup> <http://www.blacksea-commission.org/>

<sup>258</sup> <https://www.ospar.org/>

<sup>259</sup> <http://www.persga.org/>

<sup>260</sup> [http://ropme.org/1\\_Establishment\\_ROPME\\_EN.clx](http://ropme.org/1_Establishment_ROPME_EN.clx)

<sup>261</sup> <http://www.sacep.org/>

<sup>262</sup> <http://www.cpps-int.org/>

<sup>263</sup> <https://www.sprep.org/>

**ΠΙΝΑΚΑΣ 15 - ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ-ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ**

Α/Α	ΟΝΟΜΑΣΙΑ	ΕΤΟΣ
1.	ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΤΗΣ ΒΟΝΝΗΣ ΓΙΑ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΑΙ ΑΛΛΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΥΛΙΚΑ ΣΤΗ ΒΟΡΕΙΟ ΘΑΛΑΣΣΑ	1969/1983
2.	ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΘΑΛΑΣΣΗΣ	1976
3.	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΚΥΒΑΙΤ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΑΠΟ ΤΗ ΡΥΠΑΝΣΗ	1978
4.	ΣΥΜΒΑΣΗ ΛΙΜΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΟΥ ΝΑ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ	1981
5.	ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΑΒΙΔΖΑΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΚΑΙ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΤΗΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΑΦΡΙΚΗΣ	1981
6.	ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΗΣ JEDDAH ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΡΥΘΡΑΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΚΟΛΠΟΥ ΤΟΥ ΑΔΕΝ	1982
7.	ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΤΗΣ ΚΑΡΑΙΒΙΚΗΣ	1983
8.	ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΚΑΙ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΤΗΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΦΡΙΚΑΝΙΚΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ	1985
9.	ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΗΣ ΝΟΥΜΕΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΦΥΣΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΟΥ ΝΟΤΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ	1986
10.	ΣΥΜΒΑΣΗ ΒΑΜΑΚΟ ΠΕΡΙ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗΣ ΤΩΝ ΕΙΣΑΓΩΓΩΝ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΩΝ ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΥΛΙΚΩΝ ΔΙΑ ΤΗΣ ΑΦΡΙΚΗΣ	1991
11.	ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΤΟΥ ΒΟΡΕΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ (OSPAR)	1992
12.	ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΤΗΣ ΒΑΛΤΙΚΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ (HELSINKI)	1992
13.	ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΞΕΙΝΟΥ ΠΟΝΤΟΥ (ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙ)	
14.	ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΓΙΑ ΤΗ ΡΥΠΑΝΣΗ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΗ ΑΠΟ ΧΕΡΣΑΙΕΣ ΠΗΓΕΣ ΚΑΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΣΤΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΤΗΣ ΚΑΡΑΙΒΙΚΗΣ (ARUBA)	1999
15.	ΣΥΜΒΑΣΗ-ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΤΕΧΕΡΑΝΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΤΗΣ ΚΑΣΠΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ	2003

Σε περιφερειακό επίπεδο οι θάλασσες της ΕΕ ρυθμίζονται από την (α) Σύμβαση της Βαρκελώνης (1976) για την προστασία της Μεσογείου, (β) Σύμβαση για την προστασία του ΒΑ Ατλαντικού και της Βόρειας Θάλασσας (OSPAR, 1992) και (γ) Σύμβαση για την προστασία της Βαλτικής Θάλασσας (Helsinki, 1992). Οι Συμβάσεις αυτές αποτελούν το θεσμικό πλαίσιο περιφερειακής συνεργασίας μεταξύ γειτνιαζόντων παρακτίων Κρατών για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος, επικαλούνται την UNCLOS, 1982 και είναι αυστηρότερες σε σχέση με τις διεθνείς Συμβάσεις. Εκτός από τις Συμβάσεις για τις περιφερειακές θάλασσες υφίστανται και Συμφωνίες που αφορούν στην προστασία του περιβάλλοντος από τα πλοία όπως τα Μνημόνια Συνεργασίας για τον έλεγχο του

<sup>264</sup> <https://www.pame.is/>

<sup>265</sup> <http://www.ccamlr.org/>

<sup>266</sup> <https://helcom.fi/>

<sup>267</sup> <https://www.ospar.org/>



Κράτους Λιμένα όπως το μνημόνιο συνεργασίας των Παρισίων<sup>268</sup> (Paris Memorandum of Understanding - MOU) το οποίο καλύπτει τους λιμένες της ΕΕ και του Βορείου Ατλαντικού.

### **2.11.1. Συμφωνία της Βόννης για συνεργασία σε περιπτώσεις ρύπανσης από πετρέλαιο και άλλα επικίνδυνα υλικά στη Βόρειο Θάλασσα 1969/1983**<sup>269</sup>

Η Συμφωνία της Βόννης (Agreement for Cooperation in Dealing with Pollution of the North Sea by Oil) η οποία υπεγράφη την 09.06.1969 από τα Κράτη της Βορείου Θάλασσας (Βέλγιο, Δανία, Γερμανία, Γαλλία, Ολλανδία, Νορβηγία, Σουηδία και Ηνωμένο Βασίλειο) αποτελεί την παλαιότερη περιφερειακή Συμφωνία για την αντιμετώπιση των περιστατικών ρύπανσης. Η Συμφωνία είχε ως έναυσμα το καταστρεπτικό ατύχημα του δεξαμενοπλοίου Torrey Canyon (1967) το οποίο επηρέασε την Δυτική Ευρώπη όμως δεν εφαρμόστηκε παρά μόνο μετά το ναυτικό ατύχημα του δεξαμενοπλοίου Amoco Cadiz (1978). Η Συμφωνία της Βόννης 1969 αντικαταστάθηκε την 13.09.1983 από μια νέα Συμφωνία η οποία καλύπτει τη ρύπανση από πετρέλαιο και άλλα επικίνδυνα υλικά. Η Συμφωνία του 1983 τροποποιήθηκε το 1989 και τέθηκε σε ισχύ την 01.04.1994. Η Συμφωνία αποτελείται από 24 άρθρα και ένα παράρτημα. Η ΕΕ είναι Συμβαλλόμενο Μέρος της Συμφωνίας της Βόννης.

Η Συμφωνία της Βόννης εφαρμόζεται όταν η ύπαρξη ή η απειλή από πετρέλαιο ή άλλα επικίνδυνα υλικά που ρυπαίνουν ή μπορούν να ρυπάνουν τα ύδατα στην περιοχή της Βόρειας Θάλασσας, όπως οριοθετείται στο άρθρο 2 της Συμφωνίας, συνιστά σημαντικό και επικείμενο κίνδυνο για τις ακτές ή τα συναφή συμφέροντα ενός ή περισσότερων εκ των Συμβαλλομένων Μερών. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη επεξεργάζονται και καταρτίζουν από κοινού τις κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά τις πρακτικές, επιχειρησιακές και τεχνικές πτυχές μιας από κοινού δράσης. Επίσης παρέχουν στα έτερα Μέρη πληροφόρηση σχετικά με την εθνική οργάνωση τους στον τομέα της καταπολέμησης της ρύπανσης με σκοπό την επεξεργασία θεμάτων αμοιβαίου ενδιαφέροντος. Για τους σκοπούς της Συμφωνίας, η περιοχή της Βόρειας Θάλασσας διαιρείται σε ζώνες οριζόμενες σε Παράρτημα. Το Συμβαλλόμενο Μέρος στη ζώνη του οποίου παρουσιάζεται ύπαρξη ή απειλή από πετρέλαιο ή άλλα επικίνδυνα υλικά πραγματοποιεί τις αναγκαίες εκτιμήσεις όσον αφορά τη φύση και τη σημασία του ατυχήματος και πληροφορεί τα άλλα Μέρη ώστε, αν απαιτηθεί, να αναληφθεί κοινή δράση. Ίδια είναι η Συμφωνία της Κοπεγχάγης μεταξύ της Δανίας, Φινλανδίας, Νορβηγίας και Σουηδίας (Agreement between Denmark, Finland, Norway, Sweden concerning co-operation in taking measures against pollution of the sea by oil, 1971) η οποία τροποποιήθηκε το 1993 για να περιλάβει και άλλα επικίνδυνα υλικά. Τέθηκε σε ισχύ την 16.01.1998.<sup>270</sup>

### **2.11.2. Σύμβαση για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος της Μεσογείου (BARCELONA, 1976)**

<sup>268</sup> <https://www.parismou.org/>

<sup>269</sup> <https://www.bonnagreement.org/>

<sup>270</sup> <https://www.ust.is/default.aspx?pageid=98c4d23e-d1bd-4692-be07-82d5aa970f64>

Η Μεσόγειος θεωρείται από τις πιο ρυπασμένες ευρωπαϊκές θάλασσες λόγω του μεγάλου αριθμού πλοίων που διέρχονται από τα ύδατα της.<sup>271</sup> Επίσης υφίστανται ζητήματα οριοθέτησης της ΑΟΖ των παρακτίων Κρατών διότι αν τα Κράτη προβούν σε τέτοια ενέργεια τότε δεν θα υφίσταται ανοικτή θάλασσα. Κατά συνέπεια τα παράκτια Κράτη περιορίζονται στην διατήρηση της αιγιαλίτιδας ζώνης πέραν της οποίας δύνανται να ελέγχουν μόνο δραστηριότητες που υπάγονται στην εθνική δικαιοδοσία. Άρα για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος της Μεσογείου η συνεργασία των παρακτίων Κρατών μεταξύ τους αλλά και με τα ναυτιλιακά Κράτη είναι μονόδρομος. Η προστασία της Μεσογείου από τη ρύπανση ρυθμίζεται από την Σύμβαση της Βαρκελώνης 1976 η οποία είναι η παλαιότερη μεταξύ των περιφερειακών συμφωνιών του UNEP ενώ η δομή της ομοιάζει με εκείνη των Συμβάσεων OSPAR και HELSINKI. Εφαρμόζεται εντός των θαλασσίων ζωνών και της ανοικτής θάλασσας.

Η Σύμβαση για την προστασία της Μεσογείου κατά της ρύπανσης σε συνδυασμό με δύο Πρωτόκολλα σχετικά με την πρόληψη της ρύπανσης από τις απορρίψεις πλοίων-αεροσκαφών και την συνεργασία για την αντιμετώπιση της ρύπανσης σε έκτακτες περιπτώσεις υιοθετήθηκαν την 16.02.1976 και τέθηκαν σε ισχύ την 12.02.1978. Το 1995 η Σύμβαση της Βαρκελώνης, 1976 τροποποιήθηκε και μετονομάσθη σε Σύμβαση για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και των παρακτίων περιοχών της Μεσογείου η δε τροποποίηση τέθηκε σε ισχύ το 2004. Μετά την τροποποίηση, η Σύμβαση αποτελείται από επτά Πρωτόκολλα τα οποία συμπληρώνουν το σχέδιο δράσης ως εξής (α) Πρωτόκολλο για την προστασία από απορρίψεις πλοίων-αεροσκαφών στην Μεσόγειο θάλασσα, υιοθετήθηκε το 1976, τροποποιήθηκε την 10.06.1995<sup>272</sup> και δεν έχει τεθεί σε ισχύ μέχρι σήμερα<sup>273</sup> (β) Πρωτόκολλο για την προστασία της ρύπανσης από χερσαίες πηγές υιοθετήθηκε το 1980, τροποποιήθηκε την 07.03.1996<sup>274</sup> και τέθηκε σε ισχύ την 11.05.2008. Περιλαμβάνει περιφερειακά σχέδια για την εξάλειψη της ρύπανσης συνεπεία επικινδύνων υλικών και απορριμμάτων από την Μεσόγειο<sup>275</sup> (γ) Πρωτόκολλο για τις ειδικώς προστατευόμενες περιοχές (Specially Protected Areas) και την βιοποικιλότητα της Μεσογείου, υιοθετήθηκε την 10.06.1995 ενώ τα παραρτήματα του την 24.11.1996. Τα παραρτήματα II και III του Πρωτοκόλλου τέθηκαν σε ισχύ με τις σχετικές τροποποιήσεις την 16.04.2015 και 14.09.2018 αντίστοιχα<sup>276</sup> (δ) Πρωτόκολλο για την πρόληψη και αντιμετώπιση εκτάκτων περιστατικών ρύπανσης υιοθετήθηκε την 25.01.2002 και τέθηκε σε ισχύ την 17.03.2004<sup>277</sup> (ε) Πρωτόκολλο για την προστασία της Μεσογείου κατά της ρύπανσης από την έρευνα και εκμετάλλευση της υφαλοκρηπίδας, του βυθού και υπεδάφους υιοθετήθηκε την 14.10.1994 και τέθηκε σε ισχύ την 24.03.2011<sup>278</sup> (στ) Πρωτόκολλο για την αντιμετώπιση της ρύπανσης της Μεσογείου από διασυνοριακή διακίνηση επικινδύνων αποβλήτων και την διάθεση τους υιοθετήθηκε την 01.10.1996 και τέθηκε σε ισχύ την 29.01.2018<sup>279</sup> και (ζ)

<sup>271</sup> <http://www.eurocean.org/np4/1190.html>

<sup>272</sup> UNEP(OCA)/MED IG.6/7

<sup>273</sup> <https://web.unep.org/uneppmap/2-dumping-protocol-and-amendments>

<sup>274</sup> UNEP(OCA)/MED IG.7/4

<sup>275</sup> <https://web.unep.org/uneppmap/4-lbs-protocol-and-amendments>

<sup>276</sup> <https://web.unep.org/uneppmap/5-specially-protected-areas-protocol-spa-and-biodiversity-protocol>

<sup>277</sup> <https://web.unep.org/uneppmap/who-we-are/legal-framework>

<sup>278</sup> <https://web.unep.org/uneppmap/6-offshore-protocol>

<sup>279</sup> <https://web.unep.org/uneppmap/who-we-are/legal-framework>

Πρωτόκολλο για την ολοκληρωμένη διαχείριση της παράκτιας ζώνης της Μεσογείου Θάλασσας, υιοθετήθηκε την 21.01.2008.<sup>280</sup>

Υπό την παρούσα Σύμβαση τα συμβαλλόμενα Μέρη δεσμεύονται να λάβουν τα κατάλληλα μέτρα για την αποτροπή της ρύπανσης και την βιώσιμη ανάπτυξη της Μεσογείου. Για το σκοπό αυτό εφαρμόζεται ένα Σχέδιο Δράσης, το πρώτο για την περιφερειακή προστασία των θαλασσών, το οποίο καθορίζει διοικητικά, οικονομικά θέματα και στρατηγικές καθώς και το πρόγραμμα των συναντήσεων των συμβαλλομένων Μερών, ανά δύο έτη, σε επίπεδο υπουργών. Οι αποφάσεις λαμβάνονται με ειδική πλειοψηφία<sup>281</sup> ενώ οι συναντήσεις ολοκληρώνονται με μια κοινή δήλωση των αρμοδίων υπουργών χωρίς δεσμευτική ισχύ. Το σχέδιο δράσης διαθέτει επιστημονική ομάδα μέσω της σύστασης του προγράμματος για την Εκτίμηση και Έλεγχο της Θαλάσσιας Ρύπανσης στη Μεσόγειο (Programme for the Assessment and Control Marine Pollution in the Mediterranean Region - MEDPOL). Η πρόοδος και η εφαρμογή της Σύμβασης και των πρωτοκόλλων παρακολουθείται σε εθνικό επίπεδο από τα σημεία επαφής (κρατικοί υπάλληλοι) και εκπρόσωπο της γενικής διεύθυνση περιβάλλοντος της ΕΕ (DG ENVI) οι οποίοι κατά τις συναντήσεις των ομάδων εργασίας υποβάλουν σχετικές προτάσεις. Επίσης το 1995 συστάθηκε η επιτροπή για την βιώσιμη ανάπτυξη της Μεσογείου<sup>282</sup> ως συμβουλευτικό σώμα των Μερών. Κατά τις συνεδριάσεις της επιτροπής δύναται να παρευρεθούν, εκτός από τα συμβαλλόμενα Μέρη, και τοπικές αρχές, διεθνείς οργανισμοί και μη κυβερνητικές οργανώσεις. Η εξέλιξη της Σύμβασης και των Πρωτοκόλλων της επιτελείται δια των περιφερειακών θαλασσίων προγραμμάτων του UNEP. Η Σύμβαση για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος εφαρμόζει την αρχή της προφύλαξης, την αρχή ο ρυπαίνων πληρώνει, μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων, καλύτερες περιβαλλοντικές-τεχνολογικές πρακτικές και την αρχή της συνεργασίας των Κρατών.<sup>283</sup> Τα συμβαλλόμενα Μέρη έχουν δεσμευτεί να λαμβάνουν μέτρα, μεταξύ άλλων, κατά της ρύπανσης των πλοίων και των απορρίψεων τους. Η πρόληψη της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος από τη μεταφορά επικινδύνων υλικών αποτελεί προτεραιότητα της Σύμβασης. Το καταστρεπτικό ατύχημα του δεξαμενοπλοίου Prestige (2002) ώθησε τα Συμβαλλόμενα Μέρη να εισάγουν την περιφερειακή στρατηγική για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία (Mediterranean Strategy for the Prevention of and Response to Marine Pollution from Ships) όπου σήμερα ισχύει ο προγραμματισμός για τα έτη 2022-2031.<sup>284</sup> Η συγκεκριμένη στρατηγική προωθεί την αποτελεσματική εφαρμογή της UNCLOS, 1982, MARPOL 73/78 (Παράρτημα Ι - καθορισμός της Μεσογείου ως ειδικής περιοχής) και των άλλων Συμβάσεων του IMO.<sup>285</sup>

### **2.11.3. Σύμβαση του Kuwait για τη συνεργασία επί της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος από τη ρύπανση 1978**<sup>286</sup>

<sup>280</sup> <https://web.unep.org/uneppmap/8-iczm-protocol>

<sup>281</sup> Άρθρο 18 της Σύμβασης

<sup>282</sup> Άρθρο 4 της Σύμβασης

<sup>283</sup> Άρθρα 5-14 της Σύμβασης

<sup>284</sup> <https://www.rempc.org/en/our-work/strategies-and-actions-plans/regional-strategy>

<sup>285</sup> <https://web.unep.org/uneppmap/meetings/reports2>

<sup>286</sup> [http://ropme.org/1\\_Establishment\\_ROPME\\_EN.clx](http://ropme.org/1_Establishment_ROPME_EN.clx)

Η Σύμβαση του Κουβέϊτ (Regional Convention for Cooperation on the Protection of the Marine Environment from Pollution, 1978 - Kuwait Convention) υιοθετήθηκε την 23.04.1978 και τέθηκε σε ισχύ την 30.06.1979. Η Σύμβαση, η οποία αποτελείται από τριάντα άρθρα, είναι δεσμευτικό νομικό εργαλείο για τα οκτώ Συμβαλλόμενα Κράτη με σκοπό την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος από τη χερσαία και θαλάσσια ρύπανση. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη πρέπει να λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα για την πρόληψη, την καταστολή και την καταπολέμηση της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πετρέλαιο και άλλες επιβλαβείς ουσίες (άρθρα III-VIII). Αναλαμβάνουν την υποχρέωση να συνεργαστούν για τη λήψη των αναγκαίων μέτρων αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης (άρθρο IX), την επιστημονική και τεχνική έρευνα σχετικά με τη θαλάσσια ρύπανση (άρθρα X-XII) και τον καθορισμό κατάλληλων ρόλων και διαδικασιών για τον καθορισμό της αστικής ευθύνης και αποζημίωσης ζημιών που σχετίζονται με το αντικείμενο της Σύμβασης (άρθρο XIII). Ένας άλλος στόχος της Σύμβασης είναι η ανάπτυξη μιας ολοκληρωμένης βιώσιμης προσέγγισης για τη διαχείριση του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των παρακτίων περιοχών. Η Σύμβαση του Κουβέϊτ εφαρμόζεται στον Περσικό Κόλπο και στις θαλάσσιες ζώνες του Ομάν όχι όμως στα εσωτερικά ύδατα των Συμβαλλομένων Μερών.

#### **2.11.4. Σύμβαση της Lima για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και της παράκτιας περιοχής του ΝΑ Ειρηνικού 1981<sup>287</sup>**

Η Σύμβαση της Lima για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και της παράκτιας περιοχής του Νοτιοανατολικού Ειρηνικού (Convention for the Protection of the Marine Environment and Coastal Area of the Southeast Pacific - Lima Convention) υπεγράφη την 12.11.1981 και τέθηκε σε ισχύ την 19.05.1986. Η Σύμβαση στοχεύει στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και των παρακτίων περιοχών του νοτιοανατολικού Ειρηνικού, εντός 200 μιλίων από τις γραμμές βάσης των θαλασσιών ζωνών των Συμβαλλομένων Μερών καθώς και σε απόσταση μέχρι την οποία η ρύπανση της ανοικτής θάλασσας μπορεί να επηρεάσει αυτήν την υπ' όψιν περιοχή. Τα Μέρη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για την πρόληψη, τον περιορισμό και τον έλεγχο της ρύπανσης της περιοχής (άρθρο 3), ιδίως από χερσαίες πηγές, από ή μέσω ατμόσφαιρας, από πλοία και από οποιαδήποτε άλλη εγκατάσταση (άρθρο 4). Αναλαμβάνουν επίσης την πρόληψη, τη μείωση, την καταπολέμηση και τον έλεγχο της ρύπανσης των ακτών (άρθρο 10). Τα Μέρη συνεργάζονται για την αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών ρύπανσης (άρθρο 6), στην ανταλλαγή δεδομένων και άλλων επιστημονικών πληροφοριών (άρθρα 9 και 10) καθώς και στην κατάρτιση προγραμμάτων παρακολούθησης της ρύπανσης και εκτίμησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων στην περιοχή (άρθρα 7 και 8). Τα Μέρη δεσμεύονται να θεσπίσουν κανόνες και διαδικασίες για τον καθορισμό της αστικής ευθύνης (άρθρο 11). Τα συμβαλλόμενα μέρη συγκαλούν τακτικές και έκτακτες συνεδριάσεις, στο πλαίσιο της Μόνιμης Επιτροπής του Νοτίου Ειρηνικού, για την εφαρμογή της Σύμβασης (άρθρο 12).

---

<sup>287</sup> <https://uia.org/s/or/en/1100038714>

### **2.11.5. Σύμβαση του Abidjan για τη συνεργασία επί της προστασίας και ανάπτυξης του θαλασσίου και παρακτίου περιβάλλοντος της Δυτικής και Κεντρικής Αφρικής 1981**<sup>288</sup>

Η Σύμβαση του Αμπιτζάν (Abidjan Convention for the Co-operation in the Protection and Development of the Marine and Coastal Environment of the West and Central African Region (ABC, 1981) υπεγράφη την 23.03.1981 και τέθηκε σε ισχύ την 05.08.1984. Η Σύμβαση ABC, 1981 καλύπτει το θαλάσσιο περιβάλλον, τις παράκτιες ζώνες και τα εσωτερικά ύδατα που υπάγονται στις δικαιοδοσίες των Κρατών της Δυτικής, Κεντρικής και Νότιας Αφρικής τα οποία έχουν καταστεί συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης αυτής. Σύμφωνα με το άρθρο 16 της ABC, 1981, το Πρόγραμμα των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον (UNEP) ορίζεται ως Γραμματεία της Σύμβασης. Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 14 τα Μέρη συνεργάζονται στους τομείς της επιστημονικής έρευνας και ανάπτυξης, της παρακολούθησης και της αξιολόγησης της ρύπανσης στην περιοχή καθώς και ανταλλάσσουν μεταξύ τους πληροφορίες. Τα Μέρη συνεργάζονται βάσει του Πρωτοκόλλου σχετικά με τη καταπολέμηση της ρύπανσης σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης.

### **2.11.6. Σύμβαση της Jeddah για τη διατήρηση του περιβάλλοντος της Ερυθράς Θάλασσας και του κόλπου του Aden 1982**<sup>289</sup>

Η Σύμβαση της Jeddah για τη διατήρηση του περιβάλλοντος της Ερυθράς Θάλασσας και του Κόλπου του Άντεν (Regional Convention for the Conservation of the Red Sea and of the Gulf of Aden Environment) υπεγράφη την 14.02.1982 και τέθηκε σε ισχύ την 20.08.1985. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα πρόληψης, καταστολής και καταπολέμησης της θαλάσσιας ρύπανσης από όλες τις πηγές (άρθρο III). Συνεργάζονται για την εφαρμογή της παρούσας σύμβασης και με αρμόδιους διεθνείς και περιφερειακούς οργανισμούς με στόχο την υιοθέτηση περιφερειακών προτύπων για τη διατήρηση του περιβάλλοντος της Ερυθράς Θάλασσας και του Κόλπου του Άντεν. Ειδικές διατάξεις της Σύμβασης αφορούν τη ρύπανση από διάφορες πηγές, στην αιγιαλίτιδα ζώνη, την υφαλοκρηπίδα και το βυθό (άρθρο VII), καθώς και τη συνεργασία σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης (άρθρο IX). Άλλες διατάξεις προβλέπουν τη συνεργασία σε επιστημονικές και τεχνολογικές δραστηριότητες, θέματα αστικής ευθύνης, αποζημίωσης και διαχείρισης του περιβάλλοντος. Βάσει της Σύμβασης συγκροτείται περιφερειακός οργανισμός (Συμβούλιο, Γραμματεία και Επιτροπή Επίλυσης Διαφορών) για τη διατήρηση του περιβάλλοντος της Ερυθράς Θάλασσας και του Κόλπου του Aden (άρθρο XVI). Η Σύμβαση υποστηρίζεται από το επίσης δεσμευτικό για τα Συμβαλλόμενα Μέρη «Πρόγραμμα Δράσης για τη Διατήρηση του Θαλασσίου Περιβάλλοντος και των Παρακτίων Περιοχών της Ερυθράς Θάλασσας και του Κόλπου του Άντεν» καθώς και το Πρωτόκολλο για τη Περιφερειακή Συνεργασία Αντιμετώπισης της Ρύπανσης από Πετρέλαιο και Επικίνδυνα Υλικά». Η Σύμβαση της Jeddah περιέχει άλλα τρία Πρωτόκολλα σχετικά με τη βιοποικιλότητα, τη ρύπανση από χερσαίες πηγές και τη τεχνική συνεργασία σε έκτακτες περιπτώσεις ρύπανσης.

<sup>288</sup> <https://abidjanconvention.org/>

<sup>289</sup> <http://www.persga.org/inner.php?mainid=32>

### **2.11.7. Σύμβαση της Noumea για την προστασία των φυσικών πόρων και του περιβάλλοντος της περιοχής του Νοτίου Ειρηνικού 1986**<sup>290</sup>

Η Σύμβαση της NOUMEA για την προστασία των φυσικών πόρων και του περιβάλλοντος της περιοχής του Νοτίου Ειρηνικού (Convention for the Protection of the Natural Resources and Environment of the South Pacific Region) υπεγράφη την 24.11.1986 και τέθηκε σε ισχύ την 22.08.1990. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα για την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης της περιοχής του Νοτίου Ειρηνικού (άρθρο 5), ιδίως τη ρύπανση από πλοία (άρθρο 6), χερσαίες πηγές (άρθρο 7), την εκμετάλλευση του θαλάσσιου βυθού (άρθρο 8), την ατμοσφαιρική ρύπανση (άρθρο 9), την απόρριψη (άρθρο 10) και τον έλεγχο των πυρηνικών (άρθρο 12). Τα Μέρη θα εξασφαλίσουν ότι η εφαρμογή της Σύμβασης δεν οδηγεί σε αύξηση της ρύπανσης στο θαλάσσιο περιβάλλον (άρθρο 5.2). Επίσης αναλαμβάνουν την υποχρέωση να απαγορεύσουν την αποθήκευση ραδιενεργών αποβλήτων στην περιοχή (άρθρο 11) και να προστατέψουν τα σπάνια οικοσυστήματα. Τα συμβαλλόμενα μέρη συνεργάζονται για την αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών ρύπανσης στη ζώνη της σύμβασης (άρθρο 15). Σύμφωνα με το άρθρο 21, η Επιτροπή του Νοτίου Ειρηνικού θα λειτουργεί ως Γραμματεία της Συνέλευσης. Οι συνεδριάσεις των Μερών πραγματοποιούνται ανά διετία (άρθρο 22). Η Σύμβαση της NOUMEA ανήκει στο περιφερειακό πρόγραμμα θαλασσών του UNEP.

### **2.11.8. Σύμβαση Βατακό περί απαγόρευσης των εισαγωγών και ελέγχου των διασυνοριακών μεταφορών επικινδύνων υλικών δια της Αφρικής 1991**<sup>291</sup>

Η Bamako Convention on the ban of the Import into Africa and the Control of Transboundary Movement of Hazardous Wastes within Africa (1991) έχει ως έναυσμα το άρθρο 11 της Σύμβασης της Βασιλείας (Basel Convention). Αιτία της δημιουργίας της Bamako Convention τον Ιανουάριο του 1991 ήταν η απαίτηση των αφρικανικών Κρατών για την παγκόσμια απαγόρευση των εξαγωγών επικινδύνων αποβλήτων που είχε ως συνέπεια την άρνηση τους να υπογράψουν τη Basel Convention (Υπόθεση Probo Koala στην Ακτή Ελεφαντοστού). Η Bamako Convention ρυθμίζει την εισαγωγή στην Αφρική, τον έλεγχο της διασυνοριακής κυκλοφορίας και τη διαχείριση των επικινδύνων αποβλήτων εντός της Αφρικής. Σύμφωνα με τη Bamako Convention τα συμβαλλόμενα μέρη όφειλαν να απαγορεύσουν άμεσα τις εισαγωγές επικινδύνων αποβλήτων στα αφρικανικά Κράτη. Η εν λόγω Σύμβαση αφορά στα επικίνδυνα απόβλητα με βάση τον τόπο καταγωγής τους και στην οποία προβλέπεται η συγκατάθεση του παρακτίου κράτους κατά τη μεταφορά δια μέσου των χωρικών του υδάτων επικινδύνων αποβλήτων. Η Σύμβαση απαγορεύει την απόρριψη των επικινδύνων υλικών στους ωκεανούς και τις θαλάσσιες ζώνες. Η έλλειψη όμως ενός αποτελεσματικού μηχανισμού ελέγχου σε συνδυασμό με την ανεπαρκή χρηματοδότηση καθιστούν δύσκολη την εφαρμογή του σκοπού της Bamako Convention. Η Σύμβαση τέθηκε σε ισχύ την 22.04.1998.

<sup>290</sup> <https://www.sprep.org/convention-secretariat/noumea-convention>

<sup>291</sup> <https://www.unenvironment.org/explore-topics/environmental-rights-and-governance/what-we-do/meeting-international-environmental>

### **2.11.9. Σύμβαση για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος του ΒΑ Ατλαντικού (OSPAR, 1992)**

Η Σύμβαση OSPAR υπεγράφη την 22.09.1992 και τέθηκε σε ισχύ την 25.03.1998 αντικαθιστώντας τις σχετικές Συμβάσεις OSLO, 1972<sup>292</sup> και PARIS, 1974.<sup>293</sup> Περιέχει πέντε παραρτήματα τα οποία ρυθμίζουν ειδικά (α) την πρόληψη-εξάλειψη της ρύπανσης από χερσαίες πηγές (β) την πρόληψη-εξάλειψη της ρύπανσης από απόρριψη ή αποτέφρωση (γ) την πρόληψη-εξάλειψη της ρύπανσης από υπεράκτιες πηγές (δ) αξιολόγηση της ποιότητας του θαλασσίου περιβάλλοντος και (ε) τα της προστασίας και διατήρησης των οικοσυστημάτων και τη βιοποικιλότητα της περιοχής (Area).<sup>294</sup> Δια της Συμβάσεως OSPAR καλύπτεται η συνεργασία των συμβαλλομένων Μερών εντός των θαλασσιών ζωνών τους, στην ανοικτή θάλασσα αλλά και στην Αρκτική. Επίσης τα Μέρη είναι υποχρεωμένα να λαμβάνουν μέτρα από κοινού ή μεμονωμένα για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος από τις δυσμενείς ανθρώπινες δραστηριότητες ο κατάλογος των οποίων προσδιορίζεται στα Παραρτήματα. Για τους σκοπούς της Σύμβασης OSPAR συστάθηκε επιτροπή η οποία αναλαμβάνει τον έλεγχο των διατάξεων, την πρόοδο, την επικαιροποίηση της αλλά και την εκπόνηση προγραμμάτων προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Η Επιτροπή δύναται να καθορίζει θαλάσσιες προστατευόμενες περιοχές (maritime protected areas-MPAs).

Παρόλο που η Σύμβαση OSPAR αποτελεί το ισχυρό θεσμικό πλαίσιο για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος του ΒΑ Ατλαντικού δεν κάνει ιδιαίτερο λόγο για την ρύπανση από τα πλοία διότι σύμφωνα με το προοίμιο της το ζήτημα αυτό ρυθμίζεται από άλλο ειδικότερο πλαίσιο. Πάρα ταύτα η Σύμβαση εφαρμόζεται στις θαλάσσιες ζώνες και την ανοικτή θάλασσα. Το κυρίως κείμενο της Σύμβασης καθορίζει δεσμευτικούς κανόνες και αρχές όπως η βιώσιμη ανάπτυξη, αρχή προφύλαξης, ο ρυπαίνων πληρώνει, καλύτερες περιβαλλοντικές-τεχνολογικές πρακτικές καθώς και λεπτομερή δικαιώματα και υποχρεώσεις της επιτροπής για την OSPAR<sup>295</sup> η οποία αποτελείται από όλα τα συμβαλλόμενα Μέρη. Η επιτροπή συνεδριάζει ετησίως και δύναται να υιοθετεί δεσμευτικές ή μη αποφάσεις οι οποίες λαμβάνονται με ομοφωνία και όταν αυτό δεν καταστεί δυνατόν με πλειοψηφία των τριών τετάρτων. Στις συνεδριάσεις συμμετέχουν οι υπουργοί περιβάλλοντος των συμβαλλομένων Μερών και αντιπρόσωποι της γενικής διεύθυνσης περιβάλλοντος της ΕΕ (DG ENVI).<sup>296</sup> Η επιτροπή κατά τις αποφάσεις της ακολουθεί τις αρχές της Διακήρυξης της Στοκχόλμης (1972), διατάξεις της UNCLOS, 1982 και ιδίως το Μέρος XII, την Διακήρυξη για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (1992) και την ατζέντα 21 καθώς και την Διακήρυξη του Γιοχάνεσμπουργκ (ΠΙΟ+10) για τη βιώσιμη ανάπτυξη (2002). Η Σύμβαση OSPAR θέτει φιλόδοξους στόχους και αποτελεί πόλο ισχυρής πίεσης για την ενίσχυση της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Παρόλα αυτά και λόγω του ότι η συγκεκριμένη περιοχή αποτελεί σημαντικό διάδρομο διακίνησης πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών, έχουν συμβεί εκεί τα

<sup>292</sup> <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20932/volume-932-I-13269-English.pdf>

<sup>293</sup> <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201546/volume-1546-I-26842-English.pdf>

<sup>294</sup> <https://www.ospar.org/convention>

<sup>295</sup> Άρθρο 10 της Σύμβασης

<sup>296</sup> <https://www.ospar.org/about/how>

ατυχήματα των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών Torrey Canyon (1967), Amoco Cadiz (1978), Aegean Sea (1992), Braer (1993), Sea Empress (1996) και Erika (1999).<sup>297</sup>

#### **2.11.10. Σύμβαση για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος της Βαλτικής (HELSINKI, 1992)**

Η Σύμβαση για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος της Βαλτικής υπεγράφη το 1992 και τέθηκε σε ισχύ την 17.01.2000. Η τελευταία τροποποίηση της Σύμβασης έγινε την 01.07.2014. Η Σύμβαση καλύπτει την θαλάσσια περιοχή της Βαλτικής και τα εσωτερικά ύδατα των παρακτίων Κρατών.<sup>298</sup> Τα συμβαλλόμενα Μέρη δύναται να λαμβάνουν από κοινού ή μεμονωμένα τα κατάλληλα μέτρα για την πρόληψη και την εξάλειψη της ρύπανσης<sup>299</sup> εφαρμόζοντας την αρχή της προφύλαξης, τις καλύτερες περιβαλλοντικές και τεχνολογικές (Παράρτημα II) πρακτικές καθώς και την αρχή ο ρυπαίνων πληρώνει. Στόχος της Σύμβασης είναι η πρόληψη και η εξάλειψη της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος της Βαλτικής από επιβλαβείς ουσίες προερχόμενες από κάθε πηγή όπως είναι οι χερσαίες (Παράρτημα III), πλοία (Παράρτημα IV), απόρριψη-αποτέφρωση (Παράρτημα V) και εκμετάλλευση του βυθού (Παράρτημα VI).<sup>300</sup> Για την επίτευξη των στόχων της Σύμβασης συστάθηκε επιτροπή, η οποία αποτελείται από τα συμβαλλόμενα Μέρη, συνεδριάζει ετησίως με θέματα διοικητικά, οικονομικά, εφαρμογής, υποβολής συστάσεων και επικαιροποίησης. Στις συνεδριάσεις συμμετέχουν υπηρεσιακοί παράγοντες και όχι οι υπουργοί περιβάλλοντος των συμβαλλόμενων Μερών καθώς και αντιπρόσωποι της γενικής διεύθυνσης περιβάλλοντος της ΕΕ (DG ENVI) ενώ οι αποφάσεις της επιτροπής απαιτούν ομοφωνία. Η επιτροπή υπέβαλε το σχέδιο δράσης για τη προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος της Βαλτικής το 2007. Το σχέδιο δράσης (BSAP - Baltic Sea Action Plan) αφού ενεκρίθη εφαρμόζεται μέχρι το 2021 και αναμένεται, προσεχώς, να επικαιροποιηθεί. Η επιτροπή, κατά τις αποφάσεις της, ακολουθεί τις αρχές της Διακήρυξης της Στοκχόλμης (1972), διατάξεις της UNCLOS, 1982 και ιδίως το Μέρος XII, την Διακήρυξη για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (1992) και την ατζέντα 21 καθώς και την Διακήρυξη του Γιοχάνεσμπουργκ για τη βιώσιμη ανάπτυξη (2002), τα ψηφίσματα του IMO και αποτελεί δομή περιφερειακής συνεργασίας για την εφαρμογή της οδηγίας 2008/56/EK για την ανάληψη δράσης από την ΕΕ στον τομέα της θαλάσσιας περιβαλλοντικής πολιτικής. Η Σύμβαση για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος της Βαλτικής σε σχέση με την OSPAR, 1992 περιέχει κάποιες ρυθμίσεις για τα πλοία εντός των θαλασσίων ζωνών ενώ δεν υφίσταται ανοικτή θάλασσα στη Βαλτική. Για το σκοπό αυτό συνεδριάζει η ναυτιλιακή ομάδα εργασίας (Maritime Working Group - WG MARITIME) η οποία διασφαλίζει την υιοθέτηση των διεθνών κανονισμών και την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας σε συνεργασία με τον IMO και το περιφερειακό πρόγραμμα θαλασσών του UNEP.<sup>301</sup>

<sup>297</sup> <https://www.ospar.org/about/history>

<sup>298</sup> <https://helcom.fi/about-us/convention/>

<sup>299</sup> Άρθρο 3 της Σύμβασης

<sup>300</sup> Άρθρα 6,8, και 10-12 της Σύμβασης

<sup>301</sup> <https://helcom.fi/helcom-at-work/groups/maritime/>



Η Βαλτική Θάλασσα τελεί εκτεθειμένη σε ενδεχόμενη ρύπανση συνεπεία των αυξημένων δια θαλάσσης μεταφερομένων επικινδύνων υλικών.<sup>302</sup> Η Σύμβαση για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος της Βαλτικής ασχολείται ειδικά με τη πρόληψη της ρύπανσης από πλοία στο άρθρο 8 και στο Παράρτημα IV ενώ η καταπολέμηση της ρύπανσης αναφέρεται στα άρθρα 13, 14 και στο Παράρτημα VII. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη αναγνωρίζουν ότι οι διατάξεις της Σύμβασης δεν εφαρμόζονται εκτός της δικαιοδοσίας τους και ούτε στα πλοία που εκτελούν πλου διέλευσης (transit). Συναφώς, τηρούν της διατάξεις της MARPOL 73/78 και τα διεθνή πρότυπα του IMO. Σε κάποιες περιπτώσεις, για ζητήματα που δεν ρυθμίζονται από τον IMO, η ναυτιλιακή ομάδα εργασίας (WG Maritime) λαμβάνει συγκεκριμένα μέτρα τα οποία υιοθετούνται από τα Συμβαλλόμενα Μέρη. Παρότι τα μέτρα αυτά θεωρούνται αναγκαία ωστόσο δεν είναι νομικώς δεσμευτικά. Για το λόγο αυτό προτείνονται στον IMO μέσω της επιτροπής MEPC και περιλαμβάνονται σε σχετικό ψήφισμα του IMO για τη Βαλτική Θάλασσα όπως το A. 620(15) 1987. Παρόλα αυτά δεν ήταν δυνατόν να αποφευχθεί το ατύχημα του δεξαμενοπλοίου Baltic Carrier που συνέβη λόγω σύγκρουσης με το φορτηγό Tern στις 29.0.2001 στη θαλάσσια περιοχή μεταξύ Γερμανίας και Δανίας<sup>303</sup> αναγκάζοντας τα Συμβαλλόμενα Μέρη της Σύμβασης να λάβουν αυστηρότερα μέτρα στην περιοχή μέσω του IMO όπως η χρήση του αυτόματου συστήματος αναγνώρισης (AIS)<sup>304</sup> και με έναυσμα το ατύχημα του δεξαμενοπλοίου Prestige (2002) να χαρακτηριστεί το 2005 η Βαλτική ως ιδιαιτέρως ευαίσθητη θαλάσσια περιοχή (Particularly Sensitive Sea Area).<sup>305</sup>

#### **2.11.11. Σύμβαση για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος του Ευξείνου Πόντου (ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙ, 1992)**

Η Σύμβαση για την προστασία του Ευξείνου Πόντου κατά της ρύπανσης υπεγράφη στο Βουκουρέστι την 21.04.1992 και τέθηκε σε ισχύ την 14.04.1994. Πρόκειται για το θεσμικό πλαίσιο περιφερειακής προστασίας του παρακτίου και θαλασσιού περιβάλλοντος του Ευξείνου Πόντου. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη της Σύμβασης είναι τα έξι Κράτη του Ευξείνου Πόντου (Ρωσία, Τουρκία, Ουκρανία, Γεωργία, Βουλγαρία και Ρουμανία) τα οποία μετέχουν στην Σύμβαση δια ανωτέρων κρατικών αντιπροσώπων. Η ΕΕ αν και έχει εκδηλώσει την επιθυμία να συμμετάσχει στην εν λόγω Σύμβαση ως πλήρες μέλος αυτό δεν έχει καταστεί δυνατόν διότι η Σύμβαση δέχεται μόνο Κράτη. Η Σύμβαση έχει σκοπό την προστασία της ρύπανσης επικινδύνων υλικών προερχόμενα από χερσαίες πηγές, από πλοία, από έκτακτα περιστατικά, από δραστηριότητες στην υφαλοκρηπίδα, και επικίνδυνα απόβλητα. Το βασικό πλαίσιο της Σύμβασης διακρίνεται σε τρία ειδικά πρωτόκολλα σχετικά με (α) τον έλεγχο των χερσαίων πηγών ρύπανσης (β) την απόρριψη αποβλήτων και (γ) την κοινή δράση σε περίπτωση ναυτικών ατυχημάτων.<sup>306</sup>

<sup>302</sup> <https://helcom.fi/helcom-at-work/groups/maritime/>

<sup>303</sup> [https://ec.europa.eu/echo/files/civil\\_protection/civil/marin/reports\\_publications/baltic\\_carrier\\_report.pdf](https://ec.europa.eu/echo/files/civil_protection/civil/marin/reports_publications/baltic_carrier_report.pdf)

<sup>304</sup> <http://www.imo.org/en/OurWork/safety/navigation/pages/ais.aspx>

<sup>305</sup> <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PSSAs/Pages/Default.aspx>

<sup>306</sup> <http://www.blacksea-commission.org/convention.asp>

Την μέριμνα για την εφαρμογή της Σύμβασης, των πρωτοκόλλων και του στρατηγικού σχεδίου δράσης έχει η σχετική επιτροπή η οποία δια της γραμματείας<sup>307</sup> ασχολείται με την επιμέλεια της. Η επιτροπή αποτελείται από επτά συμβουλευτικές ομάδες εμπειρογνομώνων αναφορικά (α) με την παρακολούθηση και αξιολόγηση της ρύπανσης (β) έλεγχο της ρύπανσης από χερσαίες πηγές (γ) ανάπτυξη κοινών μεθόδων για την ολοκληρωμένη διαχείριση της παράκτιας ζώνης (δ) περιβαλλοντική προστασία από τα πλοία (ε) διατήρηση της βιοποικιλότητας (στ) περιβαλλοντική διαχείριση της αλιείας και των θαλασσίων βιολογικών πόρων και (ζ) ανταλλαγή πληροφοριών και δεδομένων. Η Επιτροπή διατηρεί συνεργασία με όλους τους διεθνείς οργανισμούς που ασχολούνται με τη θαλάσσια ρύπανση όπως ο ΙΜΟ, το UNEP και τα όργανα της ΕΕ.<sup>308</sup>

#### **2.11.12. Σύμβαση-Πλαίσιο της Τεχεράνης για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος της Κασπίας Θάλασσας 2003**<sup>309</sup>

Η ανάγκη προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος της Κασπίας Θάλασσας μέσω της διεθνούς συνεργασίας ήταν στο επίκεντρο της πρόθεσης να δημιουργηθεί η Σύμβαση-πλαίσιο της Τεχεράνης (Framework Convention for the Protection of the Marine Environment of the Caspian Sea). Με την επικύρωση της Σύμβασης, τα πέντε μέρη Αζερμπαϊτζάν, Ιράν, Καζακστάν, Ρωσία και Τουρκμενιστάν επιβεβαίωσαν την ετοιμότητά τους να ακολουθήσουν την πορεία της βιώσιμης ανάπτυξης και να λάβουν υπόψη τους περιβαλλοντικούς προβληματισμούς στο αναπτυξιακό τους σχεδιασμό. Η Σύμβαση της Τεχεράνης που υιοθετήθηκε την 04.11.2003, τέθηκε σε ισχύ την 12.08.2006 και είναι το πρώτο περιφερειακό νομικά δεσμευτικό μέσο που υπέγραψαν και τα πέντε αναφερόμενα Κράτη. Χρησιμεύει ως γενικό πλαίσιο διακυβέρνησης που καθορίζει τις γενικές απαιτήσεις και τον θεσμικό μηχανισμό για την προστασία του περιβάλλοντος και την αειφόρο ανάπτυξη στην περιοχή της Κασπίας Θάλασσας. Τα Μέρη έχουν αναπτύξει πρόσθετα πρωτόκολλα για τους τομείς προτεραιότητας κοινού ενδιαφέροντος όπως (α) για τη ρύπανση από χερσαίες πηγές (β) την περιφερειακή συνεργασία σε επείγουσες περιπτώσεις (γ) βιοποικιλότητα (δ) ετοιμότητα και συνεργασία για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο.

#### **2.12. Ειδική νομοθεσία των ΗΠΑ περί προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος (OPA, 1990) και μεταφορά επικινδύνων υλικών**

Οι ΗΠΑ νομοθέτησαν για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος από το πετρέλαιο το 1851 με το νόμο για τον περιορισμό της ευθύνης (Limitation of Liability Act, 1851). Ο συγκεκριμένος νόμος όριζε ότι σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος η πλοιοκτησία ήταν υπεύθυνη μέχρι την αξία που είχε το πλοίο στην αγορά μετά το ατύχημα. Το 1924 εισήχθη στις ΗΠΑ ο νόμος περί ρύπανσης προερχόμενης από πετρέλαιο (Oil Pollution Act, 1924) ο οποίος στόχευε στην περιορισμένη ευθύνη της πλοιοκτησίας για σκόπιμη απόρριψη πετρελαίου στη θάλασσα. Μετά από σειρά καταστρεπτικών ναυτικών ατυχημάτων, οι ΗΠΑ συμπεριλαμβάνουν την ρύπανση συνεπεία πετρελαίου στον ομοσπονδιακό νόμο περί ρύπανσης των υδάτων (Federal Water Pollution Act,

<sup>307</sup> Άρθρο XVII της Σύμβασης

<sup>308</sup> <http://www.blacksea-commission.org/>

<sup>309</sup> <http://www.tehranconvention.org/spip.php?rubrique1>

1965) ο οποίος σήμερα ονομάζεται νόμος περί καθαρών υδάτων, (Clean Water Act, 1972) ως ισχύει.<sup>310</sup> Ο νόμος αυτός περιορίζει την ευθύνη του πλοιοκτήτη πλοίου μεταφοράς πετρελαίου μέχρι το ποσό των 250.000 δολαρίων ΗΠΑ ή 15 δολαρίων ΗΠΑ για κάθε τόνο ολικής χωρητικότητας του πλοίου. Υπό τους συγκεκριμένους περιορισμούς σπανίως καλύπτεται η αποκατάσταση της ζημίας σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος δεξαμενοπλοίου και ρύπανσης της θάλασσας. Άλλοι νόμοι των ΗΠΑ που ασχολούνται με την ευθύνη και αποζημίωση από ρύπανση πετρελαίου είναι ο νόμος για την ασφάλεια των λιμένων και των θαλασσιών διαδρόμων (Ports and Waterways Safety Act, 1972) και ο νόμος περί των απομακρυσμένων λιμένων (Deep Water Port Act, 1974). Ωστόσο, η κατακερματισμένη συλλογή των ομοσπονδιακών και κρατικών νόμων παρέχει μόνο περιορισμένες διασφαλίσεις του θαλασσιού περιβάλλοντος έναντι των κινδύνων από τη πετρελαϊκή ρύπανση. Το 1976 παρουσιάστηκε στο Κογκρέσο, ήτοι το νομοθετικό σώμα της ομοσπονδιακής κυβέρνησης των ΗΠΑ αποτελούμενο από τη Γερουσία και τη Βουλή των Αντιπροσώπων, ένα σχέδιο νόμου περί προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος από τη ρύπανση πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών αλλά δεν επήλθε συμφωνία μεταξύ των δύο σωμάτων και έτσι ο νόμος απερρίφθη διότι μεταξύ άλλων προβλεπόταν ο σχεδιασμός δεξαμενοπλοίων με την προσθήκη διπλού τοιχώματος και διπλού πυθμένα (double skin-double bottom). Την 15.12.1976 συνέβη το ναυτικό ατύχημα του δεξαμενοπλοίου Argo Merchant, την 24.03.1989 εκείνο του Exxon Valdez και στις 08.06.1990 του Mega Borg εντός των θαλασσιών ζωνών των ΗΠΑ (Busenberg, 2013).

Έκτοτε, οι ΗΠΑ παρακολουθούν τις εξελίξεις εντός του IMO αλλά αρνούνται να προσχωρήσουν στις Διεθνείς Συμβάσεις του Οργανισμού ισχυριζόμενες ότι δεν καλύπτουν επαρκώς τα συμφέροντα τους. Μετά το ατύχημα του δεξαμενοπλοίου Exxon Valdez το 1989 στην Αλάσκα και την δημοσιότητα που έλαβε η υπόθεση, οι ΗΠΑ αποφάσισαν μεμονωμένα την ρύθμιση της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος, το καθεστώς ευθύνης και την δυνατότητα της κάθε πολιτείας να θεσπίζει ειδικότερο πλαίσιο υπό την OPA (Oil Pollution Act) η οποία παρουσιάστηκε την 16.03.1989 και τέθηκε σε ισχύ την 18.08.1990.<sup>311</sup> Η OPA 1990 εφαρμόζεται στα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών αλλά και στα υπόλοιπα πλοία που διέρχονται των θαλασσιών ζωνών και καταπλέουν στους λιμένες των ΗΠΑ ανεξαρτήτως σημαίας. Η OPA 1990 επιδιώκει να θωρακίσει την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος των ΗΠΑ επιβάλλοντας την αποκατάσταση της περιοχής σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος μεταθέτοντας το κόστος και την αποζημίωση στον υπεύθυνο. Επίσης διαθέτει ταμείο για τις ζημίες και τις εργασίες αποκατάστασης. Η πλοιοκτησία υπό την OPA 1990 έχει απεριόριστη αντικειμενική ευθύνη χωρίς περιορισμούς όπως ισχύει στις Συμβάσεις του IMO και άρα εφαρμόζεται η αρχή ο ρυπαίνων πληρώνει.

Υπό την OPA, 1990 ευθύνη έχει ο πλοιοκτήτης που τεκμηριωμένα είναι υπόλογος για τη ρύπανση της θάλασσας. Ειδικότερα ο ρυπαίνων είναι απόλυτα, από κοινού και αλληλέγγυα υπεύθυνος για το κόστος αποκατάστασης της ρυπασμένης περιοχής καθώς και για την αποζημίωση όσων συμμετείχαν σύμφωνα με το Εθνικό Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης (Clean Water Act National

<sup>310</sup> <https://www.epa.gov/laws-regulations/summary-clean-water-act>

<sup>311</sup> 33 U.S.C. §2701 et seq. (1990)

Contingency Plan). Επιπλέον, η OPA, 1990 προβλέπει πρόσθετη ευθύνη που προβλέπεται από άλλους συναφείς νόμους σε πολιτειακό επίπεδο.<sup>312</sup> Στην περίπτωση που ο ρυπαίνων δεν αποζημιώσει τους αιτούντες που συμμετείχαν στην αποκατάσταση εντός ενενήντα ημερών τότε οι αιτούντες δύνανται να υποβάλλουν δικαστική προσφυγή ή να απαιτήσουν αποζημίωση από το Ταμείο για την ευθύνη από πετρελαϊκή ρύπανση (Oil Spill Liability Trust Fund) το οποίο μπορεί να παράσχει μέχρι ένα δισεκατομμύριο δολάρια ΗΠΑ για κάθε περιστατικό. Η ευθύνη για πλοία κάτω των 3.000 τόνων ολικής χωρητικότητας είναι δύο εκατομμύρια δολάρια ή 1.200 δολάρια ΗΠΑ ανά τόνο ανάλογα με ποσό που είναι μεγαλύτερο. Για πλοία άνω των 3.000 τόνων ολικής χωρητικότητας το μέγιστο όριο είναι τα 1.200 δολάρια ΗΠΑ ανά τόνο ή τα 10.000.000 δολάρια ΗΠΑ ανάλογα με το ποσό που είναι μεγαλύτερο. Στις 12.11.2019 τα όρια ευθύνης αυξήθηκαν για τα δεξαμενόπλοια διπλού πυθμένα άνω των 3.000 τόνων ολικής χωρητικότητας σε 2.300 δολάρια ΗΠΑ ανά τόνο ή 19.943.400 δολάρια ΗΠΑ ενώ για δεξαμενόπλοια διπλού τοιχώματος κάτω των 3.000 τόνων ολικής χωρητικότητας σε 2.300 δολάρια ΗΠΑ ή 4.985.900 δολάρια ΗΠΑ ανάλογα με το ποσό που είναι μεγαλύτερο. Για τα υπόλοιπα πλοία ισχύει 1.200 δολάρια ΗΠΑ ανά τόνο ή 997.100 δολάρια ΗΠΑ ανάλογα με το ποσό που είναι μεγαλύτερο.<sup>313</sup> Τα δεξαμενόπλοια εντός των θαλασσιών ζωνών των ΗΠΑ πρέπει την 01.01.2015 να είναι διπύθμενα.

Η OPA, 1990 διαιρείται σε εννέα τίτλους ως εξής (i) ευθύνη και αποζημίωση (ii) προσαρμογή των τροποποιήσεων (iii) διεθνής πρόληψη της πετρελαϊκής ρύπανσης (iv) πρόληψη και απορρύπανση (v) διατάξεις για την περιοχή Prince William Sound (vi) διάφορα περί χρηματοδότησης (vii) ερευνητικό πρόγραμμα για την αντιμετώπιση της ρύπανσης από πετρέλαιο (viii) Σύστημα αγωγών πετρελαίου Trans-Alaska - Μεταρρυθμίσεις (ix) Τροποποιήσεις περί του καταπιστευματικού ταμείου πετρελαϊκής πίστης (Oil Spill Liability Trust Fund).<sup>314</sup> Η μελέτη των διατάξεων της OPA, 1990 δεικνύει ότι ρυθμίζει και ζητήματα ασφάλειας της ναυσιπλοΐας - σύστημα ελέγχου κυκλοφορίας πλοίων (vessel traffic service) - εκπαίδευσης ναυτικών (τίτλος iv) ώστε να ενισχύεται η πρόληψη και να εντοπίζονται οι απορρίψεις. Επίσης καθιερώνεται σχέδιο άμεσου επέμβασης (national contingency plan) για το παράκτιο Κράτος και σχέδιο αντιμετώπισης της ρύπανσης από το πλοίο (vessel's response plan).<sup>315</sup> Καινοτομία της OPA, 1990 αποτελεί ότι την θαλάσσια ρύπανση αντιμετωπίζουν πλέον εξειδικευμένοι ιδιωτικοί φορείς οι οποίοι έχουν επιλεγεί από τον ρυπαίνοντα και τελούν σε συνεργασία με τις αρχές.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες αντιμετώπισαν αρνητικά την εφαρμογή της OPA, 1990 υποστηρίζοντας ότι θα εμποδίσει τα δεξαμενόπλοια να εισέρχονται στις θαλάσσιες ζώνες των ΗΠΑ. Επίσης ειπώθηκε ότι η OPA, 1990 δεν είναι συμβατή με τη διεθνή, ομοσπονδιακή και πολιτειακή σχετική νομοθεσία. Ως αποτέλεσμα ορισμένες ασφαλιστικές εταιρείες αρνήθηκαν να εκδώσουν πιστοποιητικά οικονομικής ευθύνης βάσει της OPA, 1990 για τη ρύπανση από πετρέλαιο λόγω και της απεριόριστης ευθύνης (τίτλος i) που υπέχει ο ασφαλιζόμενος. Επίσης η OPA, 1990 υπέστη κριτική για την καθιέρωση του προτύπου κατασκευής δεξαμενοπλοίων διπλού τοιχώματος και

<sup>312</sup> <http://nationalaglawcenter.org/wp-content/uploads/assets/crs/R41266.pdf>

<sup>313</sup> [https://www.uscg.mil/Mariners/National-Pollution-Funds-Center/About\\_NPFC/OPA/](https://www.uscg.mil/Mariners/National-Pollution-Funds-Center/About_NPFC/OPA/)

<sup>314</sup> <https://www.congress.gov/bill/101st-congress/house-bill/01465>

<sup>315</sup> Τίτλος vii

διπλού πυθμένα. Παρόλο που η πλειοψηφία των αντιδράσεων που προέκυψαν από τη θέσπιση της OPA, 1990 ήταν αρνητική, οδήγησε ωστόσο στον σχεδιασμό ασφαλέστερων προτύπων για τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών.<sup>316</sup>

Οι ΗΠΑ έχουν υπογράψει τις Συμβάσεις SOLAS και MARPOL. Οι Κανονισμοί Επικινδύνων Υλικών (Hazardous Materials Regulations) των ΗΠΑ επιτρέπουν την εφαρμογή του κώδικα IMDG για τις θαλάσσιες μεταφορές.<sup>317</sup> Η Αρχή για την ασφάλεια των αγωγών και των επικινδύνων υλικών (Pipeline and Hazardous Materilas Safety Administration) του Υπουργείου Μεταφορών των ΗΠΑ ρυθμίζει τα της μεταφοράς των επικινδύνων υλικών με όλα τα μέσα συμπεριλαμβανομένων και των αγωγών. Η Αρχή διαθέτει ειδικό τμήμα (Office of Hazardous Materials Safety) το οποίο ασχολείται με τους κανονισμούς, πρότυπα αλλά και με την περιβαλλοντική προστασία συνεπεία ατυχήματος κατά τη μεταφορά των επικινδύνων υλικών εντός των ΗΠΑ. Στην προσπάθεια ενημέρωσης και πρόληψης κατά τις μεταφορές επικινδύνων υλικών οι ΗΠΑ διαθέτουν (α) ηλεκτρονικό σύστημα κωδικοποίησης της ομοσπονδιακής νομοθεσίας (Electronic Code of Federal Regulations e-CFR)<sup>318</sup> ώστε ανά πάσα στιγμή να διατίθεται επικαιροποιημένη στους ενδιαφερόμενους συμπεριλαμβανομένης και εκείνης των επικινδύνων υλικών και (β) Ομοσπονδιακό Δίκαιο Μεταφοράς Επικινδύνων Υλικών (Federal Hazmat Transportation Law)<sup>319</sup> το οποίο αναφέρει σχετικά τους ειδικούς κανονισμούς, τις αρχές ελέγχου και τις διαδικασίες εφαρμογής. Όταν διαπιστωθεί ότι ένα υλικό (εκρηκτικό, ραδιενεργό, μολυσματικό, εύφλεκτο υγρό-στερεό-αέριο, τοξικό, οξειδωτικό ή διαβρωτικό) δύναται να αποτελέσει κίνδυνο για την υγεία των ανθρώπων, το περιβάλλον και τις μεταφορές τότε ρυθμίζεται δια της Αρχής ασφάλειας των αγωγών και των επικινδύνων υλικών. Οι κανονισμοί επικινδύνων υλικών αναφέρονται στο τεύχος της ομοσπονδιακής νομοθεσίας των ΗΠΑ συντετμημένα ως HMR; 49 CFR PARTS 171-180. Στους συγκεκριμένους κανονισμούς κατανέμονται και τα επικίνδυνα απόβλητα. Ο έλεγχος, η εφαρμογή και η επιβολή των ανωτέρω κανονισμών για τις θαλάσσιες μεταφορές έχει ανατεθεί στην ακτοφυλακή των ΗΠΑ (United States Coast Guard-USCG).<sup>320</sup>

### **2.13. Εξειδικευμένο θεσμικό πλαίσιο χερσαίας και θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων αποβλήτων**

Τα επικίνδυνα απόβλητα διακρίνονται σε (α) βιομηχανικά (β) νοσοκομειακά (γ) υπολείμματα παραγωγών πετρελαίου (δ) τοξικές ουσίες (ε) διαβρωτικές ουσίες (στ) ραδιενεργά και (ζ) πλοία που κατευθύνονται στα διαλυτήρια (scrap) και μεταφέρονται προκειμένου να ανακυκλωθούν, να προετοιμαστεί η επαναχρησιμοποίηση τους ή να ταφούν σε θαλάσσιο χώρο (EPA, 2019). Το ζήτημα της διασυνοριακής μεταφοράς των επικινδύνων αποβλήτων επιβαρύνει τις σχέσεις μεταξύ ναυτιλιακών και παράκτιων Κρατών λόγω των κοινωνικοοικονομικών και περιβαλλοντικών

<sup>316</sup> <https://digitalcommons.law.villanova.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=https://en.wikipedia.org/&httpsredir=1&article=1284&context=elj>

<sup>317</sup> <https://www.phmsa.dot.gov/standards-rulemaking/hazmat/hazardous-materials-regulations>

<sup>318</sup> [https://www.ecfr.gov/cgi-bin/text-idx?SID=1d49a3b137cb1b6fc45251074e634b44&tpl=/ecfrbrowse/Title49/49tab\\_02.tpl](https://www.ecfr.gov/cgi-bin/text-idx?SID=1d49a3b137cb1b6fc45251074e634b44&tpl=/ecfrbrowse/Title49/49tab_02.tpl)

<sup>319</sup> <https://www.phmsa.dot.gov/sites/phmsa.dot.gov/files/docs/Hazmat%20Law%20Overview.pdf>

<sup>320</sup> <https://www.phmsa.dot.gov/sites/phmsa.dot.gov/files/docs/Hazmat%20Law%20Overview.pdf>

κινδύνων. Τα επικίνδυνα απόβλητα συνήθως μεταφέρονται προς Κράτη τα οποία διαθέτουν σύγχρονες υποδομές διαχείρισης ενώ λόγω του μεγάλου κόστους επεξεργασίας δεν λείπουν και οι περιπτώσεις που τα επικίνδυνα απόβλητα οδηγούνται προς Κράτη της Ασίας, της Αφρικής ή απορρίπτονται στη θάλασσα. Το ζήτημα της μεταφοράς των επικινδύνων αποβλήτων προς Κράτη της Ασίας ή Αφρικής και οι απορρίψεις στη θάλασσα έγινε γνωστό περί τα τέλη της δεκαετίας του 1960. Η Συνδιάσκεψη της STOCKHOLM (1972) για το περιβάλλον ανέδειξε την κατάσταση αν και το κόστος επεξεργασίας των επικινδύνων αποβλήτων οδηγεί στην άρνηση των Κρατών να προβούν σε λύσεις φιλικές προς το περιβάλλον. Σήμερα το ζήτημα ρυθμίζεται από τη Σύμβαση της Βασιλείας (1989) για τον έλεγχο των διασυνοριακών κινήσεων των επικινδύνων αποβλήτων και της επεξεργασίας τους υπό τους εξής στόχους (α) περιορισμός της παραγωγής και επεξεργασίας των επικινδύνων αποβλήτων (β) παραγωγή και επεξεργασία των επικινδύνων αποβλήτων στην πηγή προέλευσης (γ) διάθεση των επικινδύνων αποβλήτων με φιλικό τρόπο προς το περιβάλλον. Στο πλαίσιο αυτό θα πρέπει (i) να γνωστοποιείται η διακίνηση των επικινδύνων αποβλήτων και το Κράτος υποδοχής να παρέχει σαφή συναίνεση (ii) η διαχείριση, μεταφορά, ανακύκλωση και επαναδιακίνηση των επικινδύνων αποβλήτων θα πρέπει να γίνει με περιβαλλοντικά φιλικό τρόπο. Ο έλεγχος και η εφαρμογή των διατάξεων της Σύμβασης της Βασιλείας έχει ανατεθεί στο Περιβαλλοντικό Πρόγραμμα του ΟΗΕ (United Nations Environmental Program-UNEP).

Τα μέτρα που έχουν υιοθετηθεί προκειμένου να προστατευτούν τα συνήθη Κράτη υποδοχής είναι η απαγόρευση διακίνησης των επικινδύνων αποβλήτων από τα Κράτη του ΟΟΣΑ προς Κράτη εκτός ΟΟΣΑ η οποία έλαβε το όνομα απαγόρευση της Βασιλείας (Basel BAN amendment, 1995) και τέθηκε σε ισχύ την 05.12.2019.<sup>321</sup> Πάντως λόγω της μακράς περιόδου που μεσολάβησε για να τεθεί σε ισχύ η απαγόρευση της Βασιλείας, φαίνεται ότι υφίσταται σημαντική αδυναμία των Κρατών να διασφαλίσουν το κοινό περιβάλλον σε σχέση με τα συμφέροντα τους. Η ΕΕ έχοντας υιοθετήσει τη Σύμβαση της Βασιλείας κινείται προς την κατεύθυνση των διατάξεων της, αρχικά με τις Οδηγίες 84/631/ΕΟΚ, 86/279/ΕΟΚ (εποπτεία και έλεγχος των διασυνοριακών κινήσεων των επικινδύνων αποβλήτων εντός της Κοινότητας), τον Κανονισμό 259/1993 σχετικά με την παρακολούθηση και τον έλεγχο των μεταφορών αποβλήτων στο εσωτερικό της Κοινότητας καθώς και κατά την είσοδο και έξοδό τους ο οποίος κατήργησε τις προαναφερόμενες οδηγίες και σήμερα με τον Κανονισμό 1013/2006 για τις μεταφορές αποβλήτων. Άλλες επί του θέματος πρωτοβουλίες αποτελούν η Σύμβαση Bamako (1991) για την απαγόρευση της εισαγωγής επικινδύνων αποβλήτων στα Κράτη της Αφρικανικής Ένωσης, η Συμφωνία της Κεντρικής Αμερικής (1992) για την απαγόρευση των εισαγωγών επικινδύνων και ραδιενεργών αποβλήτων από τρίτες χώρες, η Σύμβαση Lomé (1995) μεταξύ των Κρατών της Αφρικής, Καραϊβικής και Ειρηνικού για την απαγόρευση των ραδιενεργών και επικινδύνων απόβλητων από τις χώρες της ΕΟΚ, το Πρωτόκολλο της Σμύρνης για την απαγόρευση της εξαγωγής και διακίνησης επικινδύνων αποβλήτων προς τις αναπτυσσόμενες χώρες το οποίο υπεγράφη κατά τη Συμφωνία της Βαρκελώνης (1996) για την προστασία της Μεσογείου Θάλασσας και η Σύμβαση Waigani (2001) για την απαγόρευση των εισαγωγών επικινδύνων και ραδιενεργών αποβλήτων από τρίτα Κράτη.

<sup>321</sup> <http://www.basel.int/Countries/StatusofRatifications/BanAmendment/tabid/1344/Default.aspx>

### **2.13.1. ΔΣ Βασιλείας περί του ελέγχου των διασυνοριακών κινήσεων επικινδύνων αποβλήτων**

Κατά τη διάρκεια της τρίτης Συνδιάσκεψης του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας, υπήρξαν συζητήσεις σχετικά με την περίληψη κανόνα για την πρότερη ενημέρωση ή έγκριση, εκ του παρακτίου κράτους, της διέλευσης πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών δια των θαλασσιών ζωνών του. Ο κανόνας αυτός δεν περιελήφθη τελικώς στην UNCLOS, 1982 αλλά τα πλοία αυτά απαιτείται να διαθέτουν τα ανάλογα έγγραφα και να λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα προστασίας όταν ταξιδεύουν εντός των χωρικών υδάτων του παρακτίου Κράτους. Οι απαιτήσεις αυτές κρίθηκε ότι δεν ήταν αρκετές για να καθυψάσουν τα παράκτια Κράτη σχετικά με την μεταφορά των επικίνδυνων φορτίων και έτσι τέθηκε η βάση για τη δημιουργία της Συμβάσεως της Βασιλείας (Basel Convention on the Control of Transboundary Movement of Hazardous Waste and Their Disposal). Οι διεθνείς αντιδράσεις οδήγησαν στην υιοθέτηση της Συμβάσεως της Βασιλείας, η οποία υπεγράφη την 22.03.1989 στη Βασιλεία και τέθηκε σε ισχύ την 05.05.1992. Σήμερα, 175 Κράτη έχουν προσχωρήσει σε αυτή. Βασικός σκοπός της Συμβάσεως είναι να μειώσει στο ελάχιστο την παραγωγή των επικίνδυνων αποβλήτων και να διασφαλίσει, ότι παράγεται να διατίθεται με τρόπο περιβαλλοντικά ασφαλή όσο το δυνατόν πλησιέστερα στον τόπο παραγωγής. Κατά την πρώτη δεκαετία (1989-1999), η Σύμβαση είχε επικεντρωθεί στη δημιουργία ενός πλαισίου για τον έλεγχο των διασυνοριακών μετακινήσεων των επικίνδυνων αποβλήτων, δηλαδή τη μετακίνηση των επικίνδυνων αποβλήτων μέσω διεθνών συνόρων. Επίσης, αναπτύχθηκαν κριτήρια ασφαλούς περιβαλλοντικής διαχείρισης.

Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας (2000-2010), η Σύμβαση έδωσε έμφαση στη πλήρη εφαρμογή και επιβολή των δεσμεύσεων της. Κύριος στόχος είναι η ελαχιστοποίηση της παραγωγής των επικίνδυνων αποβλήτων σε επίπεδο ποσότητας και επικινδυνότητας και η περιβαλλοντικά ορθή διαχείριση τους η οποία επιτυγχάνεται με αυστηρούς ελέγχους από το στάδιο της παραγωγής ενός επικίνδυνου αποβλήτου μέχρι το στάδιο της αποθήκευσης, μεταφοράς, διαχείρισης, ανακύκλωσης και τελικής διάθεσης του. Την εφαρμογή των διατάξεων της Συμβάσεως και την αποτελεσματική λειτουργία και εξέλιξή της έχουν αναλάβει τα όργανα της Συμβάσεως. Ένα μεγάλο βήμα προς την εξάλειψη του φαινομένου της εκμετάλλευσης των αναπτυσσόμενων Κρατών λόγω της μεταφοράς των επικίνδυνων αποβλήτων προς αυτά αποτέλεσε η τροποποίηση της Συμβάσεως της Βασιλείας, γνωστή ως Απαγόρευση της Βασιλείας. Επί σειρά ετών μετά την υπογραφή της Συμβάσεως της Βασιλείας είχαν καταβληθεί προσπάθειες για την καθιέρωση ευθύνης για τη διασυνοριακή μετακίνηση των επικίνδυνων αποβλήτων οι οποίες κατέληξαν στη σύναψη ενός Πρωτοκόλλου, με το οποίο ρυθμίζονται τα ζητήματα της ευθύνης και αποζημίωσης στις περιπτώσεις παραβίασεως των διατάξεων της Συμβάσεως.<sup>322</sup> Το Πρωτόκολλο υιοθετήθηκε στην Πέμπτη Συνδιάσκεψη των Μερών το 1999 και δεν έχει τεθεί ακόμη σε ισχύ γιατί δεν έχει επικυρωθεί από τον απαιτούμενο αριθμό κρατών.<sup>323</sup>

Το σημαντικό σημείο για την μεταφορά των επικινδύνων φορτίων είναι το δικαίωμα του παρακτίου Κράτους για πρότερη ενημέρωση και σχετική αδειοδότηση των πλοίων που διέρχονται

<sup>322</sup> Dupuy and Viñuales, 2018:221 επ; Park, 2013:107; Kummer, 1999:47 επ.

<sup>323</sup> <http://www.basel.int/Countries/StatusofRatifications/TheProtocol/tabid/1345/Default.aspx>

από τα χωρικά του ύδατα. Στο άρθρο 6 της Basel Convention υπάρχει η απαίτηση ώστε το Κράτος της σημαίας του διερχόμενου πλοίου να ενημερώνει το παράκτιο κράτος αλλά και να λαμβάνει άδεια από αυτό για την μεταφορά των επικινδύνων φορτίων. Η υποχρέωση αυτή εφαρμόζεται για τα παράκτια Κράτη ακόμη και αν δεν έχουν κυρώσει τη Σύμβαση αλλά σύμφωνα με αυτή<sup>324</sup> θεωρούνται «ενδιαφερόμενα μέρη» και πρέπει να ενημερώνονται εκ των προτέρων για την μεταφορά των επικινδύνων αποβλήτων δια μέσου των χωρικών τους υδάτων. Το παράκτιο Κράτος ορίζεται<sup>325</sup> ως κάθε Κράτος, εκτός του Κράτους στο οποίο εισάγεται ή εξάγεται το φορτίο, δια μέσου του οποίου η μεταφορά των επικινδύνων αποβλήτων σχεδιάζεται ή λαμβάνει χώρα. Η μεταφορά δεν επιτρέπεται να εκτελεστεί εκτός και αν ληφθεί η συγκατάθεση του παρακτίου Κράτους και δη εγγράφως.<sup>326</sup> Οι απαιτήσεις για την πρότερη συγκατάθεση κατά τη Basel Convention προκύπτουν από τον βασικό κανόνα της κυριαρχίας του παράκτιου Κράτους. Το κυρίαρχο Κράτος έχει το δικαίωμα να ελέγχει την περιοχή του και να ρυθμίζει τις δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα σε αυτήν. Όμως, τα ναυτιλιακά Κράτη υποστηρίζουν ότι στην περίπτωση αυτή δεν απαιτείται ενημέρωση ή άδεια από το παράκτιο κράτος εφόσον διαθέτουν το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως και συχνά δημιουργούνται διενέξεις.<sup>327</sup>

Η μεταφορά των επικινδύνων αποβλήτων αποτελεί μεγάλο πρόβλημα σε παγκόσμιο επίπεδο διότι ενώ τα επικίνδυνα απόβλητα δημιουργούνται στον αναπτυσσόμενο κόσμο τελικά εξάγονται στα λιγότερο αναπτυσσόμενα Κράτη όπως αυτά της Αφρικής. Η παρούσα κατάσταση προσθέτει ένα δυσανάλογο φορτίο στα Κράτη εισαγωγής λόγω του ότι δεν δύνανται να διαχειριστούν τα επικίνδυνα απόβλητα ασφαλώς με δυσμενή αποτελέσματα για τον άνθρωπο και το περιβάλλον. Η δημοσιοποίηση τέτοιων περιστατικών οδήγησε την παγκόσμια κοινότητα στην υιοθέτηση της Σύμβασης της Βασιλείας για τον έλεγχο της διασυνοριακής διακίνησης επικινδύνων αποβλήτων και της διάθεσής τους, 1989. Η Σύμβαση της Βασιλείας προσπάθησε να απαγορεύσει την διακίνηση των επικινδύνων αποβλήτων στα λιγότερο αναπτυσσόμενα Κράτη όμως δυστυχώς απέτυχε διότι οι μεταφορές συνεχίζονται υπό την κάλυψη της ανακύκλωσης. Επίσης εξακολουθούν να συμβαίνουν απορρίψεις<sup>328</sup> όπως εκείνη του Abidjan στις 19.08.2006. Η απαγόρευση της Βασιλείας (Basel BAN) που τέθηκε σε ισχύ την 05.12.2019 είναι ένα μέτρο αντιστροφής της τάσης.<sup>329</sup> Η αποτυχία του διεθνούς θεσμικού πλαισίου αντιμετώπισης της μεταφοράς των επικινδύνων αποβλήτων οφείλεται σε ένα συνδυασμό παραγόντων όπως η αδυναμία των μέτρων που υιοθετούνται, οι παράνομες μεταφορές και η έλλειψη θέλησης εκ μέρους των Κρατών υποδοχής. Υπολογίστηκε ότι περίπου τετρακόσια εκατομμύρια τόνοι επικίνδυνα απόβλητα παράγονται στα αναπτυσσόμενα Κράτη (Hunter et.al 2007:947). Έκτοτε δεν υφίστανται ακριβή στοιχεία λόγω του ότι αφενός ο ορισμός «επικίνδυνα απόβλητα» δεν είναι ο ίδιος σε κάθε Κράτος και αφετέρου τα Κράτη παρέχουν στοιχεία κατά το δοκούν.<sup>330</sup> Ο αυξανόμενος ρυθμός επικινδύνων αποβλήτων αναγκάζει

<sup>324</sup> Άρθρο 2(13)

<sup>325</sup> Άρθρο 2(14)

<sup>326</sup> Dupuy and Viñuales, 2018:221 επ; Birnie, et.al, 2009:443 επ.

<sup>327</sup> Birnie, et.al, 2009:432 επ; Hakapää and Molenaar, 1999

<sup>328</sup> <https://allafrica.com/download/resource/main/main/idadtcs/00010390:6cf8736d0bf3cee68015608214d00f53.pdf> Σελ.11-12

<sup>329</sup> <http://www.basel.int/Countries/StatusofRatifications/BanAmendment/tabid/1344/Default.aspx>

<sup>330</sup> [https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/9588/-Vital%20Waste%20Graphics-](https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/9588/-Vital%20Waste%20Graphics-2004662.pdf?sequence=3&BisAllowed=1)

2004662.pdf?sequence=3&BisAllowed= Σελ.30



τα Κράτη παραγωγής να αναζητούν οικονομικές λύσεις διάθεσης τους. Η πιο εύκολη λύση είναι η μεταφορά τους στα Κράτη της Αφρικής.

Το UNEP ενέκρινε, το 1987, τις κατευθυντήριες οδηγίες για την περιβαλλοντικά ορθή διαχείριση των επικινδύνων αποβλήτων με σκοπό την υιοθέτηση μιας Διεθνούς Συμφωνίας.<sup>331</sup> Κατά τις διαπραγματεύσεις τα Αφρικανικά Κράτη υποστήριξαν ότι πρέπει να επιβληθεί συνολική απαγόρευση της διάθεσης των επικινδύνων αποβλήτων όμως Κράτη με αναπτυσσόμενες βιομηχανίες ανακύκλωσης όπως η Ινδία και το Πακιστάν έφεραν αντιρρήσεις. Η Σύμβαση της Βασιλείας, 1989 δεν απαγορεύει αλλά περιορίζει την διακίνηση των επικινδύνων αποβλήτων υπό την αρχή της ορθής περιβαλλοντικής διαχείρισης. Οι ΗΠΑ, ένας από τους μεγαλύτερους παραγωγούς επικινδύνων αποβλήτων, υπέγραψαν την Σύμβαση της Βασιλείας, 1989 αλλά δεν την έχουν κυρώσει. Οι ΗΠΑ την 13.03.1996 δήλωσαν στον θεματοφύλακα της Σύμβασης της Βασιλείας ότι κατανοούν (α) ότι η Σύμβαση δεν εφαρμόζεται στα πλοία που δικαιούνται ασυλία όπως πολεμικά και κυβερνητικά (β) ένα Κράτος θεωρείται Κράτος-Διέλευσης υπό την έννοια της Σύμβασης μόνον εάν τα απόβλητα διακινούνται, ή σχεδιάζεται να διακινηθούν, δια των εσωτερικών υδάτων ή της χερσαίας επικράτειας, (γ) ένα Κράτος που εξάγει δύναται να αποφασίσει ότι έχει τη δυνατότητα να διαθέσει τα απόβλητα υπό ένα περιβαλλοντικό ορθό και αποτελεσματικό τρόπο αν η διάθεση σε ένα Κράτος που εισάγει είναι περιβαλλοντική ορθή και οικονομικά αποτελεσματική και (δ) το άρθρο 9§2 δεν δημιουργεί υποχρέωση για το Κράτος που εξάγει όσον αφορά τον καθαρισμό (αποκατάσταση), πέραν της ανάληψης αυτών των αποβλήτων ή τη διάθεσή τους σύμφωνα με τη Σύμβαση. Περαιτέρω υποχρεώσεις μπορούν να καθορίζονται από τα μέρη σύμφωνα με το άρθρο 12. Κατά τη στιγμή που οι ΗΠΑ θα καταθέσουν το έγγραφο επικύρωσης της Σύμβασης της Βασιλείας θα διαμαρτυρηθούν επισήμως για την αίτηση οποιουδήποτε Κράτους περί πρότερης άδειας ή άδειας διέλευσης των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα αποβλήτων ενώ το πλοίο ασκεί, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, το δικαίωμά του για αβλαβή διέλευση από τα χωρικά ύδατα ή την ελευθερία ναυσιπλοΐας σε αποκλειστική οικονομική ζώνη.<sup>332</sup>

Η σύμβαση επεκτείνεται στα επικίνδυνα απόβλητα που υπόκεινται σε διασυνοριακές μετακινήσεις. Ο καθορισμός των αποβλήτων ως επικίνδυνων είναι επομένως κρίσιμος για την εφαρμογή της Σύμβασης. Τα απόβλητα που απαριθμούνται στο Παράρτημα I θεωρούνται ως επικίνδυνα εάν έχουν οριστεί ως εύφλεκτα ή εκρηκτικά (Παράρτημα III) ή θεωρούνται επικίνδυνα στην εθνική νομοθεσία ενός Συμβαλλόμενου Μέρους εξαγωγής, εισαγωγής ή διέλευσης (άρθρο 1.1b). Τα ραδιενεργά απόβλητα και τα απόβλητα που απορρίπτονται από τα πλοία εξαιρούνται από τη Σύμβαση (άρθρο 1.3, 4). Η Σύμβαση ρυθμίζει μεταφορές επικινδύνων αποβλήτων για ανακύκλωση ή για διάθεση (άρθρο 2.1). Η Σύμβαση επιβεβαιώνει το κυριαρχικό δικαίωμα των Μερών να αποκλείουν τις εισαγωγές αποβλήτων, τηρώντας τους εθνικούς τους ορισμούς ως προς το ποιά απόβλητα είναι επικίνδυνα. Τα Κράτη δύνανται να απαγορεύουν την εισαγωγή αποβλήτων επιπροσθέτως εκείνων της Σύμβασης τα οποία δεσμεύουν και τα υπόλοιπα Μέρη ενημερώνοντας παράλληλα τον θεματοφύλακα (άρθρο 4.1). Ο γενικός ορισμός των επικινδύνων αποβλήτων

<sup>331</sup> <http://www.basel.int/Implementation/CountryLedInitiative/EnvironmentallySoundManagement/Overview/tabid/3615/Default.aspx>

<sup>332</sup> <http://www.basel.int/Countries/StatusofRatifications/PartiesSignatories/tabid/4499/Default.aspx>

δημιουργεί ασάφεια. Περαιτέρω κατηγοριοποίηση των επικινδύνων αποβλήτων παρέχεται με την υιοθέτηση δύο Παραρτημάτων στη Σύμβαση της Βασιλείας.

Τα απόβλητα που περιλαμβάνονται στο Παράρτημα VIII είναι επικίνδυνα ενώ εκείνα του Παραρτήματος IX δεν είναι. Η Σύμβαση επιβάλλει θεμελιώδεις υποχρεώσεις στα Συμβαλλόμενα Μέρη όπως η ελαχιστοποίηση κατασκευής επικινδύνων αποβλήτων και η ορθή διάθεση τους εντός της επικράτειας τους (άρθρο 4.2α-β) καθώς και η διασφάλιση της διασυνοριακής μετακίνησης των επικινδύνων αποβλήτων στο ελάχιστο (άρθρο 4.2δ). Η Σύμβαση απαγορεύει την εισαγωγή ή εξαγωγή επικινδύνων αποβλήτων από και προς μη Συμβαλλόμενα Μέρη (άρθρο 4.5). Γενικά η διακίνηση των επικινδύνων αποβλήτων είναι περιορισμένη. Επιτρέπεται όταν το Κράτος δεν διαθέτει την τεχνική δυνατότητα να διαθέσει τα απόβλητα ασφαλώς ή δύναται να διατεθούν ως πρώτες ύλες για ανακύκλωση (άρθρο 4.9α-β). Όταν επιτρέπεται διασυνοριακή μετακίνηση επικινδύνων αποβλήτων υπό τη Σύμβαση αυτή υπόκειται στην διαδικασία της πρότερης ενημέρωσης και συναίνεσης. Το Κράτος εξαγωγής πρέπει να παράσχει πλήρη ενημέρωση για το φορτίο των επικινδύνων αποβλήτων στο Κράτος εισαγωγής περί των αποτελεσμάτων για τη δημόσια υγεία και το περιβάλλον (άρθρα 4.2στ και 6.1). Το φορτίο δεν θα μεταφέρεται μέχρι το Κράτος εξαγωγής να λάβει γραπτή δήλωση συναίνεσης από το Κράτος εισαγωγής (άρθρο 6.3). Το Κράτος εισαγωγής έχει την υποχρέωση να μην επιτρέψει την είσοδο του φορτίου αν έχει την υποψία ότι τα απόβλητα δεν θα διαχειριστούν υπό τον περιβαλλοντικά ορθό τρόπο (άρθρο 4.2ζ).

Η παράνομη διακίνηση των επικινδύνων αποβλήτων είναι ποινικό αδίκημα υπό την Σύμβαση και τα Συμβαλλόμενα Μέρη απαιτείται να αντιμετωπίζουν τέτοιες καταστάσεις σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία περί παρανόμου εμπορίου επικινδύνων αποβλήτων (άρθρο 4.3, 4.4). Ο ορισμός της παράνομης διακίνησης στη Σύμβαση είναι πολύ ευρύς και εκτείνεται όχι μόνο στις παράνομες αποστολές και στις σκόπιμες απορρίψεις αλλά και σε κάθε αποστολή που πραγματοποιείται κατά παράβαση των διατάξεων της Σύμβασης (άρθρο 9.1). Οποιαδήποτε μεταφορά επικινδύνων αποβλήτων είναι παράνομη εάν πραγματοποιείται χωρίς πρότερη ενημέρωση και συναίνεση ή εάν η συναίνεση έχει ληφθεί μέσω πλαστογράφησης, ψευδούς δήλωσης ή απάτης ή όταν δεν συνάδει με τα έγγραφα ή τα αποτελέσματα της σκόπιμης διάθεσης επικινδύνων αποβλήτων κατά παράβαση της Σύμβασης και των γενικών αρχών του διεθνούς δικαίου. Οι διατάξεις αυτές δεν κατάφεραν να σταματήσουν το εμπόριο παράνομων αποβλήτων. Η Σύμβαση δεν διαθέτει κανένα αποτελεσματικό μηχανισμό συμμόρφωσης και εφαρμογής οπότε η εξακρίβωση των παρανόμων μεταφορών μεταφέρεται στα Συμβαλλόμενα Μέρη. Επίσης δεν υφίσταται μηχανισμός για την αντιμετώπιση τυχόν ζημιών παρά μόνο η υποχρέωση να επανεισάγουν τα απόβλητα που δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν σύμφωνα με τη Σύμβαση ή τα οποία απεστάλησαν παράνομα (άρθρο 8.9).

### ***2.13.2. Περιφερειακά μέτρα για την ενίσχυση του ελέγχου των μεταφορών επικινδύνων αποβλήτων***

Προ της υιοθέτησής της Σύμβασης της Βασιλείας (1989), ο Οργανισμός για την Αφρικανική Ένωση με ψήφισμα του δήλωσε ότι η απόρριψη πυρηνικών και επικινδύνων αποβλήτων στην

Αφρική συνιστά έγκλημα.<sup>333</sup> Ιδιαίτερη ανησυχία επικρατούσε διότι τα Κράτη υπό οικονομική ανέχεια θα δέχονταν επικίνδυνα απόβλητα με αποτέλεσμα η Αφρική να γίνει δεξαμενή των παγκοσμίων αποβλήτων. Ο Οργανισμός για την Αφρικανική Ένωση αρνήθηκε να συμμετάσχει στην Σύμβαση της Βασιλείας και έτσι σύμφωνα με το άρθρο 11 της Σύμβασης της Βασιλείας προχώρησε στη σύναψη της περιφερειακής Συμφωνίας BAMACO. Η Συμφωνία BAMACO δεν φαίνεται να είναι επιτυχής στο ζήτημα της μείωσης των εξαγωγών επικινδύνων αποβλήτων στην Αφρική λόγω της ελλιπούς παρακολούθησης και εφαρμογής μεταξύ των Αφρικανικών Κρατών. Περαιτέρω η Σύμβαση της Βασιλείας είχε ως πρωταρχικό σκοπό τον έλεγχο και μείωση των εξαγωγών επικινδύνων αποβλήτων και όχι την ανακύκλωση. Υπό αυτή την προϋπόθεση εξάγονται πλοία προς ανακύκλωση (άρθρο 4.9β). Για την αντιμετώπιση της κατάστασης αυτής υιοθετήθηκε από τον IMO στις 15.05.2009 η Σύμβαση του Hong Kong για την ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθή ανακύκλωση των πλοίων.<sup>334</sup>

Η υπόθεση της απόρριψης των τοξικών αποβλήτων στο Αμπιτζάν της Ακτής Ελεφαντοστού το 2006<sup>335</sup> αναδεικνύει την αποτυχία των διεθνών και εθνικών μέτρων διαχείρισης των μεταφορών επικινδύνων αποβλήτων αφού το περιστατικό συνέβη παρά τις απαγορεύσεις μεταφοράς αποβλήτων από τη Σύμβαση της Βασιλείας και τη Συμφωνία BAMACO. Η ενίσχυση του συγκεκριμένου θεσμικού πλαισίου κρίνεται απαραίτητη αρχής γενομένης από τον ορισμό των επικινδύνων αποβλήτων ο οποίος πρέπει να γίνει συγκεκριμένος. Η Σύμβαση της Βασιλείας επιβεβαιώνει το κυριαρχικό δικαίωμα των Κρατών Μερών να απαγορεύσουν την εισαγωγή επικινδύνων αποβλήτων χρησιμοποιώντας ad hoc ορισμούς. Αυτό δημιουργεί ασάφεια και αμφιβολία σχετικά με ποια απόβλητα είναι επικίνδυνα. Κατά τη Σύμβαση της Βασιλείας ο ορισμός του επικινδύνου αποβλήτου φαίνεται ότι εξαρτάται από τον παραγωγό.<sup>336</sup> Η Σύμβαση της Βασιλείας δεν διακρίνει επαρκώς τα απόβλητα και σε συνδυασμό με τα ασαφή κριτήρια περί του ορισμού του επικινδύνου συνεχίζεται η μεταφορά των επικινδύνων αποβλήτων υπό την κάλυψη της ανακύκλωσης. Συγκεκριμένα στα Παραρτήματα VIII και IX δεν δύναται να διακριθούν τα ηλεκτρονικά απόβλητα και τα ηλεκτρονικά που πρόκειται να ανακυκλωθούν. Επίσης τα πλοία που οδηγούνται στα διαλυτήρια έχουν το σκοπό της ανακύκλωσης και δεν χαρακτηρίζονται ως απόβλητα και άρα δεν καλύπτονται από τη Σύμβαση της Βασιλείας. Συνεπώς οι εξαγωγές επικινδύνων αποβλήτων εξακολουθούν προς εγκαταστάσεις του λεγόμενου τρίτου κόσμου υπό ακαθόριστες συνθήκες επεξεργασίας προκαλώντας ζημιά στους ανθρώπους και το περιβάλλον. Η Σύμβαση της Βασιλείας δεν αναφέρει ως επικίνδυνα τα απόβλητα τα οποία προέρχονται από πλοία και έτσι ισχύει η MARPOL 73/78. Η MARPOL 73/78 ρυθμίζει τις απορρίψεις από τα πλοία.

Η υπόθεση του Αμπιτζάν καταδεικνύει τα προβλήματα που μπορεί να προκύψουν όταν οι δύο αυτές Συμβάσεις αλληλεπικαλύπτονται. Ειδικότερα δόθηκε στην ναυλώτρια εταιρεία Trafigura Beheer BV του πλοίου, υπό παναμαϊκή σημαία, Probo Koala, η επιλογή να ισχυριστεί ότι

<sup>333</sup> <https://www.cambridge.org/core/journals/international-legal-materials/article/organization-of-african-unity-council-of-ministers-resolution-on-dumping-of-nuclear-and-industrial-waste-in-africa/57F438CB5DD5CC2301BC1718168B1467>

<sup>334</sup> <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/The-Hong-Kong-International-Convention-for-the-Safe-and-Environmentally-Sound-Recycling-of-Ships.aspx>

<sup>335</sup> <https://www.amnesty.org/en/latest/news/2016/04/trafigura-a-toxic-journey/>

<sup>336</sup> <https://www.business-humanrights.org/en/trafigura-lawsuits-re-c%C3%B4te-d%E2%80%99ivoire>

ακολούθησε τη Σύμβαση που επέβαλε τη λιγότερο επαχθή διαδικασία. Άρα είναι ανάγκη για σαφή οριοθέτηση της σχέσης μεταξύ των δύο Συμβάσεων. Επίσης θα πρέπει να εισαχθεί διαδικασία επιβολής κυρώσεων στους παραβάτες μέσω της Σύμβασης της Βασιλείας. Επίσης το ότι η απαγόρευση της Βασιλείας (Basel Convention Ban Amendment) τέθηκε πρόσφατα σε ισχύ (05.12.2019) αποδεικνύει την απροθυμία των Κρατών να απομακρυνθούν από την πεπατημένη. Υπό τα ανωτέρω συνάγεται ότι η Σύμβαση της Βασιλείας δεν κατάφερε να προστατέψει την δημόσια υγεία και το περιβάλλον από τις μεταφορές επικινδύνων αποβλήτων.

### **2.13.3. Τα πλοία προς ανακύκλωση (*scrap*) ως επικίνδυνα απόβλητα (ΔΣ HONG-KONG)**

Ο διασυνοριακός πλους των πλοίων που κατευθύνονται στα διαλυτήρια προς ανακύκλωση αντιμετωπίζεται ως μεταφορά επικινδύνων αποβλήτων σύμφωνα με τη Σύμβαση της Βασιλείας όταν τα πλοία αποτελούνται από υλικά που αναγνωρίζονται ως επικίνδυνα από τη Σύμβαση της Βασιλείας (Παράρτημα I περί αποβλήτων και Παράρτημα II περί των χαρακτηριστικών) και τον Κανονισμό ΕΕ 1257/2013, χωρίς να γίνεται σαφής αναφορά στην περίπτωση των ραδιενεργών αποβλήτων. Άρα το επικίνδυνο απόβλητο θα πρέπει να κατατάσσεται στον πίνακα του Παραρτήματος I και να διαθέτει ένα από τα χαρακτηριστικά που εμφανίζονται στο Παράρτημα III της Σύμβασης της Βασιλείας. Το ζήτημα που προκύπτει είναι ότι τις περισσότερες φορές το πλοίο καταλήγει στα διαλυτήρια χωρίς να ανακοινωθεί η συγκεκριμένη πρόθεση της πλοιοκτήτριας εταιρείας και χωρίς να δηλωθεί ότι πρόκειται για απόβλητο (νομική αναγνώριση) και ως εκ τούτου το πλοίο δεν υπόκειται ή εκφεύγει της υπαγωγής στις διατάξεις της Σύμβασης της Βασιλείας μέχρι να προσεγγίσει το διαλυτήριο.

Η διαχείριση της ανωτέρω κατάστασης οδήγησε τα Κράτη Μέρη της Σύμβασης της Βασιλείας να αναζητήσουν λύση σε συνεργασία με τον IMO και ως αποτέλεσμα εγκρίθηκε η ΔΣ HONG-KONG για την ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθή ανακύκλωση των πλοίων η οποία υιοθετήθηκε στην ομώνυμη πόλη μεταξύ 11 και 15 Μαΐου 2009 με σκοπό να διασφαλίσει ότι τα πλοία θα ανακυκλώνονται με τρόπο που δεν επηρεάζει την ανθρώπινη υγεία, την ασφάλεια και το περιβάλλον. Η ΔΣ HONG-KONG δεν έχει τεθεί σε ισχύ μέχρι σήμερα και αναμένεται αυτό να συμβεί εικοσιτέσσερις μήνες μετά την ημερομηνία κατά την οποία δεκαπέντε Κράτη, που αντιπροσωπεύουν το 40% της ολικής χωρητικότητας του παγκοσμίου εμπορικού στόλου θα υπογράψουν χωρίς καμία επιφύλαξη το κείμενο της Σύμβασης. Επιπλέον, ο μέγιστος ετήσιος όγκος ανακύκλωσης πλοίων αυτών των Κρατών πρέπει κατά τη διάρκεια των προηγούμενων δέκα ετών να μην είναι μικρότερος από το 3% της συνολικής χωρητικότητας (Hong Kong Convention, 2009).

Όταν η ΔΣ HONG-KONG τεθεί σε ισχύ τότε τα πλοία προς ανακύκλωση θα διαθέτουν κατάλογο στον οποίο θα περιγράφονται τα επικίνδυνα υλικά. Παράλληλα το Προσάρτημα στη ΔΣ HONG-KONG καθορίζει τα επικίνδυνα υλικά τα οποία απαγορεύονται ή δεν επιτρέπεται η χρήση στα ναυπηγεία ή στα πλοία που φέρουν την σημαία των συμβαλλομένων Μερών της ΔΣ HONG-KONG. Επί των πλοίων αυτών προβλέπεται αρχική επιθεώρηση σύμφωνα με την οποία συντάσσεται κατάλογος των επικινδύνων υλικών ο οποίος επικαιροποιείται με επιπρόσθετες επιθεωρήσεις και

τελική επιθεώρηση πριν το πλοίο οδηγηθεί στα διαλυτήρια. Περαιτέρω τα διαλυτήρια πλοίων θα πρέπει να τηρούν τα διεθνώς παραδεδεγμένα πρότυπα και όλα τα πλοία θα πρέπει να ανακυκλώνονται με τον ίδιο τρόπο ανεξαρτήτως του Κράτους εγκατάστασης του διαλυτηρίου σύμφωνα με τη ρήτρα της μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης (Hong Kong Convention, 2009).

Σε εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΚ) 1013/2006 για τις μεταφορές αποβλήτων, τα πλοία υπό ενωσιακή σημαία που κατευθύνονται στα διαλυτήρια κατατάσσονται στα επικίνδυνα απόβλητα λόγω του ότι το σύνολο της κατασκευής τους περιέχει επικίνδυνα υλικά. Έτσι τα συγκεκριμένα πλοία δύναται να καταπλέουν, ως επικίνδυνα απόβλητα, σε διαλυτήρια που βρίσκονται μόνο σε Κράτη Μέλη του ΟΟΣΑ. Η ΕΕ μέσω των Κ-Μ της, πρόκειται να ακολουθήσει την ΔΣ HONG-KONG (2009) αφού περιέχει ειδικότερο πεδίο εφαρμογής σε σχέση με την ΔΣ Βασιλείας. Γεγονός είναι ότι η ΔΣ Βασιλείας παρότι αναφέρει τα δικαιώματα και υποχρεώσεις των Κρατών εισαγωγής-διελεύσεως-εξαγωγής δεν δύναται να εφαρμοστεί εφόσον οι πλοιοκτήτες δεν δίδουν τις κατάλληλες πληροφορίες περί των προθέσεων τους για τη διάλυση των πλοίων. Με την Οδηγία 2009/16/ΕΚ σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το Κράτος Λιμένα σκοπείται ο περιορισμός των περιπτώσεων μη συμμόρφωσης με το ναυτιλιακό θεσμικό πλαίσιο των πλοίων τα οποία καταπλέουν εντός των λιμένων των Κ-Μ της ΕΕ. Υπό την Οδηγία 2009/16/ΕΚ τα πλοία προσαρμόζονται στο διεθνές και ενωσιακό ναυτιλιακό θεσμικό πλαίσιο ειδικότερα περί ασφαλείας και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος ενώ σε διαφορετική περίπτωση υφίστανται διοικητικές κυρώσεις από τις αρχές του Κράτους Λιμένα στον πλαίσιο του μνημονίου συνεργασίας των Παρισίων. Όσον αφορά στο θεσμό του ελέγχου από το Κράτος Λιμένα και σε αυτή την περίπτωση οι πλοιοκτήτες δεν ενημερώνουν τις αρχές ότι το πλοίο πρόκειται να οδηγηθεί στα διαλυτήρια. Ο Κανονισμός (ΕΕ) 1257/2013 για την ανακύκλωση πλοίων και την τροποποίηση του Κανονισμού (ΕΚ) 1013/2006 και της Οδηγίας 2009/16/ΕΚ έρχεται ως πίστωση των ανωτέρω αναφερομένων κενών ώστε τα πλοία υπό ενωσιακή σημαία να οδηγούνται στα πραγματικά ασφαλή διαλυτήρια ενώ εισάγει τις διατάξεις της ΔΣ HONG-KONG (2009) περί της πιστοποίησης των πλοίων όσο τελούν στην ενέργεια και μέχρι τη διάλυση τους. Έτσι οι αρχές του Κράτους Λιμένα μπορούν να ελέγξουν τα επικίνδυνα υλικά που φέρει το πλοίο που καταπλέει σε λιμένες της ΕΕ κατά τη διάρκεια του κύκλου ζωής του.

Παρά την ύπαρξη αυστηρού θεσμικού πλαισίου για την αντιμετώπιση της ανακύκλωσης των πλοίων τον Μάρτιο 2018, η ολλανδική ναυτιλιακή εταιρεία Seatrade αναδείχτηκε ως η πρώτη ενωσιακή ναυτιλιακή εταιρεία που υπέστη κυρώσεις στη βάση του Κανονισμού (ΕΚ) 1013/2006 για την πράξη της πώλησης πλοίων σε υποβαθμισμένα διαλυτήρια της Ινδίας και του Μπαγκλαντές. Ο Κανονισμός (ΕΕ) 1257/2013 για την ανακύκλωση των πλοίων εφαρμόζεται από όλα τα πλοία υπό σημαία ΚΜ της ΕΕ τα οποία οδηγούνται προς διάλυση από την 31.12.2018. Μετά την 31.12.2018 ο Κανονισμός (ΕΚ) 1013/2006 θα εξακολουθεί να εφαρμόζεται σε κάθε πλοίο το οποίο φέρει σημαία εκτός ΕΕ και το οποίο αναχωρεί από τους λιμένες της ΕΕ για ανακύκλωση. Κάποιοι πλοιοκτήτες οδηγούσαν τα πλοία τους σε διαλυτήρια της Ασίας χωρίς να εφαρμόζουν τις διατάξεις του κανονισμού για την μεταφορά αποβλήτων. Η πρακτική αυτή άλλαξε με την απόφαση του Μαρτίου 2018 από το δικαστήριο του Rotterdam. Η Ολλανδική εταιρεία Seatrade οδήγησε το 2012 τέσσερα

πλοία από τους λιμένες του Αμβούργου και του Rotterdam για διάλυση στην Τουρκία, Ινδία και Μπαγκλαντές. Τότε ασκήθηκε ποινική δίωξη, στους υπευθύνους της εταιρείας, για παραβίαση της απαγόρευσης μεταφοράς επικίνδυνων αποβλήτων από τους λιμένες της ΕΕ σε κράτη μη μέλη του ΟΑΣΑ όπως προβλέπεται στον κανονισμό μεταφοράς αποβλήτων. Η Ολλανδική εταιρεία Seatrade υποστήριξε ότι τα πλοία δεν έχουν χαρακτηριστεί ως απόβλητα διότι τελούσαν στην ενέργεια μέχρι την τελευταία στιγμή και είχαν αξία αρκετών εκατομμυρίων δολαρίων. Επίσης η απόφαση της εταιρείας να οδηγήσει τα πλοία στο διαλυτήριο έλαβε χώρα αφότου τα πλοία είχαν αναχωρήσει από τους λιμένες της ΕΕ. Η δίωξη βασίστηκε σε στοιχεία μηνυμάτων ηλεκτρονικού ταχυδρομείου τα οποία απεδείκνυαν ότι οι διαπραγματεύσεις για την διάλυση των πλοίων διεξήχθησαν πριν την έναρξη των ταξιδιών από τους λιμένες της ΕΕ. Επιπροσθέτως, το δικαστήριο έλαβε καταθέσεις από τα μέλη του πληρώματος και διαπίστωσε ότι τα πλοία απέπλευσαν από τους λιμένες της ΕΕ χωρίς συγκεκριμένο προορισμό (orders) ώστε να διασφαλιστεί ότι όταν θα κατέφθαναν στον προορισμό τους θα είχαν περιορισμένα καύσιμα. Το δικαστήριο έκρινε ότι όταν τα πλοία απέπλευσαν από τους λιμένες της ΕΕ είχε προαποφασιστεί να οδηγηθούν στα διαλυτήρια και για το λόγο αυτό δύναται να περιγραφούν ως απόβλητα υπό την έννοια του κανονισμού για την μεταφορά αποβλήτων. Σημειώθηκε ότι οι επιβλαβείς συνέπειες της διάλυσης των πλοίων για το περιβάλλον, την ανθρώπινη υγεία και την ασφάλεια, δεν ελήφθησαν υπ' όψιν από τους υπευθύνους της εταιρείας και για το λόγο αυτό καθίστανται υπόλογοι. Το δικαστήριο επέβαλε δωδεκάμηνη ποινή φυλάκισης με αναστολή σε κάθε έναν από τους δύο υπευθύνους της εταιρείας και πρόστιμο 780.000 ευρώ. Υπό το φως της ανωτέρω απόφασης κανένας πλοιοκτήτης πλοίου οποιασδήποτε σημαίας δεν θα παραλείψει να δηλώσει ότι το πλοίο του οδηγείται στα διαλυτήρια ακόμα και αν υψώσει σημαία κράτους εκτός ΕΕ διότι οι κυρώσεις θα είναι οι ίδιες (Openbaar ministerie, 2019).

Το ζήτημα του διασυνοριακού πλου των πλοίων που κατευθύνονται στα διαλυτήρια προς ανακύκλωση αντιμετωπίζεται ως μεταφορά επικινδύνων αποβλήτων και φέρνει τα ναυτιλιακά και παράκτια Κράτη σε αντιπαράθεση αφού δεν έχει μέχρι σήμερα επιλυθεί λόγω της απροθυμίας των Κρατών να κυρώσουν τη ΔΣ HONG-KONG (2009) αλλά και των πλοιοκτητών να δηλώνουν ότι το πλοίο πρόκειται να οδηγηθεί προς διάλυση. Τα οικονομικά συμφέροντα σε σχέση με την προστασία της ανθρώπινης ζωής και του θαλασσίου περιβάλλοντος δεν φαίνεται να συγκλίνουν βιώσιμα. Ίσως θα έπρεπε τα πλοία να διαλύονται υποχρεωτικά εγγύτερα στον τόπο κατασκευής του πλοίου σύμφωνα με τη ΔΣ της Βασιλείας. Ο Κανονισμός (ΕΕ) 1257/2013 είναι ένα μέτρο προς την επίτευξη της προστασίας της ανθρώπινης ζωής και του περιβάλλοντος ενώ η κατασκευή πλοίων φιλικών προς το περιβάλλον είναι η σύγχρονη απάντηση στο υπ' όψιν ζήτημα.

#### **2.14. Πρόοδος του διεθνούς θεσμικού πλαισίου προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος και μεταφοράς επικινδύνων υλικών**

Εκ των ανωτέρω προκύπτει ότι υφίσταται διεθνές καθεστώς το οποίο ρυθμίζει τις προϋποθέσεις μεταφοράς των επικινδύνων υλικών. Η Διεθνείς Συμβάσεις UNCLOS, MARPOL και SOLAS διαθέτουν προληπτικές διατάξεις ώστε να ελαχιστοποιούν τον κίνδυνο ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος από τη μεταφορά των επικινδύνων υλικών παρέχοντας τη διακριτική ευχέρεια στην

Αρχή ως προς την ερμηνεία και εφαρμογή τους η οποία περιγράφεται κατά κανόνα με τον όρο «κατά την ικανοποίηση της Αρχής».<sup>337</sup> Για την εξέταση τέτοιων διατάξεων με σκοπό την ερμηνεία για την εφαρμογή τους λαμβάνεται υπ' όψιν η διεθνής, ενωσιακή (ΕΕ) και εθνική νομοθεσία. Οι Συμβάσεις αυτές έχουν εισάγει στη νομοθεσία απαιτήσεις σχετικά με την κατασκευή, τον εξοπλισμό, την φόρτωση και τη διευθέτηση του φορτίου των πλοίων μεταφοράς επικίνδυνων υλικών. Αξίζει, ωστόσο, να σημειωθεί ότι, στις περισσότερες περιπτώσεις, το διεθνές νομοθετικό πλαίσιο δεν δίνει την εξουσία στα παράκτια Κράτη να εμποδίσουν την αβλαβή διέλευση των πλοίων μεταφοράς επικίνδυνων υλικών. Όμως οι περιφερειακές Συμβάσεις για τη συνεργασία επί της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος από τη ρύπανση δίνουν το δικαίωμα στα παράκτια Κράτη να απαιτούν ενημέρωση και να χορηγούν συγκατάθεση πριν διέλθουν επικίνδυνα φορτία δια των χωρικών τους υδάτων.

Η πρόσφατη διάταξη της 74<sup>ης</sup> Συνόδου για τους ωκεανούς και το δίκαιο της θάλασσας που υιοθετήθηκε από τη Γενική Συνέλευση του ΟΗΕ την 10.12.2019<sup>338</sup> εξακολουθεί όπως και εκείνες των προηγούμενων ετών να εξάρει την σημασία της εφαρμογής του Μέρους XII της UNCLOS, 1982 για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος από την ρύπανση ενώ καλεί τα Κράτη να συνεργαστούν για το σκοπό αυτό μεταξύ τους ή δια των αρμοδίων διεθνών οργανισμών λαμβάνοντας υπ' όψιν (α) την ατζέντα 2030 και τον στόχο 14 για τη βιώσιμη ανάπτυξη των θαλασσών και ωκεανών (β) την Συμφωνία των Παρισίων (04.11.2016) για την κλιματική αλλαγή (γ) την MARPOL 73/78 και τις σχετικές συμφωνίες του IMO για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος από ρύπανση των πλοίων και (δ) την Σύμβαση της Βασιλείας για τον έλεγχο της διασυνοριακής διακίνησης των επικινδύνων αποβλήτων και τη διάθεση τους. Επίσης σημειώνεται η ανησυχία από τις συνέπειες που δύνανται να προκύψουν από ατύχημα πλοίου μεταφοράς επικινδύνων υλικών για το θαλάσσιου περιβάλλον και επισημαίνεται η ανάγκη συμμετοχής των Κρατών στις σχετικές υφιστάμενες διεθνείς-περιφερειακές Συνθήκες καθώς και η ανάληψη πρωτοβουλιών εκ μέρους των Κρατών για τη σύναψη Συμφωνιών σε διμερές ή περιφερειακό επίπεδο για την πρόληψη τέτοιων φαινομένων.

Η μελέτη των ψηφισμάτων της Γενικής Συνέλευσης του ΟΗΕ για τους ωκεανούς και το δίκαιο της θάλασσας<sup>339</sup> δείχνει ότι οι διατάξεις της UNCLOS, 1982 έχουν πετύχει σημαντικά αποτελέσματα για την αντιμετώπιση, μεταξύ άλλων πηγών, της ρύπανσης από τα πλοία. Όμως γενικά η UNCLOS, 1982 έχει αποτύχει να εξαλείψει την συγκεκριμένη κατάσταση λόγω της έλλειψης ορθής εφαρμογής και επιβολής του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου και της πολιτικής που εφαρμόζουν τα ναυτιλιακά Κράτη όπου τα οικονομικά συμφέροντα υπερισχύουν των περιβαλλοντικών με αποτέλεσμα την απροθυμία των ναυτιλιακών Κρατών να συμμορφωθούν με τις διεθνείς υποχρεώσεις τους. Ο πολλαπλασιασμός των διεθνών, περιφερειακών και διμερών Συμφωνιών για την αντιμετώπιση της ρύπανσης από τα πλοία συντείνει στη περιπλοκότητα της κατάστασης και εν τέλει στην μη εφαρμογή του σχετικού θεσμικού πλαισίου. Συναφώς θα πρέπει να υπολογιστεί και

<sup>337</sup> To the satisfaction of the Administration

<sup>338</sup> [https://undocs.org/en/A/RES/74/19\\_σελ.32](https://undocs.org/en/A/RES/74/19_σελ.32) επ.

<sup>339</sup> [https://www.un.org/Depts/los/general\\_assembly/general\\_assembly\\_resolutions.htm](https://www.un.org/Depts/los/general_assembly/general_assembly_resolutions.htm)

το κόστος το οποίο θα πρέπει να επενδύσουν οι πλοιοκτήτες προκειμένου να συμμορφωθούν με τους κανονισμούς και τα πρότυπα των Συμφωνιών. Η αύξηση των κειμένων ήπιου (μη δεσμευτικού) δικαίου όπως κατευθυντήριες γραμμές, κώδικες και συστάσεις φαίνεται ότι δεν παράσχουν το κατάλληλο πεδίο για την εφαρμογή ενός επαρκούς θεσμικού πλαισίου προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Τα τελευταία χρόνια προάγονται περιβαλλοντικές Συμφωνίες οι οποίες περιέχουν μη δεσμευτικούς κανόνες με σκοπό την αρωγή προς τα Κράτη για την μελλοντική αντιμετώπιση, την παρακολούθηση και την καταγραφή των θαλασίων ρυπάνσεων.

Η πρόοδος του θεσμικού πλαισίου για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος είναι αργή και οι διαδικασίες ανεπαρκείς ώστε να συγκλίνουν οι αντιπαραθέσεις των Κρατών. Οι περιφερειακές Συμφωνίες φαίνεται ότι έχουν το πλεονέκτημα να καλύψουν περισσότερα κενά από ότι οι διεθνείς. Όμως η χρήση του ήπιου (μη δεσμευτικού) δικαίου αποτελεί παράγοντα αναστολής της αποτελεσματικότητας των Συμφωνιών. Οι διεθνείς οργανισμοί έχουν την δυνατότητα να τονώσουν την συνεργασία των Κρατών προς την πλήρη εφαρμογή ενός δεσμευτικού κειμένου για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος υπό την προϋπόθεση ότι θα περιέχονται ως υποχρεωτικοί οι κανόνες της UNCLOS, 1982 και ιδίως εκείνοι του Μέρους XII, το σχετικό ειδικό συμβατικό πλαίσιο (MARPOL 73/78), η Διακήρυξη για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (1992) - ατζέντα 21 (κεφάλαιο 17) η Διακήρυξη του Γιοχάνεσμπουργκ για τη βιώσιμη ανάπτυξη (2002) και η ατζέντα 2030 (στόχος 14) για τη βιώσιμη ανάπτυξη των θαλασσών και ωκεανών. Τα Κράτη πρέπει να κατανοήσουν ότι η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος πρέπει να αντιμετωπιστεί από κοινού σε διεθνές επίπεδο εντός των αρμοδίων οργανισμών, σε περιφερειακό επίπεδο εντός των περιφερειακών οργανισμών και σε εθνικό επίπεδο εφαρμόζοντας το αντίστοιχο θεσμικό πλαίσιο. Η διασφάλιση της εφαρμογής του θεσμικού πλαισίου προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος αποτελεί σημαντική πρόκληση για τα Κράτη και τους αρμόδιους διεθνείς-περιφερειακούς οργανισμούς. Σε επίπεδο ΕΕ υφίσταται αντίστοιχο θεσμικό πλαίσιο το οποίο παρουσιάζει ομοιότητες με το διεθνές κατά την εφαρμογή του από τα Κ-Μ της ΕΕ. Κρίνεται σκόπιμο να συγκεντρωθεί το θεσμικό πλαίσιο μεταφοράς επικινδύνων υλικών και να κωδικοποιηθεί διακριτά από τις υπόλοιπες θαλάσσιες μεταφορές λόγω της επικινδυνότητας των ατυχηματικών περιπτώσεων. Εντός του IMO θα πρέπει να συσταθεί ειδική επιτροπή η οποία θα αναλάβει την επικαιροποίηση του συγκεκριμένου πλαισίου με γνώμονα τις μελλοντικές αυξημένες ανάγκες ζήτησης ενέργειας και της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος.



## 2.B. ΕΝΩΣΙΑΚΟ (ΕΕ) ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

### 2.15. Γενικά

Η ΕΕ διαδραματίζει ουσιαστικό ρόλο στο διεθνή πεδίο αποφάσεων για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και την μεταφορά επικινδύνων υλικών. Σύμφωνα με το άρθρο 47 ΣΕΕ, η ΕΕ διαθέτει, ως αυτοτελής οντότητα, νομική προσωπικότητα και ως εκ τούτου δύναται (α) να συνάπτει διεθνείς συμφωνίες, κατά τις εξωτερικές αρμοδιότητές της, (β) να γίνεται μέλος διεθνών οργανισμών και (γ) να προσχωρεί σε διεθνείς συμβάσεις.<sup>340</sup> Το θεσμικό πλαίσιο της προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος και της μεταφοράς επικινδύνων υλικών εντός της ΕΕ καθορίζεται από τη διακριτή ενωσιακή νομοθετική δομή σε σχέση με την επιρροή που ασκούν τα Κ-Μ στις αποφάσεις. Κατωτέρω παρουσιάζεται το ενωσιακό πολιτικό και νομικό σύστημα λήψης αποφάσεων με έμφαση στο θεσμικό πλαίσιο της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος και της μεταφοράς των επικινδύνων υλικών με πλοία. Κατά τη διαδικασία της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης<sup>341</sup> τα Κ-Μ μετέφεραν απολύτως ή μερικώς, ρητώς ή εμμέσως κάποιες εκ των εξουσιών τους στην ΕΕ με αποτέλεσμα να περιορίζεται η ικανότητα τους επί της λήψης μεμονωμένων αποφάσεων σε εθνικό και διεθνές επίπεδο. Η ικανότητα της ΕΕ να δρα ανάλογα με τις απονεμηθείσες εξουσίες καλείται αρμοδιότητα και ασκείται όπως, στη συνέχεια αναφέρεται αναλυτικά, σύμφωνα με το δίκαιο της ΕΕ (Ενωσιακό Δίκαιο). Το δίκαιο της ΕΕ είναι μέρος του δημοσίου διεθνούς δικαίου με ορισμένες ιδιαιτερότητες που το καθιστά ιδιαίτερο σύστημα δικαίου αφού δημιουργήθηκε από μία διεθνή συμφωνία μεταξύ συμβαλλομένων μερών. Για τον λόγο αυτό το δίκαιο της ΕΕ συμπληρώνεται, όταν απαιτείται, από το διεθνές δίκαιο αλλά υπερισχύει του εθνικού. Σύμφωνα με την αρχή της υπεροχής του δικαίου της ΕΕ<sup>342</sup>, τα Κ-Μ οφείλουν να απέχουν από νομοθετικές πρωτοβουλίες ή διεθνείς συμφωνίες οι οποίες δεν είναι συμβατές με το δίκαιο της ΕΕ (Schütze, 2018:227επ).

Η ΕΕ είναι υπερεθνική νομική οντότητα, μοναδική ανάμεσα στους διεθνείς οργανισμούς, με αναπτυγμένη την αρχή του κράτους δικαίου, καθώς και το σύστημα νομοθέτησης και δικαστικής προστασίας. Σε αντίθεση με τους διεθνείς οργανισμούς, τα δικαιώματα που απορρέουν από το ενωσιακό δίκαιο δύνανται να εφαρμοστούν άμεσα εντός των Κ-Μ της ΕΕ και των δικαστηρίων. Η μεταφορά της νομοθεσίας της ΕΕ στο εθνικό δίκαιο είναι υποχρέωση των Κ-Μ. Η διαδικασίες νομοθέτησης εντός ΕΕ και η μεταφορά τους στο εθνικό δίκαιο δύναται να χαρακτηριστούν πολυσύνθετες και τουλάχιστον χρονοβόρες. Παρόλο που η ΕΕ διαθέτει νομοθετικό πλαίσιο αντιμετώπισης των εκάστοτε ζητημάτων φαίνεται ότι πάσχει από την ικανότητα της άμεσης επιβολής του ενωσιακού δικαίου στο εσωτερικό των Κ-Μ της. Το ίδιο συμβαίνει με την εκπροσώπηση της ΕΕ στα διεθνή (Horspool et.al, 2018:105; Foster, 2018:72; Σαχπεκίδου, 2013:41

<sup>340</sup> Γνωμοδότηση 2001/2021 (INI)

<sup>341</sup> [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/PERI/2018/618969/IPOL\\_PERI\(2018\)618969\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/PERI/2018/618969/IPOL_PERI(2018)618969_EN.pdf)

<sup>342</sup> Υπόθεση 106/77 (ECLI:EU:C:1978:49) Amministrazione delle finalite dello stato και Simmenthal SpA (συνέπειες της άμεσης ισχύος του κοινοτικού δικαίου σε περίπτωση συγκρούσεως με τυχόν αντίθετες διατάξεις του εθνικού δικαίου).

επ) και ειδικότερα στα ναυτιλιακά όργανα με αποτέλεσμα να δημιουργούνται αντιπαραθέσεις μεταξύ ΕΕ και Κ-Μ. Το δίκαιο της ΕΕ αποτελεί και δίκαιο των Κ-Μ της και άρα τα Κ-Μ της ΕΕ επικαλούνται το ενωσιακό δίκαιο ενώπιον των κρατικών αρχών, διασυννοριακά, εντός της ΕΕ με δεδομένο ότι αυτό διαθέτει ανωτέρα τυπική ισχύ σε σχέση με το εθνικό δίκαιο. Η Συνθήκη για τη λειτουργία της ΕΕ (ΣΛΕΕ) στο άρθρο 207 θεσπίζει την νομική βάση για την εμπορική πολιτική της Ένωσης, στο άρθρο 216 τους όρους σύναψης συμφωνιών με τρίτα Κράτη εκτός ΕΕ και διεθνείς οργανισμούς ενώ στο άρθρο 288 παρέχονται οι νομικές πράξεις κατά τις οποίες ρυθμίζονται τα θέματα της ΕΕ. Το ενωσιακό δίκαιο διαθέτει τρεις κύριες πηγές ήτοι πρωτογενείς, παράγωγες και επικουρικές. Στις πρωτογενείς πηγές δικαίου ανήκουν οι ιδρυτικές συνθήκες της ΕΕ (Συνθήκη ΕΕ και ΣΛΕΕ περί αρμοδιοτήτων και οργάνωσης), οι τροποποιητικές συνθήκες ΕΕ, τα πρωτόκολλα στις Συνθήκες και οι Συνθήκες προσχώρησης νέων Κρατών. Στις παράγωγες πηγές δικαίου ανήκουν οι μονομερείς πράξεις (κανονισμοί, οδηγίες, αποφάσεις, γνώμες και συστάσεις), άτυπες πράξεις (ανακοινώσεις, λευκές και πράσινοι βίβλοι), διεθνείς Συμβάσεις και Συμφωνίες. Στις επικουρικές πηγές δικαίου ανήκουν η νομολογία του δικαστηρίου της ΕΕ, το διεθνές δίκαιο και οι γενικές αρχές δικαίου. Τα προρρηθέντα χαρακτηριστικά προσδίδουν στο ενωσιακό δίκαιο ειδική μορφή η οποία το διαφοροποιεί από το διεθνές δίκαιο (Craig, 2018; Barnard και Peers, 2017).

Στο πρώτο κεφάλαιο αναφέρθηκε ότι η ΕΕ συμμετέχει στις εργασίες του ΙΜΟ μόνον ως παρατηρητής ενώ ως μέλη συμμετέχουν τα Κ-Μ της. Συναφώς η UNCLOS, 1982 έχει κυρωθεί από την ΕΕ αλλά και τα Κ-Μ της. Τα θέματα που συζητούνται αφενός στον ΙΜΟ αντιμετωπίζονται διαφορετικά από την ΕΕ και τα Κ-Μ της αναλόγως των αντίστοιχων συμφερόντων. Οι διατάξεις της UNCLOS, 1982 είναι γενικές και ως εκ τούτου η ΕΕ έχει συντρέχουσα αρμοδιότητα (άρθρο 4 ΣΛΕΕ) στον χειρισμό των ζητημάτων που αφορούν τις μεταφορές και το περιβάλλον. Ειδικότερα στο Μέρος XII της UNCLOS, 1982, το οποίο ρυθμίζει την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, η αρμοδιότητα ουσιαστικά δίσταται μεταξύ της ΕΕ και των Κ-Μ της (Paasivirta, 2015; Samiotis and Grekos, 2014). Σε αυτούς τους τομείς η ΕΕ, ως συντρέχουσα, επιθυμεί να έχει πρωτεύουσα αρμοδιότητα ήτοι τα Κ-Μ δεν δύνανται να ρυθμίσουν θέματα των τομέων μεταφορών και περιβάλλοντος αν η ΕΕ λάβει απόφαση να ασκήσει την αρμοδιότητα της επί των συγκεκριμένων θεμάτων (άρθρο 2 ΣΛΕΕ). Η επίλυση τέτοιων διαφορών εντός ΕΕ αποτελεί χρονοβόρα και περίπλοκη διαδικασία. Προκειμένου η ΕΕ να ρυθμίσει ένα τομεακό ζήτημα, όπως το περιβάλλον, αυτό και η αντίστοιχη διαδικασία θα πρέπει να προβλέπεται στις Συνθήκες της ώστε να πάρει την αντίστοιχη πρωτοβουλία. Οι Συνθήκες της ΕΕ είναι δεσμευτικές συμφωνίες που έχουν εγκριθεί από τα Κ-Μ της. Πράγματι το ενωσιακό δίκαιο εξελίχθηκε μέσω Συνθηκών για να λάβει τη σημερινή του μορφή. Ιστορικά το θεμέλιο του δικαίου της ΕΕ ήταν η Συνθήκη των Παρισίων περί της Ευρωπαϊκής Κοινότητας του Άνθρακα και Χάλυβα. Η Συνθήκη των Παρισίων υπεγράφη την 18.04.1951, τέθηκε σε ισχύ την 23.07.1952 και καταργήθηκε την 23.07.2002. Η Συνθήκη των Παρισίων αποτέλεσε το εργαλείο ένωσης των ευρωπαϊκών Κρατών και προώθησης της ειρήνης στην περιοχή. Κατόπιν οι Συνθήκες της Ρώμης ίδρυσαν την Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας. Οι Συνθήκες της Ρώμης υπεγράφησαν την 25.03.1957, τέθηκαν σε ισχύ την 01.01.1958 και έως σήμερα διατηρούν την σπουδαιότητα τους

αφού η Συνθήκη για την Λειτουργία της ΕΕ (Treaty on the Functioning of the European Union - TFEU) αναφέρεται και ως Συνθήκη της Ρώμης.

Περαιτέρω, η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη (Single European Act), 1987 αναθεώρησε ριζικά την Συνθήκη της Ρώμης (1957) δημιουργώντας την κοινή αγορά, εισάγοντας την ευρωπαϊκή πολιτική συνεργασία (νυν κοινή εξωτερική πολιτική και πολιτική ασφαλείας της ΕΕ) και, μεταξύ άλλων, τις αρμοδιότητες περί προστασίας του περιβάλλοντος. Το δίκαιο της ΕΕ εξελίχθηκε με την Συνθήκη του Maastricht η οποία υπεγράφη την 07.02.1992 και τέθηκε σε ισχύ την 01.11.1993. Η Συνθήκη του Maastricht καλείται και Συνθήκη της ΕΕ διότι ίδρυσε την Ευρωπαϊκή Ένωση, επέκτεινε τις αρμοδιότητες της τέως ΕΟΚ στην δικαιοσύνη, ασφάλεια, κοινή εξωτερική πολιτική, εισήγαγε το κοινό ευρωπαϊκό νόμισμα (euro) και συνέβαλε περισσότερο στην ευρωπαϊκή ολοκλήρωση μέχρι να τεθεί σε ισχύ η Συνθήκη της Λισαβόνας (2009). Ακολούθησε η Συνθήκη του Amsterdam η οποία τροποποίησε την Συνθήκη του Maastricht και υπεγράφη την 02.10.1997 ενώ τέθηκε σε ισχύ την 01.05.1999. Αμέσως μετά υπεγράφη την 26.02.2001 η Συνθήκη της Νίκαιας η οποία τέθηκε σε ισχύ την 01.02.2003. Η Συνθήκη της Νίκαιας επέφερε τροποποιήσεις στην Συνθήκη του Maastricht και στην Συνθήκη της Ρώμης. Οι Συνθήκες του Amsterdam και της Νίκαιας ρύθμισαν τα θεμελιώδη δικαιώματα μεταξύ των Κ-Μ. Η πορεία του δικαίου της ΕΕ συνεχίστηκε με μία αποτυχημένη προσπάθεια να υιοθετήσει τη Συνταγματική Συνθήκη της ΕΕ (2004). Τελικά υιοθετήθηκε η Συνθήκη της Λισαβόνας (2009), ήτοι η Συνθήκη της ΕΕ (ΣΕΕ) και η Συνθήκη για τη Λειτουργία της ΕΕ (ΣΛΕΕ), ενισχύοντας τη δύναμη του Κοινοβουλίου και καθιστώντας δεσμευτική την Χάρτα των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της ΕΕ. Η Συνθήκη της ΕΕ περιέχει, κυρίως, γενικές αρχές, θεσμικούς κανόνες και τα περί της εξωτερικής πολιτικής και ασφαλείας (Horspool et.al, 2018; Foster, 2018; Σαχπεκίδου, 2013). Εκ της ιστορικής εξέλιξης του δικαίου της ΕΕ μέσω των Συνθηκών φαίνεται ότι η αδυναμία της άμεσης επιβολής του δικαίου στην εθνική έννομη τάξη και το λεγόμενο δημοκρατικό έλλειμμα της ΕΕ εξακολουθεί να δημιουργεί αντιπαράθεσεις, εκτός από το εσωτερικό της ΕΕ και στα διεθνή όργανα, με αποτέλεσμα η θεραπεία της αντιπαράθεσης επί των ναυτιλιακών θεμάτων μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών, εντός ΕΕ, να καθίσταται δύσκολη.

Η σύγκρουση του ενωσιακού και εθνικού δικαίου γίνεται αντιληπτή όταν το ενωσιακό δίκαιο αποδίδει δικαιώματα και υποχρεώσεις στα υποκείμενα της ΕΕ και έτσι έρχεται σε αντίθεση με αντίστοιχους κανόνες του εθνικού δικαίου. Η εξέταση της άμεσης εφαρμογής και της υπεροχής του ενωσιακού έναντι του εθνικού δικαίου κρίνεται σκόπιμη. Οι Συνθήκες της ΕΕ δεν περιέχουν κανόνα ο οποίος να αναφέρει ότι το ενωσιακό δίκαιο υπερισχύει του εθνικού ή το αντίθετο εκτός ίσως των κανονισμών. Άρα προκειμένου να μην καθίστανται ανενεργές οι νομοθετικές ρυθμίσεις της ΕΕ θα πρέπει να αναγνωριστεί το ενωσιακό δίκαιο ως υπέρτερης ισχύς έναντι του εθνικού άλλως το ενωσιακό δίκαιο θα εφαρμόζεται κατά το δοκούν και θα αποτελεί κενό γράμμα. Όσον αφορά τη σχέση διεθνούς και εθνικού δικαίου υφίσταται ειδική διαδικασία μεταφοράς και ενσωμάτωσης του διεθνούς δικαίου στην εθνική έννομη τάξη και με τον τρόπο αυτό δεν δημιουργείται σύγκρουση αφού η υπέρτερη τυπική ισχύ του διεθνούς δικαίου αναγνωρίζεται από τις συνταγματικές διατάξεις της εθνικής νομοθεσίας. Η διαδικασία αυτή δεν έχει εφαρμογή στο ενωσιακό δίκαιο και η λύση πρέπει να επιτευχθεί σε ενωσιακό επίπεδο. Το Δικαστήριο της ΕΕ (ΔΕΕ) επέβαλε την υπέρτερη ισχύ του ενωσιακού δικαίου έναντι του εθνικού με την απόφαση επί

της υποθέσεως 6/64 Costa κατά ENEL και απέκλεισε τη ρύθμιση των συγκρούσεων ενωσιακού και εθνικού δικαίου με βάση την εθνική συνταγματική τάξη. Με την απόφαση αυτή διαπιστώθηκε ότι (α) η μεταβίβαση κυριαρχικών δικαιωμάτων από τα Κ-Μ προς την Ένωση έχει οριστικό χαρακτήρα και δεν μπορεί να αναιρεθεί με μεταγενέστερες μονομερείς πράξεις οι οποίες δεν συνάδουν με το σύστημα του ενωσιακού δικαίου και (β) κατά γενική αρχή της Συνθήκης τα Κ-Μ δεν δύνανται να θίξουν την πλήρη και ενιαία ισχύ του ενωσιακού δικαίου σε ολόκληρη την επικράτειά της ΕΕ.

Το ΔΕΕ με την απόφαση της 17.12.1970 επί της υποθέσεως 11/70, Internationale Handelsgesellschaft, έκρινε περί της υπεροχής του κοινοτικού κανόνα έναντι κάθε διάταξης του εθνικού δικαίου, ακόμη και συνταγματικής καθώς επίσης και ότι η άρση της σύγκρουσης και η υπεροχή θα στηρίζεται στη βάση κανόνων της κοινοτικής και όχι εθνικής έννομης τάξης. Το ΔΕΕ με την απόφαση της 09.03.1978 επί της υποθέσεως 106/77, Simmenthal II, έκρινε περί της υπεροχής έναντι προγενέστερου αλλά και μεταγενέστερου εθνικού κανόνα και ότι ο εθνικός δικαστής θα πρέπει να αφήσει ανεφάρμοστο τον εθνικό κανόνα χωρίς να αναμένει την ακύρωσή του. Το ΔΕΕ με την απόφαση της 05.02.1976, επί της υποθέσεως 87/75, Bresciani, έκρινε περί της υπεροχής διατάξεων αμέσου ισχύος Διεθνών Συμφωνιών, που συνάπτει η Κοινότητα, έναντι του εθνικού δικαίου. Το ΔΕΕ με την απόφαση της 05.04.1979, επί της υποθέσεως 148/78, Ratti, έκρινε περί της υπεροχής διατάξεων Οδηγιών έναντι του εθνικού δικαίου και σύνδεση της υπεροχής με την άμεση ισχύ. Συναφώς η Συνθήκη της Λισαβόνας με τη προσαρτημένη δήλωση 17 της διακυβερνητικής διάσκεψης σχετικά με την υπεροχή αναφέρει ότι «*Η Διάσκεψη υπενθυμίζει ότι, σύμφωνα με την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι Συνθήκες και το δίκαιο που θεσπίζεται από την Ένωση βάσει των Συνθηκών υπερισχύουν του δικαίου των κρατών μελών, υπό τους όρους που ορίζονται στην εν λόγω νομολογία*».<sup>343</sup>

Οι θεσμοί της ΕΕ απαριθμούνται στο άρθρο 13 της Συνθήκης της ΕΕ (ΣΕΕ) και είναι το Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, η Επιτροπή, το Συμβούλιο της Ευρώπης, το Δικαστήριο, η Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα και το Ελεγκτικό Συνέδριο. Τα άρθρα 13-19 ΣΕΕ ρυθμίζουν τις αρμοδιότητες των θεσμών. Άλλοι θεσμοί είναι ο Συνήγορος του Πολίτη της ΕΕ, η Υπηρεσία Εξωτερικής Δράσης (Διπλωματική Υπηρεσία), το Οικονομικό και Κοινωνικό Συμβούλιο και το Συμβούλιο των Περιφερειών. Το Κοινοβούλιο της ΕΕ εκλέγεται απ' ευθείας από τους πολίτες και η λειτουργία του ρυθμίζεται από το άρθρο 14 ΣΕΕ. Το Κοινοβούλιο ασκεί πολιτικό έλεγχο, έχει νομοθετική δράση αλλά δεν διαθέτει επίσημα το δικαίωμα να εκκινήσει την νομοθετική πρωτοβουλία. Το δικαίωμα εκκίνησης της νομοθετικής πρωτοβουλίας ανήκει στην Επιτροπή (ΕΕπ). Το Κοινοβούλιο εκλέγει τον πρόεδρο της ΕΕπ. Η ΕΕπ αποτελείται από εικοσιεπτά μέλη όπως προβλέπεται στο άρθρο 17 ΣΕΕ, εισάγει νομοθετικές προτάσεις και έχει το ρόλο του θεματοφύλακα των Συνθηκών της ΕΕ. Η ΕΕ είναι ένα ιδιώνυμο μόρφωμα θεσμών και δεν διαθέτει αυστηρό διαχωρισμό εξουσιών. Το Συμβούλιο της ΕΕ καλείται και Συμβούλιο των Υπουργών της ΕΕ και η δράση του περιγράφεται στο άρθρο 16 ΣΕΕ. Ασχολείται με την υιοθέτηση της νομοθεσίας και του προϋπολογισμού σε ευθεία γραμμή με το Κοινοβούλιο. Το Δικαστήριο της ΕΕ διασφαλίζει ότι η νομοθεσία της ΕΕ τηρείται σύμφωνα με τις προβλέψεις του άρθρου 19 ΣΕΕ. Οι αρμοδιότητες ασκούνται σε ανώτατο επίπεδο από το

---

<sup>343</sup> C 115/344 09.05.2008

Δικαστήριο (άρθρο 253 ΣΛΕΕ) και από το Γενικό Δικαστήριο (άρθρο 254 ΣΛΕΕ). Το Συμβούλιο της Ευρώπης έχει καθήκοντα που αναφέρονται στο άρθρο 15 ΣΕΕ. Οι Αρχηγοί των Κ-Μ της ΕΕ, οι πρόεδροι της ΕΕπ και του Συμβουλίου της ΕΕ συνεδριάζουν κατά τις εργασίες του Συμβουλίου της Ευρώπης τουλάχιστον δύο φορές το εξάμηνο καθορίζοντας τις κατευθυντήριες γραμμές των πολιτικών της ΕΕ.

## **2.16. Όργανα νομοθετικής πρωτοβουλίας για τις θαλάσσιες μεταφορές επικινδύνων υλικών**

Η ΕΕπ συντονίζει τις θέσεις της ΕΕ με τα Κ-Μ της κατά τις επαφές της στον ΙΜΟ και σε περιφερειακό επίπεδο με άλλα Κράτη με σκοπό την διασφάλιση των υψηλών προτύπων θαλάσσιας ασφαλείας και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Η ΕΕπ με τον τρόπο αυτό μεταφέρει τις σχετικές διεθνείς πρωτοβουλίες στο Δίκαιο της ΕΕ και παράλληλα ρυθμίζεται η έννομη τάξη των Κ-Μ της. Η συγκεκριμένη πολιτική της ΕΕπ δεν έρχεται σε ευθεία γραμμή με όλα τα Κ-Μ της και έτσι υφίστανται αντιπαραθέσεις όπως περιγράφεται κατωτέρω. Η ΕΕπ παρακολουθεί τις διεθνείς ναυτιλιακές εξελίξεις αφού το μεγαλύτερο ποσοστό του εμπορίου της ΕΕ διεξάγεται δια θαλάσσης (ΕΥ, 2019). Η πολιτική της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές έχει ως ορόσημο την πρώτη και δεύτερη νομοθετική δέσμη κανονιστικών ρυθμίσεων των ετών 1986 και 1989 αντίστοιχα. Τα ναυτικά ατυχήματα των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών όπως εκείνα των πλοίων Aegean Sea (1992), Braer (1993), Estonia (1994), Erika (1999) και Prestige (2002) διαμόρφωσαν το σημερινό θεσμικό πλαίσιο μεταφοράς επικινδύνων υλικών με την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος στην ΕΕ να αποτελεί αναπόσπαστο μέρος των ναυτιλιακών νομοθετικών πρωτοβουλιών.

Η ΕΕπ συνεργάζεται με τα Κράτη, εμπορικούς εταίρους της ΕΕ και τους διεθνείς οργανισμούς ώστε να εδραιωθεί η σταθερότητα στο ναυτιλιακό εμπόριο. Η ΕΕπ είναι θιασώτης του ΠΟΕ προκειμένου να επιτευχθεί μία πολυμερής συμφωνία για την ελεύθερη διεξαγωγή θαλασσίου εμπορίου μεταξύ των Κρατών. Θεμελιώδες εργαλείο της ΕΕπ με σκοπό την επίλυση των εμπορικών ναυτιλιακών προβλημάτων και την κατάργηση των περιορισμών στις δια θαλάσσης μεταφορές είναι οι διμερείς συμφωνίες. Η ΕΕπ συμμετέχει στις εργασίες των διεθνών οργανισμών σχετικά με ζητήματα ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος. Συγκεκριμένα έχει κυρώσει τις ανωτέρω αναφερόμενες Διεθνείς Συμβάσεις, άλλες Συμβάσεις του ΙΜΟ και περιφερειακές Συμβάσεις όπως HELCOM για τη Βαλτική Θάλασσα, Σύμβαση της Βαρκελώνης για τη Μεσόγειο Θάλασσα, OSPAR για τον Βόρειο Ανατολικό Ατλαντικό Ωκεανό και Σύμβαση του Βουκουρεστίου για τη Μαύρη Θάλασσα. Οι συγκεκριμένες Διεθνείς Συμβάσεις αποτελούν δίκαιο της ΕΕ και εφαρμόζονται στην επικράτεια της (Eur-Lex, Διεθνείς Συμβάσεις, 2019). Σε επίπεδο ΕΕ το θεσμικό πλαίσιο της μεταφοράς των επικινδύνων υλικών και προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος ρυθμίζεται από την Γενική Διεύθυνση Μεταφορών και Κινητικότητας (DG MOVE- Directorate-General for Mobility and Transport), την Γενική Διεύθυνση Θαλάσσιας Πολιτικής και Αλιείας (DG MARE - Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries) και την Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος (DG ENVI - Directorate-General for Environment).

### **2.16.1. Γενική διεύθυνση μεταφορών και κινητικότητας (DG MOVE) <sup>344</sup>**

Οι αρμοδιότητες της DG MOVE εντάσσονται στην προώθηση νομοθετικών ρυθμίσεων περί της ασφάλειας των μεταφορών και της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Ο σκοπός αυτός επιτυγχάνεται με δράσεις σε ενωσιακό και διεθνές επίπεδο προς όφελος των Κ-Μ. Όσον αφορά στις ναυτιλιακές μεταφορές οι στόχοι αυτοί έχουν καταγραφεί και στο κείμενο περί της Ναυτιλιακής Πολιτικής των Μεταφορών της ΕΕ (EU's maritime transport policy) με έμφαση στους κανόνες για την ασφάλεια στη θάλασσα, επιθεώρησης των πλοίων, προστασία θαλασσίου περιβάλλοντος και σταδιακή απόσυρση των δεξαμενόπλοιων μονού κύτους (DG MOVE, 2019).

### **2.16.2. Επιτροπή ασφαλείας ναυτιλίας και περιβάλλοντος (COSS)**

Η επιτροπή ασφαλείας της ναυτιλίας και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS-Committee on Safe Seas and the Prevention of Pollution from Ships), υπό την DG MOVE, επικουρεί και συμβουλεύει την ΕΕπ, μεταξύ άλλων, επί της εφαρμογής της ενωσιακής νομοθεσίας σε θέματα ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης.<sup>345</sup> Στην επιτροπή COSS συμμετέχουν εκπρόσωποι των Κ-Μ με σκοπό την επικαιροποίηση και τροποποίηση της ναυτιλιακής ενωσιακής νομοθεσίας. Τα θέματα που εξετάζονται σε επίπεδο COSS είναι (α) οι λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων ή καταλοίπων φορτίων πλοίων με σκοπό την αποτροπή της θαλάσσιας ρύπανσης (β) η ασφάλεια των πλοίων στον ναυπηγικό, μηχανολογικό, ναυτιλιακό και τηλεπικοινωνιακό τομέα (γ) ο έλεγχος συμβατότητας της ναυτιλιακής ενωσιακής νομοθεσίας με εκείνη του IMO και η ενσωμάτωση των διεθνών κανονισμών στο ενωσιακό δίκαιο.<sup>346</sup>

### **2.16.3. Ευρωπαϊκός οργανισμός ναυτιλιακής ασφαλείας (EMSA)**

Η αξιολόγηση εφαρμογής της οδηγίας πλαισίου για τη θαλάσσια στρατηγική (Οδηγία 2008/56/ΕΚ) έδειξε κενά. Το πρόβλημα αυτό οδηγεί στο συμπέρασμα ότι διακυβεύεται η αποτελεσματικότητα της ναυτιλιακής ασφάλειας και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος.<sup>347</sup> Για το σκοπό της αναστροφής της συγκεκριμένης τάσης, ως μέρος του πακέτου Erika II, εργάζεται ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ναυτιλιακής Ασφάλειας (European Maritime Safety Agency - EMSA) σύμφωνα με τον Κανονισμό 1406/2002. Ο EMSA ασχολείται για την βελτίωση της ναυτιλιακής ασφάλειας, την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και την εξάλειψη των ναυτικών ατυχημάτων παρέχοντας αρωγή στην επιβολή του σχετικού νομοθετικού πλαισίου της ΕΕ. Παράλληλα ο EMSA προετοιμάζει τις νομοθετικές εισηγήσεις και βοηθάει την ΕΕπ στην αποτελεσματική εφαρμογή της νομοθεσίας επί των προαναφερομένων θεματικών αντικειμένων ως και παρακολουθεί την λειτουργία των επιθεωρήσεων των Κρατών Λιμένων της ΕΕ. Επίσης οργανώνει εκπαιδευτικές

<sup>344</sup> [https://ec.europa.eu/transport/home\\_en](https://ec.europa.eu/transport/home_en)

<sup>345</sup> Κανονισμός (ΕΚ) 2099/2002

<sup>346</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 182/2011

<sup>347</sup> [https://ec.europa.eu/environment/eir/pdf/study\\_costs\\_not\\_implementing\\_env\\_law.pdf](https://ec.europa.eu/environment/eir/pdf/study_costs_not_implementing_env_law.pdf) σελ.38

δραστηριότητες επί θεμάτων αρμοδιότητας του, αναπτύσσει μεθόδους έρευνας των ναυτικών ατυχημάτων και παρέχει στατιστικά στοιχεία για την ναυτιλιακή ασφάλεια και την ρύπανση από πλοία σε συνεργασία με τα Κ-Μ. Η ΕΕ εναρμονίζεται με τις διεθνείς Συμβάσεις που αφορούν στη ναυτιλία και ειδικότερα εκείνες του ΙΜΟ. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ναυτιλιακής Ασφάλειας (EMSA) συμβάλει στην προάσπιση του οικείου θεσμικού πλαισίου με βασική αρχή επί της ναυτιλιακής ασφάλειας την πρόληψη.

Ο EMSA συμβάλει στην εξέλιξη του συστήματος VTMISS (Vessel Traffic Management Information System)<sup>348</sup> ώστε να διευκολύνεται η επικοινωνία πλοίων και λιμένων. Το ίδιο επιχειρείται και για το σύστημα SAFE SEA NET και THETIS με το οποίο υποστηρίζεται το σύστημα των επιθεωρήσεων των Κρατών Λιμένα της ΕΕ υπό την αιγίδα του EMSA. Η διατήρηση και στοχευμένη παρέμβαση του ναυτιλιακού θεσμικού πλαισίου της ΕΕ, ο συνεχής εκσυγχρονισμός του EMSA, η ευαισθητοποίηση των Κ-Μ επί θεμάτων πρόληψης ναυτιλιακών ατυχημάτων θα βελτιώσουν την ναυτιλιακή ασφάλεια, θα ενισχύσουν την πρόοδο της ναυτιλιακής βιομηχανίας της ΕΕ και θα παραδειγματίσουν τα Κράτη.<sup>349</sup> Ο οργανισμός ασχολείται με την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος, την αποτροπή και αντιμετώπιση των εκουσίων ή ακουσίων απορρίψεων επικινδύνων υλικών χωρίς ωστόσο να παρακάμπτεται η συμμετοχή των Κ-Μ σε τέτοιες περιπτώσεις. Ο EMSA αναδεικνύει τις δυνατότητες του μέσα από την στενή συνεργασία με τα Κ-Μ της ΕΕ και άλλους εξειδικευμένους οργανισμούς. Επίσης στις αρμοδιότητες του EMSA είναι ο συντονισμός για την καταπολέμηση της ρύπανσης σε περιφερειακό επίπεδο και η παρακολούθηση των ρυπάνσεων μέσω της Δορυφορικής Υπηρεσίας Παρακολούθησης Cleanseanet. Συναφώς το EMSA λαμβάνει μέτρα για την ενίσχυση της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος από τα Κράτη Λιμένα (Port State Control) με σκοπό την διακρίβωση του βαθμού συμμόρφωσης και εφαρμογής της Οδηγίας 2009/16 σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από τα Κράτη Λιμένες. Οι έλεγχοι στοχεύουν αφενός στη διαπίστωση τήρησης των θεσμοθετημένων διαδικασιών του Paris MoU από τους εξουσιοδοτημένους επιθεωρητές του Κράτους - Λιμένα και αφετέρου στη διασταύρωση των στοιχείων καταχώρησης στη βάση πληροφοριών THETIS.

#### **2.16.4. Γενική διεύθυνση θαλάσσιας πολιτικής και αλιείας (DG MARE)**<sup>350</sup>

Η DG MARE ασχολείται (α) με τη διασφάλιση της βιωσιμότητας των ωκεάνιων πόρων, των παρακτίων κοινοτήτων και του αλιευτικού τομέα (β) προωθεί τις θαλάσσιες πολιτικές και την βιώσιμη γαλάζια οικονομία και (γ) προωθεί την διακυβέρνηση των ωκεανών σε διεθνές επίπεδο. Η DG MARE, μεταξύ άλλων, εφαρμόζει πολιτικές βιωσιμότητας και προστασίας των ωκεανών καθώς θεωρείται ότι η θαλάσσια οικονομία συνάδει με την ανάπτυξη της ΕΕ. Στο πλαίσιο αυτό έχει εισαχθεί η ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική (Integrated Maritime Policy) η οποία αποτελείται από τις ακόλουθες διατομεακές πολιτικές (α) γαλάζια ανάπτυξη (β) δεδομένα και γνώσεις για τη θάλασσα (γ) θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός (δ) ολοκληρωμένη θαλάσσια επιτήρηση και (ε)

<sup>348</sup> Οδηγία 2002/59/ΕΚ όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2009/17/ΕΚ.

<sup>349</sup> Κανονισμός (ΕΚ) 1406/2002

<sup>350</sup> [https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/index\\_en](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/index_en)

στρατηγικές για τις θαλάσσιες λεκάνες. Επίσης προωθείται ο έλεγχος της θαλάσσιας κυκλοφορίας υπό τα αντίστοιχα πρότυπα της εναέριας κυκλοφορίας (DG MARE, 2019).

#### **2.16.5. Γενική διεύθυνση περιβάλλοντος (DG ENVI)** <sup>351</sup>

Η DG ENVI ιδρύθηκε το 1973 και είναι υπεύθυνη για την ενωσιακή πολιτική του περιβάλλοντος. Στο χαρτοφυλάκιο της περιλαμβάνονται η προστασία, διατήρηση και βελτίωση των πολιτικών περιβάλλοντος. Συναφώς εποπτεύει ότι τα Κ-Μ εφαρμόζουν το ενωσιακό περιβαλλοντικό δίκαιο. Η DG ENVI προτείνει στην ΕΕπ την κατάλληλη νομοθεσία, μεταξύ άλλων, για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος από τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών και τις απορρίψεις. Τα άρθρα 191-193 ΣΛΕΕ παρέχουν τις γενικές αρχές προστασίας και βελτίωσης των πολιτικών του περιβάλλοντος στη βάση των αρχών της προστασίας, πρόληψης, αποκατάστασης της περιβαλλοντικής ζημίας στην πηγή, ο ρυπαίνων πληρώνει (DG ENVI, 2019). Οι περιβαλλοντικές απαιτήσεις ενσωματώνονται σε όλες τις ενωσιακές πολιτικές (άρθρο 11 ΣΛΕΕ).

#### **2.17. Νομοπαραγωγική διαδικασία της ΕΕ**

*Όταν γάρ νομοθετώμεθα, ως έσομένους ώφελίμους τούς νόμους τιθέμεθα εις τόν έπειτα χρόνον· τοῦτο δέ μέλλον όρθώς άν λέγοιμεν*<sup>352</sup> είπε ο Σωκράτης. Το ενωσιακό πλαίσιο νομοθέτησης είναι μία νομοπαραγωγική διαδικασία συνδεδεμένη με τις αρχές του Κράτους ασφάλειας δικαίου και διαφάνειας. Οι νομοθετικές ρυθμίσεις δεν είναι αναδρομικές αλλά μελλοντικές των οποίων οι συνέπειες αξιολογούνται και αν απαιτείται τροποποιούνται ή αντικαθίστανται. Το νομοθετικό πλαίσιο της δια θαλάσσης μεταφοράς επικινδύνων υλικών και προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος διέπεται, σε διεθνές επίπεδο, από πολυνομία καθώς και από αρτισκληρωτικές διαδικασίες νομοθέτησης. Το ίδιο φαίνεται να συμβαίνει και σε ενωσιακό επίπεδο όπως παρακάτω αποδεικνύεται. Αυτό θα μπορούσε να αλλάξει αν δεν υπήρχε η πολυνομία και η πολυπλοκότητα των διαδικασιών νομοθέτησης. Επί παραδείγματι και όσον αφορά στη δια της θαλάσσης μεταφορά επικινδύνων υλικών και στη προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, προκειμένου να επέλθει η ασφάλεια δικαίου, θα πρέπει να θεσπιστεί ένας και μόνο νόμος που να διέπει την συγκεκριμένη διαδικασία ώστε οι ενδιαφερόμενοι να δύνανται να ανατρέξουν και να πληροφορηθούν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους.

Επίσης, η επικρατούσα θεσμική διαδικαστική πολυπλοκότητα, προκειμένου να θεσπιστεί ένα νομοθέτημα, ταλανίζει την ενωσιακή έννομη τάξη και δεν αποδίδει προς το συμφέρον των Κ-Μ. Το ενωσιακό δίκαιο είναι ένα σύστημα κανόνων το οποίο λειτουργεί μεταξύ των Κ-Μ εν παραλλήλω με τους εθνικούς κανόνες. Η διαδικασία νομοθέτησης σε επίπεδο ΕΕ διακρίνεται σε ορισμένα στάδια τα οποία περιγράφονται στα άρθρα 293-299 ΣΛΕΕ σύμφωνα με το διαχωρισμό νομοθετικών και εκτελεστικών λειτουργιών (άρθρα 290-291 ΣΛΕΕ) που επήλθε στην ΕΕ με την Συνθήκη της Λισαβόνας. Η συνήθης νομοθετική διαδικασία που παράγει νομικές πράξεις ορίζεται στο άρθρο 294 ΣΛΕΕ. Οι νομοθετικές πράξεις εκδίδονται κατά τη διαδικασία που προβλέπει το

<sup>351</sup> [https://ec.europa.eu/environment/basics/home\\_el.htm](https://ec.europa.eu/environment/basics/home_el.htm)

<sup>352</sup> Πλάτωνος Θεαίτητος, 178a



άρθρο 289 ΣΛΕΕ με τη συμμετοχή και έγκριση του Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της ΕΕ, πράξεις μη νομοθετικού χαρακτήρα ακολουθούν πιο απλή διαδικασία ενώ οι κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικές πράξεις υπάγονται σε ειδικές διαδικασίες. Το δικαίωμα της νομοθετικής πρωτοβουλίας ανήκει στην ΕΕπ. Η εισήγηση της νέας νομοθετικής πρότασης έρχεται μετά από υπόδειξη της αρμόδιας διεύθυνση της ΕΕπ, π.χ. DG MOVE<sup>353</sup> για τις μεταφορές, και αφού εγκριθεί με απλή πλειοψηφία από τα μέλη της ΕΕπ διαβιβάζεται συγχρόνως στο Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο της ΕΕ (πρώτη ανάγνωση).

Αφού η νομοθετική πρόταση επεξεργαστεί από την αρμόδια επιτροπή του Κοινοβουλίου εισάγεται στην ολομέλεια του Κοινοβουλίου η οποία αποφασίζει επί της νομοθετικής προτάσεως και διαβιβάζει τη θέση της στο Συμβούλιο της ΕΕ. Στην περίπτωση που το Συμβούλιο της ΕΕ συμφωνήσει με τη θέση του Κοινοβουλίου τότε εκδίδεται η νομοθετική πράξη και η διαδικασία ολοκληρώνεται. Αν το Συμβούλιο δεν συμφωνήσει με τη θέση του Κοινοβουλίου διαβιβάζει τις αντιρρήσεις του στο Κοινοβούλιο ενώ η ΕΕπ ενημερώνει εκ νέου το Κοινοβούλιο και ξεκινάει η διαδικασία της δεύτερης ανάγνωσης. Εντός χρονικού διαστήματος τριών μηνών το Κοινοβούλιο δύναται (α) να συμφωνήσει με τη θέση του Συμβουλίου, (β) να απορρίψει πλειοψηφικά τη θέση του Συμβουλίου και να μην εκδοθεί η πράξη οπότε η διαδικασία λαμβάνει τέλος και (γ) να προτείνει τροποποιήσεις επί της θέσης του Συμβουλίου οι οποίες αποστέλλονται στο Συμβούλιο και στην ΕΕπ προς γνώμοδότηση. Άμα τη παραλαβή των τροποποιήσεων το Συμβούλιο εντός διαστήματος τριών μηνών δύναται να εγκρίνει αυτές και έτσι να εκδοθεί η πράξη ή να εγκρίνει μόνο μερικώς τις τροποποιήσεις οπότε και ακολουθεί η λεγόμενη διαδικασία της συνδιαλλαγής.

Για την έναρξη της διαδικασίας συνδιαλλαγής συγκροτείται η ομώνυμη επιτροπή από εικοσεπτά εκπροσώπους του Συμβουλίου και του Κοινοβουλίου αντίστοιχα με τη συμμετοχή της ΕΕπ. Έργο της επιτροπής αυτής είναι η συμβιβαστική λύση και δεν επιτρέπεται να εισαχθούν προτάσεις που είχαν απορριφθεί. Η επιτροπή συνδιαλλαγής πρέπει σε διάστημα έξι εβδομάδων να προβεί σε συμφωνία άλλως δεν εκδίδεται η προτεινόμενη πράξη και η διαδικασία περατώνεται. Στην περίπτωση που επέλθει συμφωνία τότε το Συμβούλιο, αφού εγκρίνει την πράξη με ειδική πλειοψηφία, και το Κοινοβούλιο, με πλειοψηφία των ψηφισάντων, έχουν προθεσμία έξι εβδομάδων να προχωρήσουν στην έκδοση της νομοθετικής πράξης (τρίτη ανάγνωση). Άλλως η διαδικασία λαμβάνει τέλος και η πράξη δεν εκδίδεται. Οι εγκριθείσες νομοθετικές πράξεις δημοσιεύονται στην επίσημη εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αρχίζουν να ισχύουν την καθορισμένη ημερομηνία ή την εικοστή ημέρα μετά τη δημοσίευση. Συναφώς το Κοινοβούλιο διατηρεί ενισχυμένο ρόλο αφού με την διαδικασία έγκρισης μπορεί να τεθεί σε ισχύ μια νομοθετική πράξη όπως οι διεθνείς συμφωνίες (άρθρο 218§6 ΣΛΕΕ). Η εμπορική πολιτική της ΕΕ βασίζεται σε διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες, σύμφωνα με το Πέμπτο Μέρος της ΣΛΕΕ, που αφορούν κυρίως στο εμπόριο αγαθών και υπηρεσιών (Άρθρο 207 ΣΛΕΕ). Οι συμφωνίες περιλαμβάνουν εκχώρηση αμοιβαίων δικαιωμάτων και υποχρεώσεων.

---

<sup>353</sup> Directorate-General for Mobility and Transport (Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών)

Οι νομικές πράξεις της ΕΕ εξειδικεύονται στο άρθρο 288 ΣΛΕΕ και διακρίνονται στους κανονισμούς, οδηγίες, αποφάσεις, συστάσεις και γνωμοδοτήσεις. Ο κανονισμός έχει γενική εφαρμογή, είναι δεσμευτικός και τίθεται άμεσα σε ισχύ από τα Κ-Μ της ΕΕ. Η οδηγία είναι δεσμευτική για το κάθε Κ-Μ όσον αφορά στο σκοπούμενο αποτέλεσμα αλλά η χρήση του νομοθετικού μέσου ενσωμάτωσης στην εθνική έννομη τάξη υπόκειται στην ευχέρεια των Κ-Μ. Η απόφαση είναι δεσμευτική στο σύνολο της μόνο για τους αποδέκτες της. Οι συστάσεις και οι γνωμοδοτήσεις δεν έχουν δεσμευτική ισχύ. Οι Συνθήκες της ΕΕ είναι δεσμευτικές συμφωνίες μεταξύ της ΕΕ και των Κ-Μ της οι οποίες οριοθετούν τους σκοπούς, θέτουν κανόνες, ρυθμίζουν διαδικασίες και σχέσεις της ΕΕ με τα Κ-Μ της. Η ΣΕΕ αφορά στις θεμελιώδεις ενώ η ΣΛΕΕ στις λειτουργικές αρχές της ΕΕ. Η ΣΕΕ τονίζει ότι η ΕΕ διέπεται από αυτόνομη νομική και δικαϊκή τάξη. Οι αρχές της ΣΕΕ και ΣΛΕΕ αλληλοσυμπληρώνονται. Η ΣΛΕΕ εστιάζει στις λεπτομέρειες λειτουργίας της ΕΕ όπως εσωτερική αγορά, πολιτικές μεταφορών, φορολογίας, ανταγωνισμού, κρατικές ενισχύσεις και προμήθειες. Επίσης αναφέρει τις αρμοδιότητες των θεσμικών οργάνων και τον τρόπο λήψης αποφάσεων. Το συγκεκριμένο νομοθετικό πλαίσιο καθιστά μοναδική την ενωσιακή έννομη τάξη στις διεθνείς συμφωνίες. Όταν εμφανίζονται συγκρούσεις, το ενωσιακό δίκαιο υπερισχύει έναντι της εθνικής νομοθεσίας. Το γεγονός αυτό δεν γίνεται πάντοτε αποδεκτό από τα Κ-Μ με αποτέλεσμα να υφίσταται μομφή λόγω επικαλούμενου δημοκρατικού ελλείμματος των αποφάσεων της ΕΕ από τα Κ-Μ. Η πολυπλοκότητα της διαδικασίας νομοθέτησης και η πολυνομία ταλανίζει την ενωσιακή έννομη τάξη και δη το νομοθετικό οικοδόμημα της μεταφοράς των επικινδύνων υλικών.

## **2.18. Παραχώρηση αρμοδιοτήτων από τα Κ-Μ στην ΕΕ**

Η λειτουργία της ΕΕ, όπως προβλέπεται στις Συνθήκες, βασίζεται στην παραχώρηση αρμοδιοτήτων (αποκλειστικές - συντρέχουσες - υποστηρικτικές) από τα Κ-Μ της ήτοι οι αρμοδιότητες είναι δοτές. Σε τομείς όπως η εσωτερική αγορά, το περιβάλλον και οι μεταφορές, η ΕΕ έχει συντρέχουσα αρμοδιότητα και άρα τα Κ-Μ δύνανται να νομοθετήσουν στο βαθμό που η ΕΕ δεν το έχει ήδη κάνει. Όταν η ΕΕ ρυθμίσει ένα ζήτημα στο οποίο έχει συντρέχουσα αρμοδιότητα τότε τα Κ-Μ πρέπει να συμμορφωθούν. Οι συντρέχουσες ρυθμίζονται από την αρχή της επικουρικότητας (άρθρα 4 και 5 ΣΕΕ). Ειδικότερα η παραχώρηση των αρμοδιοτήτων στην ΕΕ από τα Κ-Μ προβλέπεται στο άρθρο 5 ΣΕΕ. Υπό αυτή την αρχή η ΕΕ δύναται να δράσει όπου δια των Συνθηκών τα Κ-Μ της έχουν παραχωρήσει το δικαίωμα αυτό και μόνο δια την επίτευξη των αντικειμένων τα οποία εξειδικεύονται στις Συνθήκες. Η ΕΕ σε κάποιους τομείς όπως η τελωνειακή ένωση έχει αποκλειστική αρμοδιότητα και άρα μόνον η ΕΕ δύναται να νομοθετήσει για τα συγκεκριμένα ζητήματα. Σε άλλους τομείς όπως η υγεία, ο πολιτισμός, ο τουρισμός, η ΕΕ έχει υποστηρικτική αρμοδιότητα και άρα δεν δύναται να νομοθετήσει για να εναρμονίσει το ενωσιακό θεσμικό πλαίσιο αλλά μόνο να υποστηρίξει ή να συνδράμει τις δράσεις των Κ-Μ. Στην περίπτωση που δεν έχει παραχωρηθεί κάποια αρμοδιότητα στην ΕΕ αυτή συνεχίζει και ασκείται από τα Κ-Μ ενώ η ΕΕ έχει μόνο τις αρμοδιότητες που αναφέρονται στις Συνθήκες. Επί παραδείγματι το άρθρο 114 ΣΛΕΕ εκχωρεί το δικαίωμα στο Συμβούλιο και το Κοινοβούλιο της ΕΕ να «εκδίδουν τα μέτρα τα σχετικά με την προσέγγιση των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών που έχουν ως αντικείμενο την εγκαθίδρυση και τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς». Αυτό έχει ερμηνευθεί από το Δικαστήριο ΕΕ με την έννοια ότι όλα τα μέτρα που αποσκοπούν πραγματικά

στην εξάλειψη τυχόν πραγματικών ή ακόμη και δυνητικών εμποδίων στην εσωτερική αγορά μπορούν να εμπίπτουν σε αναρμοδιότητα της ΕΕ.<sup>354</sup>

Η ΕΕ δεν έχει αρμοδιότητα να νομοθετήσει για να προστατέψει την δημόσια υγεία αλλά έχει την αρμοδιότητα να διασφαλίσει την λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Έτσι μπορεί να εισαγάγει μέτρα για την εναρμόνιση της ενωσιακής νομοθεσίας και να προστατέψει την δημόσια υγεία. Η συγκεκριμένη αιτιολογία μπορεί να δικαιολογήσει πολλά αμφισβητούμενα μέτρα της ΕΕ τα οποία η αρχή της επικουρικότητας έρχεται να επιλύσει. Η αρχή της επικουρικότητας<sup>355</sup> προβλέπει ότι όταν οι στόχοι μιας δράσης δεν μπορεί να επιτευχθούν επαρκώς από τα Κ-Μ τότε έρχεται επικουρικά η ΕΕ και ρυθμίζει το ζήτημα σε ενωσιακό επίπεδο. Τα Κ-Μ που αμφισβητούν μια τέτοια ρύθμιση στη βάση ότι παραβιάζει την αρχή της παραχώρησης αρμοδιοτήτων ή την αρχή της επικουρικότητας δεν έχουν σχεδόν ποτέ δικαιωθεί. Οι αρχές της παραχώρησης αρμοδιοτήτων και επικουρικότητας δείχνουν τις δυνατότητες της ΕΕ ενώ η αρχές της αναλογικότητας, μη διακρίσεως, νομιμότητας και σεβασμού των θεμελιωδών δικαιωμάτων προσεγγίζουν τον τρόπο με τον οποίο επιτελούνται οι δράσεις της ΕΕ. Η αρχή της αναλογικότητας αποτελεί ένα μέτρο διαφάνειας και ελέγχου των νομοθετικών ρυθμίσεων της ΕΕ. Έτσι ένα μέτρο πρέπει να είναι (α) κατάλληλο και όχι επαχθές (β) αναγκαίο και συμβατό με το δίκαιο της ΕΕ και (γ) να ανταποκρίνεται στο γενικό συμφέρον.<sup>356</sup>

## 2.19. Ελεύθερη κυκλοφορία αγαθών και επικίνδυνα υλικά

Η αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των αγαθών, η οποία εφαρμόζεται εντός της εσωτερικής αγοράς της ΕΕ, μπορεί να επικαλεσθεί από τα ναυτιλιακά Κράτη κατά την μεταφορά των επικινδύνων υλικών, εντός της ΕΕ, όταν τα παράκτια Κράτη προβάλουν επιχειρήματα υπέρ της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος. Άρα η αντιπαράθεση δύναται να οδηγήσει σε περιορισμούς ή φραγμούς του ελευθέρου εμπορίου αν δεν επέλθει ο συμβιβασμός των διαφορετικών απόψεων ώστε να διασφαλιστεί η υιοθέτηση μιας ισορροπημένης λύσης. Συναφώς, το εμπόριο αγαθών μεταξύ Κ-Μ της ΕΕ και τρίτων Κρατών διέπεται από ειδικές συμφωνίες και όχι από τη ΣΛΕΕ. Ο όρος αγαθό σημαίνει «τα προϊόντα τα οποία μπορούν να αποτιμηθούν σε χρήμα και τα οποία είναι ικανά να αποτελέσουν αντικείμενο εμπορικών συναλλαγών» (Υπόθεση 7/68, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή τόμος 1965-1968, σ. 805). Ο όρος απόβλητα ακόμα και αν δεν αποτελούν εμπορεύσιμο είδος και δεν τίθενται σε διαδικασία ανακύκλωσης εντάσσονται στα αγαθά. Το φυσικό αέριο θεωρείται αγαθό. (Υπόθεση C-393/92, Almelo κατά Energiebedrijf Ijsselmij, Συλλογή 1994, σ. I-1477.) (Υπόθεση C-159/94, Επιτροπή κατά Γαλλίας, Συλλογή 1997, σ. I-5815.)

Τα βασικά άρθρα της ΣΛΕΕ που αφορούν στην ελεύθερη κυκλοφορία των αγαθών είναι (α) το άρθρο 34 αναφορικά με τις εισαγωγές εντός της ΕΕ και την απαγόρευση των ποσοτικών περιορισμών καθώς και των μέτρων ισοδυνάμου αποτελέσματος μεταξύ των Κ-Μ της ΕΕ, (β) το

<sup>354</sup> ΔΕΕ C-210/03 - Swedish Match κατά Secretary of State for Health

<sup>355</sup> <https://eur-lex.europa.eu/summary/glossary/subsidiarity.html?locale=el>

<sup>356</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?qid=1583075606500&uri=LEGISSUM:proportionality>

άρθρο 35 σχετικά με τις εξαγωγές μεταξύ Κ-Μ όπου επίσης απαγορεύονται οι ποσοτικοί περιορισμοί επί των εξαγωγών καθώς και τα μέτρα ισοδυνάμου αποτελέσματος μεταξύ των Κ-Μ και (γ) το άρθρο 36 για τις αιτιολογημένες εξαιρέσεις από τις προβλέψεις των άρθρων 34 και 35 ΣΛΕΕ. Σήμερα οι ποσοτικοί περιορισμοί δεν είναι συνηθισμένο μέτρο μεταξύ των Κ-Μ της ΕΕ. Ως μέτρα ισοδυνάμου αποτελέσματος ορίζονται «όλοι οι εμπορικοί κανόνες που τίθενται σε εφαρμογή από τα κράτη μέλη, οι οποίοι μπορούν να παρεμποδίσουν, άμεσα ή έμμεσα, πραγματικά ή δυνητικά, το ενδοκοινοτικό εμπόριο πρέπει να θεωρούνται μέτρα τα οποία έχουν ισοδύναμο αποτέλεσμα με τους ποσοτικούς περιορισμούς».<sup>357</sup> Τα άρθρα 34 και 35 ΣΛΕΕ τυγχάνουν εφαρμογής εφόσον όλα τα διακινούμενα αγαθά αποτιμώνται σε χρηματική αξία και αποτελούν αντικείμενα διασυνοριακής συναλλαγής μεταξύ των Κ-Μ της ΕΕ. Τα συγκεκριμένα άρθρα δεν αφορούν σε αγαθά που ρυθμίζονται από μέτρα ενός Κ-Μ αφού το μέτρο δεν εμποδίζει έμμεσα ή δυνητικά το εσωτερικό ενωσιακό εμπόριο (Υπόθεση 8/74, Dassonville, Συλλογή 1974, σ. 411, σκέψη 5).

Το άρθρο 36 ΣΛΕΕ δεν αναφέρεται ρητά στην προστασία του περιβάλλοντος όμως το ΔΕΕ έχει αποφασίσει ότι «η προστασία του περιβάλλοντος είναι ένας από τους ουσιώδεις στόχους της Κοινότητας, δυνάμενος γι' αυτό να δικαιολογήσει ορισμένους περιορισμούς της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των αγαθών» (Υπόθεση 302/86, Επιτροπή κατά Δανίας, Συλλογή 1988, σ. 4607, σκέψη 8). Έτσι απαγορεύεται η εισαγωγή αποβλήτων από τα Κ-Μ της ΕΕ και χημικών ουσιών με ειδικά χαρακτηριστικά (Υπόθεση C-2/90, Επιτροπή κατά Βελγίου, Συλλογή 1992, σ. I-4431 και Υπόθεση C-473/98, Toolex, Συλλογή 2000, σ. I-5681). Η αρχή της προστασίας του περιβάλλοντος καλύπτει και την δημόσια υγεία (Υπόθεση C-67/97, Bluhme, Συλλογή 1998, σ. I-8033). Πάρα ταύτα όταν ένα Κ-Μ επικαλείται την προστασία του περιβάλλοντος πρέπει να βασίζεται σε αιτιολογημένα επιχειρήματα άλλως η επίλυση απορρίπτεται από το ΔΕΕ (1) υπόθεση C-319/05, Επιτροπή κατά Γερμανίας, Συλλογή 2007, σ. I-9811· 2) υπόθεση C-186/05, Επιτροπή κατά Σουηδίας, Συλλογή 2007, σ. I-129· 3) υπόθεση C-297/05, Επιτροπή κατά Κάτω Χωρών, Συλλογή 2007, σ. I-7467· 4) υπόθεση C-254/05, Επιτροπή κατά Βελγίου, Συλλογή 2007, σ. I-4269· 5) υπόθεση C-432/03, Επιτροπή κατά Πορτογαλίας, Συλλογή 2005, σ. I-9665.

## **2.20. Εξωτερική πολιτική ΕΕ και μεταφορά επικινδύνων υλικών**

Τα Κ-Μ καίτοι παραμένουν απρόθυμα να παραχωρήσουν αρμοδιότητες στην ΕΕ, ωστόσο η ενιαία θεσμική δομή οδήγησε στην ενσωμάτωση της Κοινής Πολιτικής Εξωτερικών και Ασφάλειας (Common Foreign and Security Policy - CFSP) στην έννομη τάξη της ΕΕ (Άρθρα 35 και 241 ΣΕΕ). Συναφώς στο άρθρο 254 ΣΛΕΕ αναφέρεται ότι η ΕΕ θα έχει αρμοδιότητα επί του συγκεκριμένου τομέα πολιτικής. Υπό τις διατάξεις της Κοινής Πολιτικής Εξωτερικών και Ασφάλειας τα Κ-Μ της ΕΕ υποχρεούνται να συνεργάζονται (άρθρο 32 ΣΕΕ) και να «υποστηρίζουν ενεργά και ανεπιφυλάκτως την κοινή εξωτερική πολιτική και πολιτική ασφαλείας της Ένωσης, με πνεύμα πίστης και αμοιβαίας αλληλεγγύης και σέβονται τη δράση της Ένωσης στον εν λόγω τομέα» (άρθρο 243 ΣΕΕ). Κύριο ρόλο επί των κατευθύνσεων της Κοινής Πολιτικής Εξωτερικών και Ασφάλειας έχει το Ευρωπαϊκό

<sup>357</sup> Υπόθεση 8/74, Dassonville, Συλλογή 1974, σ. 411

Συμβούλιο ενώ οι κρίσιμες αποφάσεις λαμβάνονται από το Συμβούλιο της ΕΕ. Η ΕΕπ και τα Κ-Μ της ΕΕ δύνανται να εισηγούνται θέματα στο Συμβούλιο της ΕΕ ενώ το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έχει περιορισμένο ρόλο. Οι νομικές πράξεις που αφορούν στην Κοινή Πολιτική Εξωτερικών και Ασφάλειας λαμβάνουν την μορφή και μόνο των Αποφάσεων. Επίσης οι Διεθνείς Συμφωνίες και τα περιοριστικά μέτρα (οικονομικές κυρώσεις) τελούν ως νομικές πράξεις της Κοινής Πολιτικής Εξωτερικών και Ασφάλειας. Συναφώς τα Κ-Μ θα πρέπει να συμμορφώνονται με τις αποφάσεις της ΕΕ και να υποστηρίζουν την εξωτερική πολιτική της στους διεθνείς οργανισμούς.

Σύμφωνα με τα άρθρα 42-46 ΣΕΕ, στην Κοινή Πολιτική Εξωτερικών και Ασφάλειας ανήκει και η Κοινή Πολιτική Ασφάλειας και Άμυνας (Common Security and Defense Policy - CSDP). Η CSDP περιλαμβάνει την προοδευτική διαμόρφωση μιας κοινής αμυντικής πολιτικής της Ένωσης καθώς και την υποχρέωση πιστής υποστήριξης προς το σκοπό αυτό εκ μέρους των Κ-Μ της ΕΕ (άρθρα 42§7 ΣΕΕ και 222 ΣΛΕΕ) ιδιαιτέρως σε περίπτωση τρομοκρατικών επιθέσεων ή φυσικών καταστροφών. Οι νομικές πράξεις επί της Κοινής Πολιτικής Ασφάλειας και Άμυνας είναι και μόνο οι Αποφάσεις. Στο πλαίσιο αυτής της πολιτικής, υπάρχουν ορισμένα θεσμικά όργανα τα οποία δεν ρυθμίζονται ρητά στις Συνθήκες. Το βασικό όργανο είναι η Επιτροπή Πολιτικής και Ασφάλειας. Όσον αφορά στο Συμβούλιο της ΕΕ, υφίσταται η Στρατιωτική Επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ένωσης που αποτελείται από τους αρχηγούς των αμυντικών αρχών των Κ-Μ ενώ σε πολιτικό επίπεδο η Επιτροπή Πολιτικών Θεμάτων Διαχείρισης Κρίσεων (CIVCOM), η Διεύθυνση Διαχείρισης Κρίσεων και Σχεδιασμού (CMPD) και άλλα όργανα που ασχολούνται με το συντονισμό και τον προγραμματισμό. Το όργανο το οποίο αναφέρεται ρητά στην ΣΕΕ (άρθρο 42§3) είναι ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Άμυνας ο οποίος σχεδιάζει και υλοποιεί επιχειρήσεις όπως εκείνες με την κωδική ονομασία Atlanta στην Σομαλία για την προστασία των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών από πειρατικές επιθέσεις.

Επίσης, η Κοινή Πολιτική Εξωτερικών και Ασφάλειας της ΕΕ διαθέτει ως εργαλείο την επιβολή περιοριστικών μέτρων ή κυρώσεων σε τρίτα Κράτη. Τα μέτρα αυτά έχουν ως σκοπό να προωθήσουν την Κοινή Πολιτική Εξωτερικών και Ασφάλειας της ΕΕ και κατ' επέκταση τη νομιμότητα. Απευθύνονται σε Κράτη εκτός ΕΕ και νομικά ή φυσικά πρόσωπα. Τα μέτρα επιβάλλονται με τέτοιο τρόπο ώστε να ελαχιστοποιούν τις αρνητικές συνέπειες για εκείνους που δεν είναι υπεύθυνοι για τις πολιτικές ή τις ενέργειες που οδηγούν στην έγκριση κυρώσεων. Όλα τα συγκεκριμένα μέτρα συμμορφώνονται με τις διατάξεις του διεθνούς δικαίου. Τα περιοριστικά μέτρα επιβάλλονται με απόφαση του Συμβουλίου της ΕΕ κατά τα άρθρα 29 ΣΕΕ, 215 ΣΛΕΕ και εφαρμόζονται σε επίπεδο ΕΕ και Κ-Μ ενώ ενημερώνεται και το Κοινοβούλιο.<sup>358</sup> Η απόφαση αυτή δεσμεύει νομικώς τα Κ-Μ. Σημειώνεται ότι η GATT και GATS ισχύουν όταν τα μέτρα επηρεάζουν τις εμπορευματικές συναλλαγές στον τομέα των υπηρεσιών με τρίτα Κράτη. Η επιβολή των περιοριστικών μέτρων εξετάζεται ad hoc ανάλογα με τα αποτελέσματα που πρέπει να επιτευχθούν και εστιάζουν στην δέσμευση κεφαλαίων, εμπορικό και θαλάσσιο αποκλεισμό, περιορισμό εισαγωγών-εξαγωγών κτλ. Τέτοια περίπτωση αποτελεί και η σύλληψη πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών στο πλαίσιο επιβολής περιοριστικών μέτρων ή κυρώσεων θαλασσιού

<sup>358</sup> <https://www.consilium.europa.eu/en/policies/sanctions/>

αποκλεισμού (embargo) από ένα Κράτος σε άλλο. Στις 04.07.2019 συνελήφθη το δεξαμενόπλοιο GRACE 1 εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης του Γιβραλτάρ λόγω της επιβολής κυρώσεων της ΕΕ κατά της Συρίας. Το Ηνωμένο Βασίλειο υποστήριξε ότι το Grace 1 κρατήθηκε λόγω του ότι υπήρξε υποψία ότι κατευθύνεται στη Συρία και όχι διότι ήταν φορτωμένο με ιρανικό πετρέλαιο. Αυτό συνέβη ως αποτέλεσμα εφαρμογής των κυρώσεων της ΕΕ κατά της Συρίας. Η σύλληψη βασίστηκε στον Κανονισμό ΕΕ 36/2012 και στην εθνική νομοθεσία. Το δεξαμενόπλοιο Grace 1 έφερε σημαία Παναμά. Κατόπιν στις 20.07.2019 συνελήφθη το δεξαμενόπλοιο Stena Impero υπό σημαία Ηνωμένου Βασιλείου στην αιγιαλίτιδα ζώνη του Ομάν από πολεμικά πλοία του Ιράν. Το περιστατικό αυτό προκάλεσε αντιπαράθεση μεταξύ των δύο Κρατών και τελικά η ένταση εκτονώθηκε μέσω της διπλωματικής οδού. Διαφορετικά η κατάσταση εδύνατο να οδηγήσει σε απρόβλεπτες συνέπειες.<sup>359</sup>

## **2.21. Εμπορική πολιτική ΕΕ και μεταφορά επικινδύνων υλικών**

Η Κοινή Εμπορική Πολιτική (ΚΕΠ) της ΕΕ αποτελεί θεμέλιο ανάπτυξης της εξωτερικής πολιτικής της ΕΕ. Η ύπαρξη, φύση και σκοπός των εξωτερικών αρμοδιοτήτων της ΕΕ οφείλονται σε υποθέσεις του τομέα της ΚΕΠ. Η τελωνειακή ένωση και οι κανόνες του ελεύθερου εμπορίου όπως αναφέρονται στην Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου αποτελούν ορόσημα για τη λειτουργία της ΕΕ και ως εκ τούτου ρυθμίζουν την Κοινή Εμπορική Πολιτική η οποία είναι αποκλειστική αρμοδιότητα της ΕΕ. Επί της ΣΛΕΕ (άρθρα 206 και 207) υφίστανται κανόνες οι οποίοι υποστηρίζουν την ολοκλήρωση, την κατάργηση των περιορισμών στο διεθνές εμπόριο και βασίζονται σε ενιαίες αρχές. Η ΕΕ διαθέτει τα εξής νομικά εργαλεία και πολιτικές ολοκλήρωσης και κατάργησης των περιορισμών στο διεθνές εμπόριο: (α) Το Κοινό Τελωνειακό Δασμολόγιο το οποίο λειτουργεί υπό την αρχή ότι εφόσον οι εσωτερικοί δασμοί καταργηθούν πρέπει να συμφωνηθεί ένα κοινό εξωτερικό τιμολόγιο για να αποφευχθεί η είσοδος αγαθών στην εσωτερική αγορά μέσω του Κ-Μ με χαμηλότερους δασμούς εισαγωγής, (β) Εμπορικοί φραγμοί και είσοδος στην αγορά. Το πλαίσιο αυτό ρυθμίζεται μέσω των Κανονισμών και αφορά εμπορικές σχέσεις με τρίτα Κράτη, (γ) Εργαλεία προστασίας του εμπορίου όπως τα μέτρα anti-dumping ήτοι πρόσθετοι δασμοί που επιβάλλονται κατά τη διασάφηση εισαγωγής προκειμένου τα αγαθά να κυκλοφορήσουν ελεύθερα εντός της εσωτερικής αγοράς της ΕΕ τα οποία τιμώνται χαμηλότερα από τα αντίστοιχα αγαθά εντός της ΕΕ. Τα μέτρα αυτά στοχεύουν στην αποφυγή της στρέβλωσης της εσωτερικής αγοράς. Στην περίπτωση αυτή τίθεται το ζήτημα για το αν το Δίκαιο του Παγκοσμίου Οργανισμού Εμπορίου (WTO) έχει εφαρμογή εντός της ΕΕ. Το ΔΕΕ αποφάσισε ότι το δίκαιο του WTO δεν έχει άμεση εφαρμογή εντός της ΕΕ αλλά κατ' εξαίρεση εφαρμόζεται όταν υιοθετείται από ένα ειδικό μέτρο ή τα μέτρα της ΕΕ κάνουν ρητή αναφορά στο δίκαιο του WTO (Zang, 2017; Petra, 2015; Griller, 2000). Το θεσμικό πλαίσιο της ΕΕ και των Κ-Μ της εξελίσσεται υπό τις αρχές της συμπληρωματικότητας, συνοχής και συντονισμού (άρθρα 208-210 ΣΛΕΕ) και διαθέτουν τις αρμοδιότητες που αναφέρονται στις Συνθήκες. Λόγω της σκοπούμενης κατάργησης των περιορισμών του διεθνούς εμπορίου, η διαθαλάσσια μεταφορά επικινδύνων υλικών σε συνδυασμό με τις ανάγκες της ΕΕ πρόκειται να

<sup>359</sup> <https://www.theguardian.com/world/2019/jul/20/gulf-crisis-tanker-retaliation-iran-hormuz>

ακμάζει και να εντείνει τις ανησυχίες των παρακτίων Κρατών για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος.

## **2.22. Ενεργειακή πολιτική ΕΕ και μεταφορά επικινδύνων υλικών**

Η Συνθήκη της Λισαβόνας ενίσχυσε τη συνοχή στις εξωτερικές σχέσεις της ΕΕ και ανέθεσε την αρμοδιότητα επί ενεργειακών θεμάτων στην ΕΕ δημιουργώντας αντιπαραθέσεις τόσο μεταξύ των οργάνων όσο και μεταξύ των Κ-Μ της ΕΕ διότι σύμφωνα με το άρθρο 194 ΣΛΕΕ δεν φαίνεται η ρητή παραχώρηση αρμοδιοτήτων στην ΕΕ επί θεμάτων ενεργειακής πολιτικής. Επομένως, κάθε εξωτερική δράση πρέπει να ακολουθεί τους γενικούς εσωτερικούς κανόνες στην ΕΕ. Το άρθρο αυτό επικεντρώνεται στην εξασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς, της ασφάλειας του εφοδιασμού και των φιλικών προς το περιβάλλον ενεργειακών πολιτικών. Η κύρια πρόκληση για τις πολιτικές της ΕΕ είναι η τάση των Κ-Μ να δίνουν προτεραιότητα στα εθνικά τους συμφέροντα έναντι των κοινών συμφερόντων της ΕΕ.

Τα νομικά εργαλεία της εξωτερικής διάστασης της ενωσιακής ενεργειακής πολιτικής είναι η Κοινοτική Συνθήκη περί Ενέργειας (Energy Community Treaty, 2006) όπου ρυθμίζει τα ενεργειακά ζητήματα κατά την κοινή αγορά ενέργειας. Πρόκειται για μια πολυμερή Συμφωνία που στοχεύει στην δημιουργία μιας ολοκληρωμένης αγοράς φυσικού αερίου και ηλεκτρισμού ενώ βασίζεται στο σύστημα της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Άνθρακα και Χάλυβα (1951) με ανεξάρτητα όργανα και σύστημα επίλυσης διαφορών. Τα Τρίτα Κράτη τα οποία δεν είναι Μέρη στη Συνθήκη χρησιμοποιούν το σύστημα των διμερών ενεργειακών Συμφωνιών όπως η Ρωσία και η Ινδία και ακόμα Μνημόνια Ενέργειας σε ενεργειακά ζητήματα. Η συντρέχουσα αρμοδιότητα της ΕΕ σε ενεργειακά ζητήματα σημαίνει ότι οι ρόλοι μεταξύ ΕΕ και Κ-Μ δεν είναι καθαροί.

## **2.23. Περιβαλλοντική πολιτική ΕΕ και μεταφορά επικινδύνων υλικών<sup>360</sup>**

Η προστασία του περιβάλλοντος είναι ενσωματωμένη στα άρθρα 11, 191 έως 193 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) όπου με την βοήθεια του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος επιβλέπεται η εφαρμογή και η επικαιροποίηση του σχετικού πλαισίου. Αμέσως μετά την Συνδιάσκεψη του ΟΗΕ για το περιβάλλον (1972) διεξήχθη το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο των Παρισίων (1972) όπου τέθηκε η βάση της περιβαλλοντικής πολιτικής της ΕΕ. Η κοινή περιβαλλοντική πολιτική εισήχθη με την Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη (1987), τη Συνθήκη του Μάαστριχτ (1992), συνεχίστηκε με τη Συνθήκη του Άμστερνταμ (1999) για την υποχρέωση ενσωμάτωσης της περιβαλλοντικής προστασίας σε όλες τις τομεακές πολιτικές της ΕΕ με σκοπό την προαγωγή της βιώσιμης ανάπτυξης και τη Συνθήκη της Λισαβόνας (2009) όπου η βιώσιμη ανάπτυξη έγινε στόχος της ΕΕ. Το ενωσιακό πλαίσιο προστασίας του περιβάλλοντος υιοθετεί την βασική αρχή ο ρυπαίνων πληρώνει<sup>361</sup> σε συνδυασμό με τις αρχές της προφύλαξης, πρόληψης και ταχείας απορρύπανσης στην πηγή. Το θεσμικό πλαίσιο της ΕΕ για την μεταφορά επικινδύνων υλικών προβλέπει τη λήψη προληπτικών μέτρων για την προστασία του

<sup>360</sup> [https://ec.europa.eu/environment/index\\_en.htm](https://ec.europa.eu/environment/index_en.htm)

<sup>361</sup> Οδηγία 2004/35/ΕΚ σχετικά με την περιβαλλοντική ευθύνη και την αποκατάσταση περιβαλλοντικής ζημίας.

περιβάλλοντος. Η αρχή της επικουρικότητας παίζει σημαντικό ρόλο στην εφαρμογή της περιβαλλοντικής πολιτικής της ΕΕ σύμφωνα με τα άρθρα 11, 191,192 και 193 ΣΛΕΕ. Η δράση της ΕΕ διέπεται από την αρχή της ολοκλήρωσης και άρα δεν υφίσταται προτεραιότητα ανάμεσα στους στόχους για βιώσιμη ανάπτυξη και προστασία του περιβάλλοντος. Σύμφωνα με το άρθρο 11 ΣΛΕΕ «οι απαιτήσεις της περιβαλλοντικής προστασίας πρέπει να ενταχθούν στον καθορισμό και την εφαρμογή των πολιτικών και δράσεων της Ένωσης, ιδίως προκειμένου να προωθηθεί η αειφόρος ανάπτυξη». Άρα οι πολιτικές της ΕΕ θα πρέπει να λαμβάνουν υπ' όψιν τους, πριν καθοριστούν, τον παράγοντα της περιβαλλοντικής προστασίας ο οποίος είναι ασαφής. Το έβδομο περιβαλλοντικό πρόγραμμα δράσης (απόφαση 1386/2013/ΕΕ)<sup>362</sup> κάνει λόγο, μεταξύ άλλων, για μια ολοκληρωμένη στρατηγική αντιμετώπισης της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος ενσωματωμένη στις πολιτικές της ΕΕ.<sup>363</sup> Εντούτοις, οι θεσμοί της ΕΕ έχουν ως κύριο μέλημα την εξισορρόπηση της προστασίας του περιβάλλοντος με άλλα συμφέροντα και δεν ενσωματώνουν πάντα πλήρως τις περιβαλλοντικές πτυχές σε όλους τους τομείς πολιτικής.

Η ΕΕπ με σκοπό την διασφάλιση των στόχων της περιβαλλοντικής πολιτικής εκδίδει σχετικώς προγράμματα δράσης. Μέχρι το 2030 ισχύει το όγδοο πρόγραμμα δράσης με κύριο μέλημα την «Ευημερία εντός των ορίων του πλανήτη μας» το οποίο αναλαμβάνει πρωτοβουλίες για (α) την προστασία της φύσης (β) τα οικοσυστήματα (β) βιώσιμη ανάπτυξη και χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και (γ) καταπολέμηση περιβαλλοντικών απειλών. Επίσης η ΕΕ συμμετέχει στις διεθνείς διασκέψεις για το περιβάλλον όπως στη Σύμβαση για το περιβάλλον και την ανάπτυξη (RIO 1992), UNFCCC, RIO+20 για τη βιώσιμη ανάπτυξη (2012). Άρα, η ΕΕ παρακολουθώντας τις διεθνείς εξελίξεις, διαθέτει σημαντικά νομικά εργαλεία για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος (Van Calster, A., και Reins, L., 2018; Kingston et.al, 2017). Η στρατηγική Ευρώπη 2020 για την ανάπτυξη στοχεύει σε μια «έξυπνη, βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη». Επίσης η ΕΕ λαμβάνει μέρος σε διεθνείς και περιφερειακές διασκέψεις για το περιβάλλον όπως το Θεματολόγιο του 2030 για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη. Αν και από το 1973 υφίσταται ικανό νομοθετικό πλαίσιο για τα περιβαλλοντικά ζητήματα παρατηρείται η ανεπαρκής εφαρμογή και επιβολή εκ μέρους των Κ-Μ της ΕΕ. Με σκοπό τη διόρθωση της κατάστασης η ΕΕ σύστησε το δίκτυο για την εφαρμογή και την επιβολή του δικαίου του περιβάλλοντος (IMPEL)<sup>364</sup> ενώ υιοθετήθηκε το πρόγραμμα βελτίωσης της καταλληλότητας και της αποδοτικότητας του κανονιστικού πλαισίου (REFIT)<sup>365</sup> της ΕΕ για το περιβάλλον. Παράλληλα ιδρύθηκε ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος (1990)<sup>366</sup> και τέθηκε σε λειτουργία το πρόγραμμα παρακολούθησης Copernicus<sup>367</sup> για θέματα ξηράς, θάλασσας και ατμόσφαιρας. Συναφώς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έχει αναλάβει σημαντικές πρωτοβουλίες για την προστασία του περιβάλλοντος της ΕΕ και την εφαρμογή της περιβαλλοντικής νομοθεσίας όπως το ψήφισμα με τίτλο «Βελτίωση των ωφελειών από τα περιβαλλοντικά μέτρα της ΕΕ - Οικοδόμηση εμπιστοσύνης μέσω της βελτίωσης της

<sup>362</sup> Σχετικά με γενικό ενωσιακό πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον έως το 2020 «Ευημερία εντός των ορίων του πλανήτη μας».

<sup>363</sup> <https://ec.europa.eu/environment/action-programme/index.htm>

<sup>364</sup> <https://www.impel.eu/>

<sup>365</sup> <https://ec.europa.eu/environment/eia/sea-refit.htm>

<sup>366</sup> <https://www.eea.europa.eu/>

<sup>367</sup> <https://www.copernicus.eu/en/access-data>



γνωστικής βάσης και της ικανότητας απόκρισης COM/2012/095 Τελικό»<sup>368</sup> με το οποίο καταγράφηκε η ανεπάρκεια εφαρμογής της περιβαλλοντικής νομοθεσίας της ΕΕ από τα Κ-Μ της.

Σύμφωνα με το άρθρο 26 ΣΛΕΕ, η ΕΕ «*θεσπίζει τα μέτρα για την εγκαθίδρυση ή τη διασφάλιση της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς, σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις των Συνθηκών*» ενώ «*η εσωτερική αγορά περιλαμβάνει χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα μέσα στον οποίο εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων σύμφωνα με τις διατάξεις των Συνθηκών*». Επίσης με το άρθρο 114§3 ΣΛΕΕ, η ΕΕπ εισηγείται σχετικά με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Στο πλαίσιο αυτό προκύπτει το ερώτημα περί του τρόπου, σύμφωνα με τον οποίο, η περιβαλλοντική προστασία των Κ-Μ επιτυγχάνεται σε σχέση με την λειτουργία της εσωτερικής αγοράς της ΕΕ. Άρα τα μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος κατά την δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών εντός της εσωτερικής αγοράς της ΕΕ δύνανται να αποτελέσουν ή να θεωρηθούν εμπόδια για τη λειτουργία της ειδικότερα λόγω της κρίσης που επικρατεί στην οικονομία της ΕΕ. Στο σημείο αυτό έγκειται, επίσης, αντιπαράθεση μεταξύ των Κ-Μ της ΕΕ παρακτίων και ναυτιλιακών.

## **2.24. ΕΕ και προστασία θαλασσίου περιβάλλοντος**

Η ΕΕ ρυθμίζει την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος εντός και πέραν των θαλασσιών ζωνών των Κ-Μ της. Σημειώνεται ότι όσον αφορά στην οριοθέτηση των θαλασσιών ζωνών όπως ορίζονται στην UNCLOS, 1982 η ΕΕ δεν έχει αρμοδιότητα. Σύμφωνα με τα άρθρα 52 ΣΕΕ και 355 ΣΛΕΕ οι Συνθήκες της ΕΕ εφαρμόζονται στα Κ-Μ χωρίς να γίνεται αναφορά στην επικράτεια τους. Η Οδηγία 2008/56/ΕΚ περί του πλαισίου κοινοτικής δράσης στο πεδίο της πολιτικής για το θαλάσσιο περιβάλλον<sup>369</sup> εφαρμόζεται, κατά το άρθρο 2, σε όλα τα θαλάσσια ύδατα κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 3§1 ήτοι (α) τα ύδατα, ο θαλάσσιος βυθός και το υπέδαφος στη θαλάσσια πλευρά της γραμμής βάσης από την οποία υπολογίζονται τα χωρικά ύδατα, έως τα όρια της περιοχής όπου ένα κράτος μέλος έχει ή/και ασκεί δικαιώματα βάσει δικαιοδοσίας, σύμφωνα με τη σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας και (β) τα παράκτια ύδατα όπως καθορίζονται από την οδηγία 2000/60/ΕΚ, ο πυθμένας και το υπέδαφός του, στο βαθμό που ιδιαίτερες πτυχές της περιβαλλοντικής κατάστασης του θαλάσσιου περιβάλλοντος δεν έχουν ήδη ρυθμισθεί από την εν λόγω οδηγία ή από άλλο κοινοτικό νομοθέτημα. Στην ανοικτή θάλασσα η ΕΕ δύναται να εφαρμόσει την σχετική περιβαλλοντική νομοθεσία σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο.

Η πολιτική της ΕΕ για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος έχει ως στόχο την διατήρηση της καλής περιβαλλοντικής κατάστασης σε συνδυασμό με τη βιώσιμη ανάπτυξη σύμφωνα με την Οδηγία Πλαίσιο 2008/56/ΕΚ για τη θαλάσσια στρατηγική. Η θαλάσσια στρατηγική της ΕΕ (α) αποτελεί μία κοινή προσέγγιση για την πρόληψη, την προστασία και διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος (β) ενθαρρύνει τα Κ-Μ της ΕΕ να αναπτύξουν σχετικές νομοθετικές πρωτοβουλίες και συνεργασίες με τα γειτονικά τρίτα Κράτη (γ) τα Κ-Μ οφείλουν να αναπτύσσουν προγράμματα παρακολούθησης-αξιολόγησης των μέτρων για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος (δ)

<sup>368</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A52012DC0095>

<sup>369</sup> Οδηγία-πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική

τα μέτρα προστασίας, ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός (Οδηγία 2014/89/ΕΕ)<sup>370</sup> και η ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική<sup>371</sup> συνιστούν εργαλεία της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος και της βιώσιμης ανάπτυξης. Η περιβαλλοντική πολιτική της ΕΕ για τα επόμενα έτη συνοψίζεται στο ότι «το μεγαλύτερο μέρος της νομοθεσίας που χρειαζόμαστε για να προστατεύουμε το περιβάλλον μας έχει ήδη θεσπιστεί. Η επόμενη πρόκληση είναι να φροντίσουμε ώστε η νομοθεσία αυτή να εφαρμοστεί στην πράξη. Ένα από τα καθήκοντα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής είναι να διασφαλίζει την τήρηση της συγκεκριμένης νομοθεσίας».<sup>372</sup>

Η πολιτική προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος της ΕΕ αφορά ειδικότερα στη Μεσόγειο θάλασσα, τον Εύξεινο Πόντο, τη Βαλτική θάλασσα και το ΒΑ Ατλαντικό Ωκεανό. Καίτοι οι διατάξεις των Συνθηκών της ΕΕ περιελάμβαναν τη νομική βάση περί της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος εν τούτοις το ζήτημα δεν είχε ρυθμιστεί πλήρως στο περιβαλλοντικό δίκαιο της ΕΕ. Η ΕΕ παρακολουθεί και υιοθετεί τα πρότυπα και κανόνες των διεθνών ρυθμίσεων για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος είτε με ενσωμάτωση στο ενωσιακό δίκαιο είτε δια των Κ-Μ της. Συνεπώς το δίκαιο προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος έχει ως νομική βάση το διεθνές έθιμο, την UNCLOS, 1982, τον Οδηγό 21 καθώς και τις θαλάσσιες περιφερειακές Συμβάσεις. Σε περιφερειακό επίπεδο η ΕΕ καταβάλει προσπάθειες για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος από το πρώτο περιβαλλοντικό πρόγραμμα δράσης του 1973 μέχρι σήμερα. Όμως φαίνεται ότι παρά τις πολιτικές δεσμεύσεις η προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος δεν έχει τον πρωταρχικό ρόλο εντός του δικαίου της ΕΕ.<sup>373</sup> Η Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος της ΕΕπ (DG ENV) είναι υπεύθυνη για την υποβολή προτάσεων, μεταξύ άλλων, για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος σε συνεργασία με τη Γενική Διεύθυνση θαλασσιών Υποθέσεων και Αλιείας (DG MARE), την Γενική Διεύθυνση Μεταφορών (DG MOVE), την Γενική Διεύθυνση Ενέργειας (DG ENERGY) λαμβάνοντας υπ' όψιν και τις εξωτερικές σχέσεις της ΕΕ (External Action). Αυτό σημαίνει ότι για τη λήψη αποφάσεων στο πεδίο της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος εντός της ΕΕ εμπλέκονται, προ της υποβολής νομοθετικής πρότασης στην ΕΕπ, αρκετοί φορείς με διάφορες απόψεις. Εντός της DG ENV με τα θέματα προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος ασχολείται το τμήμα ENV.C.2 σύμφωνα με το οργανόγραμμα.<sup>374</sup> Τα θέματα προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος συζητούνται σε ομάδες εργασίας όπως η COMAR<sup>375</sup> που αποτελεί την ομάδα εργασίας του Συμβουλίου για το Δίκαιο της Θάλασσας και παρέχει αρωγή στο COREPER. Επίσης στις ως άνω αναφερόμενες Διευθύνσεις υφίστανται ομάδες εργασίας για θέματα προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος. Το ίδιο ισχύει και για το Κοινοβούλιο όπου για τα θέματα του περιβάλλοντος, κυρίως, υπεύθυνη είναι η Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας υγείας και Ασφάλειας Τροφίμων (Committee on Environment, Public Health and Food Safety). Όμως αγκυλώσεις υφίστανται και εντός των θεσμών σε εθνικό επίπεδο

<sup>370</sup> [https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime\\_spatial\\_planning\\_el](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime_spatial_planning_el)

<sup>371</sup> [https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy\\_el](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy_el)

<sup>372</sup> [https://ec.europa.eu/environment/basics/benefits-law/applying-eu-law/index\\_el.htm](https://ec.europa.eu/environment/basics/benefits-law/applying-eu-law/index_el.htm)

<sup>373</sup> Απόφαση (ΕΕ) 2017/848

<sup>374</sup> [https://ec.europa.eu/dgs/environment/pdf/org\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/dgs/environment/pdf/org_en.pdf)

<sup>375</sup> <https://www.consilium.europa.eu/en/council-eu/preparatory-bodies/working-party-law-sea/>

λόγω των διαφορετικών υπουργείων που χειρίζονται τις υποθέσεις προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Τα Κ-Μ της ΕΕ έχουν σημαντικά οικονομικά οφέλη από τη διαχείριση των θαλασσίων περιοχών τους και αντιτίθενται σε κάθε οριζόντια ρύθμιση από την ΕΕ. Τα ναυτιλιακά Κ-Μ όπως η Ελλάδα, η Κύπρος, Μάλτα, Δανία, Ολλανδία, Ιταλία δεν συμφωνούν με την διεθνή εκπροσώπηση τους εκ μέρους της ΕΕ αλλά ισχυρίζονται ότι η πολιτική του θαλασσίου περιβάλλοντος και της μεταφοράς επικινδύνων υλικών θα πρέπει να καθορίζεται σε εθνικό επίπεδο και τα Κ-Μ πρέπει να εκπροσωπούνται αυτοτελώς στους διεθνείς οργανισμούς. Άρα προκύπτει αμιγώς σύγκρουση συμφερόντων. Τα Κ-Μ δύνανται να επικαλούνται τις αρχές της επικουρικότητας και αναλογικότητας για να περιορίσουν τη νομοθετική δράση της ΕΕ στο πεδίο της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Το άρθρο 5 ΣΕΕ και τα περιβαλλοντικά προγράμματα δράσης προβλέπουν τη λήψη μέτρων σε περιφερειακό ή εθνικό επίπεδο ενώ προαπαιτούμενη είναι η συνεργασία και Τρίτων Κρατών που συνορεύουν με τα Κ-Μ της ΕΕ. Η ποικιλομορφία των περιοχών της ΕΕ όπως αναφέρεται στο άρθρο 191 ΣΛΕΕ εισάγει διαφορετικές στρατηγικές για τις περιφερειακές θάλασσες διότι είναι δύσκολη η νομοθέτηση ομοιόμορφων μέτρων λόγω των γεωγραφικών, οικονομικών και πολιτικών παραγόντων. Άρα η υιοθέτηση περιφερειακών μέτρων φαίνεται πιο αποτελεσματική για τις θάλασσες της ΕΕ υπό την προϋπόθεση συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα. Η κατάσταση αυτή εξηγεί τη δυσκολία των αποφάσεων σε επίπεδο ενωσιακής πολιτικής προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Συναφώς όπως αναφέρθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο αλλά και στην έκθεση για την κατάσταση του περιβάλλοντος της ΕΕ (2020)<sup>376</sup> τα ατυχήματα πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών εξακολουθούν με αποτέλεσμα να υφίσταται η αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών ιδιαίτερα στις κλειστές ή ημίκλειστες θάλασσες της ΕΕ.<sup>377</sup>

#### **2.24.1. Προστασία θαλασσίου περιβάλλοντος και μεταφορά επικινδύνων υλικών**

Το υψηλό επίπεδο προστασίας και βελτίωσης της ποιότητας του περιβάλλοντος τελεί μεταξύ των θεμελιωδών αρχών της ΕΕ και περιλαμβάνεται στο άρθρο 353 της ΣΕΕ. Παρόλα αυτά δεν υφίσταται συγκεκριμένος ορισμός του περιβάλλοντος στη ΣΕΕ ενώ το θαλάσσιο περιβάλλον υπόκειται στις προβλέψεις του άρθρου 353 της ΣΕΕ (COM (2005) 505). Ειδικότερα η περιβαλλοντική πολιτική της ΕΕ που καθορίζεται στο άρθρο 191 ΣΛΕΕ στοχεύει στη (α) διατήρηση, προστασία και βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος, (β) προστασία της υγείας του ανθρώπου, (γ) συνετή και ορθολογική χρησιμοποίηση των φυσικών πόρων, (δ) προώθηση, σε διεθνές επίπεδο, μέτρων για την αντιμετώπιση των περιφερειακών ή παγκόσμιων περιβαλλοντικών προβλημάτων, και ιδίως την καταπολέμηση της αλλαγής του κλίματος. Οι στόχοι φαίνονται αρκετά θεωρητικοί ώστε να δύναται να ληφθεί κάθε απαραίτητο μέτρο για τον έλεγχο των απειλών και την βελτίωση της ποιότητας του θαλασσίου περιβάλλοντος σύμφωνα με το κεφάλαιο 17 του Οδηγού 21. Συναφώς ο όρος φυσικοί πόροι δεν καθορίζεται στην ΣΛΕΕ. Υπό αυτές τις προβλέψεις η ΕΕ συμμετέχοντας σε διεθνείς και περιφερειακές Διασκέψεις καταβάλλει

<sup>376</sup> <https://www.eea.europa.eu/soer-2020/>

<sup>377</sup> Άρθρο 122 UNCLOS, 1982

προσπάθειες για τη προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Οι καθορισθείσες πολιτικές περιλαμβάνουν, στο πλαίσιο της βιώσιμης ανάπτυξης, την πρόληψη από την ανάλογη πηγή ρύπανσης της θάλασσας.

Η ΕΕ διαθέτει αρμοδιότητα επί της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος όμως ο διατομεακός χαρακτήρας της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος δύναται να προβληματίσει όσον αφορά τη νομική βάση αναφοράς. Η ορθή νομική βάση είναι ζήτημα ουσίας για (α) την διαδικασία λήψης αποφάσεων εντός των θεσμών της ΕΕ (β) την εγκυρότητα μιας νομοθετικής ρύθμισης διότι αν η ρύθμιση αποδειχθεί ότι είχε λανθασμένη βάση τότε αυτή θα ακυρωθεί και (γ) τον καθορισμό της αποκλειστικής ή συντρέχουσας αρμοδιότητας της ΕΕ. Πιο αναλυτικά η πολιτική προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος δύναται να βασιστεί στις προβλέψεις του άρθρου 191§1 αλλά και του άρθρου 192 ΣΛΕΕ. Παράλληλα στο άρθρο 21§2 (στ) ΣΕΕ αναφέρεται ότι η ΕΕ καθορίζει και εφαρμόζει πολιτικές με στόχο *«τη συμβολή στην ανάπτυξη διεθνών μέτρων για τη διαφύλαξη και τη βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος και την αειφόρο διαχείριση των παγκόσμιων φυσικών πόρων, με στόχο τη διασφάλιση της αειφόρου ανάπτυξης»*. Στο άρθρο 100§2 ΣΛΕΕ περί της πολιτικής μεταφορών *«Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία, μπορούν να θεσπίζουν κατάλληλες διατάξεις για τις θαλάσσιες (π.χ. νομοθεσία περί προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος) και αεροπορικές μεταφορές»*. Στο άρθρο 114§4 ΣΛΕΕ *«Όταν, μετά τη θέσπιση μέτρου εναρμόνισης από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, από το Συμβούλιο ή από την Επιτροπή, ένα κράτος μέλος θεωρεί αναγκαίο να διατηρήσει εθνικές διατάξεις που δικαιολογούνται από τις επιτακτικές ανάγκες που προβλέπονται στο άρθρο 36 ή διατάξεις σχετικές με την προστασία του περιβάλλοντος ή του χώρου εργασίας, τις κοινοποιεί στην Επιτροπή, καθώς και τους λόγους διατήρησής τους»*. Στο άρθρο 207 ΣΛΕΕ (πολιτική εμπορίου της ΕΕ) τα μέτρα για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος επηρεάζουν το εμπόριο. Τα άρθρα 179 και 190 ΣΛΕΕ εφαρμόζονται στην θαλάσσια έρευνα και ανάπτυξη ενώ η Συνθήκη EURATOM<sup>378</sup> (Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας), στα άρθρα 31 και 32, παρέχει τη νομική βάση για μέτρα σχετικά με την μεταφορά πυρηνικών υλικών και προτύπων ασφαλείας ή την απόρριψη ραδιενεργών αποβλήτων (άρθρο 37). Επίσης στο άρθρο 2§33 της Οδηγίας 2000/60/ΕΚ για τη θέσπιση πλαισίου κοινοτικής δράσης στον τομέα της πολιτικής των υδάτων όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση 2455/2001/ΕΚ και την Οδηγία 2008/32/ΕΚ αναφέρεται ένας ευρύς ορισμός της ρύπανσης σύμφωνα με τον οποίο *«ρύπανση είναι η, συνεπεία ανθρώπινων δραστηριοτήτων, άμεση ή έμμεση εισαγωγή, στον αέρα, το νερό ή το έδαφος, ουσιών ή θερμότητας που μπορεί να είναι επιζήμια για την υγεία του ανθρώπου ή για την ποιότητα των υδατικών οικοσυστημάτων ή των χερσαίων οικοσυστημάτων που εξαρτώνται άμεσα από υδατικά οικοσυστήματα, συντελούν στη φθορά υλικής ιδιοκτησίας, ή επηρεάζουν δυσμενώς ή παρεμβαίνουν σε λειτουργίες αναψυχής ή σε λοιπές νόμιμες χρήσεις του περιβάλλοντος»*. Συμπερασματικά η πολιτική προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος θα πρέπει να έχει ως νομική βάση αυτή των άρθρων 191 και 192 ΣΛΕΕ.

<sup>378</sup> η οποία μαζί με τις ΣΕΕ και ΣΛΕΕ εντάσσεται στο πρωτογενές δίκαιο της ΕΕ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=celex:12016A/TXT>

Η ΕΕ πρέπει να ασκεί τις αρμοδιότητες της στο πλαίσιο τήρησης του διεθνούς δικαίου και του δικαίου της θάλασσας όπως αποφάνθηκε το ΔΕΕ στις υποθέσεις C-286/90<sup>379</sup> και C-405/92.<sup>380</sup> Άρα η προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος εκ μέρους της ΕΕ διενεργείται υπό την τήρηση των αρχών του διεθνούς εθιμικού δικαίου, της UNCLOS 1982, του Οδηγού 21 και της πρόληψης όπως αναφέρεται στο πρώτο περιβαλλοντικό πρόγραμμα δράσης.<sup>381</sup> Ως εκ τούτου η ΕΕ θα πρέπει να διασφαλίσει ότι για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος των θαλασσιών ζωνών και της ανοικτής θάλασσας τηρείται το ενωσιακό θεσμικό πλαίσιο από πλευράς των Κ-Μ της και όπου δεν υφίσταται εφαρμόζεται το διεθνές ή περιφερειακό. Επίσης τα Κράτη είναι αναγκαίο να συνεργάζονται είτε μεταξύ τους είτε δια των αρμοδίων διεθνών οργανισμών καθώς και των περιφερειακών θαλασσιών συμφωνιών (άρθρο 191 ΣΛΕΕ). Υπό τις προβλέψεις της UNCLOS, 1982, η ΕΕ εφαρμόζει τους γενικούς παραδεδεγμένους κανόνες και πρότυπα όπως υιοθετούνται από τους αρμόδιους διεθνείς οργανισμούς (ΙΜΟ, UNEP). Για τον σκοπό της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος από τη μεταφορά επικινδύνων υλικών η ΕΕ εισήγαγε στην ενωσιακή έννομη τάξη (α) την Οδηγία 2000/60/ΕΚ για τη θέσπιση πλαισίου κοινοτικής δράσης στον τομέα της πολιτικής των υδάτων (β) τη Σύσταση της 30ής Μαΐου 2002, σχετικά με την εφαρμογή στην Ευρώπη της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών<sup>382</sup> και την Οδηγία 2008/56/ΕΚ περί πλαισίου κοινοτικής δράσης στο πεδίο της πολιτικής για το θαλάσσιο περιβάλλον. Παρά τις σχετικές νομοθετικές πρωτοβουλίες, η ΕΕ εμμένει στη διεθνή συνεργασία για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος<sup>383</sup> εντός του ΙΜΟ και άλλων διεθνών οργανισμών καίτοι δεν έχει αποδειχθεί η αποτελεσματική εφαρμογή τέτοιων μέτρων σε διεθνές επίπεδο.

Σε επίπεδο ΕΕ προκειμένου να προστατευτεί το θαλάσσιο περιβάλλον από ενδεχόμενο ατύχημα πλοίου μεταφοράς επικινδύνων υλικών νομοθετήθηκε τα συγκεκριμένα πλοία να διαθέτουν διπλό κύτος. Η απαίτηση αυτή καθιερώθηκε στον Κανονισμό (ΕΕ) 530/2012 για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους και εφαρμόζεται σε δεξαμενόπλοια 5000 τόνων DWT και άνω με σημαία Κ-Μ της ΕΕ ή πλοίων τρίτων Κρατών που καταπλέουν σε λιμένες της ΕΕ. Η ρύθμιση δεν εφαρμόζεται σε πολεμικά, βοηθητικά ή κυβερνητικά πλοία. Σε περίπτωση απόρριψης επικινδύνων υλικών από πλοία που διέρχονται δια των υδάτων της ΕΕ εφαρμόζεται η Οδηγία 2005/35 για τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων για παραβάσεις. Τέτοιου είδους απορρίψεις από πλοία με σημαία ΕΕ ή τρίτων Κρατών διώκονται ποινικώς. Οι απορρίψεις απαγορεύονται επί των εσωτερικών, χωρικών υδάτων, στενών διεθνούς ναυσιπλοΐας, αποκλειστικής οικονομικής ζώνης και στην ανοικτή θάλασσα. Η ρύθμιση δεν εφαρμόζεται σε πολεμικά, βοηθητικά ή κυβερνητικά πλοία. Προκειμένου να βελτιωθούν οι διαδικασίες εντοπισμού των ιθυνόντων των απορρίψεων, όπως νομικά πρόσωπα (ναυτιλιακές εταιρείες), η Οδηγία 2009/123/ΕΚ τροποποίησε την οδηγία 2005/35/ΕΚ. Η τροποποίηση εισήγαγε κανόνες συνεργασίας μεταξύ των Κ-Μ της ΕΕ για την αποτροπή, εντοπισμό και απόδοση ευθυνών σε περίπτωση απορρίψεων επικινδύνων υλικών από

<sup>379</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:61990CJ0286&qid=1583238800433&from=EN> Βλ.παρ.9

<sup>380</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:61992CJ0405&qid=1583239002574&from=EN> Βλ.παρ.12

<sup>381</sup> [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/630336/EPRS\\_BRI\(2018\)630336\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/630336/EPRS_BRI(2018)630336_EN.pdf)

<sup>382</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32002H0413>

<sup>383</sup> [https://ec.europa.eu/environment/marine/eu-coast-and-marine-policy/implementation/index\\_en.htm](https://ec.europa.eu/environment/marine/eu-coast-and-marine-policy/implementation/index_en.htm)

πλοία. Ειδικότερα με τον Κανονισμό 911/2014 χρηματοδοτούνται οι δράσεις του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) για την αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία και εγκαταστάσεις πετρελαίου και φυσικού αερίου. Επίσης οι συγκεκριμένες Οδηγίες τελούν σε ευθεία γραμμή με την ΔΣ MARPOL 73/78.

#### **2.24.2. Κυρώσεις σχετικά με τη ρύπανση πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών**

Η Οδηγία 2005/35/EK όπως έχει τροποποιηθεί από την Οδηγία 2009/123/EK παρέχει το πλαίσιο των κυρώσεων που εφαρμόζονται σε περίπτωση απορρίψεων πετρελαίου ή άλλων ρυπογόνων ουσιών από πλοία εντός των θαλασσιών ζωνών της ΕΕ. Με την τρόπο επιβολής κυρώσεων η ΕΕ επιδιώκει την διασφάλιση της ναυτιλιακής ασφάλειας και προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος. Σύμφωνα με το προοίμιο της Οδηγίας 2005/35/EK καίτοι υφίσταται το σχετικό θεσμικό πλαίσιο όπως η MARPOL 73/78 τα πλοία «που διαπλέουν τα κοινοτικά ύδατα αγνοούν καθημερινά τους κανόνες αυτούς χωρίς να λαμβάνονται διορθωτικά μέτρα». Επίσης λόγω του ότι η MARPOL 73/78 δεν εφαρμόζεται ομοιόμορφα αλλά ούτε η πρακτική επιβολής κυρώσεων εκ των Κ-Μ είναι η ίδια έπρεπε να ληφθούν συγκεκριμένα αποτρεπτικά μέτρα. Συναφώς το διεθνές θεσμικό πλαίσιο για την αστική ευθύνη και αποζημίωση συνεπεία ρυπάνσεως εξ επικινδύνων υλικών δεν παράγει αποτρεπτικά αποτελέσματα πρέπει «να ενσωματωθούν τα διεθνή πρότυπα για τη ρύπανση από πλοία στο κοινοτικό δίκαιο και να διασφαλισθεί ότι επιβάλλονται οι ενδεδειγμένες κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων των ποινικών κυρώσεων, στα πρόσωπα που είναι υπεύθυνα για απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών».

Η Οδηγία 2005/35/EK δίχασε την ΕΕ και δημιούργησε αντιπαράθεση μεταξύ των παρακτίων και ναυτιλιακών Κ-Μ της. Η Οδηγία 2005/35/EK επιχειρεί να θεραπεύσει την έλλειψη πλαισίου αντιμετώπισης των περιστατικών απόρριψης, την αναποτελεσματική εφαρμογή της MARPOL 73/78 στις θαλάσσιες ζώνες της ΕΕ, την εισαγωγή ενός μηχανισμού εφαρμογής ο οποίος να διασφαλίζει τη συμμόρφωση των πλοίων με τα διεθνή πρότυπα MARPOL 73/78 και τελικά την επιβολή ποινικών κυρώσεων στου υπαιτίους. Σε αυτό το σημείο σημειώνεται ότι η Οδηγία 2005/35/EK είναι αυστηρότερη από τη MARPOL 73/78 η οποία δεν προβλέπει ποινικές κυρώσεις. Όμως η ΕΕ υποστήριξε ότι αυτές οι περιπτώσεις αντιμετωπίζονται ποινικώς από το δίκαιο της ΕΕ εφόσον διαπράττονται εκ προθέσεως, από αμέλεια ή βαρεία αμέλεια και δεν αφορά τα ναυτικά ατυχήματα ενώ η MARPOL 73/78 δίδει το δικαίωμα στα παράκτια Κράτη να υιοθετούν αυστηρότερους κανονισμούς σε εθνικό επίπεδο.<sup>384</sup> Τα πλοία υπό ξένη σημαία τα οποία εισέρχονται στις θαλάσσιες ζώνες των Κ-Μ της ΕΕ θα πρέπει να συμμορφώνονται με τη MARPOL 73/78 διαφορετικά οι κυρώσεις θα είναι ιδιαιτέρως αυστηρές.

Εκτός των ατυχηματικών ρυπάνσεων υφίστανται και παράνομες απορρίψεις επικινδύνων υλικών οι οποίες δεν είναι πάντα εμφανείς. Η Οδηγία 2005/35/EK παρέχει την αρμοδιότητα αντιμετώπισης στον EMSA ενώ για το σκοπό αυτό συστάθηκε το 2007 η ευρωπαϊκή υπηρεσία παρακολούθησης πετρελαιοκηλίδων μέσω δορυφόρου CleanSeaNet. Η ρύπανση προερχόμενη από χημικά πλοία είναι ζήτημα που εξετάζεται από τον EMSA μέσω εμπειρογνομόνων ώστε να

<sup>384</sup> Άρθρο 9§2 MARPOL 73/78

παρέχεται στήριξη των αιτούντων Κ-Μ. Η απόρριψη πετρελαίου ή άλλων επικινδύνων υλικών αποτελεί κατ' αρχή ποινικό αδίκημα το οποίο εξετάζεται ανάλογα με την ποσότητα της απόρριψης. Η Οδηγία εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία ανεξαρτήτως σημαίας που απέρριψαν επικίνδυνα υλικά στα εσωτερικά ύδατα, στις υπόλοιπες θαλάσσιες ζώνες της ΕΕ και στην ανοικτή θάλασσα. Η Οδηγία 2005/35/ΕΚ τροποποιήθηκε από την Οδηγία 2009/123/ΕΚ ώστε να διασφαλιστεί ότι οι υπεύθυνοι των απορρίψεων, συμπεριλαμβανομένων των νομικών προσώπων, θα υποστούν τις κυρώσεις ρυπογόνων ουσιών υπόκεινται σε κατάλληλες κυρώσεις. Την ρύθμιση της κατάστασης οδήγησαν τα καταστρεπτικά ατυχήματα των δεξαμενοπλοίων Prestige (2002) και Erika (1999). Στην προσπάθεια αυτή συνδράμει ο ευρωπαϊκός οργανισμός ναυτιλιακής ασφάλειας (EMSA).<sup>385</sup> Επίσης για την αποφυγή του φαινομένου των απορρίψεων στους λιμένες υφίστανται εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου σύμφωνα με την Οδηγία 2000/59/ΕΚ.

Η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος τέθηκε υπό αμφισβήτηση λόγω, κυρίως, των ναυτικών ατυχημάτων των δεξαμενοπλοίων Torrey Canyon (1967), Amoco Cadiz (1978), Erika (1999), Prestige (2002) αλλά και της πλωτής εξέδρας Deepwater Horizon (2010) στον Κόλπο του Μεξικό η περίπτωση της οποίας ανέδειξε τους κινδύνους που συνδέονται με τις εγκαταστάσεις πετρελαίου και φυσικού αερίου. Σύμφωνα με τον Κανονισμό 911/2014 σχετικά με την πολυετή χρηματοδότηση της δράσης του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας στη Θάλασσα (EMSA) για την αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία και εγκαταστάσεις πετρελαίου και φυσικού αερίου διασφαλίζεται η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος της ΕΕ. Ο EMSA διαθέτει (α) πλοία και εξοπλισμό (β) δορυφορικό σύστημα εντοπισμού ρυπάνσεων (Cleanseanet) (β) σύστημα σχεδιασμού αντιμετώπισης της ρύπανσης (γ) δίκτυο συνεργασίας με τα Κ-Μ της ΕΕ για την καταπολέμηση της ρύπανσης (δ) εξειδικευμένο προσωπικό και (ε) συνεργασία με τρίτα Κράτη. Στο άρθρο 2 του Κανονισμού 911/2014 ορίζεται ότι *«επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες είναι οποιαδήποτε ουσία εκτός του πετρελαίου η οποία, εάν εισαχθεί στο θαλάσσιο περιβάλλον, μπορεί να δημιουργήσει κινδύνους για την ανθρώπινη υγεία, να βλάψει βιολογικούς πόρους και τη θαλάσσια ζωή, να καταστρέψει υποδομές αναψυχής ή να επηρεάσει άλλες νόμιμες χρήσεις της θάλασσας»*, σύμφωνα με το Πρωτόκολλο OPRC - HNS 2000 του IMO. Η εφαρμογή του θεσμικού πλαισίου της ΕΕ για την ναυτιλιακή ασφάλεια και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και κυρίως η επιβολή των αυστηρών προτύπων φαίνεται ως προσπάθεια αλλαγής των δεδομένων πρόκλησης ρυπάνσεων. Όμως η βύθιση του δεξαμενόπλοιου Αγία Ζώνη II στα ελληνικά εσωτερικά ύδατα τον Σεπτέμβριο του 2017, έδειξε ότι αφενός υφίσταται πάντοτε κίνδυνος από τη διαθάλασσης μεταφορά επικινδύνων υλικών και αφετέρου ότι η ρύπανση συνεπεία πετρελαίου και φυσικού αερίου πρέπει να αντιμετωπίζονται με εξειδικευμένα μέσα. Για το σκοπό αυτό δημιουργήθηκε το δίκτυο πλοίων επιφυλακής του EMSA για την καταπολέμηση πετρελαιοκηλίδων και ρύπανσης από εγκαταστάσεις πετρελαίου και φυσικού αερίου.<sup>386</sup>

## 2.25. ΕΕ και κανονισμοί ασφαλείας θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων υλικών

<sup>385</sup> Κανονισμός 1406/2002

<sup>386</sup> COM(2018) 564 Τελικό

## Κοινή πολιτική για τις ασφαλείς θάλασσες

Η ενωσιακή πολιτική ναυτιλιακής ασφάλειας έχει ως στόχο την εναρμόνιση των ναυτιλιακών προτύπων με τους διεθνείς συμφωνηθέντες κανόνες. Μέχρι το 1992 τα θέματα της ναυτιλίας δεν είχαν λάβει την δέουσα προσοχή εκ μέρους της ΕΕ. Με σκοπό την αντιμετώπιση της ρύπανσης από τη δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών η ΕΕ προσπάθησε να λάβει μέτρα στα οποία όμως συνάντησε σθεναρή αντίδραση εκ μέρους των Κ-Μ της.<sup>387</sup> Η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη (1986) προσέφερε στην ΕΕ την αρμοδιότητα να ρυθμίζει θέματα ναυτιλιακής ασφάλειας. Σήμερα η γενική αυτή αρμοδιότητα αποτυπώνεται στο άρθρο 100§2 ΣΛΕΕ για τη κοινή πολιτική μεταφορών. Τα Κ-Μ υποστηρίζουν ότι η αρμοδιότητα της ΕΕ στα θέματα της ναυτιλιακής ασφάλειας δεν δικαιολογείται και δεν είναι αναγκαία βάσει των αρχών της επικουρικότητας και αναλογικότητας. Επίσης ότι τα θέματα της ναυτιλιακής ασφάλειας και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος ρυθμίζονται από τον ΙΜΟ στον οποίο τα Κ-Μ της ΕΕ εκπροσωπούνται μεμονωμένα διασφαλίζοντας τα εθνικά τους συμφέροντα. Μέχρι την Συνθήκη του Μάαστριχτ (1992) η ΕΕ ακολουθούσε τα πρότυπα του ΙΜΟ για τη ναυτιλία. Έκτοτε το Συμβούλιο αποφάσισε να υποχρεώσει τα Κ-Μ της ΕΕ να επικυρώσουν τις Συμβάσεις του ΙΜΟ και άλλες περιφερειακές συμφωνίες για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Λόγω των καταστρεπτικών ατυχημάτων των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών Aegean Sea (1992) και Braer (1993), η ΕΕ αποφάσισε να λάβει η ίδια σχετικά μέτρα εισάγοντας, το 1993, την κοινή πολιτική για τις ασφαλείς θάλασσες (Common Policy on Safe Seas - CPSS).<sup>388</sup> Η κοινή πολιτική για τις ασφαλείς θάλασσες αποτελείται από ένα πρόγραμμα δράσης το οποίο περιέχει τέσσερις πυλώνες (α) εφαρμογή των διεθνών ναυτιλιακών προτύπων εντός της ΕΕ (β) ομοιόμορφη εφαρμογή των συγκεκριμένων προτύπων για όλα τα πλοία που εισέρχονται στους λιμένες της ΕΕ ανεξαρτήτως σημαίας (γ) ανάπτυξη των ναυτιλιακών υποδομών για τη διασφάλιση της ναυτιλιακής ασφάλειας και προστασίας της ατυχηματικής και λειτουργικής ρύπανσης (παρακολούθηση θαλάσσιας κυκλοφορίας, ειδικές περιοχές κτλ) και (δ) αυξημένος ρόλος της ΕΕ εντός των διεθνών οργανισμών ναυτιλιακής ασφάλειας και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Οι πυλώνες αυτοί υιοθετήθηκαν στην ανακοίνωση COM (96) 81 «προς μια νέα ναυτιλιακή στρατηγική».<sup>389</sup> Οι ατυχηματικές περιπτώσεις πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών όπως εκείνες του Erika (1999) και Prestige (2002) κατέδειξαν ότι το συγκεκριμένο θεσμικό πλαίσιο χρήζει σημαντικής βελτίωσης. Τότε κατεβλήθη προσπάθεια ώστε να διασφαλιστεί ότι τα πλοία που εισέρχονται στους λιμένες της ΕΕ και τα πλοία που φέρουν την σημαία των Κ-Μ της ΕΕ συμμορφώνονται με τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας.

Η κοινή πολιτική για τις ναυτιλιακές μεταφορές εφαρμόζεται στη βάση του άρθρου 100§2 ΣΛΕΕ και έτσι η ΕΕ δύναται να αποφασίσει περί των σχετικών μέτρων. Άρα η αρμοδιότητα της ΕΕ για τη ρύθμιση των ναυτιλιακών μεταφορών δεν είναι δέσμια αλλά συντρέχουσα. Επίσης, όπως ανεφέρθη ανωτέρω, η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος ρυθμίζεται από το άρθρο 192 ΣΛΕΕ και εξειδικεύεται με την Οδηγία πλαίσιο 2008/56/ΕΚ ενώ σύμφωνα με το άρθρο 193 ΣΛΕΕ τα Κ-Μ διατηρούν το δικαίωμα να θεσπίζουν μέτρα ενισχυμένης προστασίας τα οποία πρέπει να

<sup>387</sup> <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52002DC0539:EL:HTML>

<sup>388</sup> COM (93) 66 Τελικό

<sup>389</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:51996DC0081&qid=1584661757409&from=EL>



είναι συμβατά με τις Συνθήκες της ΕΕ και να κοινοποιούνται στην ΕΕπ. Εδώ προκύπτει ένα ζήτημα αρμοδιότητας μεταξύ DG MOVE και DG ENVI ως προς την ναυτιλιακή ασφάλεια η οποία επηρεάζει και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Η αρμοδιότητα ανήκει στην DG MOVE και συγκεκριμένα στην Μονάδα D2 η οποία ασχολείται με την ανάπτυξη και την εφαρμογή της ενωσιακής πολιτικής επί της ναυτιλιακής ασφάλειας, πρόληψη ναυτικών ατυχημάτων και ρύπανσης από τα πλοία. Επίσης η Μονάδα αυτή προωθεί την πολιτική θαλασσίων μεταφορών σε συνεργασία με τον EMSA και τον IMO.<sup>390</sup> Πάντως η DG ENVI και συγκεκριμένα η Μονάδα C2 ασχολείται με τη θαλάσσια ρύπανση, η μονάδα B3 με τη διαχείριση αποβλήτων και η F2 με διμερείς ή περιφερειακές συνεργασίες.<sup>391</sup> Η νομοθέτηση βασιζόμενη στο άρθρο 100§2 ΣΛΕΕ για την ναυτιλιακή ασφάλεια και τη προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος από τα πλοία διενεργείται σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία του άρθρου 294 ΣΛΕΕ και είναι χρονοβόρα.

Το θεσμικό πλαίσιο των θαλασσίων μεταφορών της ΕΕ (άρθρα 91§1, 100§2, 101 ΣΛΕΕ) στηρίζεται στην αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών (Κανονισμός ΕΟΚ 3577/1992), εφαρμογής των ρυθμίσεων του ανταγωνισμού (Κανονισμός ΕΚ 1419/2006), ελέγχου πλοίων από το Κράτος Λιμένα (Οδηγίες 2009/16, 2013/38 ΕΕ), προστασίας του περιβάλλοντος (Οδηγίες 2005/35 ΕΚ, 2008/56/ΕΚ, 2009/13 ΕΚ) και αποτυπώνεται στην Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική (Κανονισμός ΕΕ 508/2014 και Οδηγία 2008/56/ΕΚ). Η ΕΕ λαμβάνει μέτρα σε συνεργασία με τον IMO ο οποίος αναπτύσσει τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας των θαλασσίων μεταφορών όπως η SOLAS και MARPOL και αναθεωρεί την νομοθεσία της ώστε να ενσωματώνονται ρυθμίσεις του διεθνούς δικαίου. Συγκεκριμένα με τις Οδηγίες 2014/90 ΕΕ, 2012/32 ΕΕ και 96/98 ΕΚ διασφαλίζεται η ενιαία εφαρμογή της SOLAS αναφορικά με τον εξοπλισμό των πλοίων. Ο κανονισμός ΕΕ 725/2004 ενσωματώνει τις προβλέψεις του Διεθνούς Κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων (ISPS Code) του IMO.

## **2.26. Νομοθετικά πλαίσια «ERIKA» και αντιμετώπιση της ρύπανσης πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών**

Η ΕΕ διαθέτει το πλαίσιο για την εφαρμογή των διεθνών προτύπων αντιμετώπισης της ρύπανσης από πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών.<sup>392,393</sup> Οι σοβαρότερες νομοθετικές πρωτοβουλίες για το σκοπό αυτό ελήφθησαν μετά το ατύχημα του δεξαμενοπλοίου Erika (1999)<sup>394</sup> στη θαλάσσια περιοχή του Βισκαϊκού Κόλπου και ονομάστηκαν πακέτα Erika για την βελτίωση της ναυτιλιακής ασφάλειας και της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Αρχικά ελήφθησαν τα πακέτα Erika I και II ενώ μετά το ναυτικό ατύχημα του δεξαμενοπλοίου Prestige (2002) εισήχθη στην ενωσιακή έννομη τάξη και το πακέτο Erika III ως κάτωθι αναφέρεται. Η τότε επίτροπος της ΕΕπ για την ενέργεια και τις μεταφορές Loyola de Palacio δήλωσε ότι αν τα πακέτα Erika I και II είχαν

<sup>390</sup> <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/move-mission-statement.pdf> σελ.21-22

<sup>391</sup> [https://ec.europa.eu/dgs/environment/index\\_en.htm](https://ec.europa.eu/dgs/environment/index_en.htm)

<sup>392</sup> [https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/safety/actions\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/safety/actions_en)

<sup>393</sup> [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/maritime/safety/doc/maritime\\_safety\\_legislation.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/maritime/safety/doc/maritime_safety_legislation.pdf)

<sup>394</sup> <https://www.itopf.org/in-action/case-studies/case-study/erika-west-of-france-1999/>

εφαρμοστεί δεν θα συνέβαινε το ατύχημα του δεξαμενοπλοίου Prestige.<sup>395</sup> Τα πακέτα Erika περιελάμβαναν τροποποιήσεις του θεσμικού πλαισίου της ΕΕ, καινοτομίες επί του Δικαίου της ΕΕ και σύγκλιση του διεθνούς δικαίου με τη δίκαιο της ΕΕ.

Η αναθεώρηση του νομοθετικού πλαισίου άρχισε με το πακέτο Erika I, από το ομώνυμο ναυάγιο (12.12.1999) του έμφορτου δεξαμενοπλοίου μονού κύτους με ανυπολόγιστες συνέπειες, το οποίο (α) εισήγαγε νέες ρυθμίσεις για τους νηογνώμονες και την επιθεώρηση των πλοίων (Οδηγίες 2001/105/ΕΚ, 94/57/ΕΚ), (β) όρισε ως υποχρεωτικό από το Κράτος Λιμένα τον έλεγχο των πλοίων που μπορούσαν να θεωρηθούν επικίνδυνα (Οδηγία 2001/106/ΕΚ) καταρτίζοντας παράλληλα μια «μαύρη λίστα» πλοίων των οποίων μπορεί να απαγορευτεί η είσοδος στους λιμένες της Ένωσης και (γ) έθεσαν χρονοδιάγραμμα για τον σταδιακό τερματισμό της χρήσης πετρελαιοφόρων μονού κύτους και την αντικατάστασή τους με πετρελαιοφόρα διπλού κύτους (Κανονισμοί 530/2012, 1726/2003, 417/2002). Με το πακέτο Erika I η ΕΕ παρουσίασε τις άμεσες δράσεις επανασχεδιασμού των προτύπων πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών. Στη λογική αυτή τροποποιήθηκε η Οδηγία 95/21/ΕΚ για την επιβολή, σχετικά με τη ναυσιπλοΐα που συνεπάγεται χρήση κοινοτικών λιμένων ή διέλευση από ύδατα υπό τη δικαιοδοσία Κ-Μ, των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες ναυτικής εργασίας (έλεγχος του κράτους λιμένα). Η τροποποίηση επέβαλε αυστηρούς ελέγχους καθώς όταν σημειώνονταν σοβαρές ελλείψεις κατά τις επιθεωρήσεις των υπαρχόντων πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών τότε μπορούσε να χρησιμοποιηθεί το μέτρο της απαγόρευσης εισόδου σε λιμένες της ΕΕ. Επίσης, με την Οδηγία 2001/105/ΕΚ εισήχθησαν αυστηρότερες προϋποθέσεις κατά την επιθεώρηση των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών από τους νηογνώμονες. Τέλος, η αντικατάσταση των πλοίων μονού κύτους και η επιβολή διπλού κύτους στα πλοία νέας κατασκευής επεβλήθη νομοθετικά. Η Οδηγίες της ΕΕ απαιτούσαν την εισαγωγή στην εθνική έννομη τάξη του πακέτου Erika I μέχρι την 22.07.2003. Όμως μέχρι αυτή την ημερομηνία μόνο η Δανία, Γαλλία, Γερμανία, η Ισπανία και το Ηνωμένο Βασίλειο είχαν συμμορφωθεί.<sup>396</sup>

Στη συνέχεια το θεσμικό πλαίσιο ενισχύθηκε με τα μέτρα του πακέτου Erika II τα οποία (α) θέσπισαν το ενωσιακό σύστημα παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων (οδηγία 2002/59/ΕΚ -SafeSeaNet) όπου το πλοίο προ του κατάπλου σε λιμένα Κ-Μ της ΕΕ υποχρεούται να πληροφορεί τις Αρχές με συγκεκριμένα στοιχεία ιδιαίτερα όταν μεταφέρει επικίνδυνα υλικά (β) αναβάθμισαν τον εξοπλισμό των πλοίων με συστήματα αυτόματης αναγνώρισης (AIS - Automatic Identification System) και καταγραφής στοιχείων ταξιδιού VDR «μαύρα κουτιά» (Voyage Data Recorder) (γ) επέτρεψαν στις Αρχές των Κ-Μ της ΕΕ να απαγορεύουν την αναχώρηση πλοίων υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες και (δ) ίδρυσαν τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA - European Maritime Safety Agency) ώστε να επιτηρεί το θεσμικό πλαίσιο ασφαλείας στις θαλάσσιες μεταφορές και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος (Κανονισμοί 100/2013, 1406/2002).

<sup>395</sup> <http://www.ens-newswire.com/ens/nov2002/2002-11-22-04.html>

<sup>396</sup> [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP\\_03\\_1116](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_03_1116)

Με το πακέτο Erika II και μετά τις ανωτέρω νομοθετικές πρωτοβουλίες για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος από τη ρύπανση των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών υιοθετήθηκε με την Οδηγία 2002/59/ΕΚ το σύστημα παρακολούθησης, ελέγχου και πληροφοριών για την κίνηση των πλοίων. Όλα τα πλοία άνω των τριακοσίων κόνων ολικής χωρητικότητας ανεξαρτήτως τύπου καλύπτονται από το εν λόγω σύστημα με εξαίρεση τα πολεμικά, εφοδιαστικά καυσίμων κάτω των πέντε χιλιάδων κόνων ολικής χωρητικότητας, αλιευτικά και αναψυχής κάτω των σαράντα πέντε μέτρων. Σύμφωνα με το συγκεκριμένο σύστημα τα πλοία με προορισμό τους λιμένες της ΕΕ θα πρέπει να ενημερώνουν τον λιμένα εισόδου εικοσιτέσσερις ώρες πριν για την άφιξη τους παρέχοντας λεπτομερείς πληροφορίες. Ειδικότερα τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών θα πρέπει να δηλώσουν τα μεταφερόμενα αυτά υλικά ενώ υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες θα πρέπει να παραμένουν στον λιμένα ο οποίος με τη σειρά του είναι υποχρεωμένος να παρέχει περιοχές καταφυγής για τα κινδυνεύοντα πλοία.

Περαιτέρω το θεσμικό πλαίσιο θωρακίστηκε με τα μέτρα του πακέτου Erika III τα οποία (α) βελτίωσαν τον μηχανισμό επιθεώρησης των πλοίων από το Κράτος του Λιμένα (οδηγία 2009/16/ΕΚ) στην κατεύθυνση του μνημονίου συνεργασίας Paris MoU (β) υποχρέωσαν τα Κ-Μ να συμμορφώνονται με τις διεθνείς διατάξεις (Οδηγία 2009/21/ΕΚ) (γ) εισήγαγαν τροποποίηση στο σύστημα SafeSeaNet αναφορικά με τους τόπους καταφυγής των πλοίων που κινδυνεύουν (Οδηγία 2009/17/ΕΚ) και (δ) θέσπισαν ανεξάρτητο σύστημα ποιοτικού ελέγχου για τις επιθεωρήσεις και πιστοποιήσεις των πλοίων (Κανονισμός 391/2009 και Οδηγία 2009/15/ΕΚ). Η εισαγωγή του πακέτου Erika III ρύθμισε την αστική ευθύνη και τις υποχρεώσεις των ναυτιλιακών Κρατών. Η θαλάσσια ρύπανση που προκλήθηκε από το δεξαμενόπλοιο Prestige (2002) έδειξε την ανεπάρκεια του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου να αντιμετωπίσει μια κρίση τέτοιου μεγέθους. Η ΕΕ απαίτησε, με την Οδηγία 2009/21/ΕΚ, από τα ΚΜ (α) να διατηρούν το καλώς έχειν των σημαίων τους ήτοι να βρίσκονται στη λευκή λίστα του μνημονίου κατανόησης των Παρισίων (Paris MoU) και (β) να υιοθετήσουν το σύστημα ελέγχου των Κρατών Λιμένων όπως προβλέπει ο ΙΜΟ. Η οδηγία για τους νηογνώμονες αναβαθμίστηκε με τον Κανονισμό 392/2009 και την Οδηγία 2009/15/ΕΚ. Η Οδηγία 2009/16/ΕΚ μετασχημάτισε το σύστημα ελέγχου του κράτους λιμένα με σκοπό την αποτροπή περιστατικών ρύπανσης όπως εκείνο του δεξαμενοπλοίου Prestige. Το σύστημα παρακολούθησης, ελέγχου και πληροφοριών για την κίνηση των πλοίων (Οδηγία 2002/59/ΕΚ) τροποποιήθηκε από την οδηγία 2009/17/ΕΚ με σκοπό την επαύξηση των απαιτήσεων παρακολούθησης (Safe sea net).

Τα δεξαμενόπλοια Erika and Prestige ήταν μονού κύτους αλλά είχαν επιθεωρηθεί από τους νηογνώμονες προ των ατυχημάτων και είχαν πιστοποιηθεί σύμφωνα με τα διεθνή ναυτιλιακά πρότυπα.<sup>397,398</sup> Μετά τα ατυχήματα η ΕΕπ πρότεινε νομοθετική ρύθμιση σύμφωνα με τα πρότυπα της OPA 1990 για την απαίτηση πλοίων διπλού κύτους με σκοπό την πρόληψη της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος. Στο ίδιο μήκος κύματος κινήθηκε και ο ΙΜΟ τροποποιώντας την MARPOL 73/78. Γεγονός είναι ότι οι τροποποιήσεις της MARPOL 73/78 επέβαλαν απαιτήσεις διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού στα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών που

<sup>397</sup> [http://www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/RET\\_ERIKA\\_En\\_Site.pdf](http://www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/RET_ERIKA_En_Site.pdf)

<sup>398</sup> <https://www.bahamasmaritime.com/wp-content/uploads/2017/06/Prestige.pdf>

παραδίδονται από τις 06.07.1996 και μετά. Το πρόγραμμα σταδιακής κατάργησης των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών απαιτούσε για όσα εξ αυτών κατασκευάστηκαν πριν από τη 01.06.1982 να συμμορφωθούν προς τις απαιτήσεις διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού το αργότερο εντός 25 και, σε ορισμένες περιπτώσεις, 30 ετών από την ημερομηνία παράδοσής τους. Τα τότε υφιστάμενα πετρελαιοφόρα μονού κύτους δεν θα επιτρεπόταν πλέον να λειτουργούν μετά το 2005 και, σε ορισμένες περιπτώσεις, μετά το 2012, εκτός εάν συμμορφώνονταν προς τις απαιτήσεις διπλού κύτους.<sup>399</sup> Για τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών που κατασκευάστηκαν μετά την 01.06.1982 εδόθη προθεσμία μέχρι το 2026. Τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών μονού κύτους επιτρεπόταν να δραστηριοποιούνται μόνον εφόσον τηρούσαν το πρόγραμμα εκτίμησης της κατάστασης (CAS) που θεσπίστηκε με το ψήφισμα MEPC 94(46) 2001, όπως τροποποιήθηκε από το ψήφισμα MEPC 99(48) 2002 και το ψήφισμα MEPC 112(50) 2003. Το πρόγραμμα εκτίμησης της κατάστασης επιβάλλει στο Κράτος της σημαίας την υποχρέωση να εκδίδει δήλωση συμμόρφωσης και να συμπράττει στις διαδικασίες επιθεώρησης. Σκοπός του CAS είναι ο εντοπισμός των ελλείψεων στα παλαιά πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών άνω των 15 ετών.<sup>400</sup>

Η ΕΕ εισήγαγε τον Κανονισμό 1726/2003 ο οποίος τροποποίησε τον Κανονισμό 417/2002 για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους. Η ΕΕ με την συγκεκριμένη τροποποίηση επέφερε καινοτομίες σε σχέση με τη MARPOL 73/78 όπως η απαγόρευση της μεταφοράς, με προορισμό ή αφετηρία λιμένες των Κ-Μ, βαρέων κλασμάτων προϊόντων πετρελαίου με πετρελαιοφόρα μονού κύτους, η σταδιακή απομάκρυνση των πλοίων μονού κύτους μέχρι το 2010 και η ενίσχυση των επιθεωρήσεων των πλοίων αυτών με αυστηρότερα κριτήρια. Ο Κανονισμός 530/2012 για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους κατήργησε τους Κανονισμούς 417/2002 και 1726/2003 διότι θεωρήθηκε ότι ο ΙΜΟ θα καθυστερήσει την τροποποίηση της MARPOL 73/78 και έτσι η επικαιροποίηση με τις πρόσφατες εξελίξεις ήταν απαραίτητη. Σύμφωνα με τον Κανονισμό 530/2012 (α) τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών που καταπλέουν σε λιμένες της ΕΕ πρέπει να είναι διπλού κύτους (β) τα πλοία «που διαθέτουν μόνο διπλό δάπεδο ή διπλά τοιχώματα, τα οποία δεν χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά πετρελαίου και εκτείνονται σε όλο το μήκος της δεξαμενής φόρτωσης, ή διαθέτουν χώρους διπλού κύτους που δεν χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά πετρελαίου και εκτείνονται σε όλο το μήκος της δεξαμενής φόρτωσης, αλλά δεν πληρούν τις προϋποθέσεις για την εξαίρεσή τους από την εφαρμογή των διατάξεων του κανονισμού 20.1.3 του παραρτήματος Ι της σύμβασης MARPOL 73/78, επιτρέπεται να συνεχίσουν να βρίσκονται σε χρήση, αλλά πάντως όχι μετά την επέτειο της παράδοσης του πλοίου το 2015 ή την ημερομηνία κατά την οποία το πλοίο θα συμπληρώσει 25 έτη-υπολογιζόμενα από την ημερομηνία παράδοσης, όποιο από τα δύο γεγονότα επέλθει πρώτο»<sup>401</sup> και (γ) τα πλοία που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε λιμένες και στην εσωτερική ναυσιπλοΐα δύνανται να

<sup>399</sup> MARPOL 73/78 Παράρτημα Ι Κανονισμός 19

<sup>400</sup> MARPOL 73/78 Παράρτημα Ι Κανονισμός 20

<sup>401</sup> Άρθρο 4 Κανονισμού 530/2012

εξαιρούνται εφόσον διαθέτουν πιστοποιητικό αξιοπλοΐας σύμφωνα με τις διατάξεις περί εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Με τους ανωτέρω κανονισμούς η ΕΕ ανάγκασε τον ΙΜΟ να δράσει άμεσα.

## **2.27. Πρωτοβουλίες ΕΕ για την ναυτιλιακή ασφάλεια**

### **2.27.1. Ευρωπαϊκή ενιαία ναυτιλιακή θυρίδα**

Η ενιαία ναυτιλιακή θυρίδα (maritime single window) είναι το σύστημα βάσει του οποίου όλες οι απαιτούμενες πληροφορίες σε σχέση με την άφιξη, παραμονή και αναχώρηση ενός πλοίου από τον λιμένα, των ανθρώπων που επιβαίνουν και του μεταφερόμενου φορτίου υποβάλλονται διαδικτυακά μέσω της θυρίδας στις αρχές. Το σύστημα αυτό συστήνεται από τη ΔΣ FAL περί Διευκολύνσεως της Διεθνούς Ναυτιλιακής Κινήσεως με σκοπό την μείωση των διοικητικών διατυπώσεων προς όφελος του ναυτιλιακού εμπορίου. Γεγονός είναι ότι η προσέγγιση ενός πλοίου σε κάποιο λιμένα απαιτεί την υποχρέωση υποβολής ορισμένων εγγράφων προς πληροφόρηση των αρχών. Προκειμένου να επιταχυνθεί η διαδικασία και να ενημερώνονται άμεσα όλα τα Κ-Μ συστάθηκε στην ΕΕ η ενιαία ναυτιλιακή θυρίδα ώστε μέσω αυτής να υποβάλλονται όλες οι απαιτούμενες διατυπώσεις για την προσέγγιση των πλοίων σε λιμένες της ΕΕ. Η ενιαία ναυτιλιακή θυρίδα εκσυγχρονίζει και ελαχιστοποιεί τον χρόνο των απαιτούμενων διατυπώσεων προσέγγισης των πλοίων στους λιμένες της ΕΕ ενώ παράλληλα αν το πλοίο επισκεφτεί κατόπιν άλλον λιμένα της ΕΕ οι πληροφορίες για το πλοίο από τις αρχές αναζητούνται ηλεκτρονικά. Στο πλαίσιο αυτό το μέτρο προάγει και την ανταγωνιστικότητα των λιμένων της ΕΕ.

Το νομικό πλαίσιο του ανωτέρω σκοπού τίθεται με την Οδηγία 2010/65/ΕΕ σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων πλοίων προ της άφιξής τους στους λιμένες των Κ-Μ. Σύμφωνα με τις απαιτήσεις της οδηγίας 2010/65/ΕΕ τα αρμόδια πρόσωπα θα πληροφορούν πριν την προσέγγιση των πλοίων σε λιμένα της ΕΕ τις αρχές αναφορικά με τα απαιτούμενα στοιχεία για τον κατάπλου μέσω της ενιαίας ναυτιλιακής θυρίδας. Η υποβολή δηλώσεων, σε συνδυασμό με τα άρθρα 9 και 24 της Οδηγίας 2009/16/ΕΚ, περιέχει τις εξής πληροφορίες (α) κατάπλους πλοίων σε λιμένες κρατών μελών ή απόπλους από αυτούς (Άρθρο 4 της Οδηγίας 2002/59/ΕΚ) (β) συνοριακοί έλεγχοι προσώπων (Άρθρο 7 του Κανονισμού (ΕΚ) 562/2006) (γ) κοινοποίηση επικινδύνων ή ρυπογόνων εμπορευμάτων που ευρίσκονται επί του πλοίου (Άρθρο 13 της οδηγίας 2002/59/ΕΚ) (δ) κοινοποίηση αποβλήτων και καταλοίπων (Άρθρο 6 της Οδηγίας 2000/59/ΕΚ) (ε) κοινοποίηση πληροφοριών σχετικών με την ασφάλεια (Άρθρο 6 του Κανονισμού (ΕΚ) 725/2004) (στ) συνοπτική διασάφηση εισόδου (Άρθρο 36α του Κανονισμού (ΕΟΚ) 2913/92 & Άρθρο 87 του Κανονισμού (ΕΚ) 450/2008) (ζ) έντυπα FAL (ΔΣ περί Διευκολύνσεως της Διεθνούς Ναυτιλιακής Κινήσεως) και διατυπώσεις που απορρέουν από διεθνείς νομικές πράξεις όπως έντυπο (i) FAL 1: Γενικό Δηλωτικό (ii) FAL 2: Δηλωτικό Φορτίου (iii) FAL 3: Δηλωτικό εφοδίων πλοίου (iv) FAL 4: Δηλωτικό προσωπικών ειδών πληρώματος (v) FAL 5: Κατάσταση πληρώματος (vi) FAL 6: Κατάσταση επιβατών (vii) FAL 7: Δηλωτικό επικινδύνων φορτίων και (viii) ναυτιλιακό δηλωτικό υγείας. Με βάση τα αναφερόμενα δηλωτικά, μέσω της ενιαίας ναυτιλιακής θυρίδας συνδέονται το σύστημα

ανταλλαγής ναυτιλιακών πληροφοριών SafeSeaNet, το ηλεκτρονικό τελωνείο και το σύστημα Schengen καθιερώνοντας την ηλεκτρονική ανταλλαγή πληροφοριών.

### **2.27.2. Ευρωπαϊκό σύστημα ανταλλαγής ναυτιλιακών πληροφοριών**

Το σύστημα ανταλλαγής ναυτιλιακών πληροφοριών (SafeSeaNet), το οποίο εποπτεύεται από τον EMSA, σκοπεύει στην προαγωγή της ασφαλούς ναυσιπλοΐας, αστυνόμευσης των πλοίων-λιμένων, και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος, συνδέοντας τις ναυτιλιακές αρχές των Κ-Μ της ΕΕ. Μέσω του SafeSeaNet οι αρχές γνωρίζουν (α) ώρες κατάπλου-απόπλου των πλοίων στους λιμένες, (β) στοιχεία μεταφερόμενων επικίνδυνων φορτίων, (γ) πληροφορίες για θαλάσσια συμβάντα και ατυχήματα, (δ) αριθμό επιβαινόντων επί των πλοίων και (ε) θέσεις των πλοίων που παρέχονται από το Αυτόματο Σύστημα Αναγνώρισης (AIS). Η Οδηγία 2002/59/ΕΚ όπως τροποποιήθηκε με τις Οδηγίες 2009/17/ΕΚ, 2009/18/ΕΚ, 2011/15/ΕΕ και 2014/100/ΕΕ αποτελεί τη νομική βάση λειτουργίας του SafeSeaNet. Προκειμένου ελεγχθούν τα πλοία από το Κράτος Λιμένα (PSC) χρησιμοποιείται και το σύστημα SafeSeaNet. Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω τα Κ-Μ της ΕΕ μέσω του SafeSeaNet διαμοιράζονται ειδικότερες πληροφορίες για το πλοίο, σταδιακά, με έναρξη εβδομήντα δύο ώρες πριν τον κατάπλου, εικοσιτέσσερις ώρες πριν τον κατάπλου, πραγματική ώρα κατάπλου και απόπλου καθώς και πληροφορίες για το φορτίο με ιδιαίτερη έμφαση στα επικίνδυνα υλικά. Τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών θεωρείται ότι παρουσιάζουν δυνητικό κίνδυνο για τη ασφάλεια στη θάλασσα, τον λιμένα και το περιβάλλον. Επίσης το σύστημα παρέχει στοιχεία για θαλάσσια ατυχήματα και επιθεωρήσεις που υπέστησαν συγκεκριμένα πλοία.

Σε επίπεδο Κ-Μ της ΕΕ συνίσταται η εθνική αρμόδια αρχή (National Competent Authority) η οποία ευθύνεται για την λειτουργία του εθνικού SafeSeaNet και εποπτεύει τις τοπικές αρχές. Τα πλοία άνω των 300 κοχ ή τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών ανεξαρτήτως κοχ υποβάλουν αναφορές στο σύστημα SafeSeaNet μέσω των πλοιοκτητριών εταιρειών, πρακτόρων ή πλοιάρχων. Τα πολεμικά, κυβερνητικά, αλιευτικά και πλοία αναψυχής κάτω των 45 μέτρων εξαιρούνται της υποχρέωσης αναφορών στο σύστημα SafeSeaNet. Τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα υλικά προερχόμενα από τρίτο Κράτος για να τους επιτραπεί να καταπλεύσουν σε λιμένα της ΕΕ πρέπει να υποβάλουν δήλωση του φορτωτή με τα ακόλουθα στοιχεία (α) τεχνικές ονομασίες των επικινδύνων υλικών, αριθμούς Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ), κλάσεις κινδύνου IMO εκ των διεθνών κωδίκων IMDG, IBC, IGC και INF, ποσότητες αυτών και αναγνωριστικός αριθμός των επικινδύνων υλικών που υφίστανται εκτός των δεξαμενών, (β) διεύθυνση στην οποία μπορούν να αναζητηθούν πληροφορίες σχετικά με το φορτίο, (γ) για τις ουσίες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα I της σύμβασης MARPOL, το φύλλο δεδομένων ασφαλείας όπου αναφέρονται τα φυσικοχημικά χαρακτηριστικά των προϊόντων, συμπεριλαμβανομένου κατά περίπτωση του ιξώδους τους σε cSt στους 50°C και της πυκνότητάς τους στους 15°C, καθώς και τα άλλα δεδομένα που περιέχονται στο φύλλο δεδομένων ασφαλείας σύμφωνα με το ψήφισμα MSC.286(86) του IMO, (δ) τηλεφωνικοί αριθμοί κλήσης έκτακτης ανάγκης του φορτωτή ή κάθε άλλου προσώπου ή οργανισμού που διαθέτει πληροφορίες σχετικά με τα φυσικοχημικά χαρακτηριστικά των προϊόντων και τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης (Οδηγία 2002/59/ΕΚ ως ισχύει).

### **2.27.3. Σύστημα αυτόματης αναγνώρισης**

Το Σύστημα Αυτόματης Αναγνώρισης (AIS - Automatic Identification System) έχει ως στόχο, κυρίως, την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα μέσω της ανταλλαγής αυτομάτων πληροφοριών των πλοίων που τελούν σε γειτνίαση σχετικά με το όνομα, τύπο πλοίου, πορεία, ταχύτητα και φορτίο. Ο κανονισμός 19 του κεφαλαίου V της SOLAS προβλέπει περί της εγκατάστασης του συστήματος αυτόματης αναγνώρισης στα πλοία και την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ πλοίων και λιμενικών αρχών. Σύμφωνα με τον συγκεκριμένο κανονισμό, όλα τα πλοία άνω των 300 κοχ που εκτελούν διεθνείς πλόες, τα φορτηγά πλοία άνω των 500 κοχ που δεν εκτελούν διεθνείς πλόες και όλα τα επιβατηγά πλοία ανεξαρτήτως χωρητικότητας θα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με το σύστημα AIS. Η χρήση του AIS έχει βοηθήσει στο ηλεκτρονικό σύστημα απεικόνισης χαρτών και πληροφοριών (ECDIS) το οποίο είναι εγκατεστημένο στα πλοία ώστε στους ηλεκτρονικούς χάρτες να εμφανίζεται η θέση των παραπλεόντων πλοίων.<sup>402</sup> Η ΕΕ έχει υιοθετήσει την εφαρμογή του συστήματος αυτόματης αναγνώρισης με την Οδηγία 2002/59/ΕΚ ως ισχύει.

### **2.27.4. Σύστημα ενημέρωσης και παρακολούθησης κυκλοφορίας πλοίων (VTMIS)**

Καθημερινά μεταφέρονται δια θαλάσσης με πλοία μεγάλα φορτία επικινδύνων υλικών τα οποία προορίζονται και για τα Κ-Μ της ΕΕ. Μετά το ναυτικό ατύχημα του Amoco Cadiz στις 16.03.1978 πλησίον των ακτών της Βρετανίας (Γαλλία), η τότε ΕΟΚ υιοθέτησε της Οδηγία 79/116/ΕΟΚ περί των ελάχιστων προδιαγραφών ορισμένων δεξαμενοπλοίων που καταπλέουν ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες καθώς και την υποχρέωση πληροφόρησης των αρχών του λιμένα για τον τύπο του πλοίου και του φορτίου. Με την εφαρμογή της κοινής πολιτικής για τις ασφαλείς θάλασσες (1993) υιοθετήθηκε η Οδηγία 93/75/ΕΟΚ περί των ελάχιστων προδιαγραφών που απαιτούνται για τα πλοία τα οποία κατευθύνονται σε ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες μεταφέροντας επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα με σκοπό την εφαρμογή των απαιτήσεων του ΙΜΟ για την βελτίωση της ασφαλούς ναυσιπλοΐας.<sup>403</sup> Όμως, το ναυτικό ατύχημα του δεξαμενοπλοίου Erika (1999) κατέδειξε ότι το σύστημα ενημέρωσης και παρακολούθησης των πλοίων έχρηζε βελτίωσης και έπρεπε να συμπεριλάβει και τα πλοία τα οποία διέρχονταν από τις θαλάσσιες ζώνες των Κ-Μ και δεν είχαν προορισμό τους λιμένες της ΕΕ.

Το πακέτο Erika III ενίσχυσε την ναυτιλιακή ασφάλεια με την παρακολούθηση και την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τη κυκλοφορία των πλοίων εντός των θαλασσιών ζωνών της ΕΕ. Η ΕΕ εξέδωσε την Οδηγία 2002/59/ΕΚ για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και κατάργηση της Οδηγίας 93/75/ΕΟΚ. Η Οδηγία 2002/59/ΕΚ επέβαλε στα πλοία που ναυπηγήθηκαν μετά την 01.07.2002 και εισέρχονται στους λιμένες της ΕΕ να διαθέτουν το σύστημα αυτόματης αναγνώρισης (AIS) και το σύστημα καταγραφής δεδομένων ταξιδιού (voyage data recorder - VDR).<sup>404</sup> Επίσης παρέχονται επιπλέον πληροφορίες για τα πλοία υψηλού κινδύνου ώστε οι αρχές των λιμένων να δύνανται να λάβουν μέτρα πρόληψης πριν τέτοια

<sup>402</sup> Ψηφίσματα ΙΜΟ MSC.74(69) και A.1106(29) – Πλαίσιο για την ναυτιλιακή χρήση του AIS.

<sup>403</sup> Ψηφίσμα ΙΜΟ A 648(16)

<sup>404</sup> Κανονισμός V/20 SOLAS

πλοία εισέρθουν στις θαλάσσιες ζώνες τους και να προετοιμάζουν τα σημεία καταφυγής. Κατόπιν η Οδηγία 2002/59/ΕΚ τροποποιήθηκε από την Οδηγία 2009/17/ΕΚ με την οποία ενσωματώνονται στο ενωσιακό δίκαιο οι διεθνείς προβλέψεις<sup>405</sup> για το σύστημα μεγάλου βεληνεκού αναγνώρισης και εντοπισμού πλοίων (Long Range Tracking and Identification - LRIT), δημιουργείται το κέντρο δεδομένων LRIT της ΕΕ και η χρήση του συστήματος AIS από τα αλιευτικά. Ο συνδυασμός της Οδηγίας 2009/17/ΕΚ με την Οδηγία 2009/16/ΕΚ για τον έλεγχο των πλοίων από το Κράτος Λιμένα θα συμβάλει στην εξέλιξη του Safe Sea Net, στην ελαχιστοποίηση του διοικητικών διαδικασιών απόπλου/κατάπλου των πλοίων και στην βελτιστοποίηση της εποπτείας των πλοίων από τις ναυτιλιακές αρχές. Τα ανωτέρω αποτελούν στόχο της ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής για τη δημιουργία ενός συστήματος σύνδεσης και ανταλλαγής ναυτιλιακών πληροφοριών απόπλου/κατάπλου των πλοίων με όχημα το Safe Sea Net. Επίσης το σύστημα αυτό θα παρέχει σε πραγματικό χρόνο ενημέρωση στις ναυτιλιακές αρχές για τον τύπο του πλοίου, το μεταφερόμενο επικίνδυνο ή μη φορτίο με αποτέλεσμα τη συνεργασία των Κρατών, τον έλεγχο των πλοίων προ της εισόδου στις θαλάσσιες ζώνες των Κρατών και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.

## **2.28. Πολιτική-Πλαίσιο ΕΕ για το θαλάσσιο περιβάλλον**

Στην πολιτική ανάπτυξης της ΕΕ συμπεριλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, η προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης και η προστασία του περιβάλλοντος. Στη βάση αυτή η ΕΕ τελεί σε ευθεία γραμμή με τον ΟΗΕ αναφορικά με την επίτευξη των στόχων της βιώσιμης ανάπτυξης 2030 του ΟΗΕ<sup>406</sup> (EU και Agenda 2030, 2019). Η ΕΕ απαιτεί από τα Κ-Μ της την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος υπό τις προβλέψεις της Οδηγίας πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική (Οδηγία 2008/56/ΕΚ). Η Οδηγία 2008/56/ΕΚ ευθυγραμμίζει τα Κ-Μ με τις δεσμεύσεις της ΕΕ και τις διεθνείς Συμβάσεις επί της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Η διασυννοριακή συνεργασία των Κ-Μ της ΕΕ με τα γειτονικά Κράτη, οι περιφερειακές Συμβάσεις για την βιώσιμη ανάπτυξη και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος προωθούνται από την ΕΕ. Τα Κ-Μ της ΕΕ και τα τρίτα Κράτη των περιφερειών που γειτνιάζουν με την Βαλτική Θάλασσα, Βορειοανατολικός Ατλαντικός Ωκεανός, Μεσόγειος Θάλασσα και Μαύρη Θάλασσα συνεργάζονται για την «καλή περιβαλλοντική κατάσταση» των θαλασσών τους. Στην προσπάθεια αυτή συμβάλλουν τα κατάλληλα μέτρα και τα αντίστοιχα προγράμματα της ΕΕ (γνώσεις για τη θάλασσα ή το Copernicus). Η Οδηγία 2008/56/ΕΚ είναι σημαντική διότι συμβάλει επιπλέον στην βιώσιμη διακυβέρνηση των ωκεανών και του περιβάλλοντος με την εισαγωγή του θαλασσίου χωροταξικού σχεδιασμού ως μέρος της ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής της ΕΕ.

Συναφώς οι διεθνείς γενικές περιβαλλοντικές αρχές (Rio, 1992) περιλαμβάνονται στις διατάξεις της Οδηγίας 2008/56/ΕΚ. Επίσης διαφαίνεται ο σκοπός του νομοθέτη για την εξισορρόπηση των ανθρωπίνων δράσεων και της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος με τελικό στόχο την βιώσιμη ανάπτυξη όπως αναφέρεται στον Οδηγό 21. Η αναφορά αυτή έχει εισαχθεί στο άρθρο 11 ΣΛΕΕ ως θεμελιώδης περιβαλλοντική αρχή. Στον Οδηγό 21 και στο Πρωτόκολλο της ΔΣ Βαρκελώνης (Πρωτόκολλο περί συνεργασίας για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία και, σε περιπτώσεις

<sup>405</sup> Κανονισμός V/19-1 SOLAS

<sup>406</sup> Άρθρο 21 ΣΕΕ και άρθρα 4, 208-211 ΣΛΕΕ



επείγουσας ανάγκης, στην καταπολέμηση της ρύπανσης της Μεσογείου Θάλασσας) περιλαμβάνεται ως εργαλείο για την διαχείριση και προστασία των θαλασσιών υδάτων η προσέγγιση της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών. Ακόμη στην Οδηγία 2008/56/EK ενσωματώνονται η αρχή της προφύλαξης και η αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» (άρθρο 191 ΣΛΕΕ) ως κατευθυντήριες αρχές. Η πρόσβαση στα έγγραφα και η πληροφόρηση του κοινού όπως αναφέρεται στην ΔΣ Aarhus, 1988 (ΔΣ για την πρόσβαση στην πληροφόρηση τη συμμετοχή του κοινού και την πρόσβαση στη δικαιοσύνη για περιβαλλοντικά θέματα) αναφέρεται και στην Οδηγία 2008/56/EK ως προέκταση της ίδιας αρχής του Rio, 1992. Οι βασικές αρχές της UNCLOS 1982, MARPOL 73/78 και άλλων σχετικών ναυτιλιακών Συμβάσεων του IMO αποτυπώνονται και στην Οδηγία 2008/56/EK. Η θαλάσσια αρμοδιότητα της Οδηγίας 2008/56/EK καλύπτεται από τέσσερις περιφερειακές Συμβάσεις (α) OSPAR, Σύμβαση για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος του Βορειοανατολικού Ατλαντικού (β) HELCOM, Σύμβαση για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Βαλτικής Θάλασσας (γ) Σύμβαση της Βαρκελώνης για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των παρακτίων περιοχών της Μεσογείου και (δ) Σύμβαση του Βουκουρεστίου για την προστασία του Εύξεινου Πόντου από τη ρύπανση. Άρα για την εφαρμογή της Οδηγίας 2008/56/EK εκ μέρους των Κρατών εκτός της ΕΕ συνάπτονται οι περιφερειακές Συμβάσεις με σκοπό την ευρύτερη ενίσχυση της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος σε διασυνοριακό πλέον επίπεδο.

### **Ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική**<sup>407</sup>

Η ανάπτυξη της ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής (ΟΛΘ) οφείλεται στη στόχευση της ΕΕ προς την Βιώσιμη ανάπτυξη της ευρωπαϊκής ναυτιλίας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Το 2004 διαμορφώθηκε η σχετική Πράσινη Βίβλος με αναφορά στην κοινή θαλάσσια πολιτική για τα θέματα της ναυτιλιακής βιομηχανίας εναρμονισμένης με τη σύγχρονη οικονομία.<sup>408</sup> Η Πράσινη βίβλος πρότεινε την διατομεακή προσέγγιση των θαλασσιών θεμάτων μέσω οργανισμών όπως εκείνος της Διαχείρισης Εξωτερικών Συνόρων (Frontex),<sup>409</sup> η ευρωπαϊκή ακτοφυλακή και ο οργανισμός για την ασφάλεια στη θάλασσα (EMSA). Η διατομεακή προσέγγιση δημιουργεί οικονομίες κλίμακας στα διατιθέμενα μέσα και συνεισφέρει στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος σε περιφερειακό επίπεδο.<sup>410</sup> Πρόκειται για συνδυασμό των πολιτικών που αφορούν στο θαλάσσιο περιβάλλον με σκοπό ότι η εναρμόνιση τους θα ενισχύσει την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η ΟΘΠ περιλαμβάνει την ναυτιλία, τους λιμένες, το θαλάσσιο περιβάλλον, την θαλάσσια έρευνα, την αλιεία, τις υδατοκαλλιέργειες, την υπεράκτια παραγωγή ενέργειας, τη ναυπηγική βιομηχανία, τη θαλάσσια επιτήρηση, τον θαλάσσιο τουρισμό, την ανάπτυξη των παρακτίων περιοχών και την πολιτική της ΕΕ επί των θαλασσιών υποθέσεων. Η ΟΘΠ έχει ως ορόσημο το 2005 όπου η ΕΕπ εκδίδει σχετική ανακοίνωση με την οποία καθορίζονται οι στόχοι της Πράσινης Βίβλου για το μέλλον της θαλάσσιας πολιτικής της ΕΕ. Το 2007 η ΕΕπ

<sup>407</sup> [https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy\\_el](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy_el)

<sup>408</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legalcontent/EL/TXT/?uri=LEGISSUM%3AI66029>

<sup>409</sup> Κανονισμός (ΕΚ) 2007/2004

<sup>410</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legalcontent/EL/TXT/?uri=LEGISSUM%3AI66029>

καταθέτει τη Γαλάζια Βίβλο για την ΟΘΠ<sup>411</sup> και το σχέδιο δράσης.<sup>412</sup> Την 10.10.2007 εκδίδεται η ανακοίνωση της ΕΕπ περί των συμπερασμάτων της διαβούλευσης για την Ευρωπαϊκή Θαλάσσια Πολιτική.<sup>413</sup> Το 2010 η ΕΕπ προτείνει κανονισμό ο οποίος θεσπίζει το πρόγραμμα για τη χρηματοδότηση της ΟΘΠ την περίοδο 2001-2013.<sup>414</sup> Το 2011, Κοινοβούλιο και Συμβούλιο εγκρίνουν το Κανονισμό 1255/2011 για την ΟΘΠ με σκοπό την βιώσιμη ανάπτυξη των θαλασσών - λιμένων, προόδου της ναυτικής εργασίας, προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, διαχείριση της αλιείας, σύσταση μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής για τη θάλασσα (2008/56/ΕΚ) με διατομεακές πολιτικές όπως η γαλάζια ανάπτυξη, δεδομένα και γνώσεις για τη θάλασσα, θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός, ολοκληρωμένη θαλάσσια επιτήρηση και στρατηγικές για τις θαλάσσιες λεκάνες. Ο Κανονισμός 1255/2011 εδραίωσε το πλαίσιο της ΟΘΠ.

Οι Κανονισμοί 1255/2011 για τη θέσπιση προγράμματος στήριξης της περαιτέρω ανάπτυξης της ΟΘΠ, 1380/2013 σχετικά με την Κοινή Αλιευτική Πολιτική και 508/2014 για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας και Αλιείας συνιστούν τη βάση της ΟΘΠ. Οι στόχοι της ΟΘΠ συνιστούν το θεσμικό πλαίσιο για τη βιώσιμη ανάπτυξη των θαλασσών της ΕΕ και αναλύονται ως εξής (α) βελτίωση της αποτελεσματικότητας των θαλασσίων μεταφορών στην ΕΕ και εξασφάλιση της μακροπρόθεσμης ανταγωνιστικότητάς της, μέσω της δημιουργίας ενός ευρωπαϊκού χώρου θαλασσίων μεταφορών χωρίς σύνορα, και μιας στρατηγικής θαλασσίων μεταφορών για την περίοδο 2008-2018 (β) εφαρμογή περιβαλλοντικής νομοθεσίας για τους λιμένες (γ) καινοτόμος ναυπηγική βιομηχανία μέσω συνεργασιών (δ) ενίσχυση θέσεων ναυτικής εργασίας (ε) προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος (στ) διαχείριση της αλιείας (ζ) ολοκληρωμένη θαλάσσια στρατηγική της ΕΕ (2008/56/ΕΚ) (η) ανάπτυξη παρακτίων περιοχών και (θ) προώθηση της Θαλάσσιας Πολιτικής της ΕΕ μέσω συνεργασίας των Κ-Μ. Το σχέδιο δράσης της θαλάσσιας πολιτικής της ΕΕ αναφέρεται στην ανακοίνωση της ΕΕπ COM (2008) 534, η πολιτική για τις θαλάσσιες μεταφορές στην COM (2009) 8, η δημιουργία θαλασσίων μεταφορών χωρίς σύνορα στην COM (2009) 10, τα περί κατάπλου και απόπλου των πλοίων από λιμένες των Κ-Μ στην COM (2009) 11, η μείωση της γραφειοκρατίας κατά τις θαλάσσιες μεταφορές στην COM (2009) 11, η πολιτική περί γαλάζιας ανάπτυξης στην ανακοίνωση COM (2012) 494, η Οδηγία 2014/89/ΕΕ θεσπίζει τα περί του θαλασσίου χωροταξικού σχεδιασμού και η COM (2014) 451 παρέχει το περιβάλλον ανταλλαγής πληροφοριών θαλάσσιας επιτήρησης. Πρόσφατα (16.01.2018) ενεκρίθη από το Κοινοβούλιο το ψήφισμα σχετικά με το μέλλον των θαλασσών υπό τους στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης για το 2030.<sup>415</sup> Με την ανάπτυξη συνεργασιών σε επίπεδο περιοχών Ατλαντικού Ωκεανού, Βαλτικής, Μεσογείου, Αδριατικής, Ευξείνου Πόντου δύνανται να αντιμετωπιστούν καλύτερα τα ζητήματα που απασχολούν τις περιφέρειες αυτές. Τα θέματα θαλάσσιας πολιτικής καλύπτονται από τη DG MARE.

---

<sup>411</sup> COM(2007) 575

<sup>412</sup> SEC(2007) 1278

<sup>413</sup> COM(2007) 574 Final <https://eur-lex.europa.eu/legalcontent/EL/TXT/?uri=celex:52007DC0574>

<sup>414</sup> COM(2010) 0494

<sup>415</sup> EE C 458 της 19.12.2018 και [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2017-0399\\_EL.html?redirect](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2017-0399_EL.html?redirect).

## 2.29. ΕΕ και θεσμός των ελέγχων του Κράτους Λιμένα

Η UNCLOS, 1982 επιβεβαιώνει στο άρθρο 251 ότι στα εσωτερικά του ύδατα το παράκτιο Κράτος διαθέτει πλήρη δικαιοδοσία όπως στην χερσαία επικράτεια του ενώ στο άρθρο 218 κάνει λόγο για την δικαιοδοσία επιβολής των νομοθετικών ρυθμίσεων εκ μέρους των Κρατών Λιμένων. Στην περίπτωση πλοίων που εισέρχονται στα εσωτερικά ύδατα ή προσεγγίζουν σε λιμενική εγκατάσταση που κείται έξω από τα εσωτερικά ύδατα, το παράκτιο Κράτος έχει επίσης το δικαίωμα να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για την πρόληψη οποιασδήποτε παραβίασης των όρων στους οποίους υπόκειται η είσοδος αυτών των πλοίων στα συγκεκριμένα ύδατα.<sup>416</sup> Όταν τα παράκτια Κράτη θεσπίζουν ειδικές διατάξεις για την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος ως προϋπόθεση για την είσοδο ξένων πλοίων στους λιμένες ή στα εσωτερικά ύδατά ή για την προσέγγισή τους σε εγκαταστάσεις στα ανοικτά των ακτών πρέπει να δίνουν τη δέουσα δημοσιότητα<sup>417</sup> και να υποβάλουν σχετικές ανακοινώσεις στον ΙΜΟ.<sup>418</sup> Η UNCLOS, 1982 παρέχει στο Κράτος Λιμένα τη δυνατότητα επιβολής των νομοθετικών ρυθμίσεων στα όρια της αρμοδιότητας του ώστε να διορθώνονται ελλείψεις που παρατηρούνται στα πλοία υπό ξένη σημαία.<sup>419</sup> Βάσει αυτής της αρχής δημιουργήθηκε ο θεσμός του ελέγχου των Κρατών Λιμένα (Port State Control).

Μετά το ατύχημα του δεξαμενοπλοίου Prestige (2002), τα παράκτια Κράτη μέλη της ΕΕ (Ισπανία, Γαλλία, Ιταλία) ως Κράτη Λιμένα έλαβαν μεμονωμένα αυστηρά μέτρα για την δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών χωρίς να τηρήσουν την ανωτέρω διαδικασία. Τέτοιο μέτρο ήταν η συνοδεία πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών μονού κύτους εκτός της ΑΟΖ το οποίο θεωρήθηκε ως περιορισμός του δικαιώματος στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας και ανάγκασε την ΕΕ να εισαγάγει στην ενωσιακή έννομη τάξη των Κανονισμό 1726/2003 για την τροποποίηση του Κανονισμού 417/2002 για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους. Ο Κανονισμός 1726/2003 καταργήθηκε από τον Κανονισμό 530/2012 για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους. Περαιτέρω το μέτρο αυτό δεν προβλεπόταν από τη MARPOL 73/78 και άνοιξε τη συζήτηση για την αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών η οποία προκύπτει όταν τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών διέρχονται δια των θαλασσιών ζωνών και ειδικότερα όταν εισέρχονται στους λιμένες.

Το δικαίωμα των Κρατών Λιμένων επί του καθορισμού των προϋποθέσεων απαγόρευσης εισόδου στους λιμένες των πλοίων υπό ξένη σημαία δεν συνάδει με το διεθνές δίκαιο. Η νομοθετική δυνατότητα του Κράτους Λιμένα είναι περιορισμένη υπό την UNCLOS, 1982 ενώ η MARPOL 73/78 δεν ρυθμίζει το ζήτημα παραπέμποντας στην UNCLOS, 1982.<sup>420</sup> Συναφώς, η μελέτη των υπόλοιπων

<sup>416</sup> Άρθρο 25§2

<sup>417</sup> Άρθρο 211§3

<sup>418</sup> Σχετική τυχάνει και η υπόθεση Nicaragua v. United States, 1986 <https://www.icj-cij.org/files/case-related/70/070-19860627-JUD-01-00-EN.pdf>

<sup>419</sup> Άρθρα 218 και 219

<sup>420</sup> MARPOL 73/78 Άρθρο 9§2

Συμβάσεων του IMO δείχνει ότι τα παράκτια Κράτη κατά την υπογραφή των Συμβάσεων αυτών δεν παραιτούνται του δικαιώματός τους να ρυθμίζουν την πρόσβαση πλοίων υπό ξένη σημαία στους λιμένες τους ενώ οι Συμβάσεις πρέπει να ερμηνεύονται με καλή πίστη.<sup>421</sup> Οι Συμβάσεις του IMO στοχεύουν στην προώθηση της ναυτιλιακής ασφάλειας και προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος διασφαλίζοντας την ομοιόμορφη εφαρμογή των κανονισμών από τα ναυτιλιακά Κράτη ενώ δεν περιορίζουν την δυνατότητα των παρακτίων Κρατών να λαμβάνουν προληπτικά μέτρα έστω και αυστηρότερα σε εθνικό επίπεδο. Ωστόσο οι ρυθμίσεις του Κράτους Λιμένα δεν δύνανται να παρακωλύουν το δικαίωμα πλου διέλευσης και πρέπει να συνάδουν με τις γενικές αρχές του διεθνούς δικαίου, όπως η αναλογικότητα και η απαγόρευση των διακρίσεων.<sup>422</sup> Το δικαίωμα στην προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος των παρακτίων Κρατών πρέπει να εξισορροπηθεί με εκείνο στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας των ναυτιλιακών Κρατών. Το άρθρο 211§3 της UNCLOS, 1982 δίδει το δικαίωμα στα Κράτη του Λιμένα να ασκούν νομοθετική δικαιοδοσία και σε περιφερειακό επίπεδο.

Η ΕΕ με την Οδηγία 2009/16/ΕΚ σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το Κράτος Λιμένα συμβάλει στον περιορισμό των πλοίων τα οποία δεν ανταποκρίνονται στα διεθνή πρότυπα και πλέουν εντός των υδάτων των Κ-Μ της. Η εφαρμογή του θεσμού του ελέγχου από το Κράτος Λιμένα της ΕΕ απαιτεί από τα πλοία, ανεξαρτήτως σημαίας, την συμμόρφωση με τα διεθνή και Ενωσιακά πρότυπα ναυτιλιακής ασφαλείας, προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος και ναυτικής εργασίας. Επίσης θεσπίζονται κοινά κριτήρια για την εναρμόνιση των διαδικασιών επιθεώρησης και κράτησης πλοίων με βάση την εμπειρία που έχει αποκτηθεί στο πλαίσιο του μνημονίου κατανόησης των Παρισίων. Η ΕΕπ συνεργάζεται με το PARIS MOU και ανταλλάσσει στοιχεία επιθεωρήσεων με τη βάση δεδομένων του όπου τα πλοία ανάλογα με τη συμμόρφωση τους με τα διεθνή πρότυπα κατατάσσονται στον λευκό, γκριζο ή μαύρο κατάλογο. Η ευθύνη για τον έλεγχο της συμμόρφωσης των πλοίων με τα διεθνή πρότυπα καθορίζεται ως αρμοδιότητα του Κράτους της σημαίας το οποίο με τη βοήθεια των νηογνώμωνων εγγυάται ότι τα υπό τη σημαία του πλοία επιθεωρούνται και εκδίδονται τα σχετικά πιστοποιητικά. Όμως την ίδια ευθύνη έχει και η πλοιοκτήτρια εταιρεία. Όπως αναφέρεται στην Οδηγία 2009/16/ΕΚ έχει παρατηρηθεί κενό ως προς την εφαρμογή και επιβολή των διεθνών προτύπων από ορισμένα Κράτη στα υπό τη σημαία τους πλοία και για το λόγο αυτό είναι αδήριτη ανάγκη ο έλεγχος από το Κράτος του Λιμένα ώστε να διασφαλιστεί ότι όλα τα πλοία υπάγονται στις ίδιες συνθήκες ανταγωνισμού. Το σύστημα ελέγχου από το Κράτος Λιμένα εντός της ΕΕ στοχεύει στην τακτική επιθεώρηση όλων των πλοίων που εισέρχονται στους λιμένες και τα εσωτερικά ύδατα των Κ-Μ της ΕΕ με επίκεντρο τα πλοία υψηλού κινδύνου ή εκείνα που λόγω ιστορικού δεν συμμορφώνονται με τα διεθνή πρότυπα. Οι επιθεωρήσεις των πλοίων από το Κράτος Λιμένα εντός της ΕΕ κατανέμονται με δίκαιο τρόπο ώστε κάθε Κ-Μ να αναλάβει το ανάλογο βάρος.

### **2.30. Μνημόνιο κατανόησης των Παρισίων περί του ελέγχου του Κράτους Λιμένα (PARIS MOU)**

<sup>421</sup> Άρθρο 31§1 της Σύμβασης της Βιέννης για το Δίκαιο των Συνθηκών

<sup>422</sup> Άρθρο 300

Τα καταστρεπτικά ατυχήματα των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών που συνέβησαν από το τέλος της δεκαετίας του 1960 απέδειξαν την έλλειψη ελέγχου εκ μέρους των ναυτιλιακών Κρατών στα υπό την σημαία του πλοία (Power, 2019:Κεφ.19 και Özçayır, 2018:Κεφ.4Α). Με σκοπό να εξαλειφθεί η λειτουργία πλοίων που δεν ανταποκρίνονται στα διεθνή πρότυπα αλλά και το συντονισμό των Κρατών μέσω ενός εναρμονισμένου συστήματος δημιουργήθηκε ο έλεγχος από το κράτος του λιμένα (Port State Control). Το Κράτος του Λιμένα διαθέτει την εξουσία επιβολής του θεσμικού πλαισίου κατά την επιθεώρηση των πλοίων τα οποία καταπλέουν στον συγκεκριμένο λιμένα. Ο έλεγχος του Κράτους Λιμένα διεξάγεται σε περιφερειακό επίπεδο με σημαντικά αποτελέσματα για την τήρηση των διεθνών προτύπων και κανονισμών. Το μνημόνιο κατανόησης των Παρισίων περί του ελέγχου του Κράτους Λιμένα (PARIS MOU) αποτελεί χαρακτηριστική περίπτωση. Πρόκειται για μία διοικητική συμφωνία μεταξύ είκοσι επτά ναυτιλιακών αρχών. Το συγκεκριμένο μνημόνιο είχε ως έναυσμα το Μνημόνιο της Χάγης μεταξύ των ναυτιλιακών αρχών της Δυτικής Ευρώπης για τον έλεγχο των συνθηκών ναυτικής εργασίας.<sup>423</sup> Λόγω του ατυχήματος του δεξαμενοπλοίου Amoco Cadiz (1978) και τις αντιδράσεις που προκλήθηκαν, τα Κράτη αποφάσισαν την δημιουργία ενός μνημονίου με συμβαλλόμενες τις ναυτιλιακές αρχές των Κρατών Λιμένων οι οποίες θα είναι αρμόδιες για τον έλεγχο των πλοίων σε θέματα των διεθνών Συμβάσεων περί της ναυτιλιακής ασφάλειας, προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος και ναυτικής εργασίας. Έτσι υπεγράφη την 26.01.1982 το μνημόνιο κατανόησης των Παρισίων από δεκατέσσερα Κράτη σε επίπεδο υπουργών στην ομώνυμη πρωτεύουσα και τέθηκε σε ισχύ την 01.07.1982. Έκτοτε το μνημόνιο των Παρισίων τροποποιήθηκε αρκετές φορές για να περιλάβει τις σύγχρονες νομοθετικές εξελίξεις και σήμερα διαθέτει είκοσι επτά Κράτη Μέλη.<sup>424</sup>

Το Paris MOU αποτελεί μια οργανωτική δομή με σκοπό τις κοινές επιθεωρήσεις εκ μέρους των Κρατών Λιμένων που είναι συμβαλλόμενα Μέρη. Τα κύρια όργανα του Paris MOU είναι η Επιτροπή Ελέγχου των Κρατών Λιμένων η οποία αποτελείται από τους αντιπροσώπους των ναυτιλιακών αρχών, το Συμβουλευτικό Σώμα, την Γραμματεία, το πληροφοριακό σύστημα Thetis και τη τεχνική ομάδα αξιολόγησης. Οι επιθεωρήσεις στοχεύουν στα «πλοία υψηλού κινδύνου» λόγω ηλικίας, επικινδυνότητας μεταφερομένων υλικών, σημαίας ή νηογνώμονα. Οι ναυτιλιακές αρχές του Paris MOU ανταλλάσσουν πληροφορίες, μετά τις επιθεωρήσεις, οι οποίες καταχωρούνται στο σύστημα Thetis και υπό συγκεκριμένες διαδικασίες αποφασίζεται η συνέχιση του πλου ή η κράτηση του πλοίου μέχρι αποκατάστασης των παρατηρήσεων και την επιβολή ποινικών ή/και διοικητικών προστίμων.<sup>425</sup> Η δημιουργία του Paris MOU δεν βασίζεται σε Σύμβαση μεταξύ Κρατών αλλά σε μια περιφερειακή συνεργασία μεταξύ ναυτιλιακών διοικήσεων για την εφαρμογή των Συμβάσεων του IMO.<sup>426</sup> Ο IMO προώθησε την συνεργασία των Κρατών για τη δημιουργία μνημονίων κατανόησης περί του ελέγχου των Κρατών Λιμένα και σε άλλες περιφέρειες.<sup>427</sup> Σήμερα λειτουργούν, εκτός του Paris MoU, το Asia and the Pacific (Tokyo MoU), Latin America (Acuerdo de Viña del Mar), Caribbean (Caribbean MoU), West and Central Africa (Abuja MoU), the Black Sea

<sup>423</sup> Σύμβαση Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας 147

<sup>424</sup> <https://www.parismou.org/>

<sup>425</sup> <https://www.parismou.org/inspections-risk/ship-risk-calculator>

<sup>426</sup> Άρθρο 211§3 UNCLOS, 1982

<sup>427</sup> Ψήφισμα IMO. A.682(17)

region (Black Sea MoU, the Mediterranean (Mediterranean MoU), the Indian Ocean (Indian Ocean MoU), και το Riyadh MoU.<sup>428</sup> Ο θεσμός του ελέγχου των Κρατών Λιμένων είναι σημαντικό εργαλείο στην αντιμετώπιση των πλοίων τα οποία δεν συμμορφώνονται με τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας και τις Συμβάσεις περί προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Πάντως παρατηρείται ότι κατά τη διαπίστωση ελλείψεων στα πλοία τα μέτρα που επιβάλλονται δεν είναι τόσο αυστηρά για να αποτρέψουν τις παραβάσεις<sup>429</sup> με αποτέλεσμα να εγείρονται εύλογα ερωτήματα ως προς την λειτουργία του θεσμού.

Παρά τις ρυθμίσεις για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, η δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών αποτελεί σημαντική κοινωνικοοικονομική και περιβαλλοντική απειλή. Τα ναυτιλιακά Κράτη φαίνονται απρόθυμα να συμμορφωθούν με τα διεθνή πρότυπα ή/και να επιβάλλουν τις σχετικές ρυθμίσεις.<sup>430</sup> Επίσης οι διατάξεις της UNCLOS, 1982 περί εφαρμογής και επιβολής των υποχρεώσεων των ναυτιλιακών Κρατών δεν διατυπώνονται με ακρίβεια. Γεγονός είναι ότι τα πλοία τα οποία λειτουργούν χωρίς να συμμορφώνονται εντελώς με τα διεθνή πρότυπα αποκτούν συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι των υπολοίπων και σε συνδυασμό με την μη επιβολή των αναλόγων κυρώσεων χάνεται το συνολικό κίνητρο εφαρμογής των διεθνών απαιτήσεων. Ο IMO δεν διαθέτει εξουσία επιβολής των Συμβάσεων του ώστε να αναγκάσει τα ναυτιλιακά Κράτη να συμμορφωθούν με τα διεθνή πρότυπα με αποτέλεσμα να παρατηρούνται διαφορές εφαρμογής της διεθνούς νομοθεσίας από Κράτος σε Κράτος. Οι μηχανισμοί κάποιων Κρατών να ασκήσουν αποτελεσματικό έλεγχο στα υπό τη σημαία τους πλοία δεν απέδωσαν συμπεριλαμβανομένων και κάποιων νηογνωμόνων.<sup>431</sup> Σε επίπεδο IMO γίνονται προσπάθειες για να εξαλειφτεί η κατάσταση αυτή ενδυναμώνοντας το ρόλο του ελέγχου του Κράτους Λιμένα<sup>432</sup> όμως η αποτελεσματικότητα εξαρτάται από τα ναυτιλιακά Κράτη. Παρόλα αυτά η χρονοβόρα διαδικασία λήψης αποφάσεων και η διακριτική ευχέρεια συμμόρφωσης που αφήνουν στα Κράτη κάποιες Συμβάσεις<sup>433</sup> διακινδυνεύουν την ομοιομορφία εφαρμογής. Συναφώς, η οικονομική συνεισφορά των Κ-Μ στον IMO βασίζεται στην ολική χωρητικότητα των στόλων τους. Έτσι τα Κράτη με τους μεγαλύτερους στόλους δύνανται να επηρεάζουν και τις αποφάσεις του οργανισμού. Οι παράγοντες αυτοί ενδυναμώνουν την αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών.

Η εφαρμογή των διεθνών ναυτιλιακών προτύπων μέσω του ελέγχου του Κράτους Λιμένα ανήκει στις βάσεις της ενωσιακής ναυτιλιακής πολιτικής. Όμως τα Κ-Μ της ΕΕ αντιδρούσαν σε οριζόντια νομοθετική ρύθμιση για τέτοιου είδους ελέγχους στους λιμένες της ΕΕ προτιμώντας να είναι Συμβαλλόμενα Μέρη του μνημονίου συνεργασίας των Παρισίων. Το αποτέλεσμα της κατάστασης αυτής ήταν η χαλαρή εφαρμογή των προτύπων του μνημονίου συνεργασίας των Παρισίων και η ελεύθερη κυκλοφορία πλοίων τα οποία δεν τηρούσαν σχολαστικά τα διεθνή πρότυπα.<sup>434</sup> Τότε υιοθετήθηκε η Οδηγία 95/21/ΕΚ για τον έλεγχο του Κράτους Λιμένα με σκοπό να μετατρέψει τις

<sup>428</sup> <http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/PortStateControl.aspx>

<sup>429</sup> <https://www.parismou.org/2018-paris-mou-annual-report-consistent-compliance>

<sup>430</sup> <https://www.parismou.org/detentions-banning/white-grey-and-black-list>

<sup>431</sup> <https://www.parismou.org/2018-paris-mou-annual-report-consistent-compliance>

<sup>432</sup> Ψήφισμα IMO. A.1119(30) 2017

<sup>433</sup> Παράδειγμα ο Κανονισμός 13F του Παραρτήματος I MARPOL 73/78

<sup>434</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:51989DC0266&qid=1584744765689&from=EL>

ήπιες δεσμεύσεις του μνημονίου συνεργασίας των Παρισίων σε νομικώς δεσμευτικές υποχρεώσεις για τα Κ-Μ της ΕΕ. Τα ναυτικά ατυχήματα των δεξαμενοπλοίων Erika και Prestige κατέδειξαν ότι το υφιστάμενο σύστημα ελέγχου του Κράτους Λιμένα δεν ήταν επαρκές. Έτσι ελήφθη η πρωτοβουλία με την Οδηγία 2001/106/ΕΚ για νέο σύστημα ελέγχου βάσει της ηλικίας του πλοίου, της κατάστασης που βρίσκεται, της σημαίας, του νηογνώμονα που το παρακολουθεί και το μητρώο κρατήσεων που θα χαρακτηρίζει ένα πλοίο ως υψηλού κινδύνου. Τα πλοία υψηλού κινδύνου κατανέμονται σε μία μαύρη λίστα και σε περίπτωση που προσεγγίσουν τους λιμένες των Κ-Μ της ΕΕ θα πρέπει να απαγορευτεί ο κατάπλους. Σήμερα ο έλεγχος των πλοίων από το Κράτος Λιμένα εκτελείται σύμφωνα με την Οδηγία 2009/16/ΕΚ. Γενικά το σύστημα της ΕΕ για τον έλεγχο των πλοίων από το Κράτος Λιμένα είναι πιο αυστηρό από εκείνο του μνημονίου συνεργασίας των Παρισίων αλλά συμβατό με το άρθρο 218 της UNCLOS, 1982.

### **2.31. ΕΕ-Διεθνείς Συμφωνίες και σχέσεις με τρίτα Κράτη και Διεθνείς Οργανισμούς**

Η εξωτερική διάσταση της ΕΕ, από νομική άποψη, εμφανίζεται στους κανόνες των σχετικών διατάξεων των Συνθηκών καθώς και καθορίζεται αλληλένδετα από τα θεσμικά όργανα και τα Κ-Μ της ΕΕ. Οι περισσότεροι, αν όχι όλοι οι τομείς του ενωσιακού δικαίου, διέπονται από τις Συνθήκες, το πρωτογενές και το παράγωγο δίκαιο, τους κανονισμούς, τις οδηγίες και τις αποφάσεις (άρθρο 288 ΣΛΕΕ). Το δίκαιο εξισορροπεί τη σχέση των δύο εταίρων της εξωτερικής διάστασης ήτοι της ΕΕ και των Κ-Μ της. Η παράλληλη αυτή σχέση αρμοδιοτήτων επί της εξωτερικής διάστασης της ΕΕ δημιουργεί και την περιπλοκότητα του συγκεκριμένου συστήματος και οφείλεται στο ότι η ΕΕ διατηρεί διακριτή θέση σε σχέση με τα Κ-Μ της συγκροτώντας διεθνή οργανισμό με νομική προσωπικότητα (άρθρο 47 ΣΕΕ). Εξ αυτής της παραδοχής προκύπτει ότι η ΕΕ και τα Κ-Μ της δύνανται να συμπεριφέρονται ως ξεχωριστοί ή συλλογικοί διεθνείς δρώντες ανάλογα με τις πολιτικές αποφάσεις.

Επί της εξωτερικής διάστασης η ΕΕ διαθέτει επτά κύρια όργανα. Ένα εξ αυτών είναι η Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Εξωτερικής Δράσης η οποία αποτελεί το διπλωματικό όργανο αρωγής επί των εξωτερικών υποθέσεων στον ύπατο εκπρόσωπο της Ένωσης για θέματα εξωτερικής πολιτικής και πολιτικής Ασφάλειας (άρθρο 27 ΣΕΕ). Όμως η μελλοντική πολιτική της ΕΕ καθορίζεται από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο (European Council) το οποίο επηρεάζει, αν όχι την νομοθετική, την εξωτερική πολιτική της ΕΕ. Το Συμβούλιο Εξωτερικών Υποθέσεων, το οποίο συγκροτείται από τους υπουργούς εξωτερικών των Κ-Μ της, επεξεργάζεται την ενωσιακή εξωτερική δράση στη βάση των κατευθυντηρίων γραμμών του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είναι ένα ακόμα όργανο της ΕΕ το οποίο συμμετέχει στον καθορισμό της εξωτερικής δράσης της ΕΕ ειδικότερα επί του τομέα των μεταφορών και της ενέργειας. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εκπροσωπεί την ΕΕ στα διεθνή όργανα με εξαίρεση τον τομέα της εξωτερικής πολιτικής. Συναφώς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έχει σπουδαίο ρόλο επί του θέματος αφού πρέπει να παράσχει την συναίνεση του πριν την ολοκλήρωση των διεθνών Συμφωνιών της ΕΕ. Το ΔΕΕ συμμετέχει στην εξωτερική πολιτική αφού μέρος του έργου του είναι να αποφασίζει επί της οριοθέτησης των αρμοδιοτήτων της εξωτερικής πολιτικής μεταξύ της ΕΕ και των Κ-Μ της. Τα Κ-Μ της ΕΕ είναι μεμονωμένοι διεθνείς δρώντες και εξακολουθούν να ενεργούν διεθνώς παρά του ότι ανήκουν στην ΕΕ. Αυτό συμβαίνει

διότι οι αρμοδιότητες της ΕΕ είναι δοτές και εφόσον δεν υφίσταται αρμοδιότητα της ΕΕ ή συντρέχουσα αρμοδιότητα μεταξύ ΕΕ και Κ-Μ της τότε τα Κ-Μ δύνανται να δρουν μεμονωμένα.

Κατά την ενάσκηση της εξωτερικής πολιτικής της ΕΕ ισχύουν οι διατάξεις του άρθρου 288 ΣΛΕΕ. Το άρθρο 216 ΣΛΕΕ, καθορίζοντας τις γενικές αρμοδιότητες, δίδει την δυνατότητα στην ΕΕ να ολοκληρώσει τις διεθνείς Συμφωνίες με τρίτα Κράτη. Ειδικότερα «1. Η Ένωση μπορεί να συνάπτει συμφωνία με μία ή περισσότερες τρίτες χώρες ή διεθνείς οργανισμούς όταν το προβλέπουν οι Συνθήκες ή όταν η σύναψη συμφωνίας είναι αναγκαία για την επίτευξη, στο πλαίσιο των πολιτικών της Ένωσης, ενός εκ των στόχων που καθορίζονται από τις Συνθήκες, ή προβλέπεται σε νομικά δεσμευτική πράξη της Ένωσης ή ακόμη ενδέχεται να επηρεάσει κοινούς κανόνες ή να μεταβάλει την εμβέλειά τους. 2. Οι συμφωνίες που συνάπτει η Ένωση δεσμεύουν τα θεσμικά όργανα της Ένωσης και τα κράτη μέλη». Η διαδικασία ολοκλήρωσης των διεθνών Συμφωνιών προβλέπεται στο άρθρο 218 ΣΛΕΕ όπου ο ρόλος του Συμβουλίου είναι καθοριστικός αφού εγκρίνει την έναρξη διαπραγματεύσεων, εκδίδει οδηγίες διαπραγμάτευσης, επιτρέπει την υπογραφή και συνάπτει τις συμφωνίες. Κατόπιν Η Επιτροπή, ή ο ύπατος εκπρόσωπος της Ένωσης για θέματα εξωτερικής πολιτικής και πολιτικής ασφαλείας, όταν η σχεδιαζόμενη συμφωνία αφορά αποκλειστικά ή κυρίως την κοινή εξωτερική πολιτική και πολιτική ασφαλείας, υποβάλλει συστάσεις στο Συμβούλιο, το οποίο εκδίδει απόφαση που επιτρέπει την έναρξη διαπραγματεύσεων.

Το Συμβούλιο, μετά από πρόταση του διαπραγματευτή, εκδίδει απόφαση που επιτρέπει την υπογραφή της συμφωνίας και, ενδεχομένως, την προσωρινή της εφαρμογή πριν να τεθεί σε ισχύ. Το Συμβούλιο, μετά από πρόταση του διαπραγματευτή, εκδίδει απόφαση για τη σύναψη της συμφωνίας. Σε επείγουσες περιπτώσεις, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο μπορούν να συμφωνούν προθεσμία για την έγκριση. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο διατυπώνει τη γνώμη του εντός προθεσμίας που μπορεί να ορίσει το Συμβούλιο ανάλογα με το επείγον του ζητήματος. Ελλείψει γνώμης εντός της προθεσμίας αυτής, το Συμβούλιο μπορεί να αποφασίσει. Καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας, το Συμβούλιο αποφασίζει με ειδική πλειοψηφία. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενημερώνεται αμέσως και πλήρως σε όλα τα στάδια της διαδικασίας. Ένα κράτος μέλος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο ή η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει από το Δικαστήριο να γνωμοδοτήσει εάν η σχεδιαζόμενη συμφωνία είναι συμβατή με τις Συνθήκες. Εάν η γνώμη του Δικαστηρίου είναι αρνητική, η σχεδιαζόμενη συμφωνία μπορεί να τεθεί σε ισχύ μόνο εφόσον τροποποιηθεί, ή εάν αναθεωρηθούν οι Συνθήκες. Υπάρχουν τέσσερις κατηγορίες Συμφωνιών. Οι μικτές συμφωνίες όπου η ΕΕ και τα Κ-Μ της γίνονται μέρη της Συμφωνίας. Επίσης οι συμφωνίες σύνδεσης, προσχώρησης και απόσυρσης που περιλαμβάνουν αμοιβαία δικαιώματα και υποχρεώσεις, κοινή δράση και ειδική διαδικασία καθώς και οι συμφωνίες προσχώρησης σε διεθνείς οργανισμούς όπως ο ΙΜΟ.

### **2.31.1. ΕΕ - Διεθνείς Συμφωνίες και εκπροσώπηση των Κ-Μ**

Η ΕΕ συνάπτει διεθνείς συμφωνίες με τρίτα Κράτη ή διεθνείς οργανισμούς σε διάφορους τομείς ανάλογα με την επιδιωκόμενη πολιτική της. Η διαδικασία εκκινείται από την ΕΕπ με σύσταση προς το Συμβούλιο. Το Συμβούλιο της ΕΕ παρέχει την εντολή στην ΕΕπ για την έναρξη των



διαπραγματεύσεων, την εξουσιοδότηση για την υπογραφή και την κύρωση μιας διεθνούς συμφωνίας εκ μέρους της ΕΕ. Εφόσον το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο συμφωνήσει τότε το Συμβούλιο εκδίδει την τελική απόφαση περί σύναψης της διεθνούς συμφωνίας η οποία εισάγεται στην ενωσιακή έννομη τάξη από τη δημοσίευση της στην εφημερίδα της ΕΕ. Όταν οι θεσμοί της ΕΕ αναλαμβάνουν την σύναψη διεθνών συμφωνιών τότε τα Κ-Μ οφείλουν να τηρούν την αρχή της καλόπιστης συνεργασίας και να μην δρουν σε αντίθεση με τις διατάξεις των συμφωνιών. Σε περίπτωση συντρέχουσας αρμοδιότητας τα Κ-Μ πρέπει να παράσχουν στην ΕΕ σχετική εξουσιοδότηση<sup>435</sup> για την έναρξη των διαπραγματεύσεων. Επίσης στις εργασίες ορισμένων διεθνών οργανισμών, η ΕΕ λαμβάνει μέρος ως παρατηρητής ενώ, μόνον, τα Κ-Μ της έχουν δικαίωμα ψήφου κατά τη λήψη αποφάσεων. Η ΕΕ συνεργάζεται με τα όργανα του ΟΗΕ και τους εξειδικευμένους οργανισμούς του και διατηρεί τις πλέον πρόσφορες σχέσεις με άλλους διεθνείς οργανισμούς.<sup>436</sup> Προκειμένου η ΕΕ να εκπροσωπήσει τα Κ-Μ της στις εργασίες ενός διεθνούς οργανισμού θα πρέπει να διαθέτει αποκλειστική αρμοδιότητα επί των θεμάτων δραστηριοποίησης του οργανισμού και η συμμετοχή της ΕΕ πρέπει να επιτρέπεται από το καταστατικό του οργανισμού. Κάποιοι διεθνείς οργανισμοί δέχονται μόνο Κράτη ως μέλη τους. Τότε η ΕΕ μπορεί να συμμετάσχει στις εργασίες του οργανισμού ως παρατηρητής όπως στον ΙΜΟ και UNEP.

Έτσι, μερικές φορές, η ΕΕ δεν δύναται να εκπροσωπήσει συνολικά τα Κ-Μ της αλλά τα Κ-Μ της ΕΕ εκπροσωπούν μεμονωμένα τα συμφέροντα τους με αποτέλεσμα να δημιουργείται πρόβλημα κατά τη διάφορη συμμετοχή τους στη λήψη αποφάσεων σε διεθνές επίπεδο. Με στόχο την κοινή εκπροσώπηση τους στους διεθνείς οργανισμούς συνάπτονται μεταξύ ΕΕ και των Κ-Μ της οι μικτές συμφωνίες. Εφόσον η ΕΕ δεν διαθέτει αποκλειστική αρμοδιότητα συμπράττει με τα Κ-Μ της μέσω των μικτών συμφωνιών ώστε η ΕΕ να έχει το δικαίωμα συνολικής εκπροσώπησης των Κ-Μ της, με κοινή αντιπροσωπεία, σε μια διεθνή συμφωνία. Με τον τρόπο αυτό η διεθνής συμφωνία που θα προκύψει δεσμεύει την ΕΕ όπως και τα Κ-Μ της. Οι μικτές συμφωνίες δεν συγκαταλέγονται στο πρωτογενές δίκαιο της ΕΕ αλλά έχουν επικρατήσει ως πρακτική. Πάντως η αποκλειστική αρμοδιότητα της ΕΕ σε τομείς πολιτικής δεν αφαιρεί το δικαίωμα διεθνούς δράσης αλλά προλαμβάνει τις πρωτοβουλίες των Κ-Μ της εκτός του πλαισίου του δικαίου της ΕΕ.<sup>437</sup> Στην περίπτωση που κάποιο Κ-Μ της ΕΕ λάβει πρωτοβουλία εκτός του πλαισίου του δικαίου της ΕΕ τότε η υπόθεση θα οδηγηθεί ενώπιον του ΔΕΕ.<sup>438</sup> Η ΕΕ και τα Κ-Μ της εκπληρώνουν τα εκ των Συνθηκών καθήκοντα βάσει της αρχής της καλόπιστης συνεργασίας<sup>439</sup> και ευθυγραμμίζουν την δράση τους στους διεθνείς οργανισμούς και διασκέψεις.<sup>440</sup> Η συγκεκριμένη υποχρέωση είναι εξαιρετικά σημαντική όταν η ΕΕ δεν μπορεί να προσχωρήσει σε μια διεθνή συμφωνία ή δεν μπορεί να γίνει μέλος ενός διεθνούς οργανισμού. Υπό αυτές τις συνθήκες τα Κ-Μ της ΕΕ, ιδιαιτέρως σε θέματα προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος από τη μεταφορά των επικινδύνων υλικών, είναι απρόθυμα να συμμετάσχουν από κοινού ή να εκπροσωπηθούν από την ΕΕ (Samiotis and

---

<sup>435</sup> Άρθρα 207 και 218 ΣΛΕΕ

<sup>436</sup> Άρθρο 220 ΣΛΕΕ

<sup>437</sup> Άρθρο 13 ΣΕΕ

<sup>438</sup> Άρθρα 258 και 259 ΣΛΕΕ

<sup>439</sup> Άρθρο 4§3 ΣΕΕ

<sup>440</sup> Άρθρο 20 ΣΕΕ

Grekos, 2014) και έτσι αναδεικνύεται η αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών εντός της ΕΕ.

### **2.31.2. Η συνεργασία ΕΕ και των Κ-Μ της κατά τη διαπραγμάτευση της UNCLOS 1982**

Η Τρίτη Συνδιάσκεψη του ΟΗΕ για το δίκαιο της θάλασσας (UNCLOS III) διεξήχθη από το 1973 μέχρι το 1982 με αποτέλεσμα την υπογραφή της UNCLOS 1982 η οποία ρυθμίζει όλα τα ζητήματα σχετικά με το δίκαιο της θάλασσας.<sup>441</sup> Η ΕΕ είχε το 1973 την ονομασία Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα (ΕΟΚ) και λόγω του ότι διέθετε αποκλειστική αρμοδιότητα σε τομείς που περιελάμβανε η UNCLOS III κρίθηκε σκόπιμη η συμμετοχή της στην Συνδιάσκεψη. Τα Κ-Μ της είχαν εξουσιοδοτήσει την ΕΟΚ να τα εκπροσωπήσει, να διαπραγματευτεί και να υπογράψει τις συμφωνίες. Η ΕΟΚ αρχικά συμμετείχε στις συνεδριάσεις της UNCLOS III ως παρατηρητής χωρίς δικαίωμα ψήφου,<sup>442</sup> ήδη αντιμετωπίζοντας το πρόβλημα της επίτευξης κοινών θέσεων με τα Κ-Μ της. Η ΕΟΚ συμμετείχε με αντιπροσωπεία αποτελούμενη από μέλη της ΕΕπ και του Συμβουλίου ενώ κάθε Κ-Μ είχε τη δική του αντιπροσωπεία. Η ΕΟΚ, ως συντονιστής, κάλυψε τα θέματα στα οποία είχε αποκλειστική αρμοδιότητα αλλά όπου είχε συντρέχουσα αρμοδιότητα δεν κατάφερε να επικρατήσει η συναίνεση διότι τα Κ-Μ της είχαν διαφορετικά συμφέροντα και έτσι αποδείχτηκε αδύνατο να καταλήξουν σε κοινή θέση. Όταν βρέθηκε η κοινή τομή τότε τα Κ-Μ της ΕΟΚ υπέβαλαν ξεχωριστές προτάσεις στις συνεδριάσεις της UNCLOS III οι οποίες δεν ήταν συντονισμένες με αυτές της ΕΟΚ. Ακόμα και η ΕΕπ με το Συμβούλιο βρέθηκαν σε αμηχανία όταν έπρεπε να αποφασίσουν ποιο εκ των δύο ήταν το κατάλληλο όργανο να εισάγει τις θέσεις της ΕΟΚ. Τελικά αποφασίστηκε οι κοινές θέσεις να απευθύνονται στις συνεδριάσεις της UNCLOS III από το Κ-Μ που είχε την προεδρία του Συμβουλίου.<sup>443</sup> Η ανάγκη να γίνει η ΕΟΚ μέλος της UNCLOS, 1982 ήταν ομόφωνη απόφαση των Κ-Μ και των οργάνων της διότι η θέση του παρατηρητή δεν εξυπηρετούσε τα συμφέροντα της ΕΟΚ. Εκείνη τη εποχή η θαλάσσια περιβαλλοντική πολιτική της ΕΟΚ ήταν στα σπάργανα και δεν υπήρχε ρητή νομική βάση.

Η UNCLOS 1982 καινοτομεί ως προς το ότι είναι η πρώτη διεθνής Συνθήκη εντός του πλαισίου του ΟΗΕ που, ρητώς, είναι ανοικτή για υπογραφή από διεθνείς οργανισμούς, που διαθέτουν εξουσιοδότηση από τα Κ-Μ τους, σύμφωνα με το Παράρτημα ΙΧ.<sup>444</sup> Το ζήτημα της συμμετοχής των διεθνών οργανισμών στην UNCLOS, 1982 αποτέλεσε περίπλοκο ζήτημα κατά τις διαπραγματεύσεις και καθυστέρησε την υπογραφή του συνολικού τελικού κειμένου της Σύμβασης.<sup>445</sup> Η συμμετοχή της ΕΟΚ ως ισότιμο μέλος της UNCLOS 1982 δημιούργησε άνευ προηγουμένου ζητήματα νομικής φύσεως λόγω του συστήματος διαχωρισμού των εξουσιών, σχέσης μεταξύ διεθνούς-κοινοτικού δικαίου και υπόστασης. Επίσης, τέθηκε το πρόβλημα συμμετοχής της ΕΟΚ στην UNCLOS μόνον αφού συμμετάσχουν με πλειοψηφία τα Κ-Μ της τα οποία θα της μεταβιβάσουν την εξουσιοδότηση αντιπροσώπευσης. Σε διαφορετική περίπτωση και ειδικότερα για τα ζητήματα

<sup>441</sup> Ψήφισμα ΓΣ ΟΗΕ 3067 (1973) [https://undocs.org/en/A/RES/3067\(XXVIII\)&Lang=E&Area=RESOLUTION](https://undocs.org/en/A/RES/3067(XXVIII)&Lang=E&Area=RESOLUTION)

<sup>442</sup> Ψήφισμα ΓΣ ΟΗΕ 3208 (1974)

<sup>443</sup> SEC (74) 862

<sup>444</sup> UNCLOS, 1982 Άρθρο 305§1στ

<sup>445</sup> 8η Σύνοδος UNCLOS III - Γενεύη 19/3-27/4/1979 και Νέα Υόρκη 19/7-24/8/1979

προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος η μη δέσμευση κάποιων Κρατών από τις διατάξεις της UNCLOS θα τα καθιστούσε σε πλεονεκτική θέση έναντι των υπολοίπων. Η υπογραφή της UNCLOS από την πλειοψηφία των Κ-Μ της ως προϋπόθεση για την συμμετοχή της ΕΟΚ στην Σύμβαση είχε σκοπό να διασφαλίσει ότι οι διατάξεις της Σύμβασης θα εφαρμόζονται. Όμως αυτή η συμβιβαστική λύση είχε ως αποτέλεσμα η Γερμανία και το Ηνωμένο Βασίλειο να ανακοινώσουν ότι δεν θα υπογράψουν την UNCLOS λόγω διαφωνίας τους επί του Μέρους XI της Σύμβασης για την εξερεύνηση του θαλασσίου βυθού.<sup>446</sup> Επίσης αρκετές αντιπροσωπείες έθεσαν πολιτικής και στρατιωτικής φύσης ζητήματα για τη συμμετοχή της ΕΟΚ. Η ΕΣΣΔ και τα Κράτη του Ανατολικού Μετώπου αρνήθηκαν να αναγνωρίσουν την νομική προσωπικότητα της ΕΟΚ ως διεθνούς οργανισμού και κατά συνέπεια τη συμμετοχή της στην UNCLOS. Τα Αραβικά, Ασιατικά και τα Κράτη της κεντρικής και νότιας Αμερικής έβλεπαν καχύποπτα της συμμετοχή της ΕΟΚ. Το ότι φάνηκε ότι δεν υπήρχε ευθυγράμμιση μεταξύ ΕΟΚ και Κ-Μ της δημιούργησε σκεπτικισμό για την συμμετοχή της ΕΟΚ ως ισότιμου μέλους. Το Παράρτημα ΙΧ αποτελεί πολιτικό συμβιβασμό χωρίς σαφή επίλυση των δημιουργηθέντων προβληματισμών των Κρατών αλλά ούτε και της ΕΟΚ, ως διεθνούς οργανισμού, αφού τα Κ-Μ της αφέθηκαν να δύνανται να προστατεύουν τις θέσεις τους ως μεμονωμένα Κράτη εντός της UNCLOS, 1982 (Proelss, 2017<sup>447</sup>; Treves, 1983; Koers, 1979).

Τελικά κατόπιν διεξοδικών διαπραγματεύσεων συμφωνήθηκε η συμμετοχή της ΕΟΚ στην UNCLOS υπό τις προβλέψεις του Παραρτήματος ΙΧ για τους διεθνείς οργανισμούς ήτοι αν η πλειοψηφία των Κ-Μ της ΕΟΚ υπογράψει την UNCLOS και καταθέσει τα έγγραφα επικύρωσης ή προσχώρησής τους. Στο πλαίσιο αυτό η ΕΟΚ όρισε ότι, σύμφωνα με τις Συμβάσεις με τα Κ-Μ της,<sup>448</sup> έχει αποκλειστική αρμοδιότητα (α) όσον αφορά στη διατήρηση και τη διαχείριση των θαλάσσιων αλιευτικών πόρων, αφού η Κοινότητα δήλωσε ότι τα Κράτη Μέλη της παραχώρησαν την αρμοδιότητα. Η εν λόγω αρμοδιότητα ισχύει για τα ύδατα που υπάγονται στην εθνική δικαιοδοσία όσον αφορά την αλιεία και την ανοικτή θάλασσα. Τα μέτρα, ωστόσο, που αφορούν την άσκηση δικαιοδοσίας επί των πλοίων, τη χορήγηση σημαίας, την καταχώριση των πλοίων και το δικαίωμα επιβολής ποινικών και διοικητικών κυρώσεων, υπάγονται στην αρμοδιότητα των Κρατών Μελών, τηρουμένου βεβαίως του κοινοτικού δικαίου. Το κοινοτικό δίκαιο προβλέπει επίσης διοικητικές κυρώσεις και (β) σε θέματα των Μερών Χ και XI της UNCLOS, 1982 εμπορικής και τελωνειακής πολιτικής για τις διεθνείς συναλλαγές. Η ΕΟΚ έχει συντρέχουσα αρμοδιότητα με τα Κ-Μ της (α) για την έρευνα, την τεχνολογική ανάπτυξη και τη συνεργασία για την ανάπτυξη και (β) όσον αφορά τις διατάξεις για τις θαλάσσιες μεταφορές, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης, που περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, στα μέρη II, III, V, VII και XII της Σύμβασης, η Κοινότητα έχει αποκλειστική αρμοδιότητα μόνον εφόσον οι διατάξεις αυτές της Σύμβασης ή οι νομικές πράξεις που εκδίδονται για την εκτέλεσή της, επηρεάζουν τους ισχύοντες κοινοτικούς κανόνες. Όταν υπάρχουν κοινοτικοί κανόνες οι οποίοι παρόλα αυτά δεν θίγονται, ιδίως σε περίπτωση κοινοτικών διατάξεων οι οποίες καθορίζουν μόνον ελάχιστα πρότυπα, τα Κ-Μ

<sup>446</sup> Brown, D.E., 1984. Seabed mining: From UNCLOS to PrepCom. Marine Policy. Vol.8 Issue 2 pp.151-164.

<sup>447</sup> Σελ.1968 επ. περί του άρθρου 305§1στ και σελ. 2512 επ. περί του Παραρτήματος ΙΧ και της ΕΟΚ

<sup>448</sup> Συνθήκη των Παρισίων για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Άνθρακα και Χάλυβα 15.3.1957, οι Συνθήκες της Ρώμης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας (Ευρατόμ) 21 και 24.4.1958. Η Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση 28.12.1993.

έχουν αρμοδιότητα, υπό την επιφύλαξη της αρμοδιότητας της Κοινότητας να ενεργεί στον τομέα αυτό. Άλλως, αρμοδιότητα έχουν τα Κ-Μ.<sup>449</sup> Τα θέματα των συνεδριάσεων της επιτροπής για τους ωκεανούς και το δίκαιο της θάλασσας<sup>450</sup> αντιμετωπίζονται από την ΕΕ στο πλαίσιο της κοινής εξωτερικής πολιτικής.

### **2.31.3. Εκπροσώπηση των Κ-Μ της ΕΕ στον ΙΜΟ-Περιπτωσιολογική μελέτη**

Σύμφωνα με το καταστατικό του ΙΜΟ γίνονται δεκτά, ως συμβαλλόμενα μέρη του οργανισμού, μόνο Κράτη<sup>451</sup> και όχι περιφερειακοί οργανισμοί όπως η ΕΕ. Όμως η ΕΕ δια της ΕΕπ συμμετέχει στις εργασίες του ΙΜΟ ως παρατηρητής στη βάση κοινής συμφωνίας συνεργασίας<sup>452</sup> από τις 28.06.1974 παρά τις αντιδράσεις των Κ-Μ της. Η ΕΕ διεκδικεί αποκλειστική εκπροσώπηση των Κ-Μ της στον ΙΜΟ στη βάση του άρθρου 91§1γ ΣΛΕΕ περί των μέτρων για τη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών. Αφής στιγμής η ΕΕ έχει παράσχει ρητώς στα όργανά της αρμοδιότητα για τη διεξαγωγή διαπραγματεύσεων με τα τρίτα Κράτη ή οργανισμούς, αποκτά αποκλειστική εξωτερική αρμοδιότητα στο μέτρο που καλύπτεται από τις πράξεις αυτές.<sup>453</sup> Ως εκ τούτου, τα Κ-Μ θα πρέπει να υποβάλλουν τις θέσεις τους στην ΕΕπ ώστε να διατυπώνεται κοινή θέση εξ ονόματος όλων των Κ-Μ. Μετά το ναυτικό ατύχημα του δεξαμενοπλοίου Erika (1999) και την εισαγωγή νομοθεσίας περί ναυτιλιακής ασφαλείας και προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος η παρουσία της ΕΕ στον ΙΜΟ ισχυροποιήθηκε με μόνιμη εκπροσώπηση.<sup>454</sup> Παρόλα αυτά και όπως θα εξηγηθεί στην κατωτέρω περιπτωσιολογική μελέτη δεν φαίνεται η ΕΕ να εκφράζεται με ενιαία φωνή εντός του ΙΜΟ.

Στις 13 Μαΐου 2013 με πρωτοβουλία του Ελληνικού Υπουργείου Ναυτιλίας πραγματοποιήθηκε στον Πειραιά τριμερής συνάντηση εργασίας μεταξύ του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου και των ομολόγων του υπουργών της Κύπρου και της Μάλτας. Η ατζέντα της συνάντησης αφορούσε την ανταλλαγή απόψεων και την προοπτική πιθανής διαμόρφωσης κοινής θέσης σε μια σειρά από τρέχοντα σημαντικά ζητήματα ναυτιλιακής πολιτικής σε επίπεδο ΕΕ. Στο επίκεντρο της συνάντησης αυτής ήταν το υπό εξέλιξη αμφιλεγόμενο στην ΕΕ θέμα της υποστήριξης κοινής Ευρωπαϊκής θέσης όλων των Κρατών - Μελών (Κ-Μ) της ΕΕ στον ΙΜΟ, με απώτερο μάλιστα και τελικό στόχο από πλευράς Ευρωπαϊκής Επιτροπής την τυπική και ουσιαστική υποκατάστασή τους στον ανωτέρω οργανισμό από την ΕΕ, με την ιδιότητά της ως αυτόνομης νομικής οντότητας. Η προοπτική αυτή, με βάση την εμπειρία του παρελθόντος, έχει περισσότερα αρνητικά παρά θετικά στοιχεία για την ελληνική ναυτιλία αλλά και γενικότερα για την εύρυθμη και αποτελεσματική λειτουργία του ΙΜΟ ως διεθνούς ναυτιλιακού οργανισμού παγκόσμιας εμβέλειας. Η προαναφερθείσα λοιπόν πρωτοβουλία της ηγεσίας της Ελληνικής Ναυτιλιακής Διοίκησης δείχνει ότι έχει γίνει αντιληπτή η

<sup>449</sup> UN Doc. A/CONF.62/L.86 (1982)

<sup>450</sup> <https://www.un.org/Depts/los/index.htm>

<sup>451</sup> Άρθρο 4 <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-on-the-International-Maritime-Organization.aspx>

<sup>452</sup> [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?qid=1584904655872&uri=CELEX:52002SC0381\(02\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?qid=1584904655872&uri=CELEX:52002SC0381(02))

<sup>453</sup> Γνωμοδότηση 1/94 της 15.11.1994, Αρμοδιότητα της Κοινότητας προς σύναψη διεθνών συμφωνιών στον τομέα των υπηρεσιών σελ. I-5267

<sup>454</sup> [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52002SC0381\(02\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52002SC0381(02))

σοβαρότητα του ζητήματος και η προοπτική ανάλογης και συγκροτημένης συνέχειας, με διευρυμένη συμμετοχή και άλλων Κ-Μ της ΕΕ, σηματοδοτεί δε τη θετική έκβαση της συγκεκριμένης κίνησης, ειδικότερα για τα συμφέροντα της ελληνικής αλλά και ελληνόκτητης ναυτιλίας.

Το τελευταίο διάστημα, επικρατεί στους κόλπους της Ένωσης μια αυξημένη τάση κοινής και συντονισμένης αντιπροσώπευσης των Κ-Μ στους διεθνείς οργανισμούς και ειδικότερα επί των ναυτιλιακών θεμάτων στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ), στον οποίο σημειωτέον η ΕΕ συμμετέχει ως παρατηρητής. Η τάση αυτή έχει ως τελικό στόχο την πλήρη ένταξη της ΕΕ ως μέλους στον ΙΜΟ και συνεπώς την πλήρη νομική υποκατάσταση των Κ-Μ της, για την οποία πάντως θα απαιτηθεί και τροποποίηση της ιδρυτικής Συνθήκης του ΙΜΟ. Σύμφωνα με το άρθρο 34§1 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΣΕΕ) τα Κ-Μ «*συντονίζουν τη δράση τους στα πλαίσια των διεθνών οργανισμών και στις διεθνείς διασκέψεις και υποστηρίζουν, στα πλαίσια αυτά, τις θέσεις της Ένωσης*». Στην κατεύθυνση αυτή, οι θέσεις της Ελλάδος και των άλλων Κ-Μ της ΕΕ δεν θα υποστηρίζονται αυτοτελώς στον ΙΜΟ αλλά θα εκφράζονται κεντρικά από την ΕΕ. Στη λογική της ενιαίας αντιπροσώπευσης, επί των ναυτιλιακών θεμάτων στην προκείμενη περίπτωση. Επισημαίνεται ότι, σε επίπεδο ΕΕ και συγκεκριμένα στη συνεδρίαση της Ομάδας Θαλασσιών Μεταφορών (12/2004), είχε αποφασιστεί πως θα συγκροτείται επιτροπή εμπειρογνομόνων των Κ-Μ μόνο για τον μακροπρόθεσμο σχεδιασμό ναυτιλιακών θεμάτων στο πλαίσιο του ΙΜΟ, ενώ τα διεθνή ναυτιλιακά ζητήματα θα συζητούνται στο Συμβούλιο Υπουργών όπου θα λαμβάνονται και οι σχετικές αποφάσεις.

Το ζήτημα φαίνεται ότι παρακολουθήθηκε σοβαρά από τον αρμόδιο κυβερνητικό φορέα της Ελληνικής Ναυτιλίας, (Υπουργείο Ναυτιλίας), αφού προσφάτως, ανελήφθη μία σημαντική πρωτοβουλία στον τομέα σχεδιασμού της ναυτιλιακής πολιτικής στην οποία συμμετείχαν επιπλέον η Κύπρος και η Μάλτα. Ειδικότερα, ο Έλληνας Υπουργός Ναυτιλίας κάλεσε τους ομολόγους του Υπουργούς των ανωτέρω χωρών σε συνάντηση που έλαβε χώρα στον Πειραιά στις 13.05.2013, εν όψει των δρομολογούμενων από τα ενωσιακά όργανα πολιτικών που πιθανότατα αντιτίθενται με τα συμφέροντα της Ελλάδος όσον αφορά στον κανονισμό για την ανακύκλωση των πλοίων και στη νομοθετική ρύθμιση για την παρακολούθηση και αναφορά των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία εντός των ορίων της ΕΕ. Τα κύρια ζητήματα που συζητήθηκαν κατά τη συνάντηση ήταν τα ακόλουθα:

- Η Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Η προεδρία της Ελλάδας στο Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά το πρώτο εξάμηνο του 2014 και οι προτεραιότητες σε θέματα ναυτιλιακής πολιτικής.
- Ο κανονισμός για την ανακύκλωση πλοίων στο Συμβούλιο της Ε.Ε. και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.
- Η νομοθετική ρύθμιση για την παρακολούθηση και αναφορά των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τα πλοία εντός των ορίων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Το διαδικαστικό πλαίσιο διαμόρφωσης θέσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πλαίσιο των επιτροπών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ)

Οι τρεις Υπουργοί επίσης συζήτησαν και συμφώνησαν στην περαιτέρω εξέταση θεματικών με αντικείμενα τη ναυτιλιακή πολιτική και με άλλα ενδιαφερόμενα Κ-Μ της ΕΕ τα οποία έχουν ταυτόσημες ή παρεμφερείς απόψεις.

#### **2.31.4. Ενιαία και αυτόνομη παρουσία των Κ-Μ της ΕΕ στον ΙΜΟ**

Όσα αναπτύχθηκαν προηγουμένως και κυρίως η τριμερής συνάντηση εργασίας των αρμόδιων επί της ναυτιλίας υπουργών Ελλάδος, Κύπρου και Μάλτας αναδεικνύουν το τυπικό και ουσιαστικό ζήτημα της αδυναμίας διαμόρφωσης μιας κοινά αποδεκτής εξωτερικής (διεθνούς) ναυτιλιακής πολιτικής εκ μέρους της ΕΕ και την περαιτέρω προβληματική προβολή και υποστήριξη της στα όργανα του ΙΜΟ. Το ζήτημα αυτό άπτεται σοβαρών οικονομικών πτυχών για την ελληνική ναυτιλία συνολικά και ειδικότερα ζητημάτων με αποκλίνουσες απόψεις. Όμως για να υπάρξει μια υπεύθυνη αντιμετώπιση και επωφελής επίλυση των συγκεκριμένων προβλημάτων απαιτείται περαιτέρω: α) η ΕΕ να εκτιμήσει αν το υφιστάμενο Ενωσιακό θεσμικό πλαίσιο και οι αντικειμενικές συνθήκες είναι ώριμες ώστε να διαμορφωθεί μια κοινά αποδεκτή σύνθεση των ναυτιλιακών συμφερόντων των Κ-Μ με αποτέλεσμα την κοινή εκπροσώπησή τους στον ΙΜΟ. β) Σχετικά με τις όποιες πολιτικές βλέψεις και επιδιώξεις της ΕΕ στον ΙΜΟ, πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν το δεδομένο νομικό καθεστώς και η λειτουργία του ναυτιλιακού οργανισμού, τα οποία προφανώς δεν μπορούν να τροποποιηθούν και έτσι η ΕΕ οφείλει να τα σεβαστεί και να δείξει συνεργασία και προσαρμοστικότητα. Όσον αφορά στην συμμετοχή της ΕΕ ως συμβαλλομένου μέρους του ΙΜΟ, αυτή είναι προς το παρόν αδύνατη διότι σύμφωνα με την Ιδρυτική Συνθήκη του ΙΜΟ (άρθρο 4), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει σήμερα, συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να γίνουν μόνο Κράτη.<sup>455</sup> Επίσης, η περίπτωση μελλοντικής τροποποίησης (amendment) του επίμαχου άρθρου 4 θεωρείται ιδιαίτερα δύσκολη και μακροχρόνια διαδικασία (Bourantonis και Blavoukos, 2010).

Σύμφωνα με το ισχύον καθεστώς, η ΕΕ διατηρεί θέση παρατηρητή και συμμετέχει στις συναντήσεις του ΙΜΟ βάσει της Συμφωνίας Αμοιβαίας Συνεργασίας μεταξύ της Επιτροπής και του Γενικού Γραμματέα του ΙΜΟ, η οποία υπεγράφη το 1974. Ωστόσο, όλα τα 27 κράτη μέλη της ΕΕ είναι μέλη του ΙΜΟ.<sup>456</sup> Έτσι, η ΕΕ, στο σύνολό της, έχει σημαντική ισχύ, ώστε να διαδραματίσει σοβαρό ρόλο στη διεθνή διαδικασία λήψης ναυτιλιακών αποφάσεων μέσω των Κ-Μ με συντονισμένη κοινή δράση, συνολικά (27) ή και κατά ομάδες. Σημειώνεται ότι η ιδιότητα του παρατηρητή εντός του ΙΜΟ δεν επιτρέπει στην Επιτροπή να: (α) να ομιλεί εκ μέρους των 27 Κ-Μ, (β) να χρησιμοποιεί τον μηχανισμό συντονισμού αποτελεσματικά στους τομείς για τους οποίους η ΕΕ έχει αρμοδιότητα, (γ) να συνεισφέρει συγκεκριμένα στην πολιτική της ΕΕ για την ασφάλεια στη θάλασσα και (δ) να συμμετέχει στη διαπραγμάτευση των διεθνών συμβάσεων.<sup>457</sup> Έτσι, αφού η ΕΕ δεν έχει διαπραγματευτικό δικαίωμα εντός του ΙΜΟ για λογαριασμό των Κ-Μ, αναλαμβάνει, μέσω

<sup>455</sup> <http://www.imo.org/About/Pages/FAQs.aspx> .

<sup>456</sup> <http://www.imo.org/About/Membership/Pages/MemberStates.aspx> .

<sup>457</sup> SEC(2002)381 final. Recommendation from the Commission to the Council in order to authorize the Commission to open and conduct negotiations with the International Maritime Organization (IMO) on the conditions and arrangements for accession by the European Community, 9 April 2002.

της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, το ρόλο του συντονιστή των θέσεων τους, προκειμένου να παρέμβει έμμεσα, μέσω των Κρατών Μελών, στην διαδικασία λήψης αποφάσεων του οργανισμού.

Στην κατεύθυνση αυτή, το Συμβούλιο (Council) διαδραματίζει έναν ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στις σχέσεις της Ένωσης με τον ΙΜΟ. Πιο αναλυτικά, μετά την υπογραφή (13-12-2007) της Μεταρρυθμιστικής Συνθήκης (Reform Treaty) ή «Συνθήκη της Λισαβόνας», όπως είναι ευρύτερα γνωστή (έναρξη ισχύος 01-12-2009), κυρίως το Συμβούλιο αλλά παράλληλα σε συνεργασία με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και την Επιτροπή μπορεί να διαπραγματεύεται και να συνάπτει συμφωνίες με τρίτα Κράτη αλλά και διεθνείς οργανισμούς, όπως προκύπτει από το άρθρο 218 της Συνθήκης για την Λειτουργία της ΕΕ (ΣΛΕΕ). Στο πλαίσιο που αναφέρθηκε παραπάνω, η ΕΕ σήμερα είναι συμβαλλόμενο μέρος σε μια σειρά ναυτιλιακών συμβάσεων του ΙΜΟ, αναπτύσσοντας μια σημαντική δραστηριότητα στον τομέα αυτό τόσο στον ΙΜΟ όσο και εντός του πλαισίου των Ενωσιακών οργάνων και των διμερών σχέσεων με τα Κ-Μ της. Ομοίως το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο (ΔΕΕ) διαδραματίζει επίσης σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη του Ενωσιακού δικαίου και μπορεί δια της νομολογίας του να διαμορφώνει το πεδίο κοινής αρμοδιότητας μεταξύ ΕΕ και Κ-Μ με την έκδοση σχετικών αποφάσεων όσον αφορά στην εκπροσώπηση και τη διατύπωση των θέσεων των Κ-Μ εντός του ΙΜΟ, όπως έπραξε στην υπόθεση C-45/07 (Επιτροπή κατά Ελλάδος). Ειδικότερα για το ζήτημα συντονισμού και εναρμόνισης των θέσεων των Κ-Μ της ΕΕ στον ΙΜΟ, το 2005, θεσπίστηκε από το Συμβούλιο το «Πλαίσιο Διαδικασιών για την υιοθέτηση των Κοινοτικών ή κοινών θέσεων για τα σχετικά με τον ΙΜΟ θέματα και τους κανόνες για την διατύπωσή τους εντός του ΙΜΟ».<sup>458</sup> Σύμφωνα με το Πλαίσιο Διαδικασιών, οι θέσεις της ΕΕ στον ΙΜΟ χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες: (α) θέσεις της Κοινότητας (αποκλειστικά ζητήματα της ΕΕ), (β) Συντονισμένες Θέσεις (αποκλειστικά ζητήματα των Κ-Μ), (γ) Κοινές θέσεις (ζητήματα αρμοδιότητας ΕΕ και Κ-Μ).

Για την προετοιμασία των θέσεων της ΕΕ, τεχνικές συζητήσεις μπορούν να διεξάγονται σε σχετικές τεχνικές επιτροπές, όπως η επιτροπή ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS) ή από την επιτροπή για τη ναυτική ασφάλεια (MARSEC), ή, κατά περίπτωση, σε τεχνικές συναντήσεις των εμπειρογνομόνων των Κ-Μ με την Επιτροπή. Ένα έγγραφο εργασίας θα πρέπει να υποβληθεί στο Συμβούλιο από την Επιτροπή, συμπεριλαμβανομένης της προτεινόμενης θέσης της ΕΕ αλλά και των Κ-Μ. Εάν η θέση αυτή εγκριθεί από το Συμβούλιο τότε δεσμεύει τα Κ-Μ στον ΙΜΟ. Ωστόσο, δεν είναι πάντα εύκολο για τα Κ-Μ να ακολουθήσουν τις αποφάσεις από τη διαδικασία συντονισμού, ειδικότερα στην περίπτωση που διακυβεύονται εθνικά ναυτιλιακά ζητήματα, πόσο δε μάλλον εκείνα τα Κ-Μ με ισχυρά ναυτιλιακά συμφέροντα, όπως η Ελλάδα, η Κύπρος και η Μάλτα. Τονίζεται, ότι δεν υπάρχουν δραστικά μέτρα τα οποία μπορούν να ληφθούν από την ΕΕ για να αντιμετωπιστεί αυτό το ζήτημα, δεδομένου ότι η διαδικασία συντονισμού δεν είναι νομικά δεσμευτική.<sup>459</sup> Το ζήτημα της δέσμευσης των Κ-Μ για την υποστήριξη κοινής θέσης με την ΕΕ στον ΙΜΟ έχει τεθεί από την Επιτροπή (Commission) ενώπιον του Δικαστηρίου Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (Δ.Ε.Κ.) σε δύο περιπτώσεις, με διάδικα μέρη την Ελλάδα και την Σουηδία αντίστοιχα. Συγκεκριμένα, στην υπόθεση: Επιτροπή κατά Ελλάδος (C-45/07), αποφασίστηκε ότι η Ελληνική

<sup>458</sup> SEC (2005) 449. Procedural framework for the adoption of Community or common positions for IMO related issues and rules governing their expression in the IMO.

<sup>459</sup> Case C-22/70. Commission v. Council, §19.

Δημοκρατία, υποβάλλοντας στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) πρόταση, (MSC 80/5/11), για τον έλεγχο της συμμόρφωσης πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων προς τις απαιτήσεις του κεφαλαίου XI-2 της Διεθνούς Συμβάσεως για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα, (SOLAS), και του Διεθνούς Κώδικα για την Ασφάλεια Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS), παρέβη τις υποχρεώσεις της και ειδικότερα στη βάση των άρθρων 4§3 ΣΕΕ, δηλαδή θεωρήθηκε ότι παραβίασε το καθήκον της νομιμοφροσύνης ή της αφοσίωσης, 91 ΣΛΕΕ και 101 ΣΛΕΕ.

Επίσης, στη δεύτερη περίπτωση της υπόθεσης Επιτροπή κατά Σουηδίας (C-246/07), η μονομερής πρόταση του συγκεκριμένου Κ-Μ για την εγγραφή μιας ουσίας στο παράρτημα Α της Σύμβασης της Στοκχόλμης για τους έμμοτους οργανικούς ρύπους, θεωρήθηκε ότι αποκλίνει από τη συντονισμένη κοινή στρατηγική στο πλαίσιο του Συμβουλίου της ΕΕ. Παράλληλα, λαμβανομένου υπ' όψιν του θεσμικού πλαισίου της Σύμβασης, μια τέτοια πρόταση κρίθηκε ότι έχει συνέπειες για την ΕΕ. Επ' αυτού, η Επιτροπή ισχυρίστηκε ότι, εφόσον η εν λόγω Σύμβαση είναι μια πολυμερής συμφωνία, η Σουηδία δεν επιτρέπεται να ενεργεί μεμονωμένα, αλλά μόνο σε συντονισμό με την Κοινότητα. Το προαναφερθέν επιχείρημα πρέπει να έχει ισχύ σε όλες τις πολυμερείς συμφωνίες. Το Δικαστήριο Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, νυν Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αποφάνθηκε ότι η ανάγκη ενιαίας διεθνούς εκπροσώπησης της Κοινότητας και των Κ-Μ της δεν επιτρέπει στα Κ-Μ να ενεργούν μεμονωμένα, ενώ η αρμοδιότητα αυτή παραμένει συντρέχουσα.<sup>460</sup> Υπό τις περιστάσεις αυτές, αποφασίστηκε ότι η πράξη της Σουηδίας συνιστά παράβαση του καθήκοντος της νομιμοφροσύνης ή της αφοσίωσης, στη βάση των άρθρων 4§3 της ΣΕΕ και 218 ΣΛΕΕ. Η ενιαία διεθνής εκπροσώπηση της ΕΕ και των Κ-Μ της δεν αποτελεί αυτοσκοπό αλλά καθήκον (άρθρο 4§3 ΣΕΕ).<sup>461</sup> Όμως, πριν αποφασιστεί τα Κ-Μ να εκπροσωπηθούν από την ΕΕ σε αυτή τη βάση θα πρέπει, ίσως, να μελετηθούν οι αναληφθείσες υποχρεώσεις από τη σύναψη της συγκεκριμένης συμφωνίας, οι επιπτώσεις της πράξης άσκησης της συντρέχουσας αρμοδιότητας σε κάποιο Κ-Μ και το αν η πράξη αυτή μπορεί να υπονομεύσει την αρμοδιότητα της ΕΕ. Επισημαίνεται ότι το καθήκον της νομιμοφροσύνης ή της αφοσίωσης ισχύει και για τις πράξεις των Ενωσιακών οργάνων έναντι των Κ-Μ.<sup>462</sup>

Τα ως άνω βασίζονται, *inter alia*, κυρίως σε μια διάταξη του πρωτογενούς Κοινοτικού δικαίου αρκετά γενική και εν μέρει ασαφή (άρθρο 4§3 της ΣΕΕ, Duty of loyalty, δηλαδή καθήκον της νομιμοφροσύνης ή της αφοσίωσης) οπότε και οι σχετικές αποφάσεις έχουν ενδεχομένως αοριστείες ως προς τη δεσμευτικότητα και τις κυρώσεις. Ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι οι ίδιες αποφάσεις δίνουν έμμεσα στο Κ-Μ που «παραβιάζει» την τήρηση ενιαίας στάσης, το επιχείρημα άμυνας, νομιμοποίησης και διαφοροποιημένης τάσης, αφού το καθήκον της ειλικρινούς συνεργασίας (καθήκον της νομιμοφροσύνης ή της αφοσίωσης, duty of loyalty) δρα αμφίδρομα και ως προς την ΕΕ και τα όργανά της. Επομένως, αν επί παραδείγματι, θεωρηθεί ότι τα όργανα της ΕΕ καθυστέρησαν, δεν έλαβαν υπ' όψιν τους ή δεν ανταποκρίθηκαν επαρκώς στο

<sup>460</sup> Η Κοινότητα μπορεί να αποκτήσει αποκλειστική αρμοδιότητα με εσωτερική ρύθμιση, σύμφωνα με την αρχή AETR [Επιτροπή κατά Συμβουλίου C-22/70 και Opinion (Γνωμοδότηση) 1/94].

<sup>461</sup> CLEER, (2009), *Mixity and coherence in EU external relations: the significance of the duty of cooperation* σ.6, διαθέσιμο [http://www.asser.nl/upload/documents/9212009\\_14629cleer09-2full.pdf](http://www.asser.nl/upload/documents/9212009_14629cleer09-2full.pdf), πρόσβαση 12.07.2013.

<sup>462</sup> Επιτροπή κατά Ελλάδος (C-45/07).



καθήκον έγκαιρης και ορθής διατύπωσης κοινής ναυτιλιακής θέσης της ΕΕ, τότε με βάση την ανωτέρω αρχή αίρεται η υποχρέωση εναρμονισμένης συμπεριφοράς των Κ-Μ, σύμφωνα με το πρωτογενές Ενωσιακό δίκαιο.

Όπως ήδη αναφέρθηκε, τα τελευταία χρόνια παρατηρείται εντός της ΕΕ, η τάση μιας κεντρικά ελεγχόμενης ναυτιλιακής πολιτικής η οποία στη συνέχεια θα υποστηρίζεται στον ΙΜΟ από τα Κ-Μ ως, κατά περίπτωση, πολιτική της ΕΕ. Κύριο ρόλο επί της εξέλιξης αυτής διαδραματίζουν τα Κ-Μ με ισχυρή οικονομική και πολιτική παρουσία, όχι όμως και ναυτιλιακή. Η τάση αυτή μάλιστα προωθεί και την επίσημη συμμετοχή της ΕΕ ως συμβαλλομένου μέρους του ΙΜΟ, οπότε πλέον η παρουσία και η εκπροσώπηση των Κ-Μ πιθανόν να υποκαθίσταται πλήρως από τη συμμετοχή της ΕΕ στον ανωτέρω οργανισμό.<sup>463</sup> Και στις δύο περιπτώσεις για τον ΙΜΟ και ειδικότερα για τη διάρθρωση, λειτουργία και το ρόλο του ως διεθνούς οργανισμού παγκόσμιας εμβέλειας με αρμοδιότητα στη διεθνή ναυτιλία (forum και κέντρο λήψης αποφάσεων) είναι σαφώς προτιμότερη η αυτόνομη παρουσία και δραστηριοποίηση των 27 Κ-Μ της ΕΕ, από μια ομογενοποιημένη παρουσία τους ή πολύ περισσότερο με την υποκατάστασή τους από την ΕΕ. Βέβαια από της σκοπιά της ΕΕ είναι κατανοητή η επιδίωξη για κοινή και συντονισμένη, ως προς τις θέσεις των Κ-Μ, παρουσία και δραστηριοποίηση στον ΙΜΟ. Προφανώς μια τέτοια παρουσία ενισχύει το διεθνές κύρος και την οντότητά της ΕΕ. Όμως, τίθεται το καίριο ερώτημα αν στην παρούσα φάση υφίστανται οι απαραίτητες αντικειμενικές συνθήκες αλλά και το θεσμικό υπόβαθρο διαμόρφωσης και υποστήριξης μια ενιαίας ναυτιλιακής πολιτικής της ΕΕ η οποία θα καλύπτει επαρκώς τα συμφέροντα όλων των Κ-Μ, μεγάλων ή μικρών σε ναυτιλιακό επίπεδο.

Η βασική και γενική απάντηση είναι ότι οι συνθήκες αυτές δεν φαίνεται να είναι ώριμες, όπως και σε άλλους τομείς (π.χ. κοινή αγροτική πολιτική) όπου υπάρχουν διαχρονικοί θεσμοί, όργανα και εργαλεία σχεδιασμού και υλοποίησής τους. Για να είμαστε απόλυτα σαφείς και ειλικρινείς: χωρίς τη δημιουργία του Ενωσιακού Νηολογίου ή έστω μιας γενικώς αποδεκτής σύγκλισης επί του ζητήματος της νηολόγησης πλοίων μεταξύ των Κ-Μ της ΕΕ δεν υπάρχει περίπτωση διαμόρφωσης κοινής ναυτιλιακής πολιτικής της ΕΕ και ενιαία έκφρασή της σε διεθνή όργανα και *fora*. Άλλωστε επί της υιοθέτησης του Κοινοτικού Νηολογίου (Euros) σημειώθηκε κατά το παρελθόν παταγώδης αποτυχία, ενώ αντίθετα δημιουργήθηκε μια πλειάδα *sui generis* νηολογίων εντός της ΕΕ όπως τα διεθνή - παράλληλα - εξωχώρια (off shore) κ.λπ. για τα οποία μάλιστα τα ίδια τα όργανα της ΕΕ έχουν εγείρει αμφιβολίες ως προς την νομιμότητά τους.<sup>464</sup>

Περαιτέρω υπάρχουν τεράστιες διαφοροποιήσεις στη δυναμικότητα των εμπορικών στόλων των Κ-Μ της ΕΕ ήτοι μεγάλες οικονομικά δυνάμεις έχουν μικρής δυναμικότητας στόλους και ενδεχόμενα σοβαρά και αντικρουόμενα συμφέροντα στο θαλάσσιο χώρο ως παράκτια Κράτη. Το συμπέρασμα αυτό επιβεβαιώνεται από τη χαρακτηριστική αντιμετώπιση της κατάστασης που δημιουργήθηκε στην ΕΕ μετά το ατύχημα του, ελληνικών συμφερόντων, δεξαμενοπλοίου Prestige (νηολογίου Μπαχάμες), τον Νοέμβριο του 2002, το οποίο ανέδειξε και την ανάγκη λήψης σειράς

<sup>463</sup> <http://www.intertanko.com/News-Desk/Weekly-News/Year-2001/No-482001/THE-EUROPEAN-COMMISSION-CLOSE-TO-PROPOSING-FULL-EU-MEMBERSHIP-OF-THE-IMO/>.

<sup>464</sup> [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-5-2001-0405\\_EN.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-5-2001-0405_EN.html)

πρόσθετων μέτρων αποφυγής της θαλάσσιας ρύπανσης από τα Κ-Μ της ΕΕ.<sup>465</sup> Το ατύχημα αυτό οδήγησε τον, τότε, Γάλλο πρόεδρο να δηλώσει αμέσως μετά τη βύθιση του *Prestige* (που είχε κατασκευαστεί τη δεκαετία του 70 στην Ιαπωνία, με μονά τοιχώματα) πως «πρέπει να υπάρξουν επιτέλους στην ΕΕ δρακόντεια μέτρα ασφαλείας, καθώς το *Prestige* ήταν ένα από τα τέσσερα παρόμοια κατασκευής τάνκερ, που έχουν βυθιστεί τα τελευταία χρόνια». Ταυτόχρονα έκανε κριτική στην «ανικανότητα των υπευθύνων και κυρίως των Ευρωπαίων να πάρουν τα αναγκαία μέτρα για να αποτρέψουν τη χαλαρότητα που επιτρέπει την κατασκευή τέτοιων πλοίων – σκουπιδιών».<sup>466</sup> Ακόμα, από επίσημα κυβερνητικά χείλη δύο ισχυρών Κ-Μ της ΕΕ, ανακοινώθηκε η πρωτοβουλία μονομερούς υιοθέτησης νομοθεσίας ελέγχου και πιθανής απαγόρευσης της ναυσιπλοΐας σε απόσταση 200 ν.μ. από τις ακτές. Πρόταση η οποία θεωρείται νομικά απαράδεκτη, ανιστόρητη και μη ρεαλιστική. Τελικώς, όπως απεδείχθη, η προαναφερθείσα ναυτική και περιβαλλοντική τραγωδία προκλήθηκε κυρίως από την πολιτική ατολμία και ανευθυνότητα των αρμόδιων σε Γαλλία, Ισπανία και Πορτογαλία (αδικαιολόγητη άρνηση παροχής λιμένα καταφυγής κ.λπ.), και είχε ως συνέχεια την επίδειξη ακραίας εχθρότητας ως προς την ελληνική ναυτιλία και τους Έλληνες ναυτικούς, αφού συγκεκριμένα η πολιτική ηγεσία της Γαλλίας χαρακτήρισε τους Έλληνες ναυτικούς ως «αλήτες των θαλασσών».<sup>467</sup>

Ενδεικτική είναι εξάλλου και η περίπτωση Κ-Μ της ΕΕ τα οποία μη έχοντας σοβαρή ναυτιλιακή βιομηχανία θεωρούν την ναυτιλία ως πεδίο άντλησης χρήματος μέσω χρηματιστηριακών παιγνίων, υποστηρίζοντας ως λύση στο ζήτημα της «μείωσης των αερίων ρύπων θερμοκηπίου από τη ναυτιλία» την εφαρμογή του «χρηματιστηρίου αερίων εκπομπών θερμοκηπίου», δηλαδή ενός μέτρου άκρως αμφιλεγόμενου και ουσιαστικά θνησιγενούς με ημερομηνία λήξης, ειδικότερα δε μετά την αποτυχημένη Συνδιάσκεψη της Ντόχα (ΟΗΕ) για την κλιματική αλλαγή (2012)<sup>468</sup> και την Συμφωνία των Παρισίων (2015).<sup>469</sup> Έτσι, είναι φανερό ότι στην ΕΕ οι συνθήκες διαμόρφωσης της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής δεν συνηγορούν γενικά στην υιοθέτηση θέσεων που να εξασφαλίζουν, σε κάθε περίπτωση, τα συμφέροντα των ναυτιλιακών Κ-Μ της ΕΕ. Φυσικά το ίδιο ισχύει και για τις θέσεις που υποστηρίζονται στον ΙΜΟ. Επίσης το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο από το πρωτογενές Κοινοτικό δίκαιο (ιδρυτικές συνθήκες) δεν περιέχει σαφή και εξειδικευμένη ρύθμιση για υποχρεωτική ενιαία θέση των Κ-Μ στον ΙΜΟ. Συνεπώς με βάση τις συνθήκες αυτές τα ναυτιλιακά Κ-Μ, στην περίπτωση που θεωρήσουν ότι οι θέσεις της ΕΕ σε ναυτιλιακά ζητήματα δεν εναρμονίζονται με θεμιτά και ζωτικά τους συμφέροντα, ως κυρίαρχα και ανεξάρτητα μέλη του ΙΜΟ δύνανται να υποστηρίξουν και να εκφράζουν τις δικές τους απόψεις. Το θέμα της εκπροσώπησης των ναυτιλιακών συμφερόντων των Κ-Μ της ΕΕ στον ΙΜΟ αποτελεί πεδίο

<sup>465</sup> [http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/doc/2004\\_06\\_scrapping\\_study.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/doc/2004_06_scrapping_study.pdf)

<sup>466</sup> [http://epohi.gr/prestige\\_social\\_241102.htm](http://epohi.gr/prestige_social_241102.htm)

<sup>467</sup> Πρακτικά της Βουλής, ΙΑ, Σύνοδος: Α' (Συνέχιση Ολομέλειας), Συνεδρίαση: ΞΘ' 29/11/2004, διαθέσιμο <http://www.hellenicparliament.gr/Praktika/Synedriaseis-Olomeleias?sessionRecord=455e8e48-d516-4b27-8180-3c4e2c818915>, πρόσβαση 20.07.2019.

<sup>468</sup> Doha Climate Change Conference, (2012), διαθέσιμο [http://unfccc.int/meetings/doha\\_nov\\_2012/meeting/6815.php](http://unfccc.int/meetings/doha_nov_2012/meeting/6815.php), πρόσβαση 20.07.2019.

<sup>469</sup> Paris Agreement (2015), διαθέσιμο <https://unfccc.int/process-and-meetings/the-paris-agreement/the-paris-agreement> πρόσβαση 20.07.2019.

ουσιαστικών αντιπαραθέσεων αφού παρατηρείται σύγκρουση και ασάφεια του νομοθετικού πλαισίου. Η ναυτιλία είναι διεθνής δραστηριότητα με πολύπλοκη δομή που θα πρέπει να διέπεται από διεθνείς κανόνες και για το λόγο αυτό δεν πρέπει να προσεγγίζεται περιφερειακά (εντός της ΕΕ) αλλά κυρίως παγκόσμια εντός του ΙΜΟ ο οποίος αποτελεί τον επίσημο κυβερνητικό θεματοφύλακα των Διεθνών Ναυτιλιακών Θεσμών. Η Ελληνική Ναυτιλιακή Διοίκηση έχει εντοπίσει διαχρονικά τη σημασία της ναυτιλίας και προσπαθεί να προασπίσει την ναυτιλιακή πολιτική της Ελλάδος εντός της ΕΕ και των διεθνών οργανισμών. Η υποχρέωση των Κ-Μ αλλά και της ΕΕ για «ειλικρινή συνεργασία» (Duty of loyalty) καθώς και η συμμόρφωση με το άρθρο 218 (9), τίτλος V (Διεθνείς Συμφωνίες) της ΣΛΕΕ δεν θα πρέπει να αποτελέσουν πεδίο αλλαγής της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής αλλά το εφαλτήριο για το συντονισμό, στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας για τη δημιουργία ναυτιλιακού «μετώπου» του νότου, των προσπαθειών προάσπισης των ναυτιλιακών συμφερόντων και τη δημιουργία ενός δίκαιου σημείου αναφοράς της κοινής ενωσιακής ναυτιλιακής πολιτικής.

Σήμερα, η ΕΕ αποτελεί μία νομική οντότητα διεθνούς κύρους, η οποία παρότι δεν είναι πλήρες μέλος του ΙΜΟ, ουσιαστικά δεν εμποδίζεται στο να συμμετέχει στη διαμόρφωση των πολιτικών του οργανισμού. Θεωρείται επίσης αυτονόητο ότι η υποψηφιότητα της ΕΕ ως μέλος του ΙΜΟ δεν θα υποστηριχθεί, πιθανότητα, από την πλειοψηφία των Κ-Μ. Εν κατακλείδι, υποστηρίζεται επιγραμματικά η συζήτηση δύο ζητημάτων άμεσα συνδεδεμένων με τη συγκρότηση μιας διαχρονικής διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής των ναυτιλιακών Κ-Μ της ΕΕ. Το πρώτο ζήτημα αφορά στην αξιολόγηση των παγίων διαδικασιών και προϋποθέσεων, που πρέπει να τεθούν, για την διαμόρφωση της πολιτικής αυτής με κομβικό συντονιστικό και αποφασιστικό ρόλο τις ναυτιλιακές διοικήσεις των Κ-Μ της ΕΕ. Το δεύτερο αφορά στον ουσιαστικό καθορισμό των συμφερόντων της ναυτιλίας των Κ-Μ της ΕΕ, τα οποία προασπίζονται από τις εθνικές πολιτικές στους διεθνείς οργανισμούς. Στο σημείο αυτό πρέπει, σοβαρά και κυρίως με αμοιβαιότητα, να αξιολογηθεί, αφού συνυπολογιστεί ότι ένα μεγάλο μέρος της ενωσιακής ναυτιλίας διατηρείται σε εξωχώρια νηολόγια και έχει μικρή ουσιαστική σχέση με το Κράτος καταγωγής του πλοιοκτήτη, υπό ποιούς όρους θεωρείται φυσική και δεδομένη η διεθνή στήριξη των συμφερόντων της εξωχώριας ναυτιλίας από τα Κ-Μ της ΕΕ σε διεθνείς οργανισμούς όπως ΕΕ και ΙΜΟ.

### **2.32. Σύγχρονες εξελίξεις του δικαίου ΕΕ επί της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος και της μεταφοράς των επικινδύνων υλικών**

Το πρωτογενές ενωσιακό δίκαιο περιλαμβάνει τις γενικές δεσμευτικές αρχές οι οποίες βρίσκονται στις Συνθήκες της ΕΕ (ΣΕΕ και ΣΛΕΕ). Οι Συνθήκες της ΕΕ καθορίζουν τη βάση του συστήματος λειτουργίας, άσκησης νομοθετικής δραστηριότητας των θεσμών της ΕΕ και θέσπιση του παραγώγου δικαίου. Το δεσμευτικό ή μη παράγωγο ενωσιακό δίκαιο αποτελείται από τις πηγές του ίδιου του ενωσιακού δικαίου όπως οι συμφωνίες μεταξύ της ΕΕ και τρίτων Κρατών ή διεθνών οργανισμών, νομολογία του ΔΕΕ ή του Γενικού Δικαστηρίου, προπαρασκευαστικές εργασίες και γνωμοδοτήσεις του Γενικού Εισαγγελέα. Το παράγωγο δίκαιο (άρθρο 258 ΣΛΕΕ) πρέπει να συνάδει με τις αρχές και να ερμηνεύεται με βάση το πρωτογενές. Συνεπώς το ενωσιακό δίκαιο και οι διεθνείς Συμφωνίες που συνάπτονται από την ΕΕ πρέπει να βασίζονται στις Συνθήκες. Αν οι

Συνθήκες δεν προβλέπουν τη βάση για τη σύναψη μιας διεθνούς Συμφωνίας τότε τα Κ-Μ επικουρούν τους θεσμούς της ΕΕ για την ολοκλήρωση της Συμφωνίας μαζί με την ΕΕ (μικτή Συμφωνία). Φαίνεται ότι το ενωσιακό νομικό σύστημα δεν είναι πλήρες σε σχέση με το εθνικό διότι σχεδιάστηκε για να επιταχύνει την ευρωπαϊκή ολοκλήρωση και όχι για να αντικαταστήσει την εθνική έννομη τάξη με αποτέλεσμα την πολυπλοκότητα των διαδικασιών νομοθέτησης αλλά και την πολυνομία. Το ενωσιακό δίκαιο θεσπίστηκε βάσει των εξουσιών που παρέχουν οι Συνθήκες της ΕΕ και υπερισχύει των αντίθετων εθνικών διατάξεων. Άρα οι εθνικές διατάξεις αντίθετες προς το ενωσιακό δίκαιο καθίστανται ανίσχυρες και τα Κ-Μ δεν δύνανται να εκδώσουν νέους κανόνες δικαίου αντίθετους προς το ενωσιακό δίκαιο. Την νομική αυτή βάση εδραίωσε η πάγια νομολογία του ΔΕΕ περί της αρχής της υπεροχής του ενωσιακού δικαίου και η αρχή της καλόπιστης συνεργασίας (άρθρο 4 ΣΕΕ).

Η ναυτιλιακή ασφάλεια και η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος σε επίπεδο ΕΕ άλλαξε με την υιοθέτηση της κοινής πολιτικής για τις ασφαλείς θάλασσες (1993) και τα πακέτα Erika εξαιτίας των ατυχημάτων των δεξαμενοπλοίων Erika (1999) και Prestige (2002). Όμως οι πολιτικές της ΕΕ επί της εφαρμογής των διεθνών προτύπων για τη ναυτιλιακή ασφάλεια χαρακτηρίζονται από ήπιους ρυθμούς. Καίτοι αναγνωρίζεται η σημαντική συμβολή του IMO παράλληλα εγείρονται ερωτήματα ως προς τον ηγετικό ρόλο του στα ναυτιλιακά ζητήματα.<sup>470</sup> Τελευταία η ΕΕ κατάφερε να οδηγήσει τον IMO σε πιο δυναμικές αποφάσεις όσον αφορά στην ενίσχυση των προτύπων ναυτιλιακής ασφαλείας και να δημιουργήσει ένα αντίβαρο λαμβάνοντας πιο δραστικά μέτρα σε περιφερειακό επίπεδο. Πάντως η απροθυμία ή ad hoc εφαρμογή των διεθνών προτύπων εκ μέρους των ναυτιλιακών Κρατών παραμένει πρόβλημα το οποίο εντείνει την αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη διαθάλασσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών. Οπωσδήποτε οι νομοθετικές ρυθμίσεις των πακέτων Erika I και II καθόρισαν το μέλλον της ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής, ασφαλείας και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Καθοριστικό ήταν και το πακέτο Erika III το οποίο βελτίωσε την ασφάλεια στη θάλασσα και συνέβαλε στον περιορισμό των πλοίων που δεν τηρούν τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας. Εκτός του ότι το πακέτο Erika III περιέχει ρυθμίσεις για την πρόληψη και την αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης, διασφαλίζεται ότι τα Κ-Μ της ΕΕ θα κυρώσουν τις Συμβάσεις του IMO και θα εφαρμόσουν τα διεθνή πρότυπα. Η ΕΕ ενδιαφέρεται να ενημερώνεται για τα πλοία που εκτελούν πλου διέλευσης (transit) δια των θαλασσίων ζωνών των Κ-Μ της και δεν κατευθύνονται σε λιμένες της. Επί των ρυθμίσεων ασφαλείας των θαλασσίων μεταφορών η ΕΕ διαθέτει συντρέχουσα αρμοδιότητα με τα Κ-Μ της και εφαρμόζονται οι σχετικές διατάξεις της UNCLOS, 1982. Οι ρυθμίσεις αυτές εισάγονται στην ενωσιακή έννομη τάξη κυρίως υπό την μορφή Οδηγιών με σκοπό να επιτευχθεί η ομοιομορφία εφαρμογής εκ μέρους των Κ-Μ και να αποφευχθούν τα όποια εμπόδια στη διεξαγωγή του θαλασσίου εμπορίου.

Όσον αφορά στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος κατά τη μεταφορά των επικινδύνων υλικών διακρίνεται, ότι σε επίπεδο ΕΕ, επικρατεί η κρατική παρέμβαση δια των διοικητικών νομοθετικών ρυθμίσεων ελέγχου υπό τα ανωτέρω αναφερόμενα προβλήματα. Στόχος της

---

<sup>470</sup> COM (2005) 585

πολιτικής αυτής για την ναυτιλιακή ασφάλεια είναι η παροχή αξιόπιστων υπηρεσιών εκ μέρους των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών στηριζόμενη στο οικείο διεθνές και ενωσιακό θεσμικό πλαίσιο μέσω της εφαρμογής των διεθνών κανονισμών και την ομοιόμορφη επιβολή τους από τα Κ-Μ της ΕΕ. Συναφώς η ανάπτυξη συστημάτων υποβολής πληροφοριών κατά την θαλάσσια μεταφορά των επικινδύνων υλικών, η παρακολούθηση της ναυσιπλοΐας, ο καθορισμός ειδικών περιοχών στις οποίες θα περιορίζεται ή θα απαγορεύεται ο πλους και η νομοθέτηση των σχετικών κανόνων αποκλειστικά σε επίπεδο ΙΜΟ δύνανται να συμβάλουν θετικά στην θεραπεία της αντιπαράθεσης μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών όχι όμως και να επιλύσουν το πρόβλημα.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

### Μεταφορά επικινδύνων υλικών δια των θαλασσιών ζωνών και η αντιπαράθεση παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών

#### 3.1. Γραμμές βάσης και θαλάσσιες ζώνες

Η δικαιοδοσία των Κρατών επί των θαλασσιών ζωνών έχει ως προϋπόθεση την οριοθέτηση των σημείων μετρήσεως τους από την ακτογραμμή ήτοι από τα σημεία που ονομάζονται γραμμές βάσεως. Οι γραμμές βάσεως καθορίζουν τα όρια των θαλασσιών ζωνών. Το εσωτερικό όριο μιας θαλάσσιας ζώνης είναι εκείνο το σημείο το οποίο καθορίζεται πλησίον της ακτής ενώ το εξωτερικό όριο είναι το σημείο που εκτείνεται σε τόση απόσταση από το πλησιέστερο σημείο της γραμμής βάσεως όσο είναι το εύρος της αντίστοιχης θαλάσσιας ζώνης. Σύμφωνα με το άρθρο 5 UNCLOS, 1982 «ως φυσική ακτογραμμή για την μέτρηση του εύρους της αιγιαλίτιδας ζώνης λαμβάνεται η γραμμή της κατωτάτης ρηχίας κατά μήκος της ακτής όπως αυτή εμφανίζεται στους ναυτικούς χάρτες μεγάλης κλίμακας που αναγνωρίζονται επίσημα από το παράκτιο κράτος». Άρα η φυσική ακτογραμμή κατά μήκος της ακτής λαμβάνεται ως σημείο μέτρησης του εύρους της αιγιαλίτιδας ζώνης. Το άρθρο 5 μετέφερε αυτολεξεί στην UNCLOS, 1982 το άρθρο 3§1 της Σύμβασης της Γενεύης για την Αιγιαλίτιδα και τη Συνορεύουσα Ζώνη (1958).<sup>471</sup> Το εξωτερικό όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης «είναι η γραμμή της οποίας κάθε σημείο βρίσκεται σε τόση απόσταση από το πλησιέστερο σημείο της γραμμής βάσεως, όσο είναι το εύρος της».<sup>472</sup>

Όταν δεν είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί η μέθοδος της φυσικής γραμμής βάσεως λόγω του ότι η ακτή εισέρχεται σε μεγάλη έκταση εντός της θάλασσας ή περιλαμβάνονται νήσοι τότε υιοθετείται η μέθοδος των ευθειών γραμμών βάσεως όπως αναγνωρίστηκε στην απόφαση του ΔΔΔ περί αλιείας μεταξύ Ηνωμένου Βασιλείου και Νορβηγίας (1951).<sup>473</sup> Η συγκεκριμένη απόφαση αποδέχτηκε ότι η ευθεία γραμμή είναι εκείνη που νοητά ενώνει τάχιστα δύο σημεία (Scott and Stephens, 2017; Schofield et.al. 2014). Η ευθεία γραμμή χαράσσεται για να ενώσει νοητά σημεία της φυσικής ακτογραμμής που διακόπτεται από εμπόδια ενώ η κανονική γραμμή είναι φυσική διότι δεν εμπλέκονται τέτοιου είδους δυσκολίες. Άρα σε περιοχές όπου η ακτογραμμή παρουσιάζει βαθιές κολπώσεις και οδοντώσεις, ή υπάρχει κατά μήκος της και σε άμεση γειτνίαση με αυτή, συστάδα νησιών, η μέθοδος των ευθειών γραμμών που συνδέουν κατάλληλα σημεία μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την χάραξη της γραμμής βάσεως από την οποία μετράται το εύρος της αιγιαλίτιδας ζώνης.<sup>474</sup> Συναφώς η UNCLOS, 1982 με το άρθρο 33§2 ορίζει το εύρος της συνορεύουσας ζώνης και με το άρθρο 57 ορίζει το εύρος της ΑΟΖ. Παρά τις προβλέψεις της UNCLOS, 1982 για τις γραμμές βάσεως παρατηρούνται νομικές αντιπαραθέσεις μεταξύ των

<sup>471</sup> [https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XXI-1&chapter=21](https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-1&chapter=21)

<sup>472</sup> Άρθρο 4 UNCLOS, 1982

<sup>473</sup> <https://www.icj-cij.org/en/case/5>

<sup>474</sup> Άρθρο 7§1 UNCLOS, 1982

Κρατών<sup>475</sup> λόγω του ότι οι κανόνες του διεθνούς δικαίου είναι ασαφείς ως προς τις ειδικότερες ρυθμίσεις μέτρησης και ορισμού σημείων αναφοράς (Md. Monjur Hasan et.al 2019; Kim, 2017).

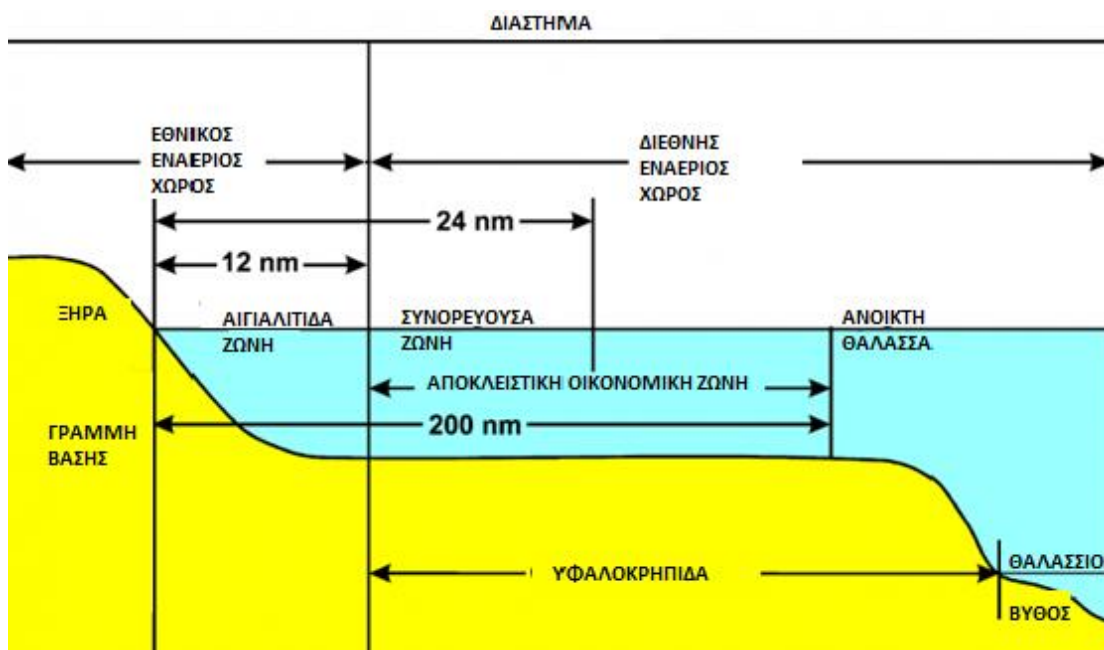
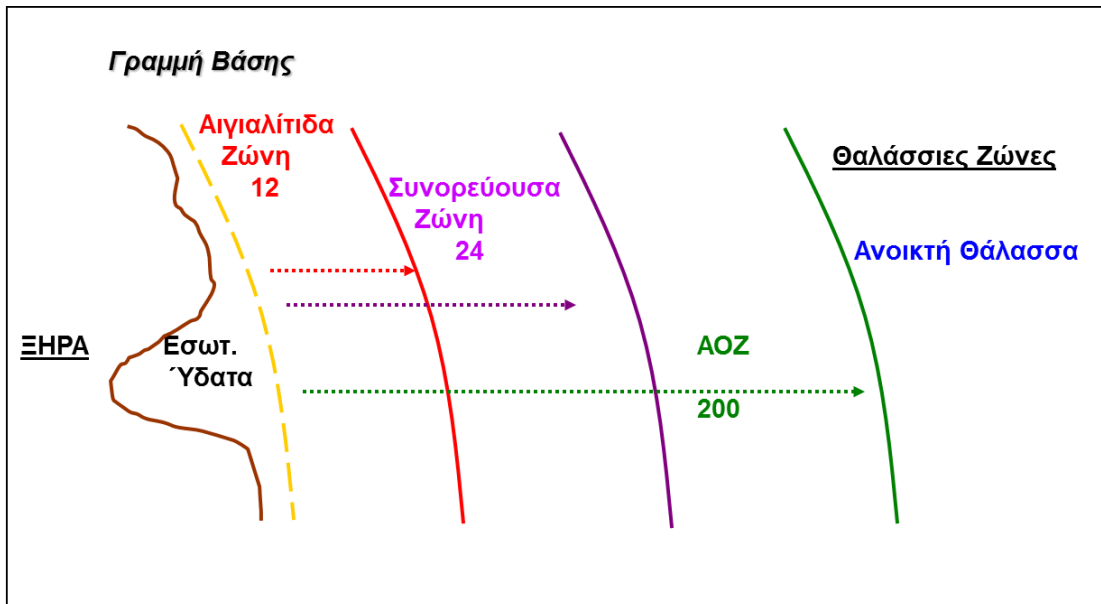
Οι θαλάσσιες ζώνες, όπως αυτές καθορίζονται από τις διατάξεις της UNCLOS, 1982 (σχήμα 37), αποτελούν ζωτικούς κοινωνικοοικονομικούς πόρους για τα παράκτια Κράτη αλλά και υδάτινες διόδους για τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών των ναυτιλιακών Κρατών. Η επιβολή περιορισμών, εκ μέρους των παρακτίων Κρατών, κατά τη διέλευση των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών δια των θαλασσιών ζωνών με σκοπό την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος οδηγούν στο φαινόμενο της αντιπαράθεσης μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών. Σύμφωνα με την UNCLOS, 1982, το 40% της παγκόσμιας θαλάσσιας εκτάσεως βρίσκεται εντός των θαλασσιών ζωνών. Τα παράκτια και ναυτιλιακά Κράτη στηρίζονται, κυρίως, στην UNCLOS, 1982 προκειμένου να διευθετήσουν τις διαφορές τους. Όμως η εφαρμογή της UNCLOS, 1982 προσκρούει στην επιλεκτική εφαρμογή των άρθρων της και στην παραβίαση των τιθεμένων περιορισμών της. Οι διφορούμενες διατάξεις της UNCLOS, 1982 δύνανται να επιτρέψουν την κατά το δοκούν ερμηνεία (Harrison, 2017:17; Korela, 2013:261) η οποία τονίζει την αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών. Τελικά, διαπιστώνεται ότι υφίστανται σημαντικά προβλήματα εφαρμογής και ερμηνείας της UNCLOS 1982, τα οποία υποδηλώνουν, μετά από σχεδόν τέσσερις δεκαετίες, ότι η Σύμβαση πρέπει να επαναξιολογηθεί και κυρίως όσον αφορά στα επί της αντιπαράθεσης μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών. Ειδικότερα πρέπει να ακολουθηθεί αρχικά το Μέρος XV της UNCLOS, 1982, περί επίλυσης διαφορών και κατόπιν να εξεταστεί η τροποποίηση ή ακόμα και η αλλαγή των διφορούμενων άρθρων της ΔΣ για το Δίκαιο της Θάλασσας, 1982.

Οι αντιπαράθεσεις των Κρατών αναφορικά με τον έλεγχο και τη δικαιοδοσία των θαλασσιών ζωνών έχουν ως βάση τον 10 μ.Χ όπου η Βρετανία διεκδικούσε την κυριαρχία των θαλασσών. Η κατάσταση αυτή διατηρήθηκε μέχρι τις αρχές του 17ου αιώνα, όταν η Ισπανία και η Πορτογαλία ήγειραν ζήτημα απόλυτης κυριαρχία της ανοικτής θάλασσας με αποτέλεσμα μία παγκόσμια αντιπαράθεση για το ζήτημα της ελευθερίας των θαλασσών (Mare Liberum) ή την δημιουργία κλειστών θαλασσών (Mare Clausum). Υποστηρικτής του δόγματος της ελευθερίας των θαλασσών ήταν ο νομικός Hugo Grotius όπου το 1609 εξέδωσε το πόνημα του με τον ομώνυμο τίτλο όπου έγραφε ότι «η θάλασσα δεν μπορεί να αποτελεί υποκείμενο ιδιοκτησίας, εκτός των κόλπων και των στενών, και ότι το δικαίωμα στην ναυσιπλοΐα και την αλιεία στις ελεύθερες θάλασσες θα πρέπει να γίνει σεβαστό». Ο Hugo Grotius αναγνώρισε την ύπαρξη της δικαιοδοσίας των Κρατών επί των παρακτίων υδάτων. Η επιτυχία των ανωτέρω βασίστηκε στην στρατιωτική τεχνολογία και συγκεκριμένα στο εύρος της βολής ενός πυροβόλου της εποχής. Έτσι, το δημοφιλές όριο των τριών ναυτικών μιλίων της αιγιαλίτιδας ζώνης είναι αποτέλεσμα του κανόνα «της βολής του πυροβόλου». Το 1919 ο Άγγλος νομικός John Seldon δημοσίευσε το πόνημα επί του δικαίου της θάλασσας με τίτλο Mare Clausum. Ο Seldon τάχθηκε υπέρ της κρατικοποίησης των ανοικτών θαλασσών. Η άποψη του ήταν ότι τα παράκτια Κράτη είχαν το δικαίωμα στις πλουτοπαραγωγικές πηγές των παρακείμενων θαλασσών και άρα διέθεταν κυριαρχικά δικαιώματα. Ως εκ τούτου

<sup>475</sup> Bangladesh v. Myanmar (ITLOS, 2012) <https://www.itlos.org/cases/list-of-cases/case-no-16/>

εδύναντο να προστατέψουν την εθνική τους ακεραιότητα περιορίζοντας την πρόσβαση στις θάλασσες, οι οποίες ήταν παρακείμενες των ακτών τους (Tanaka, 2019; Harrison, 2017).

ΣΧΗΜΑ 37 – ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΖΩΝΕΣ



ΠΗΓΗ: MRAG, 2017.

Εκ της μελέτης αποδεικνύεται ότι, το δόγμα περί Mare Liberum και Mare Clausum ήτοι της δικαιοδοσίας των παρακτίων κρατών υιοθετήθηκε από τους εθιμικούς νόμους για τη θάλασσα και



παρέμεινε अपαράλλακτο για περίπου τριακόσια έτη. Η άποψη του Grotius, σύμφωνα με την οποία δεν έπρεπε να υφίσταται συγκεκριμένη κρατική δικαιοδοσία επί των ανοικτών θαλασσών και όλα τα Κράτη θα έπρεπε να διαθέτουν ελεύθερα το δικαίωμα της ναυσιπλοΐας, εξερεύνησης και της εκμετάλλευσης, έγινε ευρέως αποδεκτή ως εθιμικό δίκαιο της ανοικτής θάλασσας. Επίσης, η άποψη του Seldon η οποία περιελάμβανε έλεγχο επί της ναυσιπλοΐας και άλλων οικονομικών δραστηριοτήτων (τελωνειακών ελέγχων) αναπτύχθηκε υπό την έννοια της αιγιαλίτιδας ζώνης. Ο εικοστός αιώνας αποτέλεσε μία πρωτοφανή περίοδο τεχνολογικών και πολιτικοοικονομικών αλλαγών με αποτέλεσμα το ζήτημα της δικαιοδοσίας των παρακτίων Κρατών να έρθει στο προσκήνιο. Οι προηγούμενοι τρεις αιώνες, που συνέπεσαν με την ανάπτυξη της αποικιοκρατίας, είχαν ως χαρακτηριστικό, για το ζήτημα της δικαιοδοσίας των παρακτίων Κρατών, την εφαρμογή του εθιμικού δικαίου. Κατά τη διάρκεια του εικοστού αιώνα η τεχνολογική πρόοδος των Κρατών δεν μπορούσε πλέον να αρκестεί στον κανόνα των τριών ναυτικών μιλίων. Η δημιουργία νέων Κρατών τα οποία προέρχονταν από τις πρώην αποικίες άλλαξαν τον προσανατολισμό του σύγχρονου κόσμου με τις διεκδικήσεις των δικαιωμάτων τους και ειδικότερα του ελέγχου επί των θαλασσών. Τότε το ζήτημα της δικαιοδοσίας των παρακτίων Κρατών επανήλθε καθώς πολλά Κράτη επέκτειναν την αιγιαλίτιδα ζώνη τους πέραν των τριών ναυτικών μιλίων (Rothwell, et al. 2017).

Η κατάσταση της διαφοροποίησης των ορίων της αιγιαλίτιδας ζώνης των Κρατών οδήγησε το 1930 στην διεξαγωγή της Διεθνούς Συνδιάσκεψης για την Κωδικοποίηση του Διεθνούς Δικαίου με σκοπό την εξεύρεση ενός αποδεκτού προτύπου. Η Συνδιάσκεψη αυτή απέτυχε να ρυθμίσει το ζήτημα με αποτέλεσμα κάποια Κράτη μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1940 να επεκτείνουν την αιγιαλίτιδα ζώνη τους στα δώδεκα ναυτικά μίλια. Μετά το πέρας του δευτέρου παγκοσμίου πολέμου τα Κράτη άρχισαν να διεκδικούν και πάλι την επέκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης τους. Η δημιουργία του ΟΗΕ, την 24.10.1945, αποτέλεσε σημαντικό βήμα για την επίλυση του ζητήματος της κυριαρχίας των θαλασσών. Οι ΗΠΑ δήλωσαν, για το ζήτημα, εκείνο το έτος με την διακήρυξη περί «δικαιοδοσίας και έλεγχου των πλουτοπαραγωγικών πηγών του θαλασσίου υπεδάφους και θαλασσίου βυθού της υφαλοκρηπίδας υπό της ανοικτής θάλασσας η οποία ευρίσκεται συνορεύουσα των ακτών των ΗΠΑ»<sup>476</sup> και με τη διακήρυξη περί «Δημιουργίας ζωνών προστασίας στις περιοχές της ανοικτής θάλασσας η οποίες ευρίσκονται συνορεύουσες των ακτών των ΗΠΑ όπου οι αλιευτικές δραστηριότητες λαμβάνουν χώρα ή μελλοντικά αναπτύσσονται και διατηρούνται σε ουσιαστική κλίμακα»<sup>477</sup> ότι αναλαμβάνουν τον έλεγχο των περιοχών αυτών και ρυθμίζουν τις αλιευτικές δραστηριότητες επί των ζωνών προστασίας (Tanaka, 2019; Harrison, 2017; Rothwell, et al. 2017).

Οι διακηρύξεις αυτές οδήγησαν και τα υπόλοιπα κράτη σε παρόμοιες κινήσεις. Η Χιλή, το Περού, η Κόστα Ρίκα και το Εκουαδόρ υπέγραψαν την δήλωση του Santiago (18.08.1952)<sup>478</sup> σύμφωνα με την οποία επέκτειναν την δικαιοδοσία τους επί των συνορευόντων υδάτων με τις ακτές τους στα διακόσια ναυτικά μίλια. Παράλληλα επέβαλαν περιορισμούς σε δραστηριότητες εντός των συγκεκριμένων υδάτων καλλιεργώντας το φαινόμενο της αντιπαράθεσης μεταξύ των παρακτίων

<sup>476</sup> <https://iea.uoregon.edu/treaty-text/1945-presidentialproclamationnaturalresourcescontinentalshelfentxt>

<sup>477</sup> <https://iea.uoregon.edu/treaty-text/1945-presidentialproclamationcoastalfisherieshighseasentxt>

<sup>478</sup> <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201006/volume-1006-I-14758-English.pdf>

και ναυτιλιακών Κρατών. Οι κινήσεις αυτές δημιούργησαν αντιπαραθέσεις μεταξύ των Κρατών και οδήγησαν στην πρώτη Συνδιάσκεψη για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS I) η οποία διεξήχθη το 1956 στην Γενεύη και ολοκληρώθηκε το 1958. Η UNCLOS I, δεδομένου ότι ήταν η πρώτη παγκόσμια Συνδιάσκεψη για το ζήτημα, συγκέντρωσε την παρουσία ογδόντα έξι Κρατών και πέτυχε τη συμφωνία επί των τεσσάρων συμβάσεων ήτοι (α) Σύμβαση για την υφαλοκρηπίδα (β) Σύμβαση για την ανοικτή θάλασσα (γ) Σύμβαση για την αιγιαλίτιδα και τη συνορεύουσα ζώνη και (δ) Σύμβαση για την αλιεία και τη προστασία των ζώντων πόρων στην ανοικτή θάλασσα. Οι διενέξεις που εμφανίστηκαν με την γλωσσική ανακρίβεια του κειμένου της Σύμβασης εκμεταλλεύτηκαν από τα Κράτη ώστε να πράττουν κατά το δοκούν ενώ η Σύμβαση για την αιγιαλίτιδα ζώνη δεν οδήγησε σε συμφωνία ως προς το εύρος της και έτσι εξακολούθησε το φαινόμενο της αντιπαραθέσης μεταξύ των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών. Η δεύτερη Συνδιάσκεψη για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS II) έλαβε χώρα το 1960 με κύρια ζητήματα τον καθορισμό του εύρους της αιγιαλίτιδας ζώνης και το δικαίωμα στην αλιεία. Όμως ενώ η συγκεκριμένη Συνδιάσκεψη διήρκεσε δύο έτη δεν ελήφθη καμία απόφαση επί των τιθεμένων ζητημάτων. Η δεκαετία του 1970 εισήλθε, για τα παγκόσμια ναυτιλιακά δρώμενα, με την Σύμβαση του Montevideo (08.05.1970)<sup>479</sup> όπου εννέα Κράτη της Λατινικής Αμερικής συμφώνησαν να επεκτείνουν τον έλεγχο και τη δικαιοδοσία τους διακόσια ναυτικά μίλια επί των υδάτων παρακείμενων των ακτών τους. Η Σύμβαση αυτή δημιούργησε αντιπαραθέσεις μεταξύ των Κρατών και η παγκόσμια κοινότητα κατανόησε την ανάγκη για τη δημιουργία μίας Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας. Για το λόγο αυτό διεξήχθη στην Νέα Υόρκη το 1973 μια νέα Συνδιάσκεψη για το Δίκαιο της Θάλασσας που ονομάστηκε (UNCLOS III). Η Τρίτη Συνδιάσκεψη για το δίκαιο της θάλασσας (UNCLOS III), η οποία χαρακτηρίζεται ως η μακροβιότερη διάσκεψη (1973-1982) στην ιστορία της διπλωματίας, είχε ως αποτέλεσμα την αποδοχή, εκ μέρους των συμμετεχόντων Κρατών, της νέας Διεθνούς Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS, 1982). Η UNCLOS III συγκέντρωσε άνω των εκατό σαράντα Κρατών, διεθνείς οργανισμούς και μη κυβερνητικούς οργανισμούς και διήρκεσε εννέα έτη ώστε να συμφωνηθεί ένα πρότυπο καθεστώσ για το δίκαιο της θάλασσας το οποίο υιοθετήθηκε από τα Κράτη Μέρη την 30.04.1982. Η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS, 1982), η οποία αποτελείται από 320 άρθρα και 9 παραρτήματα, επέλυσε αρκετά από τα ζητήματα των UNCLOS I και UNCLOS II. Η UNCLOS, 1982 παρέχει το πλαίσιο για τα παράκτια Κράτη ώστε να δημιουργούν τις θαλάσσιες ζώνες εντός των οποίων διατηρούν τον έλεγχο και τη δικαιοδοσία τους ενώ παράλληλα υφίστανται διατάξεις και για τα συλλογικά δικαιώματα των Κρατών. Σε περίπτωση αντιπαραθέσης η UNCLOS, 1982 ενθαρρύνει την συνεργασία των Κρατών και παρέχει στο Μέρος XV τις διαδικασίες για την επίλυση των διαφορών. (Tanaka, 2019; Harrison, 2017; Rothwell, et al. 2017; Anderson, et al. 2016).

Σύμφωνα με τα προρρηθέντα τα Κράτη προσπάθησαν να εδραιώσουν την κυριαρχία τους πέρα από την χερσαία επικράτεια τους και στη θαλάσσια. Προκειμένου να καθιερωθούν οι κανόνες που διέπουν κάθε θαλάσσια περιοχή δημιουργήθηκαν οι θαλάσσιες ζώνες. Οι ζώνες αυτές χαρακτηρίζονται από τον πραγματικό παράγοντα ήτοι το εύρος που καταλαμβάνουν σε σχέση με την ακτή και τον νομικό παράγοντα ήτοι δικαιώματα και υποχρεώσεις που έχουν τα Κράτη

<sup>479</sup> <https://iea.uoregon.edu/treaty-text/1970-montevideodeclarationlawofseaentxt>

σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο. Οι θαλάσσιες ζώνες διακρίνονται στα εσωτερικά ύδατα, την αιγιαλίτιδα ζώνη, την συνορεύουσα ζώνη, τα αρχιπελαγικά ύδατα, την αποκλειστική οικονομική ζώνη και την ανοικτή θάλασσα. Η έρευνα έγκειται στη μελέτη των διεθνών Συμβάσεων, της διεθνούς νομολογίας, της διεθνούς πρακτικής και της δημιουργίας των σχετικών κανόνων που διέπουν τις θαλάσσιες ζώνες όταν από αυτές διέρχονται τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών. Θεωρείται απαραίτητο να διευκρινιστεί ότι κατά το δίκαιο της θάλασσας (UNCLOS, 1982) η εθνική κυριαρχία είναι απόλυτη στα εσωτερικά ύδατα ενώ εξασθενεί καθώς το εύρος των θαλασσιών ζωνών απομακρύνεται από την ακτή. Επίσης η οριοθέτηση των θαλασσιών ζωνών και ιδιαιτέρως της αιγιαλίτιδας ζώνης πηγάζει από την διεθνή πρακτική της μέσης γραμμής ή ίσης αποστάσεως. Η πρακτική οριοθέτησης των θαλασσιών ζωνών αποτελεί αντικείμενο συμφωνίας των ενδιαφερομένων Κρατών. Τα παράκτια κράτη τάσσονται, γενικά, υπέρ της θέσης ότι όποιο πλοίο υπό ξένη σημαία εισέρχεται εντός των θαλασσιών ζωνών και των λιμένων τους είναι υποχρεωμένο να ακολουθεί το θεσμικό πλαίσιο περί των διεθνών προτύπων ναυτιλιακής ασφαλείας και προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος. Τα ναυτιλιακά Κράτη υποστηρίζουν ότι οι συγκεκριμένοι κανόνες δεν θα πρέπει να περιορίζουν το δικαίωμα στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας και εισόδου στους λιμένες. Στην εποχή μας πραγματοποιείται η μετάβαση στις φιλικές προς το περιβάλλον πηγές ενέργειας όπως είναι το φυσικό αέριο. Η κατάσταση αυτή καθιστά στο επίκεντρο του ναυτιλιακού ενδιαφέροντος την επίλυση της συγκεκριμένης αντιπαράθεσης όταν τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών διέρχονται δια των θαλασσιών ζωνών.

### **3.Α. ΕΣΩΤΕΡΙΚΑ ΥΔΑΤΑ**

#### **3.2. Νομικό καθεστώς**

Οι γραμμές βάσεως καθορίζουν το θαλάσσιο όριο των εσωτερικών υδάτων ή το χερσαίο όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης. Τα εσωτερικά ύδατα δεν αναφέρονται λεπτομερώς στην Σύμβαση της Γενεύης για την Αιγιαλίτιδα και τη Συνορεύουσα Ζώνη, 1958 αλλά ούτε στην UNCLOS, 1982.<sup>480</sup> Αυτό συμβαίνει λόγω της αρχής ότι τα εσωτερικά ύδατα αποτελούν συνέχεια της χερσαίας επικράτειας του παρακτίου Κράτους και υπάγονται στο ίδιο νομικό καθεστώς.<sup>481</sup> Συνεπώς δεν υφίσταται το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως των πλοίων υπό ξένη σημαία εντός των εσωτερικών υδάτων ενώ το παράκτιο Κράτος διατηρεί πλήρη κυριαρχία στα συγκεκριμένα ύδατα η οποία περιορίζεται από το διεθνές εθνικό δίκαιο και τυχόν άλλες Συμβάσεις στις οποίες το Κράτος είναι Συμβαλλόμενο Μέρος. Σύμφωνα με το άρθρο 8§1 της UNCLOS, 1982 ως εσωτερικά ύδατα θεωρούνται εκείνα που βρίσκονται προς το εσωτερικό των ευθειών γραμμών βάσεως της αιγιαλίτιδας ζώνης (κόλποι, λιμένες, εκβολές ποταμών) ενώ με την επίκληση του Μέρους IV της UNCLOS, 1982 από τον ορισμό των εσωτερικών υδάτων εξαιρούνται εκείνα των αρχιπελαγικών Κρατών.<sup>482</sup> Η οριοθέτηση μεταξύ εσωτερικών υδάτων και αιγιαλίτιδας ζώνης δια των ευθειών

<sup>480</sup> Ψήφισμα ΓΣ ΟΗΕ 2750 XXV Μέρος C (1970) [https://legal.un.org/diplomaticconferences/1973\\_los/docs/english/res/a\\_res\\_2750\\_xv.pdf](https://legal.un.org/diplomaticconferences/1973_los/docs/english/res/a_res_2750_xv.pdf)

<sup>481</sup> Άρθρο 2§1 UNCLOS, 1982

<sup>482</sup> Άρθρο 50 UNCLOS, 1982

γραμμών αποτελεί ζήτημα αντιπαράθεσης μεταξύ των Κρατών. Στο γενικό πλαίσιο των εσωτερικών υδάτων, τα οποία εξομοιώνονται με το χερσαίο έδαφος του παρακτίου Κράτους, ανήκει το θαλάσσιο εύρος μεταξύ ακτής και γραμμής βάσης της αιγιαλίτιδας ζώνης το οποίο περιλαμβάνει, ειδικά, κόλπους και λιμένες. Σημειωθήτω ότι για την οριοθέτηση της αιγιαλίτιδας ζώνης τα εξωτερικά μόνιμα λιμενικά έργα που αποτελούν αναπόσπαστο μέρος λιμενικού συγκροτήματος, θεωρούνται μέρος της ακτής ενώ οι εγκαταστάσεις που βρίσκονται ανοικτά των ακτών και τα τεχνητά νησιά δεν θεωρούνται μόνιμα λιμενικά έργα.<sup>483</sup>

Θεμελιώδη αρχή του δικαίου της Θάλασσας είναι ότι το Κράτος ασκεί πλήρη κυριαρχικά δικαιώματα εντός των εσωτερικών υδάτων του όπως ακριβώς και επί της ξηράς. Άρα κάθε πλοίο υπό ξένη σημαία το οποίο εισέρχεται στα εσωτερικά ύδατα ενός παρακτίου Κράτους πρέπει να συμμορφώνεται με την εθνική νομοθεσία του συγκεκριμένου Κράτους. Επίσης δεν υφίσταται το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης για πλοία υπό ξένη σημαία εντός των εσωτερικών υδάτων εκτός της περίπτωσης του άρθρου 8§2 όπου κατά τη χάραξη καθίστανται ως εσωτερικά ύδατα οι θαλάσσιες περιοχές που πριν ανήκαν στην αιγιαλίτιδα ζώνη. Τα παράκτια Κράτη ασκούν πλήρη κυριαρχικά δικαιώματα επί των πλοίων υπό ξένη σημαία εντός των λιμένων και των εσωτερικών υδάτων τους. Αυτή η κυριαρχία βασίζεται στην αρχή της εδαφικότητας και είναι αποκλειστική και απόλυτη. Η αρχή της εδαφικότητας δίδει στα Κράτη αποκλειστική εξουσία να ρυθμίζουν τα της διελεύσεως των συνόρων τους. Άρα τα εμπορικά-μη κρατικά πλοία υπό ξένη σημαία που βρίσκονται εντός των λιμένων ή των εσωτερικών υδάτων ενός παρακτίου Κράτους υπόκεινται στους νόμους του. Τα κρατικά πλοία υπό ξένη σημαία εντός των λιμένων ή των εσωτερικών υδάτων ενός παρακτίου Κράτους απαιτείται να συμμορφώνονται με τους νόμους του Κράτους που ελλιμενίζονται όμως έχουν τα πλεονεκτήματα της ασυλίας, μη σύλληψης ή κατάσχεσης.<sup>484</sup> Σύμφωνα με την UNCLOS, 1982 η αρμοδιότητα του παρακτίου Κράτους αναγνωρίζεται από τα άρθρα 25, 218, 219 και 220. Το άρθρο 25§2 αναφέρει «Στην περίπτωση πλοίων που εισέρχονται στα εσωτερικά ύδατα ή προσεγγίζουν σε λιμενική εγκατάσταση που κείται έξω από τα εσωτερικά ύδατα, το παράκτιο Κράτος έχει επίσης το δικαίωμα να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για την πρόληψη οποιασδήποτε παραβίασης των όρων στους οποίους υπόκειται η είσοδος αυτών των πλοίων στα εσωτερικά ύδατα ή η παραπάνω προσέγγιση τους σε λιμενική εγκατάσταση» ενώ το άρθρο 218§1 περιλαμβάνει διάταξη η οποία επιτρέπει στο Κράτος να ερευνήσει την περίπτωση ρύπανσης όταν το πλοίο έχει καταπλεύσει εκούσια σε λιμένα ή λιμενική εγκατάσταση.<sup>485</sup>

### 3.3. Δικαίωμα πρόσβασης στους λιμένες

Λιμένας είναι μία προστατευόμενη, φυσικώς ή τεχνητώς, περιοχή η οποία παρέχει ασφάλεια και προστασία στα πλοία που μεταφέρουν φορτία και επιβάτες. Το παράκτιο Κράτος, στον λιμένα, ασκεί πλήρη κυριαρχικά δικαιώματα (άρθρο 25§2 UNCLOS, 1982) και δυνάμει της κυριαρχίας του ρυθμίζει την είσοδο στους λιμένες του.<sup>486</sup> Καίτοι σύμφωνα με το διεθνές εθιμικό δίκαιο δεν

<sup>483</sup> Άρθρο 11 UNCLOS, 1982

<sup>484</sup> Άρθρα 32,96 και 236 UNCLOS, 1982

<sup>485</sup> The Ara Libertad Case (Argentina v. Ghana), ITLOS 2012 <https://www.itlos.org/cases/list-of-cases/case-no-20/>

<sup>486</sup> Υπόθεση Nicaragua v. United States of America ICJ 1986, σελ. 111 <https://www.icj-cij.org/en/case/70/judgments>

υφίσταται δικαίωμα εισόδου στους λιμένες των πλοίων υπό ξένη σημαία, η συνήθης πρακτική δείχνει ότι εν καιρώ ειρήνης τα πλοία εισέρχονται κανονικώς στους λιμένες λόγω του δικαιώματος στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας και της ομαλής διεξαγωγής του διεθνούς ναυτιλιακού εμπορίου. Στην υπόθεση *Saudi Arabia v. Aramco*, 1958 αναδείχθηκε η αρχή ότι «οι λιμένες κάθε Κράτους πρέπει να δέχονται τα εμπορικά πλοία υπό ξένη σημαία και δύνανται να παραμένουν κλειστοί όταν λόγοι δημοσίου συμφέροντος το επιτάσσουν».<sup>487</sup> Στο άρθρο 1 της Σύμβασης της Γενεύης για την Αιγιαλίτιδα και τη Συνορεύουσα Ζώνη, 1958 φαίνεται ότι δεν υφίσταται το δικαίωμα στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας εντός των εσωτερικών υδάτων και της αιγιαλίτιδας ζώνης καθώς και ούτε το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως στα εσωτερικά ύδατα αφού «η κυριαρχία ενός παρακτίου κράτους εκτείνεται πέραν της ξηράς και των χωρικών υδάτων, σε μια ζώνη θάλασσας παρακείμενη στην ακτή που περιγράφεται σαν αιγιαλίτιδα ζώνη». Στο άρθρο 86 της UNCLOS, 1982 αναφέρεται ότι «οι διατάξεις του παρόντος μέρους εφαρμόζονται σε όλες τις θαλάσσιες περιοχές που δεν περιλαμβάνονται στην αποκλειστική οικονομική ζώνη, στη αιγιαλίτιδα ζώνη ή στα εσωτερικά ύδατα ενός Κράτους...». Υπό αυτές τις διατάξεις δύναται να περιοριστεί η είσοδος των πλοίων υπό ξένη σημαία στους λιμένες του παρακτίου Κράτους.

Πάντως δια χάριν διευκόλυνσεως του διεθνούς ναυτιλιακού εμπορίου οι λιμένες δύναται να κλείσουν όταν διακυβεύονται ζωτικά συμφέροντα του παρακτίου Κράτους τα οποία περιλαμβάνουν την ειρήνη, δημόσια τάξη, ασφάλεια και δημόσια υγεία. Σε τέτοια περίπτωση το Κράτος θα πρέπει να δημοσιοποιήσει τα μέτρα περί περιορισμού λειτουργίας των λιμένων του για να προστατέψει τον καλόπιστο τρίτο και να μην παραβιάσει το δικαίωμα στην ελευθερία της επικοινωνίας και του ναυτιλιακού εμπορίου όπως στην υπόθεση *Nicaragua v. United States of America* (1986). Επίσης τα πλήρη κυριαρχικά δικαιώματα του παρακτίου Κράτους κατά την πρόσβαση ενός πλοίου σε έναν λιμένα πρέπει να εφαρμόζονται με κάποιες εξαιρέσεις όπως σύμφωνα με (α) την Σύμβαση της Γενεύης, 1923 περί του Διεθνούς Καθεστώτος των Θαλασσιών Λιμένων,<sup>488</sup> η οποία προβλέπει την ίση μεταχείριση των πλοίων ως προς τη πρόσβαση και χρήση των λιμένων (β) διμερείς συμβάσεις που τυχόν έχει συνάψει το παράκτιο Κράτος και (γ) το άρθρο 255 της UNCLOS, 1982 για τα πλοία που διεξάγουν επιστημονικές έρευνες. Επιπροσθέτως, το παράκτιο Κράτος δικαιούται να απαιτήσει πλήρη συμμόρφωση με τα διεθνή ναυτιλιακά πρότυπα και τη νομοθεσία περί προστασίας θαλασσιού περιβάλλοντος των πλοίων υπό ξένη σημαία που εισέρχονται στους λιμένες του. Η αρχή της ίσης μεταχείρισης των πλοίων, τύποις ή ουσίας, ως προς τη πρόσβαση και χρήση των λιμένων εισήχθη στην UNCLOS, 1982 με τα άρθρα 131 και 227. Συναφώς κάποια Κράτη έχουν συνάψει διμερείς ναυτιλιακές συμφωνίες για το σκοπό της ελεύθερης εισόδου στους λιμένες τους και τη ρύθμιση άλλων ναυτιλιακών θεμάτων. Επίσης στην σύγχρονη ναυτιλιακή πρακτική τα πλοία που κινούνται με πυρηνική ενέργεια και τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών δύνανται να εισέρχονται στους λιμένες αφού ενημερώσουν για την άφιξη τους και λάβουν την άδεια του παρακτίου Κράτους. Γενικά τα παράκτια Κράτη αποφεύγουν να επιβάλλουν μέτρα περιορισμού εισόδου στα πλοία υπό ξένη σημαία τα οποία εισέρχονται τους λιμένες τους.

<sup>487</sup> *Saudi Arabia v. Aramco*, 1958 [1963] 27 ILR, σελ. 212.

<sup>488</sup> <https://treaties.un.org/Pages/LONViewDetails.aspx?src=LON&id=563&chapter=30&clang=en>

Το συμβατικό πλαίσιο περί της εισόδου στους λιμένες καλύπτεται από τη Σύμβαση της Γενεύης περί του Διεθνούς Καθεστώτος των Θαλασσιών Λιμένων, 1923.<sup>489</sup> Στο άρθρο 13 φαίνεται ότι ο σκοπός της συγκεκριμένης Σύμβασης είναι η προώθηση του διεθνούς ναυτιλιακού εμπορίου, της ελεύθερης αγοράς και της ίσης μεταχείρισης των πλοίων μεταξύ των Συμβαλλομένων Μερών. Παρόλα αυτά τα Κράτη με μεγάλο ναυτιλιακό στόλο όπως η Λιβερία και η Κίνα αλλά και τα Κράτη που δύνανται να ρυθμίσουν τις ναυτιλιακές εξελίξεις όπως οι ΗΠΑ και το Ηνωμένο Βασίλειο δεν έχουν κυρώσει τη Σύμβαση. Υπό όρους της απελευθέρωσης των ναυτιλιακών μεταφορών και υπηρεσιών, σύμφωνα με την Γενική Συμφωνία για τις Συναλλαγές στον τομέα των Υπηρεσιών (GATS), η Σύμβαση της Γενεύης περί του Διεθνούς Καθεστώτος των Θαλασσιών Λιμένων, 1923 παρέχει σημαντική συμβολή στην εξισορρόπηση των συμφερόντων παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών. Ειδικότερα κατά το άρθρο II η εισαγωγή της αρχής ίσης μεταχείρισης των πλοίων υπό τον συμβατικό όρο της αμοιβαιότητας αναγνωρίζει δικαιώματα και υποχρεώσεις στα Συμβαλλόμενα Μέρη με γνώμονα την ελευθερία εισόδου στους λιμένες. Επίσης τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα πρέπει να παρέχουν στα πλοία υπό ξένη σημαία που εισέρχονται στους λιμένες τους αμοιβαία εθνική μεταχείριση ή τη μεταχείριση του μάλλον ευνοούμενου Κράτους. Η ελευθερία εισόδου στους λιμένες αναδεικνύεται ως εφαρμογή της αρχής ίσης μεταχείρισης.

Περαιτέρω το άρθρο 16 της Σύμβασης της Γενεύης περί του Διεθνούς Καθεστώτος των Θαλασσιών Λιμένων, 1923 επιτρέπει στα Συμβαλλόμενα Μέρη να λάβουν μέτρα διάφορα του άρθρου II και των επόμενων σε περίπτωση που απειλείται η ασφάλεια και τα ζωτικά συμφέροντα του συγκεκριμένου Μέρους. Στα μέτρα αυτά περιλαμβάνεται και ο περιορισμός λειτουργίας των λιμένων (άρθρο VIII) ήτοι η αναστολή της αρχής ίσης μεταχείρισης. Συναφώς το Συμβαλλόμενο Μέρος διατηρεί το δικαίωμα ελέγχου επί των δια θαλάσσης μεταφορών επικινδύνων υλικών τα οποία εισέρχονται στους λιμένες του σύμφωνα με τα διεθνή ναυτιλιακά πρότυπα (άρθρο XVII). Η Σύμβαση της Γενεύης περί του Διεθνούς Καθεστώτος των Θαλασσιών Λιμένων, 1923 καινοτομεί προς την κατεύθυνση του ελεύθερου ναυτιλιακού εμπορίου και της εισόδου των πλοίων στους λιμένες υπό την αρχή της ίσης μεταχείρισης. Το δικαίωμα εισόδου των πλοίων στους λιμένες εξακολουθεί να ρυθμίζεται από τα παράκτια Κράτη τα οποία δύνανται να λάβουν μέτρα περιορισμού της λειτουργίας τους όταν απαιτηθεί. Σήμερα το δικαίωμα εισόδου στους λιμένες επαφίεται στο διεθνές εθνικό δίκαιο και τη διεθνή πρακτική.

Με βάση τη Σύμβαση της Γενεύης περί του Διεθνούς Καθεστώτος των Θαλασσιών Λιμένων, 1923 η ελεύθερη είσοδος των πλοίων στους λιμένες δύναται να καλύπτεται από τη σύναψη διμερών συμφωνιών ναυτιλίας, εμπορίου και αποφυγής διπλής φορολόγησης μεταξύ των Κρατών. Οι διμερείς συμφωνίες παρέχουν αμοιβαίως την αρχή της ίσης μεταχείρισης και ρυθμίζουν καθαρά την ελεύθερη είσοδο στους λιμένες. Επί παραδείγματι όπως τα υπόλοιπα Κράτη<sup>490</sup> έτσι και η Ελλάδα συνάπτει διμερείς ναυτιλιακές συμφωνίες με άλλα Κράτη με σκοπό (α) προώθηση της συνεργασίας των δύο Κρατών στο ναυτιλιακό τομέα, (β) αύξηση της συμμετοχής των πλοίων των συμβαλλομένων μερών στο μεταξύ τους εμπόριο με βάση τις αρχές του ελεύθερου και θεμιτού

<sup>489</sup> <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/LON/Volume%2058/v58.pdf>

<sup>490</sup> 1956 Treaty of Friendship, Commerce and Navigation between the Netherlands and the United States of America  
[https://tcc.export.gov/Trade\\_Agreements/All\\_Trade\\_Agreements/exp\\_005868.asp](https://tcc.export.gov/Trade_Agreements/All_Trade_Agreements/exp_005868.asp)

ανταγωνισμού, (γ) παροχή αμοιβαίων διευκολύνσεων τόσο στα πλοία όσο και στους ναυτικούς των δύο Κρατών και (δ) συνεργασία των δύο Κρατών για την εξάλειψη των εκάστοτε παρουσιαζόμενων εμποδίων στις ναυτιλιακές μεταφορές. Ειδικότερα περιέχονται όροι σύμφωνα με τους οποίους «τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα στηρίξουν την ανάπτυξη των ναυτιλιακών τους σχέσεων, στις αρχές του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού και της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας και θα απέχουν από κάθε ενέργεια, η οποία θα μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς τις διεθνείς ναυτιλιακές μεταφορές και το εμπόριο. Η αρχή της μη διακρίσεως θα εφαρμόζεται στις εμπορικές δραστηριότητες των φυσικών ή νομικών προσώπων που εκμεταλλεύονται πλοία, τα οποία φέρουν σημαία του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους» και «τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνούν να διασφαλίζουν την ανεμπόδιστη πρόσβαση των πλοίων, που φέρουν τη σημαία των δύο Συμβαλλομένων Μερών στις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών μεταξύ των λιμένων τους, καθώς επίσης και μεταξύ των λιμένων τους και τρίτων Κρατών. Επίσης «τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνούν να απέχουν από μέτρα, που μπορεί να εμποδίζουν τη συμμετοχή των πλοίων των Συμβαλλομένων Μερών στο θαλάσσιο εμπόριο μεταξύ των λιμένων των Συμβαλλομένων Μερών και των λιμένων τρίτων Κρατών».<sup>491</sup>

Σύμφωνα με την πρακτική των διμερών ναυτιλιακών συμφωνιών τα πλοία των Συμβαλλομένων Μερών διατηρούν το δικαίωμα εισόδου στους λιμένες τους οι οποίοι είναι ελεύθεροι για τη διεξαγωγή του διεθνούς εμπορίου και της ναυσιπλοΐας. Κάθε Κράτος διαθέτει τουλάχιστον μία διμερή συμφωνία με σκοπό την προώθηση του εμπορίου. Οι διμερείς ναυτιλιακές συμφωνίες προσανατολίζονται στην διευκόλυνση των εμπορικών πλοίων. Τα Κράτη εφαρμόζουν τις διατάξεις της Σύμβασης για τη Διευκόλυνση της Διεθνούς Ναυτιλιακής Κίνησης (1965) και του Παραρτήματος αυτής<sup>492</sup> ώστε κατά την είσοδο των πλοίων στους λιμένες να επιταχύνονται οι διαδικασίες ελέγχου. Οποιοσδήποτε διαφορές που αφορούν στην ερμηνεία ή εφαρμογή των διμερών ναυτιλιακών συμφωνιών θα διευθετούνται με διαπραγματεύσεις που καθορίζονται δια της διπλωματικής οδού. Προσθήκες και τροποποιήσεις των Συμφωνιών γίνονται με την αμοιβαία συναίνεση των Συμβαλλομένων Μερών. Καθένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη δύναται, καθ' οποιονδήποτε χρόνο, να γνωστοποιεί εγγράφως στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, μέσω της διπλωματικής οδού, την πρόθεση του για τον τερματισμό της διμερούς Συμφωνίας. Ο τερματισμός τίθεται, σύμφωνα με τους όρους της Συμφωνίας, σε ισχύ δώδεκα μήνες μετά τη λήψη αυτής της γνωστοποίησης.

#### **3.4. UNCLOS 1982 και είσοδος πλοίων στους λιμένες**

Η UNCLOS 1982 καίτοι δεν αναφέρεται αναλυτικά στα της εισόδου των πλοίων στους λιμένες ωστόσο μνημονεύει το δικαίωμα αυτό σε κάποια άρθρα. Ειδικότερα τα κράτη τα οποία θεσπίζουν ειδικές διατάξεις για την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης του θαλάσσιου

<sup>491</sup> Άρθρα 2 και 5§1(α)-(δ) ν.4363/2016 ΦΕΚ Α12 περί της κύρωσης της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας του Αζερμπαϊτζάν για τις Θαλάσσιες Μεταφορές.

<sup>492</sup> [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-on-Facilitation-of-International-Maritime-Traffic-\(FAL\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-on-Facilitation-of-International-Maritime-Traffic-(FAL).aspx)

περιβάλλοντος ως προϋπόθεση για την είσοδο ξένων πλοίων εντός των λιμένων τους ή στα εσωτερικά ύδατά τους ή για την προσέγγισή τους σε εγκαταστάσεις στα ανοικτά των ακτών πρέπει να δίνουν τη δέουσα δημοσιότητα και να τις ανακοινώνουν στον αρμόδιο διεθνή οργανισμό.<sup>493</sup> Με τον τρόπο αυτό σκοπείται η εναρμόνιση του ελέγχου των πλοίων υπό ξένη σημαία τα οποία εισέρχονται εντός των λιμένων ενώ το ενδιαφέρον του νομοθέτη εστιάζεται στη δέουσα δημοσιότητα των νομοθετικών ρυθμίσεων του παρακτίου Κράτους και όχι στην ουσία τους. Επίσης, το παράκτιο Κράτος δύναται να απαιτήσει από το πλοίο υπό ξένη σημαία, που πρόκειται να εισέλθει στους λιμένες του, την συμμόρφωση του με τα διεθνή ναυτιλιακά πρότυπα, τη νομοθεσία περί προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος και τους εθνικούς κανονισμούς. Οι εθνικοί κανονισμοί δεν πρέπει να είναι πιο αυστηροί από τους διεθνείς.

Το άρθρο 211§3 UNCLOS, 1982 ενθαρρύνει την συνεργασία μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών στο πεδίο εφαρμογής των ναυτιλιακών κανονισμών. Συναφώς το πλοίο το οποίο κινείται δια της αιγιαλίτιδας ζώνης οφείλει, εφόσον ζητηθεί, να ενημερώσει το παράκτιο Κράτος για τις προθέσεις του και σε περίπτωση που κατευθύνεται προς λιμένα να συμμορφωθεί με τους ειδικούς εθνικούς κανονισμούς. Περαιτέρω κατά το άρθρο 25§2 UNCLOS, 1982 το παράκτιο Κράτος διατηρεί το δικαίωμα να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για την πρόληψη οποιασδήποτε παραβίασης των όρων στους οποίους υπόκειται η είσοδος των πλοίων στους λιμένες του ακόμα και όταν τα πλοία προσεγγίζουν σε λιμενική εγκατάσταση που κείται έξω από τα εσωτερικά ύδατα. Η περίπτωση αυτή αφορά σε εφαρμογή του θεσμικού πλαισίου εκ μέρους του παρακτίου Κράτους το οποίο δικαίωμα διαφαίνεται στο άρθρο 211§3 UNCLOS, 1982. Το δικαίωμα του παρακτίου Κράτους να ενημερώνεται για τη συμμόρφωση με τους διεθνείς και εθνικούς κανονισμούς του πλοίου που εισέρχεται σε λιμένα είναι απότοκος των προληπτικών μέτρων ελέγχου. Το άρθρο 25§2 είναι ευρύτερο από ότι το 211§3 UNCLOS, 1982 το οποίο εστιάζεται στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Η UNCLOS, 1982 με το άρθρο 227 απαγορεύει τις διακρίσεις των παρακτίων Κρατών κατά την είσοδο στους λιμένες τους των πλοίων υπό ξένη σημαία.

Εκ των ανωτέρω συνάγεται ότι το σύγχρονο καθεστώς εισόδου των πλοίων στους λιμένες δεν έχει οριοθετηθεί και δύναται να δημιουργήσει αντιπαραθέσεις μεταξύ των Κρατών είτε κατά την εφαρμογή του διεθνούς εθιμικού δικαίου και των διεθνών Συνθηκών είτε της εθνικής νομοθεσίας. Ειδικότερα τα Κράτη-Μέλη της ΕΕ εφαρμόζουν το σύστημα ανταλλαγής ναυτιλιακών πληροφοριών SafeSeaNet (SSN) το οποίο δημιουργήθηκε για να διασφαλίζει ότι τα πλοία που εισέρχονται στους λιμένες συμμορφώνονται με τα διεθνή ναυτιλιακά πρότυπα ασφαλείας και τους κανονισμούς περί προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Μέσω του SSN τα παράκτια Κράτη γνωρίζουν (α) εκτιμώμενες και πραγματικές ώρες κατάπλου και απόπλου των πλοίων στους λιμένες, (β) το είδος των μεταφερομένων επικινδύνων υλικών, (γ) πληροφορίες για θαλάσσια συμβάντα και ατυχήματα, (δ) τον ακριβή αριθμό των επιβαινόντων και (ε) θέσεις των πλοίων με βάση τις αναφορές του Αυτόματου Συστήματος Αναγνώρισης (AIS). Η εποπτεία της λειτουργίας του συστήματος έχει ανατεθεί στον EMSA.<sup>494</sup> Οι πληροφορίες που ανταλλάσσονται μεταξύ των

<sup>493</sup> Άρθρο 211§3 UNCLOS, 1982

<sup>494</sup> Οδηγίες 2002/59/ΕΚ, 2009/16/ΕΚ, 2009/17/ΕΚ, 2011/15/ΕΕ και 2013/38/ΕΚ



παρακτίων Κρατών της ΕΕ είναι οι αναφορές κατάπλου ενός πλοίου στους λιμένες 72 ώρες προ κατάπλου, 24 ώρες προ κατάπλου, πραγματική ώρα κατάπλου και απόπλου και προ κατάπλου ή απόπλου για πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα υλικά. Επίσης στο σύστημα SSN αναφέρονται, από τα παράκτια Κράτη της ΕΕ, πλοία τα οποία θεωρείται ότι παρουσιάζουν δυνητικό κίνδυνο για τη ναυσιπλοΐα ή ότι συνιστούν απειλή για την ασφάλεια της θάλασσας ή του περιβάλλοντος.

Τα πλοία ολικής χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης από 300 GT, που πρόκειται να καταπλεύσουν σε λιμένα ΕΕ, υποβάλλουν αναφορά 24 ωρών προ κατάπλου. Ακόμη και αν η ολική χωρητικότητα πλοίου μεταφοράς επικινδύνων υλικών είναι μικρότερη από 300 GT αυτό υποβάλει αναφορά κατάπλου με επικίνδυνα υλικά όταν πρόκειται να καταπλεύσει σε λιμένα ΕΕ ή αγκυροβόλιο και προέρχεται από λιμένα εκτός ΕΕ. Το ίδιο συμβαίνει και όταν το πλοίο μεταφοράς επικινδύνων υλικών πρόκειται να αποπλεύσει από τον λιμένα ΕΕ. Επίσης κάθε πλοίο το οποίο φέρει σημαία διαφορετική από Κ-Μ της ΕΕ και καταπλέει σε λιμένα ΕΕ ή αγκυροβόλιο υποβάλει α) Αναφορά 72 ωρών προ κατάπλου, μόνο για εκείνα τα πλοία που υπόκεινται σε εκτεταμένη επιθεώρηση ανεξαρτήτως χωρητικότητας ή διαστάσεων ήτοι πλοία που υπάγονται στην κατηγορία υψηλού κινδύνου, πετρελαιοφόρα, δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν χημικά προϊόντα ή φυσικό αέριο, ή φορτηγά χύδην φορτίου, ηλικίας άνω των 12 ετών, πλοία που υπάγονται στην κατηγορία υψηλού κινδύνου ή επιβατηγά πλοία, πετρελαιοφόρα, δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν χημικά προϊόντα ή φυσικό αέριο ή φορτηγά χύδην φορτίου, ηλικίας άνω των 12 ετών, σε περίπτωση παραγόντων βαρύνουσας σημασίας ή μη αναμενομένων παραγόντων και πλοία που υπόκεινται σε νέα επιθεώρηση έπειτα από διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης σε λιμένα ΕΕ. Η αναφορά 24 ωρών προ κατάπλου υποβάλλεται υποχρεωτικά και ανεξάρτητα από την αναφορά 72 ωρών προ κατάπλου. Συναφώς υποβάλλονται και οι αναφορές πραγματικού χρόνου κατάπλου και απόπλου.

Με ευθύνη των πλοίων εξασφαλίζεται η πληρότητα και η ορθότητα των πληροφοριών που αποστέλλονται στις Αρχές. Τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών που προέρχονται από λιμένα εκτός της ΕΕ και καταπλέουν σε λιμένα ΕΕ ή αγκυροβόλιο πρέπει να είναι εφοδιασμένα με δήλωση εκ μέρους του φορτωτή ως προς τις ορθές τεχνικές ονομασίες των επικινδύνων υλικών, αριθμούς Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ), εφόσον υπάρχουν, κλάσεις κινδύνου ΙΜΟ σύμφωνα με τους διεθνείς κώδικες ΙΜΔΓ, ΙΒΚ και ΙΓΚ και κλάση του πλοίου που απαιτείται για τα φορτία ΙΝΦ, σύμφωνα με τον κανόνα VII/14.2, ποσότητες των υλικών αυτών και, όταν τα εμπορεύματα περιέχονται σε μονάδες μεταφοράς εκτός των φορητών δεξαμενών, αναφέρεται ο αναγνωριστικός αριθμός τους. Στη δήλωση αναγράφεται η διεύθυνση στην οποία μπορούν να αναζητηθούν πληροφορίες σχετικά με το φορτίο. Για τις ουσίες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα Ι της σύμβασης MARPOL 73/78, με το φύλλο δεδομένων ασφαλείας δηλώνονται τα φυσικοχημικά χαρακτηριστικά των προϊόντων σύμφωνα με το ψήφισμα ΜΣΚ.286(86) του ΙΜΟ και οι αριθμοί κλήσης έκτακτης ανάγκης του φορτωτή ή κάθε άλλου προσώπου ή οργανισμού που διαθέτει πληροφορίες σχετικά με τα φυσικοχημικά χαρακτηριστικά των προϊόντων και τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης. Επισημαίνεται ότι τα επικίνδυνα υλικά δεν παραδίδονται προς μεταφορά ούτε παραλαμβάνονται από οιοδήποτε πλοίο, ανεξαρτήτως των

διαστάσεών του, σε λιμένα ΕΕ, εάν δεν παραδοθεί στον πλοίαρχο, στον πλοιοκτήτη, στο διαχειριστή, στον εφοπλιστή, ή στον καθ' οιονδήποτε τρόπο εκμεταλλευόμενο το πλοίο δήλωση, πριν από τη φόρτωση των εμπορευμάτων στο πλοίο, που περιλαμβάνει τις προρρηθείσες πληροφορίες.

Για να εισέλθουν σε λιμένες των ΗΠΑ τα πλοία θα πρέπει να έχουν ελέγξει ότι πληρούν τα διεθνή πρότυπα ναυτιλιακής ασφαλείας και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος δώδεκα ώρες πριν πλεύσουν σε θαλάσσιες ζώνες των ΗΠΑ.<sup>495</sup> Επίσης, σύμφωνα με τον κανονισμό<sup>496</sup> για την ασφαλή είσοδο των δεξαμενοπλοίων στους λιμένες, 1978 των ΗΠΑ (Port and Tanker Safety Act - PTSA), είναι απαραίτητη η αυξημένη επιτήρηση των συγκεκριμένων πλοίων αφής στιγμής εισέλθουν στις θαλάσσιες ζώνες ώστε να μειωθεί η πιθανότητα ατυχήματος και περιβαλλοντικού κινδύνου. Ο κανονισμός PTSA απαγορεύει την είσοδο στις θαλάσσιες ζώνες των ΗΠΑ των πλοίων τα οποία δεν συμμορφώνονται με τις διατάξεις του. Η ακτοφυλακή δύναται να ελέγξει τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών που εισέρχονται στις θαλάσσιες ζώνες των ΗΠΑ και σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με τους κανονισμούς να επιβάλει τις ανάλογες κυρώσεις.<sup>497</sup> Γενικά, με σκοπό την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, τα πλοία που εισέρχονται στις θαλάσσιες ζώνες των ΗΠΑ θα εφαρμόζουν την νομοθεσία περί ρύπανσης από πετρέλαιο (Oil Pollution Act), 1990. Τα δεξαμενόπλοια θα πρέπει να έχουν κατασκευαστεί με διπλό πυθμένα για να εισέλθουν σε λιμένα των ΗΠΑ. Σημειωθήτω ότι ανάλογα μέτρα με αυτά των λιμένων της ΕΕ και ΗΠΑ λαμβάνονται για την είσοδο σε όλους τους λιμένες του κόσμου.<sup>498</sup>

Όταν το πλοίο τελεί σε κατάσταση κινδύνου υφίσταται εξαίρεση, κατά το διεθνές εθνικό δίκαιο, και το πλοίο πρέπει να γίνεται δεκτό στον λιμένα καταφυγής ανεξαρτήτως εθνικότητας ή άλλων κριτηρίων. Όσον αφορά στην καταφυγή των πλοίων σε λιμένα εκ της κατάστασης των οποίων υφίσταται κίνδυνος για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος το θέμα ρυθμίζεται από τις κατευθυντήριες οδηγίες του ΙΜΟ<sup>499</sup> και το άρθρο 20 της Οδηγίας 2002/59/ΕΚ. Το πλοίο σε κίνδυνο αντιμετωπίζει μια κατάσταση ενδεχόμενης απώλειας πλοίου, φορτίου και πληρώματος και σε περίπτωση ανωτέρας βίας δύναται να καταφύγει στον πλησιέστερο λιμένα.<sup>500</sup> Λιμένας καταφυγής είναι ο τόπος προσέγγισης πλοίου που έχει ανάγκη από βοήθεια για να λάβει τα κατάλληλα μέτρα ώστε να σταθεροποιήσει την κατάσταση στην οποία βρίσκεται με σκοπό να μειώσει τους κινδύνους για την ναυσιπλοΐα και να προστατέψει την ανθρώπινη ζωή και το περιβάλλον σύμφωνα με την παράγραφο 1.19 του Ψηφίσματος ΙΜΟ Α.949 23. Η UNCLOS, 1982 στο άρθρο 18§2 ορίζει ότι λόγω ανωτέρας βίας ή κινδύνου η διέλευση του πλοίου περιλαμβάνει το δικαίωμα κράτησης μηχανών και αγκυροβολίας. Σε περίπτωση που το πλοίο βρίσκεται σε κίνδυνο ή αντιμετωπίζει κατάσταση ανωτέρας βίας και προσεγγίζει σε λιμένα, σύμφωνα με την βιβλιογραφία (Morrison, 2016; Morrison, 2012; Samiotis και Tselentis, 2011; Chiror και Linden,

<sup>495</sup> 33 CFR § 164.25 - Tests before entering or getting underway <https://www.law.cornell.edu/cfr/text/33/164.25>

<sup>496</sup> S. 682 95th Congress: Port and Tanker Safety Act <https://www.govtrack.us/congress/bills/95/s682>

<sup>497</sup> 46 U.S. Code § 3301. Vessels subject to inspection <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/46/3301>

<sup>498</sup> Guide to Port Entry 2020 <https://www.witherbyseamanship.com/guide-to-port-entry-2020-ebook.html>

<sup>499</sup> IMO Guidelines on Places of Refuge for Ships in Need of Assistance [http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Navigation/Pages/Places Of Refuge.aspx](http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Navigation/Pages/Places%20Of%20Refuge.aspx)

<sup>500</sup> The Eleanor [1809] Edwards' Admiralty Reports 135, 161

2006), το παράκτιο Κράτος θα πρέπει να αντιμετωπίσει το πλοίο υπό ευνοϊκούς όρους και να μην προβεί στην αυστηρή εφαρμογή των τοπικών κανονισμών ώσπου να διαπιστωθεί το πρόβλημα. Υποστηρίζεται ότι υφίσταται εθιμικός κανόνας κατά τον οποίο όταν ο λιμένας λειτουργεί τότε ένα πλοίο υπό ξένη σημαία δύναται να εισέλθει σε αυτόν. Εδώ, ανακύπτει και η αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών όταν πλοίο υπό ξένη σημαία, που μεταφέρει επικίνδυνα υλικά και τελεί σε κίνδυνο ή ανωτέρα βία, ασκεί το δικαίωμα του να εισέλθει στον λιμένα σε ώρες λειτουργίας και το παράκτιο Κράτος αρνείται την ικανοποίηση του συγκεκριμένου δικαιώματος επικαλούμενο ενδεχόμενη περιβαλλοντική και κοινωνικοοικονομική καταστροφή της περιοχής. Σε κάποιες εξαιρετικές περιπτώσεις πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών που κινδυνεύουν το παράκτιο Κράτος δύναται να αρνηθεί την είσοδο στους λιμένες του όταν εκτιμάται ότι θα προκληθεί σημαντική κοινωνικοοικονομική και περιβαλλοντική ζημία. Γνωστή περίπτωση είναι αυτή του δεξαμενοπλοίου Prestige (2002).

### **3.5. Δικαίωμα εισόδου και διέλευσης (TRANSIT) των εσωτερικών υδάτων**

Το δικαίωμα εισόδου στα εσωτερικά ύδατα ενός παρακτίου Κράτους παρέχεται σε ένα πλοίο προκειμένου να εισέλθει σε λιμένα. Όμως κάποιες φορές τα πλοία εισέρχονται στα εσωτερικά ύδατα χωρίς να έχουν πρόθεση να εισέλθουν σε λιμένα. Το παράκτιο Κράτος διατηρεί πλήρη κυριαρχία εντός των εσωτερικών υδάτων και έτσι τα πλοία που εισέρχονται στα ύδατα αυτά υπόκεινται στη δικαιοδοσία του παρακτίου Κράτους η οποία περιορίζεται από διμερείς συμφωνίες ή το διεθνές εθιμικό δίκαιο. Γενικά δεν υφίσταται δικαίωμα διελεύσεως από τα εσωτερικά ύδατα χωρίς τη συναίνεση του παρακτίου Κράτους. Σύμφωνα με το άρθρο 8§2 UNCLOS, 1982 «όπου η καθιέρωση των ευθειών γραμμών βάσεως σύμφωνα με την μέθοδο που διαλαμβάνεται στο άρθρο 7, έχει ως αποτέλεσμα να περικλείσει ως εσωτερικά ύδατα περιοχές οι οποίες πριν δεν θεωρούνταν ως τέτοιες, το δικαίωμα αβλαβούς διελεύσεως θα αναγνωρίζεται εντός των υδάτων αυτών». Η βάση του συγκεκριμένου άρθρου στηρίζεται στην υπόθεση *Fisheries United Kingdom v. Norway, 1951*,<sup>501</sup> δια της οποίας περιορίζεται η κυριαρχία του παρακτίου Κράτους εντός των εσωτερικών υδάτων και τα πλοία δύναται να ασκούν το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως και της ελευθερίας στην ναυσιπλοΐα. Το άρθρο 8§2 UNCLOS, 1982 ομοιάζει με το άρθρο 5§2 της Σύμβασης της Γενεύης για την Αιγιαλίτιδα και τη Συνορεύουσα Ζώνη, 1958 με τη διαφορά ότι το λεκτικό του σημερινού άρθρου «περιοχές οι οποίες πριν δεν θεωρούνταν ως τέτοιες» υποκατέστησε το άρθρο της Σύμβασης της Γενεύης το οποίο ανέφερε «περιοχές οι οποίες θεωρούνταν ως μέρος της αιγιαλίτιδας ζώνης ή της ανοικτής θάλασσας». Η αλλαγή αντικατοπτρίζει την εισαγωγή στο δίκαιο θαλάσσης των θαλασσίων ζωνών όπως η συνορεύουσα ζώνη και η ΑΟΖ.

Τα άνευ ακτών Κράτη έχουν το δικαίωμα πρόσβασης προς και από τη θάλασσα για το σκοπό της άσκησης των δικαιωμάτων που προβλέπονται στην UNCLOS, 1982. Για το σκοπό αυτό τα άνευ ακτών Κράτη θα απολαύουν ελευθερίας διελεύσεως διά μέσου του εδάφους των Κρατών

---

<sup>501</sup> <https://www.icj-cij.org/en/case/5>

διελεύσεως και άρα και των εσωτερικών υδάτων.<sup>502</sup> Η ελευθερία διελεύσεως δια των εσωτερικών υδάτων αφορά και τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών βάσει του άρθρου 124 UNCLOS, 1982. Οι όροι και τρόποι άσκησης της ελεύθερης διελεύσεως ανάμεσα στα άνευ ακτών Κράτη και στα παράκτια Κράτη διελεύσεως είναι αντικείμενο διμερών ή περιφερειακών συμφωνιών οι οποίες συνάπτονται κατόπιν διαπραγματεύσεων. Συνεπώς το παράκτιο Κράτος υποχρεούται να προβεί σε διαπραγματεύσεις για τη σύναψη συμφωνίας διελεύσεως όταν δεχθεί σχετική πρόταση από το άνευ ακτών Κράτος. Πάντως αν οι διαπραγματεύσεις δεν ευδοκιμήσουν το άνευ ακτών Κράτος δύναται να ασκήσει το δικαίωμα διελεύσεως μόνο όταν αυτό επιτραπεί από το παράκτιο Κράτος. Τα πλοία υπό σημαία των Κρατών άνευ ακτών δεν υπόκεινται σε φόρους ή επιβαρύνσεις υψηλότερες από εκείνες που επιβάλλονται για τα πλοία του Κράτους διελεύσεως ήτοι έχουν εθνική μεταχείριση.<sup>503</sup> Σε περίπτωση που πλοίο υπό σημαία Κράτους άνευ ακτών αντιμετωπίζει πρόβλημα κατά τη διέλευση δια των εσωτερικών υδάτων τότε το Κράτος της σημαίας και το παράκτιο Κράτος συνεργάζονται για την αποκατάσταση του.<sup>504</sup> Τα προνόμια που δίδει η UNCLOS, 1982 στα Κράτη άνευ ακτών καθώς και οι διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες κατά την άσκηση του δικαιώματος πρόσβασης προς και από τη θάλασσα, λόγω της ειδικής γεωγραφικής θέσης των άνευ ακτών Κρατών δεν υιοθετούν την εφαρμογή της ρήτρας του μάλλον ευνοουμένου κράτους.<sup>505</sup>

Πάντως η ελευθερία διελεύσεως δεν είναι απόλυτο δικαίωμα και υπόκειται σε περιορισμούς. Σύμφωνα με το άρθρο 125 UNCLOS, 1982 τα παράκτια Κράτη, ως κυρίαρχα, έχουν το δικαίωμα να λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου να διασφαλίσουν ότι τα δικαιώματα και οι ευκολίες που προβλέπονται για τα άνευ ακτών Κράτη δεν παραβιάζουν με κανένα τρόπο τα νόμιμα συμφέροντά τους τα οποία συνάδουν με το διεθνές δίκαιο. Η Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου (GATT, 1994)<sup>506</sup> στο άρθρο V προβλέπει περί της ελευθερίας διελεύσεως των εμπορευμάτων μεταφερομένων με πλοία και της αρχής της ίσης μεταχείρισης σε περίπτωση επιβολής δασμών ή άλλων επιβαρύνσεων. Ακόμη, στην Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου, 1994 υφίστανται εξαιρέσεις για λόγους ασφαλείας στην απονομή του δικαιώματος διελεύσεως με σκοπό την προάσπιση της δημοσίας τάξης και υγείας καθώς και ζωτικών συμφερόντων του παρακτίου Κράτους. Η ελευθερία διελεύσεως, δια των εσωτερικών υδάτων παρακτίου Κράτους, ενός πλοίου υπό σημαία Κράτους άνευ ακτών είναι δικαίωμα το οποίο καλύπτεται από ασάφεια ενώ οι προϋποθέσεις του δεν προσδιορίζονται ειδικώς ούτε αποτυπώνονται ευδιακρίτως με αποτέλεσμα να εγείρονται αμφιβολίες κατά την άσκηση του και εσχάτως να ενδυναμώνεται η αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και Κρατών άνευ ακτών. Άρα προκύπτει ότι σε περίπτωση αμφιβολίας ως προς το δικαίωμα διελεύσεως πλοίου του Κράτους άνευ ακτών, το παράκτιο Κράτος απορρίπτει την άσκηση του. Μόνον οι διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες δύναται να εξειδικεύσουν το αντικείμενο του δικαιώματος διελεύσεως των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών με σημαία Κράτους άνευ ακτών δια των εσωτερικών υδάτων.

---

<sup>502</sup> Άρθρο 125 UNCLOS, 1982

<sup>503</sup> Άρθρο 127 UNCLOS, 1982

<sup>504</sup> Άρθρο 130 UNCLOS, 1982

<sup>505</sup> Άρθρο 126 UNCLOS, 1982

<sup>506</sup> [https://www.wto.org/english/docs\\_e/legal\\_e/06-gatt\\_e.htm](https://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/06-gatt_e.htm)

### 3.6. Δικαιοδοσία παρακτίων Κρατών επί των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών εντός εσωτερικών υδάτων

Τα παράκτια Κράτη διαθέτουν πλήρη και απόλυτη δικαιοδοσία επί των εσωτερικών υδάτων τους. Άρα τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών όταν πλέουν εντός των εσωτερικών υδάτων υπόκεινται στην δικαιοδοσία των παρακτίων Κρατών. Όμως η υπ' όψιν δικαιοδοσία των παρακτίων Κρατών περιορίζεται από τους κανόνες του διεθνούς δικαίου. Τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών κατά την εκούσια είσοδο εντός των εσωτερικών υδάτων οφείλουν να συμμορφώνονται πλήρως με τους νόμιμους κανονισμούς του παρακτίου Κράτους, λόγω της εδαφικής κυριαρχίας, εκτός αν ορίζει διαφορετικά διμερής συμφωνία μεταξύ του παρακτίου Κράτους και του ναυτιλιακού Κράτους τη σημαία του οποίου φέρει το πλοίο μεταφοράς επικινδύνων υλικών (Proelss, 2017; Anderson, et.al 2016; Harrison, 2013; Churchill and Lowe, 1999). Ως εκ τούτου το παράκτιο Κράτος εντός των εσωτερικών υδάτων του έχει κανονιστική αρμοδιότητα την οποία δύναται να επιβάλει, σε περίπτωση που απαιτηθεί, επί των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών. Τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών εντός των εσωτερικών υδάτων οφείλουν να συμμορφώνονται με τους κανονισμούς και τα πρότυπα ναυτιλιακής ασφαλείας του παρακτίου Κράτους, τελωνειακούς και κανονισμούς περί προστασίας της υγείας και του θαλασσίου περιβάλλοντος. Η πρακτική έχει δείξει ότι το παράκτιο Κράτος ασκεί την δικαιοδοσία του επί πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών εντός των εσωτερικών υδάτων μόνον σε περιπτώσεις που διακυβεύεται η ειρήνη καθώς και η δημόσια ασφάλεια και τάξη. Αυτό συμβαίνει δια χάριν της προαγωγής του ελευθέρου ναυτιλιακού εμπορίου. Παρατηρείται ότι, λόγω των ατυχημάτων πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών, τα παράκτια Κράτη δεν είναι διατεθειμένα να θέσουν σε δεύτερο ρόλο την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος για την ελευθερία του ναυτιλιακού εμπορίου.

Εκτός του ότι όταν τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών διέρχονται δια των εσωτερικών υδάτων υπόκεινται στους κανονισμούς των παρακτίων Κρατών οφείλουν να τηρούν και τους κανονισμούς του Κράτους της σημαίας τους. Τα ζητήματα της παράλληλης δικαιοδοσίας είναι λεπτά από νομικής απόψεως και συνήθως επιλύονται δια των διμερών συμφωνιών μεταξύ των Κρατών. Ο IMO, δια της νομικής επιτροπής, ασχολήθηκε με το ζήτημα της εισόδου στα εσωτερικά ύδατα και τους λιμένες κατόπιν προτάσεως της πρώην ΕΣΣΔ το 1974 για την υιοθέτηση Συμφωνίας σχετικά με το καθεστώς των πλοίων υπό ξένη σημαία στους λιμένες των Κρατών.<sup>507</sup> Το ζήτημα συζητήθηκε το 1975 στην εικοστή έκτη σύνοδο της νομικής επιτροπής του IMO χωρίς αποτέλεσμα. Κατόπιν και αφού ελήφθησαν οι απόψεις των Συμβαλλομένων Μερών του Οργανισμού η νομική επιτροπή συνήλθε στην τριακοστή πρώτη σύνοδο το 1976 όπου διαπιστώθηκε ασυμφωνία μεταξύ των Κρατών καθώς επίσης θεωρήθηκε πρόωρο ζήτημα αφού οι διαπραγματεύσεις για την UNCLOS III ήταν ήδη εν εξελίξει.<sup>508</sup> Πάντως η δέκατη τρίτη σύνοδος της Συνέλευσης του IMO ενέκρινε την ένταξη του ζητήματος στο μακροπρόθεσμο νομοθετικό σχεδιασμό του Οργανισμού.<sup>509</sup> Τα

<sup>507</sup> Βλ. IMO Doc. C/XXXIII/14/1 International Convention on the Regime of Vessels in Foreign Ports. Επίσης LEG XXVI/2, Παράρτημα 24.12.1974

<sup>508</sup> Βλ. IMO Doc. Leg XXXI/3, Παράρτημα I και Leg XXXI/7

<sup>509</sup> Ψήφισμα IMO A.554 (13) και A.591 (14), 1985

περισσότερα Κράτη υποστήριξαν, επί του Σχεδίου της προταθείσας Συμβάσεως, την απόλυτη κυριαρχία του παρακτίου Κράτους επί των πλοίων υπό ξένη σημαία που εισέρχονται στα εσωτερικά ύδατα και τους λιμένες του ενώ ουδέν ειπώθηκε για το δικαίωμα των πλοίων να εισέρχονται στους λιμένες υπό το διεθνές εθνικό δίκαιο. Συναφώς το ζήτημα συζητήθηκε και σε επίπεδο της Διάσκεψης του ΟΗΕ για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD). Η Διάσκεψη, από το 1965 που δημιουργήθηκε, στοχεύει στην ανάπτυξη των τομέων του εμπορίου, της οικονομίας, της τεχνολογίας, των επενδύσεων και της αειφόρου ανάπτυξης καθώς και στην μεγιστοποίηση των ευκαιριών για την ανάπτυξη των αναπτυσσομένων Κρατών στο πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης στη βάση του δικαίου.<sup>510</sup> Επί των ναυτιλιακών ζητημάτων ασχολείται με την διευκόλυνση του ναυτιλιακού εμπορίου και τις δραστηριότητες των Κρατών στον τομέα αυτό. Ειδικότερα, η Διάσκεψη μελέτησε τη νομική κατάσταση της εισόδου των πλοίων υπό ξένη σημαία στα εσωτερικά ύδατα και τους λιμένες των παρακτίων Κρατών αφού έλαβε υπ' όψιν της τη Σύμβαση της Γενεύης περί του Διεθνούς Καθεστώτος των Θαλασσιών Λιμένων, 1923 και κατέληξε στο ότι το ζήτημα τελεί υπό αντιπαράθεση μεταξύ των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών ενώ δεν έχουν μέχρι σήμερα αναληφθεί περαιτέρω πρωτοβουλίες.<sup>511</sup>

Συμπερασματικά τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών οφείλουν να συμμορφώνονται με τους κανονισμούς του παρακτίου Κράτους εντός των εσωτερικών υδάτων εκτός εάν τελούν αποδεδειγμένα σε κατάσταση κινδύνου ή ανωτέρας βίας. Και σε αυτή την περίπτωση τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών υποχρεούνται να συμμορφώνονται με τους κανονισμούς του παρακτίου Κράτους όταν βρίσκονται εντός των εσωτερικών υδάτων εφόσον έχουν την δυνατότητα να το πράξουν λόγω της κατάστασης στην οποία τελούν χωρίς να κινδυνεύσουν περαιτέρω. Το δικαίωμα της ετεροδικίας που απελεύθουν τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών τα οποία τελούν σε κατάσταση κινδύνου ή ανωτέρας βίας πρέπει να ερμηνεύεται περιοριστικώς ενώ αν η κατάσταση προκληθεί σκοπίμως τα πλοία απολλύουν το δικαίωμα της ετεροδικίας και οι υπεύθυνοι τίθενται ενώπιον της δικαιοδοσίας του παρακτίου Κράτους (Proelss, 2017).

### **3.7. Εφαρμογή της αρχής μη διακρίσεως**

Κατά το διεθνές εθνικό δίκαιο, τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών εντός των εσωτερικών υδάτων και λιμένων διατηρούν το δικαίωμα εισόδου υπό τη βάση της μη διακρίσεως. Το δικαίωμα αυτό περιλαμβάνεται στην Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου όσον αφορά στο μεταφερόμενο φορτίο και καλύπτει τα πλοία μόνον κατά τη διέλευση.<sup>512</sup> Όμως, όπως ανωτέρω αναφέρθηκε, το παράκτιο Κράτος δύναται να μην επιτρέψει την είσοδο των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών στα εσωτερικά ύδατα και τους λιμένες του για αποδεδειγμένους λόγους δημοσίου συμφέροντος. Η αρχή της μη διακρίσεως των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών αποδίδεται στις διμερείς συμφωνίες υπό τη μορφή της εθνικής μεταχείρισης, της μεταχείριση του μάλλον ευνοουμένου Κράτους και της μικτής. Υπό την πρώτη το παράκτιο Κράτος αντιμετωπίζει τα πλοία υπό ξένη σημαία και τα φορτία τους αντίστοιχα με τα δικά του αναφορικά

<sup>510</sup> <https://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/Legal.aspx>

<sup>511</sup> UNCTAD/TD/B/C.4/136-09.09.1975 και UNCTAD/TD/B/C.4/275-01.10.1984

<sup>512</sup> Άρθρο I και V.5 GATT

με την επιβολή των κανονισμών, φορολόγησης και ελέγχων. Η αρχή της μη διακρίσεως έχει περιοριστικό χαρακτήρα και διευκολύνει τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών κατά την είσοδο τους στα εσωτερικά ύδατα και τους λιμένες του παρακτίου Κράτους. Η δεύτερη παρέχει τη δυνατότητα στο παράκτιο Κράτος να χορηγεί στα πλοία υπό ξένη σημαία μεταχείριση όχι λιγότερο ευνοϊκή από οποιαδήποτε μεταχείριση έχει χορηγήσει ποτέ σε παρόμοια πλοία οποιουδήποτε τρίτου Κράτους υπό τους ίδιους όρους.<sup>513</sup> Η μικτή καλύπτει διαφορετικά θέματα και παρέχεται υπό μία διμερή συμφωνία διασφαλίζοντας την καλύτερη μεταχείριση. Μια περίπτωση που παραβιάζει την αρχή της ίσης μεταχείρισης είναι εκείνη της επιβολής κωλυσιυλοΐας (θαλάσσιου αποκλεισμού-embargo) σε ένα Κράτος.<sup>514</sup> Πρόκειται για οικονομικό αποκλεισμό ως ειρηνικό μέτρο πίεσης σε ένα Κράτος από άλλα για σοβαρούς λόγους με ειδικότερη συνέπεια την απαγόρευση κατάπλου και απόπλου των πλοίων από λιμένες του συγκεκριμένου Κράτους. Το μέτρο αυτό δεν είναι άγνωστο στο διεθνές δίκαιο και η εφαρμογή του απαιτεί δικαιολογημένη βάση (Jazairy, 2019; Davis and Engerman, 2006). Σε περίπτωση εφαρμογής του δύναται να αποτελέσει λόγο αντιπαράθεσης μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών.

### **3.8. Ποινική και Αστική δικαιοδοσία παρακτίου Κράτους επί πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών εντός των εσωτερικών υδάτων**

Η μελέτη της διεθνούς βιβλιογραφίας και πρακτικής αποδεικνύει ότι τα παράκτια Κράτη ασκούν την ποινική και αστική δικαιοδοσία τους επί των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών εντός των εσωτερικών υδάτων μόνον όταν απειλούνται ζωτικά συμφέροντα τους ή το πλοίο δεν έχει συμμορφωθεί με την διεθνή ναυτιλιακή και εθνική νομοθεσία. Το παράκτιο Κράτος επιδεικνύει ιδιαίτερη προσοχή όταν τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών κινούνται εντός των εσωτερικών υδάτων διότι ένα δυνητικό ατύχημα θα επέφερε μεγαλύτερες καταστροφές στα συγκεκριμένα ύδατα από ότι στις υπόλοιπες θαλάσσιες ζώνες. Κατά τα άλλα και όσον αφορά τα εσωτερικά ζητήματα του πλοίου υπό ξένη σημαία αυτά αφήνονται στη διακριτική ευχέρεια του Κράτους της σημαίας. Η πρακτική αυτή, που έχει τις ρίζες της στον 19<sup>ο</sup> αιώνα, αναδείχθηκε νομικά στην υπόθεση *Wildenhus* 120 U.S. 1 (1887)<sup>515</sup> όπου αποφασίστηκε ότι τα εσωτερικά ζητήματα ενός πλοίου σε όποια δικαιοδοσία και να βρίσκεται ρυθμίζονται από το Κράτος της σημαίας του εκτός αν ζητηθεί από το παράκτιο Κράτος να επέμβει (Churchill and Lowe, 1999:49). Το παράκτιο Κράτος εντός των εσωτερικών υδάτων και λιμένων του δύναται να (α) απαγορεύσει την διαδικασία φορτοκεφορτώσεως και διακίνησης φορτίων (β) απαγορεύσει τη χρήση λιμενικών υπηρεσιών, μετακινήσεις πληρώματος και ανεφοδιασμό (γ) απαγορεύσει τη πρόσβαση στο πλοίο και να προβεί σε σχετική έρευνα (δ) απαγορεύσει τον απόπλου μέχρι το πλοίο να συμμορφωθεί με το άρθρο 219 της UNCLOS, 1982 ήτοι με τα διεθνή αναγνωρισμένα πρότυπα (ε) κρατήσει το πλοίο και να επιβάλλει κυρώσεις για ελλείψεις στο πλαίσιο των επιθεωρήσεων του Κράτους Σημαίας (Port

<sup>513</sup> Άρθρο I GATT

<sup>514</sup> Άρθρο 2§7 Καταστατικού Χάρτη ΟΗΕ

<sup>515</sup> <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/120/1/>

State Control) (στ) κατασχέσει το πλοίο και το φορτίο για παραβάσεις όπως εκείνες της τελωνειακής νομοθεσίας.

### **Ποινική Δικαιοδοσία**

Το παράκτιο Κράτος διαθέτει ποινική δικαιοδοσία η οποία κάμπτεται όταν δεν τίθεται σε κίνδυνο η δημόσια τάξη και όταν πρόκειται για εσωτερικά ζητήματα του πλοίου. Το παράκτιο Κράτος, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, δύναται να ασκήσει ποινική δικαιοδοσία επί πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών που τελούν εντός των εσωτερικών υδάτων του. Το ζήτημα καλύπτεται από το πρακτική των παρακτίων Κρατών τα οποία είναι απρόθυμα να προβούν σε εφαρμογή της ποινικής δικαιοδοσίας τους επί των πλοίων υπό ξένη σημαία. Το άρθρο 5 του Ελληνικού Ποινικού Κώδικα με τίτλο «εγκλήματα που τελέστηκαν στην ημεδαπή» αναφέρει ότι «1. Οι ελληνικοί ποινικοί νόμοι εφαρμόζονται σε όλες τις πράξεις που τελέστηκαν στο έδαφος της επικράτειας, ακόμη και από αλλοδαπούς. Επίσης εφαρμόζονται και στις πράξεις συμμετοχής που τελέστηκαν στο έδαφος της ελληνικής επικράτειας, αν η κύρια πράξη, για την οποία δεν υπάρχει δικαιοδοσία των ελληνικών ποινικών δικαστηρίων, είναι αξιόποινη και κατά τους ελληνικούς ποινικούς νόμους. 2. Πλοία ή αεροσκάφη ελληνικά θεωρούνται έδαφος της επικράτειας οπουδήποτε και αν βρίσκονται, εκτός αν σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο υπόκεινται σε αλλοδαπό νόμο». Ως έδαφος της επικράτειας θεωρούνται και τα εσωτερικά ύδατα καθώς και οι λιμένες. Παρόλα αυτά το συμπέρασμα ότι τα εσωτερικά ύδατα ανήκουν στο έδαφος της επικράτειας δεν οδηγεί κατ' ανάγκη στο ότι όλα τα εγκλήματα επί των πλοίων υπό ξένη σημαία υπάγονται στον ελληνικό ποινικό κώδικα. Η Ελλάδα ως Κράτος σημαίας διώκει τα ποινικά εγκλήματα επί των υπό την σημαία της πλοίων σύμφωνα με το άρθρο 124§1 του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας με τίτλο «εγκλήματα που διαπράχθηκαν σε πλοίο ή αεροσκάφος» όπου «για εγκλήματα που διαπράχθηκαν σε ελληνικό πλοίο στο εξωτερικό ή στην ανοικτή θάλασσα, η αρμοδιότητα ορίζεται από τον τόπο του λιμένα όπου το πλοίο νηολογήθηκε ή του λιμένα όπου το πλοίο προσέγγισε για πρώτη φορά μετά την πράξη» (Βούλγαρης, 2021).

Παρόμοιες διατάξεις περιέχει και ο Γερμανικός Ποινικός Κώδικας<sup>516</sup> ο οποίος αποτελεί τη βάση του Ελληνικού. Συναφώς το άρθρο 6 του Κινεζικού Ποινικού Κώδικα προβλέπει ότι ο Ποινικός Κώδικας εφαρμόζεται σε όλα τα εγκλήματα που διαπράχθηκαν στην επικράτεια της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας εκτός αν άλλως ορίζει ειδικός νόμος. Ο Ποινικός Κώδικας εφαρμόζεται και σε όποιον διαπράττει εγκλήματα επί των πλοίων με σημαία της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας.<sup>517</sup> Περίπου το ίδιο λεκτικό περιέχεται και στο άρθρο 113-3 του Γαλλικού Ποινικού Κώδικα.<sup>518</sup> Όσον αφορά στις ΗΠΑ ποινική δικαιοδοσία ασκείται εντός της θαλάσσιας και εδαφικής επικράτειας τους «στο μέτρο που επιτρέπεται από το διεθνές δίκαιο, σε κάθε πλοίο υπό ξένη σημαία κατά τη διάρκεια ταξιδιού που έχει προγραμματισμένη αναχώρηση ή άφιξη στις ΗΠΑ για αδίκημα που διαπράχθηκε από ή εναντίον υπηκόου των Ηνωμένων Πολιτειών».<sup>519</sup> Άρα αποδεικνύεται ότι ο βασικός κανόνας της υπόθεσης Wildenhus 120 U.S. 1 (1887) περί απροθυμίας άσκησης της

<sup>516</sup> Άρθρο 4 [http://www.gesetze-im-internet.de/englisch\\_stgb/englisch\\_stgb.html#p0024](http://www.gesetze-im-internet.de/englisch_stgb/englisch_stgb.html#p0024)

<sup>517</sup> <https://www.fmprc.gov.cn/ce/cgvienna/eng/dbtyw/jdwt/crimelaw/t209043.htm>

<sup>518</sup> <https://www.legifrance.gouv.fr/content/location/1740>

<sup>519</sup> 18 U.S. Code § 7 <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/18/7>



ποινικής δικαιοδοσίας του παρακτίου Κράτους επί του πλοίου υπό ξένη σημαία ισχύει με κάποιες διαφοροποιήσεις στη ποινική νομοθεσία της Κίνας και των ΗΠΑ. Όταν όμως απειλούνται ζωτικά συμφέροντα του παρακτίου Κράτους όπως η ειρήνη, δημόσια τάξη και ασφάλεια τότε αυτό οφείλει να επέμβει. Η έννοια της δημόσιας τάξης και ασφάλειας καθώς και των περιπτώσεων που απειλείται η ειρήνη του παρακτίου Κράτους δεν είναι καθορισμένη με αποτέλεσμα να εγείρονται αντιπαραθέσεις. Το ίδιο συμβαίνει και σε περιπτώσεις παραβίασης της νομοθεσία περί της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος (Βούλγαρης, 2021).

### **Αστική Δικαιοδοσία**

Η αστική δικαιοδοσία του παρακτίου Κράτους ασκείται επί των πλοίων υπό ξένη σημαία που τελούν εντός των εσωτερικών υδάτων του εκτός αν άλλως έχει οριστεί κατόπιν συμφωνίας μεταξύ του παρακτίου και ναυτιλιακού Κράτους. Το παράκτιο Κράτος ασκεί αστική δικαιοδοσία μέσω των αρμοδίων δικαστηρίων του όταν προκύψει αντιπαραθέση, την επίλυση της οποίας επιθυμούν τα Μέρη. Σημειωθήτω ότι το δικαστήριο του παρακτίου Κράτους εφαρμόζει την εθνική νομοθεσία. Ως εκ τούτου, επί παραδείγματι στα ναυλοσύμφωνα, ορίζεται ότι σε περίπτωση που προκύψει διαφωνία αρμοδιότητα επίλυσης της έχουν τα δικαστήρια κάποιου συγκεκριμένου Κράτους που έχουν συμφωνήσει τα Μέρη. Η αστική δικαιοδοσία ασκείται και δια των διεθνών συμβάσεων όπως η Σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικά με τη σύλληψη ποντοπόρων πλοίων (1952).<sup>520</sup> Η Σύμβαση αυτή υπεγράφη την 10.05.1952 στις Βρυξέλλες και τέθηκε σε ισχύ την 24.02.1956 με θεματοφύλακα τη κυβέρνηση του Βελγίου. Πρόκειται για πολυμερή συμφωνία όπου τα Κράτη αποδέχονται ότι υπό τη σημαία τους πλοίο δύναται να συλληφθεί όταν βρεθεί στη δικαιοδοσία άλλου Κράτους. Η σύλληψη θα εκτελείται στη βάση εντάλματος το οποίο εκδίδεται από το παράκτιο Κράτος ενώ το Κράτος της σημαίας και το παράκτιο Κράτος θα πρέπει να είναι Συμβαλλόμενα Μέρη στη Σύμβαση του 1952. Η σύλληψη των πλοίων είναι ένα σημαντικό ζήτημα το οποίο απασχολεί το διεθνές ναυτιλιακό εμπόριο. Την 12.03.1999, μετά από κοινή διπλωματική διάσκεψη μεταξύ ΟΗΕ και ΙΜΟ που διεξήχθη στην Γενεύη υπό την αιγίδα της UNCTAD, υιοθετήθηκε η Σύμβαση της Γενεύης περί Σύλληψης Πλοίων (1999) η οποία τέθηκε σε ισχύ την 14.09.2011. Η Σύμβαση αποσκοπεί στην εξισορρόπηση των συμφερόντων μεταξύ των πλοιοκτητών, ναυλωτών, φορτωτών και άλλων επαγγελματιών που ασχολούνται με τις ναυτιλιακές μεταφορές λαμβάνοντας υπ' όψιν τα διαφορετικά νομικά συστήματα από τα οποία προέρχονται. Η Σύμβαση της Γενεύης περί Σύλληψης Πλοίων (1999) επικαιροποιεί τις αρχές της Σύμβασης του 1952 και την αντικαθιστά. Στη νέα Σύμβαση του 1999 υπάγονται τα πλοία που τελούν υπό τη δικαιοδοσία ενός Συμβαλλόμενου Μέρους ανεξάρτητα από το εάν φέρουν τη σημαία Συμβαλλόμενου Μέρους ή όχι. Ωστόσο, τα Μέρη μπορούν να διατυπώσουν επιφύλαξη ως προς το θέμα αυτό κατά την προσχώρησή τους στη Σύμβαση. Τα Μέρη πρέπει να καταγγείλουν τη Σύμβαση του 1952, προκειμένου να αποφευχθεί ανεπιθύμητη αλληλοεπικάλυψη μεταξύ των δύο Συμβάσεων. Σε περίπτωση που υφίστανται σχετικοί όροι διμερών συμφωνιών το δικαστήριο του παρακτίου Κράτους μπορεί να εκδικάσει υποθέσεις που αφορούν αδικοπραξίες, συγκρούσεις, διασώσεις, ρυπάνσεις του περιβάλλοντος και γενικά ατυχηματικές περιπτώσεις πλοίων υπό ξένη

<sup>520</sup> International Convention for the unification of certain rules relating to Arrest of Sea-going Ships

σημαία εντός των εσωτερικών υδάτων που τίθενται ενώπιόν του. Το ίδιο ισχύει και επί υποθέσεων αβαρίας, ναυτικής ασφάλισης, ναυλοσυμφώνων και φορτωτικών. Γενικά πρέπει να ειπωθεί ότι για να ασκηθεί η αστική δικαιοδοσία των παρακτίων Κρατών αυτό πρέπει να ζητηθεί εκ μέρους των ενδιαφερομένων Μερών.

### **3.9. Έλεγχοι Κράτους Λιμένα-Πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών και προστασία θαλασσίου περιβάλλοντος**

Γεγονός είναι ότι το οικονομικό κόστος συμμόρφωσης των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών με τις Διεθνείς Συμβάσεις είναι μεγάλο και ως εκ τούτου αποτελεί εμπόδιο για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Η κατάσταση αυτή σε συνδυασμό με την έλλειψη συντονισμού των ναυτιλιακών Κρατών σε σχέση με την εφαρμογή των διεθνών ρυθμίσεων οδήγησαν στην δημιουργία του θεσμού των ελέγχων στο πλαίσιο του Κράτους Λιμένα ως ανάχωμα εφαρμογής των διεθνών προτύπων ναυτιλιακής ασφαλείας και περιβαλλοντικής νομοθεσίας από τα πλοία. Ο μηχανισμός των ελέγχων του Κράτους Λιμένα δεν προβλέπει την ποινική δίωξη των υπευθύνων των πλοίων για πράξεις μη συμμόρφωσης με τους περιβαλλοντικούς κανονισμούς<sup>521</sup> αλλά λαμβάνει διοικητικά μέτρα προκειμένου τα πλοία να προσαρμοστούν με τις διεθνείς Συνθήκες που ρυθμίζουν την ασφάλεια των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Η αποτελεσματικότητα των ελέγχων του Κράτους Λιμένα επαφίεται στον συντονισμό μεταξύ των συμμετεχόντων Κρατών ώστε να εφαρμόζονται οι διεθνείς Συνθήκες. Έτσι προέκυψε η ανάγκη δημιουργίας περιφερειακών συνεργασιών των Κρατών Λιμένων δια της υπογραφής μνημονίων συνεργασίας (Memorandums of Understanding-MOUs). Προ της δημιουργίας του ελέγχου από το Κράτος λιμένα, τα Συμβαλλόμενα Μέρη των ΔΣ περί των Γραμμών Φορτώσεως 1966 (άρθρο 21), ΔΣ περί Καταμετρήσεως της Χωρητικότητας των Πλοίων (Tonnage), 1969 (άρθρο 12), ΔΣ MARPOL 73/78 (Παραρτήματα I-II), ΔΣ SOLAS 1974 (Κεφ.Ι-19α), ΔΣ περί των Προτύπων Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τηρήσεως Φυλακών των Ναυτικών (STCW), 1978 (Κεφ.Ι άρθρο Χ-Κανονισμός 4) και ΔΣ περί του Ασφαλούς Κώδικα Διαχείρισης (ISM), 1993 (Κεφ.ΙΧ-6) είχαν την δυνατότητα ελέγχου σε επίπεδο Κράτους Λιμένα ώστε να πιστοποιήσουν την ακρίβεια των πιστοποιητικών του πλοίου. Όμως, οι χαλαροί έλεγχοι των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών εκ μέρους κάποιων ναυτιλιακών Κρατών οδήγησαν σε παρεπόμενα ναυτικά ατυχήματα (δεξαμενόπλοια Erika, 1999 και Prestige, 2002). Έτσι εισήχθη ο θεσμός των ελέγχων του Κράτους Λιμένα ως συμπληρωματικό μέτρο και όχι με πρόθεση αντικατάστασης της δικαιοδοσίας του ναυτιλιακού Κράτους επί των πλοίων που φέρουν την σημαία του αφού η UNCLOS, 1982 προβλέπει ότι η εφαρμογή των διεθνών κανονισμών και προτύπων επαφίεται, κυρίως, στα ναυτιλιακά Κράτη.

Η εξουσία των παρακτίων Κρατών να διεξάγουν, ως Κράτη Λιμένα, ελέγχους στα πλοία υπό ξένη σημαία που τελούν εντός των εσωτερικών υδάτων τους προκύπτει από την εδαφική κυριαρχία που ασκούν στα ύδατα αυτά και όχι ως απόρροια των διεθνών συμβάσεων. Άρα όταν το παράκτιο Κράτος μεταφέρει στην εθνική του νομοθεσία τις διεθνείς ναυτιλιακές συμβάσεις τότε δύναται να

---

<sup>521</sup> Άρθρο 218 UNCLOS, 1982.

τις εφαρμόσει στα πλοία υπό ξένη σημαία τα οποία βρίσκονται εντός των εσωτερικών υδάτων του υπό το θεσμό του ελέγχου του Κράτους Λιμένα. Ο έλεγχος διενεργείται και σε πλοία τα οποία φέρουν την σημαία Κρατών που δεν έχουν κυρώσει κάποια από τις διεθνείς ναυτιλιακές συμβάσεις χωρίς ευνοϊκότερη μεταχείριση σε σχέση με τα υπόλοιπα πλοία (άρθρο 5§4 MARPOL 73/78 και άρθρο I-3 SOLAS 1974). Ο IMO υιοθέτησε το ψήφισμα A.682(17) περί της περιφερειακής συνεργασίας για τον έλεγχο των πλοίων και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος μέσω περιφερειακών συμφωνιών. Οι έλεγχοι του Κράτους Λιμένα εστιάζουν στην συμμόρφωση των πλοίων με τις διατάξεις των Διεθνών Ναυτιλιακών Συμβάσεων και σε περίπτωση αντικανονικοτήτων δύνανται υπό τη συμφωνία του μνημονίου κατανόησης (MOU) να προβούν στην κράτηση του πλοίου μέχρι αποκατάστασης των σχετικών παρατηρήσεων (Οδηγία 2009/16/ΕΚ). Σήμερα υφίστανται εννέα περιφερειακές συμφωνίες (MOUs) ελέγχου Κρατών Λιμένων με αρμοδιότητα στις εξής περιφέρειες (α) Ευρώπη και Βόρειος Ατλαντικός (Paris MoU) (β) Ασία και Ειρηνικός (Tokyo MoU) (γ) Λατινική Αμερική (Acuerdo de Viña del Mar) (δ) Καραϊβική (Caribbean MoU) (ε) Κεντροδυτική Αφρική (Abuja MoU) (στ) Μαύρη θάλασσα (Black Sea MoU) (ζ) Μεσόγειος (Mediterranean MoU) (η) Ινδικός Ωκεανός (Indian Ocean MoU) και η περιοχή των Κρατών Bahrain, Kuwait, Oman, Qatar, Σαουδική Αραβία και Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα (Riyadh MoU). Ελέγχους σε επίπεδο Κράτους Λιμένα διεξάγει και η ακτοφυλακή των ΗΠΑ<sup>522</sup>. Στην Ευρώπη έλεγχοι Κράτους Λιμένα προβλέπονται στο πλαίσιο του Paris MoU και υπό την Οδηγία 2009/16/ΕΚ εντός των Κ-Μ της ΕΕ. Η διαφορά έγκειται στο ότι το Paris MoU (τμήμα 1.1-1.4 του Μνημονίου)<sup>523</sup> οδήγησε τα Συμβαλλόμενα Μέρη να εισαγάγουν στην εθνική τους νομοθεσία τις διεθνείς ναυτιλιακές συμβάσεις και να τις επιβάλλουν μέσω των ναυτιλιακών αρχών τους ενώ η Οδηγία 2009/16/ΕΚ (άρθρο 4)<sup>524</sup> καθώς και οι προηγούμενες για το θέμα (Οδηγία 95/21/ΕΚ) καθιέρωσαν ως νομικά υποχρεωτικό τον έλεγχο των πλοίων από τα Κράτη Λιμένα της ΕΕ άλλως τα Κ-Μ αντιμετωπίζουν κυρώσεις από την ΕΕ. Επίσης υπό το Paris MoU οι έλεγχοι τελούν υπό τη διακριτική ευχέρεια των Συμβαλλομένων Μερών. Οι προβλέψεις του Paris MoU αφορούν μόνον στα Συμβαλλόμενα Μέρη του ενώ η Οδηγία 2009/16/ΕΚ είναι νομικώς δεσμευτική για το σύνολο των Κ-Μ της ΕΕ.

Βεβαίως μεταξύ των MOUs σημειώνονται αδυναμίες ως προς τους ελέγχους. Επί παραδείγματι έχει παρατηρηθεί ότι τα Κράτη που συμμετέχουν σε ένα MOU δεν διεξάγουν τους ίδιους ελέγχους (ποιοτικώς και ποσοτικώς) στα πλοία που προσεγγίζουν τους λιμένες τους με αποτέλεσμα κάποιοι λιμένες να χαρακτηρίζονται ως λιμένες «ευκαιρίας». Το 2018 η Αυστραλία διεξήγαγε 2922 ελέγχους στα πλοία που προσέγγισαν τους λιμένες της, η Ινδία 466, τα νησιά Comoros 15, ενώ οι Μαλδίδες 5.<sup>525</sup> Επίσης σύμφωνα με τα στοιχεία του μνημονίου συνεργασίας των Παρισίων κατά τη διάρκεια του έτους 2017 διεξήχθησαν 17.920 επιθεωρήσεις Κράτους Λιμένα οι οποίες οδήγησαν σε 685 κρατήσεις. Εκ των κρατήσεων οι 40 αφορούσαν σε πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, οι 35 σε πετρελαιοφόρα, οι 24 σε πλοία μεταφοράς χημικών και οι 8 σε

<sup>522</sup> <http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/PortStateControl.aspx>

<sup>523</sup> <https://www.parismou.org/inspections-risk/library-faq/memorandum>

<sup>524</sup> Τα Κ-Μ λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να έχουν το δικαίωμα να πραγματοποιούν νομίμως επί ξένων πλοίων τις επιθεωρήσεις στις οποίες αναφέρεται η παρούσα οδηγία σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο.

<sup>525</sup> Indian Ocean MOU-Annual Report 2018 <http://www.iomou.org/armain.htm> σελ.16.

πλοία μεταφοράς αερίων (PARIS MoU, 2018). Η ακτοφυλακή των ΗΠΑ το 2019 διεξήγαγε ελέγχους (α) σε 1.228 πλοία μεταφοράς χημικών εκ των οποίων κρατήθηκαν τα 9 (β) σε 532 πλοία μεταφοράς αερίου εκ των οποίων κρατήθηκαν τα 7 (γ) σε 1.128 πλοία μεταφοράς πετρελαίου εκ των οποίων κρατήθηκαν τα 7 (δ) σε 2.664 πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου εκ των οποίων κρατήθηκαν τα 29 και (ε) σε 999 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων εκ των οποίων κρατήθηκαν τα 14. Οι κρατήσεις αυξήθηκαν ελάχιστα σε σχέση με το 2018.<sup>526</sup> Η περαιτέρω συνεργασία μεταξύ των υφισταμένων ΜΟUs είναι απαραίτητη προκειμένου τα ποσοστά των ελέγχων να τελούν σε αναλογία όχι μόνο μεταξύ των Κρατών που συμμετέχουν σε ένα ΜΟU αλλά και μεταξύ των ΜΟUs. Σε διαφορετική περίπτωση, η κατάσταση αυτή εντείνει την αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά την δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών.

Η προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος διασφαλίζεται εκ του παρακτίου Κράτους και δια των ελέγχων του Κράτους Λιμένα διαθέτοντας πλήρη δικαιοδοσία επί των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών υπό ξένη σημαία τα οποία τελούν εντός των εσωτερικών υδάτων του. Ειδικότερα όταν υφίστανται δικαιολογημένα αποδεικτικά στοιχεία ότι τα συγκεκριμένα πλοία έχουν παραβιάσει την νομοθεσία περί της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος τότε το παράκτιο Κράτος δύναται να λάβει τα μέτρα που προβλέπονται στο άρθρο 218 UNCLOS, 1982. Το υπ' όψιν άρθρο κάνει λόγο για τη δικαιοδοσία εφαρμογής της σχετικής νομοθεσίας από τα παράκτια Κράτη ήτοι των ειδικών διατάξεων για την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης του θαλασσιού περιβάλλοντος ως προϋπόθεση για την είσοδο πλοίων υπό ξένη σημαία εντός των λιμένων ή των εσωτερικών υδάτων τους ή για την προσέγγισή τους σε εγκαταστάσεις στα ανοικτά των ακτών.<sup>527</sup> Το άρθρο 218 UNCLOS, 1982 συνιστά την κανονιστική βάση για την εφαρμογή του θεσμικού πλαισίου προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος από το παράκτιο Κράτος. Παρόλα αυτά δεν υφίσταται ακριβής ορισμός της «απόρριψης ουσιών» και των «διεθνώς εφαρμοζόμενων κανόνων και προτύπων» και έτσι εφαρμόζεται η MARPOL 73/78 και οι διεθνείς συμβάσεις του IMO καθώς και η εθνική νομοθεσία. Σε περίπτωση απόρριψης στα εσωτερικά ύδατα, τη χωρική θάλασσα ή την αποκλειστική οικονομική ζώνη ενός άλλου Κράτους δεν θα εφαρμόζεται το άρθρο 218§1 UNCLOS, 1982 παρά μόνον κατόπιν εκκλήσεως του ενδιαφερομένου Κράτους.<sup>528</sup> Αν αιτηθεί από ενδιαφερόμενο Κράτος το οποίο έχει υποστεί ζημία, τότε το παράκτιο Κράτος στο οποίο έχει καταπλεύσει το ύποπτο πλοίο υποχρεούται να ανταποκριθεί και να διεξάγει έρευνα επί της υποθέσεως. Η καταβολή των εξόδων που απαιτεί μία τέτοια έρευνα αναλαμβάνονται από το ενδιαφερόμενο Κράτος. Υπό τα άρθρα 218§4 και 228 UNCLOS, 1982 η υπόθεση δύναται να αποστέλλεται, κατόπιν αιτήσεως, από το Κράτος που διεξάγει την έρευνα στο ενδιαφερόμενο Κράτος που υπέστη τη ζημία ή στο Κράτος της σημαίας του πλοίου. Οποιαδήποτε διαδικασία που κινήθηκε από ένα Κράτος μπορεί να ανασταλεί, μετά από αίτηση του παράκτιου Κράτους, όταν η παράβαση έχει διαπραχθεί στα εσωτερικά του ύδατα, τη χωρική θάλασσα ή την αποκλειστική οικονομική του ζώνη.

<sup>526</sup> <https://www.dco.uscg.mil/Our-Organization/Assistant-Commandant-for-Prevention-Policy-CG-5P/Inspections-Compliance-CG-5PC-/Commercial-Vessel-Compliance/Foreign-Offshore-Compliance-Division/Port-State-Control/Annual-Reports/>

<sup>527</sup> Άρθρο 211§3 UNCLOS, 1982

<sup>528</sup> Άρθρο 218§2 UNCLOS, 1982

Το άρθρο 218 καθορίζει την δικαιοδοσία του παρακτίου Κράτους, ως Κράτους Λιμένα, ενώ το άρθρο 220 UNCLOS, 1982 αφορά στις υπόλοιπες θαλάσσιες ζώνες. Η δικαιοδοσία του παρακτίου Κράτους, υπό το άρθρο 220, δεν περιορίζεται στην «απόρριψη ουσιών» και παραβίαση των «διεθνώς εφαρμοζόμενων κανόνων και προτύπων» αλλά περιλαμβάνει οποιαδήποτε παραβίαση των κανονισμών του που υιοθετήθηκαν σύμφωνα με την UNCLOS, 1982 ή με τους διεθνώς εφαρμοζόμενους κανόνες και πρότυπα για την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης από πλοία, εφόσον η παράβαση έχει λάβει χώρα στην αιγιαλίτιδα ζώνη ή την αποκλειστική οικονομική ζώνη. Οι διατάξεις του άρθρου 220 ουσιαστικά προβλέπουν μόνο την εφαρμογή εντός της δικαιοδοσίας του παρακτίου Κράτους ενώ οι ενέργειες παρέχονται στο άρθρο 211 UNCLOS, 1982. Η εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 220 από το παράκτιο Κράτος εξαρτάται από τον τόπο που βρίσκεται το πλοίο ήτοι άρθρο 220§1 για τα εσωτερικά ύδατα και 215§1στ για την αβλαβή διέλευση από την αιγιαλίτιδα ζώνη. Επίσης, όταν ένα πλοίο τελεί εντός λιμένα ή λιμενικής εγκατάστασης και διαπιστωθεί ότι, σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς, στερείται αξιοπλοΐας με αποτέλεσμα να υφίσταται κίνδυνος ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος, τότε το παράκτιο Κράτος λαμβάνει κάθε μέτρο ώστε το πλοίο να συμμορφωθεί.<sup>529</sup> Ο έλεγχος του Κράτους Λιμένα είναι δικαίωμα το οποίο απορρέει από το σχετικό μνημόνιο συνεργασίας ενώ τα μέτρα υπό το άρθρο 219 UNCLOS, 1982 είναι υποχρεωτικά για να αποτραπεί άμεσος κίνδυνος ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος. Παράλληλα το παράκτιο Κράτος επιτρέπει στο πλοίο να προσεγγίσει στο κατάλληλο σημείο ώστε να αποκατασταθούν οι ελλείψεις συμπεριλαμβανομένου και πλοίου το οποίο βρίσκεται σε κατάσταση ανάγκης και αιτεί λιμένα καταφυγής.

### **3.10. Ναυσιπλοΐα και διεθνή στενά**

Το δικαίωμα στην ναυσιπλοΐα μέσω των διεθνών στενών ανάγεται στην εξισορρόπηση του δικαιώματος στην ελευθερία των θαλασσών, αφενος του ναυτιλιακού Κράτους και αφετέρου του παρακτίου Κράτους να προασπίσει τα δικαιώματά του στα εσωτερικά ύδατα και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Τα διεθνή στενά αποτελούν θαλάσσιες περιοχές με περιορισμένο πλάτος στα οποία εισέρχονται και εξέρχονται τα πλοία υπό ξένη σημαία προκειμένου να συντομεύσουν την απόσταση έλευσης στον προορισμό τους. Η συζήτηση για τα διεθνή στενά εισήχθη στη Διάσκεψη της Χάγης, 1930 για τη Κωδικοποίηση του Διεθνούς Δικαίου χωρίς αποτέλεσμα. Σταθμός για την νομοθετική ρύθμιση των διεθνών στενών είναι η απόφαση του Στενού Κερκύρας, 1949 (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland v. Albania) σύμφωνα με την οποία κρίθηκε ότι «είναι γενικώς παραδεδεγμένο κατά το διεθνές έθιμο, εν καιρώ ειρήνης, το δικαίωμα των πολεμικών πλοίων υπό ξένη σημαία να διαπλέουν, αβλαβώς, στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας μεταξύ δύο τμημάτων της ανοικτής θάλασσας χωρίς την προηγούμενη εξουσιοδότηση του παρακτίου Κράτους.<sup>530</sup> Η Σύμβαση της Γενεύης για την Αιγιαλίτιδα και τη Συνορεύουσα Ζώνη, 1958 στο άρθρο 16§4 ορίζει ότι η αβλαβής διέλευση δια των στενών διεθνούς ναυσιπλοΐας μεταξύ ενός τμήματος της ανοικτής θάλασσας και ενός άλλου τμήματος της ανοικτής θάλασσας ή της αιγιαλίτιδας ζώνης τρίτου Κράτους δεν αναστέλλεται. Η

<sup>529</sup> Άρθρο 219 UNCLOS, 1982

<sup>530</sup> <https://www.icj-cij.org/en/case/1>

UNCLOS, 1982 στα άρθρα 34-44 περιέλαβε γενικές και ειδικές ρυθμίσεις ώστε να εξισορροπήσει τα συμφέροντα των Κρατών κατά τον πλου διέλευσης δια των διεθνών στενών. Εξ αυτών η κατηγοριοποίηση των διεθνών στενών ναυσιπλοΐας διακρίνεται σε τρεις κατηγορίες (α) στενά που ενώνουν τμήματα της ανοικτής θάλασσας ή της ΑΟΖ με άλλο τμήμα της ανοικτής θάλασσας ή της ΑΟΖ (β) στενά που υπόκεινται στο καθεστώς της αβλαβούς διέλευσης ήτοι στενά που ενώνουν αιγιαλίτιδα ζώνη και ανοικτή θάλασσα ή ΑΟΖ ή όταν τα στενά σχηματίζονται από το ηπειρωτικό έδαφος του Κράτους και ένα νησί που ανήκει στο ίδιο παράκτιο Κράτος και υπάρχει ανοικτά του νησιού σχετικός θαλάσσιος διάδρομος και (γ) στενά που υπόκεινται σε ειδικό συμβατικό καθεστώς όπως τα στενά των Δαρδανελίων, του Γιβραλτάρ κ.α. Σημειωθήτω ότι το καθεστώς ναυσιπλοΐας στις διώρυγες του Σουέζ και Παναμά είναι διαφορετικό από αυτό των διεθνών στενών.

Τα διεθνή στενά είναι αφενός χρήσιμα για τη ναυσιπλοΐα και συνδέουν ανοικτή θάλασσα με ανοικτή θάλασσα ή ανοικτή θάλασσα με αιγιαλίτιδα ζώνη. Το άρθρο 37 UNCLOS, 1982 προβλέπει ότι υφίστανται στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας μεταξύ ανοικτής θάλασσας ή ΑΟΖ και άλλης περιοχής ανοικτής θάλασσας ή ΑΟΖ όπου τα πλοία υπό ξένη σημαία διαθέτουν το δικαίωμα στην ελεύθερη ναυσιπλοΐα υπό την έννοια του πλου διέλευσης του άρθρου 38§2 UNCLOS, 1982. Το άρθρο 38§1 UNCLOS, 1982 κάνει λόγο για στενά όπου τα πλοία διαθέτουν το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης ενώ το άρθρο 35 για στενά όπου ο διάπλους βασίζεται σε διεθνείς συμβάσεις μεταξύ των Κρατών. Η διάρκεια του πλου διέλευσης δια των διεθνών στενών δεν θα διακόπτεται ούτε θα παρεμποδίζεται από το παράκτιο Κράτος κατά το άρθρο 44 UNCLOS, 1982. Το άρθρο 35 σε συνδυασμό με το 8§2 UNCLOS, 1982 εξαιρεί τα εσωτερικά ύδατα από το καθεστώς των στενών. Η νομοθετική αρμοδιότητα των επί των στενών παρακτίων Κρατών σχετικά με τον πλου διέλευσης αναφέρεται στο άρθρο 42 UNCLOS, 1982 όπου οι ρυθμίσεις αφορούν α) στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και τη ρύθμιση της θαλάσσιας κυκλοφορίας, όπως προβλέπονται στο άρθρο 41 UNCLOS, 1982 β) στην αποφυγή, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης, εφαρμόζοντας τους σχετικούς διεθνείς κανονισμούς που αφορούν στην απόρριψη πετρελαίου, καταλοίπων πετρελαιοειδών και άλλων βλαβερών ουσιών στα στενά, γ) την παρεμπόδιση της αλιείας, και δ) τη φόρτωση ή εκφόρτωση οποιουδήποτε εμπορεύματος, χρημάτων ή προσώπων κατά παράβαση των τελωνειακών, δημοσιονομικών, μεταναστευτικών ή υγειονομικών νόμων και κανονισμών των παράκτιων στα στενά Κρατών. Η UNCLOS, 1982 δεν κάνει λόγο για την άσκηση ποινικής και αστικής δικαιοδοσίας επί των στενών από το παράκτιο Κράτος προφανώς διότι επιθυμεί να εφαρμοστούν οι διατάξεις περί της αβλαβούς διελεύσεως εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης.

### **3.11. Ναυσιπλοΐα και διεθνείς διώρυγες**

Οι διώρυγες διαφέρουν από τα στενά στο ότι αυτές είναι τεχνητές κατασκευές. Εκ της μελέτης του άρθρου 8§1 UNCLOS, 1982 γίνεται κατανοητό ότι τα εσωτερικά ύδατα περιλαμβάνουν και τις διώρυγες. Οι τεχνητοί δίαυλοι που συνδέουν δύο θάλασσες συνιστούν μία διώρυγα η οποία υπάγεται στην απόλυτη κυριαρχία του παρακτίου Κράτους. Όμως οι διώρυγες που συνδέουν δύο ωκεανούς όπως εκείνες του Παναμά, Σουέζ και Κίελου, ενώ αναμφισβήτητα αποτελούν εσωτερικά ύδατα, στην πραγματικότητα η λειτουργία τους ρυθμίζεται από διεθνείς συνθήκες και όχι από τις διατάξεις της UNCLOS, 1982 για τα εσωτερικά ύδατα. Επί παραδείγματι, η διώρυγα του Παναμά

κατασκευάστηκε από τις ΗΠΑ το 1914 και λειτουργεί υπό τον έλεγχο των ΗΠΑ δια της Συνθήκης μεταξύ ΗΠΑ-Παναμά η οποία υπεγράφη την 18.11.1903 και ονομάστηκε Hay-Bunau-Varilla Treaty δια των επικεφαλής των διαπραγματευτικών ομάδων.<sup>531</sup> Η Συνθήκη του 1903 αντικαταστάθηκε από τις Συνθήκες ΗΠΑ-Παναμά που υπεγράφησαν την 07.09.1977 και ονομάστηκαν Orrijos-Carter Treaties προς τιμή των τότε Προέδρων των ομώνυμων Κρατών. Οι Συνθήκες του 1977 αποδίδουν το έλεγχο της διώρυγας του Παναμά στο Κράτος του Παναμά μετά το 1999. Η πρώτη Συνθήκη έχει τον τίτλο Treaty Concerning the Permanent Neutrality and Operation of the Panama Canal και δίδει το δικαίωμα επέμβασης των ΗΠΑ προκειμένου να διασφαλίσουν ότι η διώρυγα του Παναμά προσφέρει υπηρεσίες σε όλα ανεξαιρέτως τα Κράτη. Η δεύτερη Συνθήκη ονομάστηκε The Panama Canal Treaty και παρέχει στο Κράτος του Παναμά το δικαίωμα από την 31.12.1999 να αναλάβει τον πλήρη έλεγχο της λειτουργίας της διώρυγας. Υπό τη πρώτη Συνθήκη η διώρυγα του Παναμά αποτελεί διεθνή δίαυλο διέλευσης (άρθρο I) για όλα τα πλοία όλων των Κρατών (άρθρο II) χωρίς διακρίσεις.

Ιστορικά, η πρώτη τεχνητή διώρυγα είναι εκείνη του Σουέζ η οποία τέθηκε προς χρήση των πλοίων το 1869. Η διαχείριση της διώρυγας ανήκε στην ομώνυμη Εταιρεία μέχρι την 26.07.1956 όπου και κρατικοποιήθηκε από την Κυβέρνηση της Αιγύπτου. Μέχρι την κρατικοποίηση της η διώρυγα πρόσφερε τις υπηρεσίες της αδιακρίτως σε όλα τα πλοία ενώ κατόπιν παρατηρήθηκε το φαινόμενο να μην επιτρέπεται η διέλευση στα πλοία με σημαία του Ισραήλ εωσότου η κατάσταση επιλύθηκε κατόπιν διαπραγματεύσεων. Η διώρυγα του Κιέλου κατασκευάστηκε από τη Γερμανία και άρχισε να χρησιμοποιείται το 1895. Η Γερμανία διαθέτει πλήρη κυριαρχία επί της διώρυγας του Κιέλου η οποία τελεί στην υπηρεσία της ναυσιπλοΐας πλοίων όλων των Κρατών.<sup>532</sup> Οι τρεις προαναφερόμενες διώρυγες τελούν υπό την κυριαρχία των παρακτίων Κρατών. Η διώρυγα του Κιέλου εφαρμόζει αποκλειστικά τη νομοθεσία του παρακτίου Κράτους και όχι την διεθνή ενώ στις υπόλοιπες δύο διώρυγες εφαρμόζονται οι αντίστοιχες Συμφωνίες, το διεθνές εθιμικό δίκαιο και η πρακτική. Παρόλα αυτά η είσοδος της Γερμανίας στην ΕΕ και η απελευθέρωση του εμπορίου δίδει το δικαίωμα τουλάχιστον στα πλοία των Κ-Μ της ΕΕ να χρησιμοποιούν ελεύθερα τη διώρυγα του Κιέλου.

### **3.12. Μεταφορά επικινδύνων υλικών δια της διώρυγας του Παναμά**

Το θεσμικό πλαίσιο της μεταφοράς των επικινδύνων υλικών δια της διώρυγας του Παναμά αναφέρεται στο Σύνταγμα του Παναμά και στις σχετικές διεθνείς Συμβάσεις. Στις 31.12.1999 το Κράτος του Παναμά ανέλαβε πλήρως την διοίκηση, διαχείριση και συντήρηση της διώρυγας υπό το νομικό πρόσωπο με την επωνυμία «Αρχή της διώρυγας του Παναμά» (Panama Canal Authority-ACP). Η συγκεκριμένη Αρχή είναι συνταγματικώς κατοχυρωμένη διότι δημιουργήθηκε απευθείας μέσω του XIV τίτλου του Συντάγματος ως αυτόνομος οργανισμός. Σύμφωνα με το άρθρο 309 του Συντάγματος η διώρυγα του Παναμά διατίθεται προς χρήση ειρηνικών διελεύσεων πλοίων όλων των Κρατών υπό τις προϋποθέσεις που θέτει το Σύνταγμα, ο νόμος και η διοίκησή του. Κατά το άρθρο 310, η Αρχή είναι αρμόδια να διαχειρίζεται την διώρυγα με νόμιμο, ασφαλή,

<sup>531</sup> <http://iilj.org/wp-content/uploads/2016/08/Panama-Canal-Treaty-of-1903.pdf>

<sup>532</sup> <https://web.archive.org/web/20150708211152/http://www.kiel-canal.de/kiel-canal/history/index.htm>

αποτελεσματικό και προσοδοφόρο τρόπο. Η οργάνωση της Αρχής διέπεται από τις διατάξεις του Νόμου 19//11-06-1997. Οι κανονισμοί ναυσιπλοΐας στην διώρυγα του Παναμά εκδίδονται από ειδικό σώμα της Αρχής ενώ οι απαιτήσεις ασφαλείας περιλαμβάνονται στη Συμφωνία 13//03-06-1999 περί του κανονισμού ναυσιπλοΐας στα ύδατα της διώρυγας του Παναμά (Regulation on Navigation in Panama Canal Waters).<sup>533</sup> Ο κανονισμός περιέχει τα διεθνή ναυτιλιακά πρότυπα και εφαρμόζει τη διεθνή νομοθεσία συμπεριλαμβανομένης της μεταφοράς των επικινδύνων υλικών. Επίσης το τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα υλικά σε συσκευασμένη μορφή πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του κανονισμού (άρθρο 128) περί αγκυροβολίας, διέλευσης αλλά και των σχετικών Συμβάσεων και Κωδίκων του IMO. Τα πλοία μεταφοράς ραδιενεργών ουσιών (Κλάση 7) θα συμμορφώνονται με τις ίδιες απαιτήσεις των σχετικών Συμβάσεων και Κωδίκων του IMO και ειδικότερα με τον Κώδικα IMDG.

Συναφώς η διαχείριση των πλοίων μεταφοράς ραδιενεργών ουσιών δια της διώρυγας του Παναμά στηρίζεται στη νομοθετική βάση του τίτλου XIV του Συντάγματος, του Νόμου 19//11-06-1997, του κεφαλαίου IX του κανονισμού ναυσιπλοΐας στα ύδατα της διώρυγας του Παναμά. Στους κανονισμούς αυτούς περιλαμβάνεται και ο Κώδικας IMDG καθώς και οι σχετικοί διεθνείς κανονισμοί. Τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών προκειμένου να διέλθουν δια της διώρυγας του Παναμά θα πρέπει να αποστείλουν προς την Αρχή ελάχιστη ειδοποίηση άφιξης προ 96 ωρών<sup>534</sup> με τα χαρακτηριστικά των επικινδύνων υλικών. Τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα απόβλητα και υπόκεινται στην Σύμβαση της Βασιλείας, 1989 για τη διασυνοριακή διακίνηση και διάθεση τους απαιτείται να υποβάλλουν αναφορά του φορτίου με τα ορθά χαρακτηριστικά όπως αριθμός του OHE (UN Number) και κλάση του IMO. Επί των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών διενεργείται περιοδικά επιθεώρηση από την Αρχή της διώρυγας του Παναμά και αν διαπιστωθεί ότι το πλοίο δεν συμμορφώνεται με τους σχετικούς κανονισμούς δεν επιτρέπεται η διέλευση και επιβάλλονται κυρώσεις.<sup>535</sup> Αντίστοιχη διαδικασία εφαρμόζεται κατά τη διέλευση από τις διώρυγες του Σουέζ και του Κιέλου. Οι διατυπώσεις για τη διέλευση της διώρυγας του Κιέλου προϋποθέτουν την συμμόρφωση με τη νομοθεσία και υποβολή των δικαιολογητικών που προβλέπονται στην Οδηγία 2010/65/ΕΕ η οποία εφαρμόζεται για πλοία που καταπλέουν και αποπλέουν από λιμένες Κ-Μ της ΕΕ.

## **3.B. ΑΙΓΙΑΛΙΤΙΔΑ ΖΩΝΗ**

### **3.13. Γενικά**

Αιγιαλίτιδα είναι η θαλάσσια ζώνη η οποία εκτείνεται πέρα από την ξηρά και τα εσωτερικά ύδατα και επί της οποίας το παράκτιο Κράτος ασκεί πλήρη κυριαρχία η οποία επεκτείνεται στο βυθό, στο υπέδαφος και στον εναέριο χώρο. Σύμφωνα με το άρθρο 3 UNCLOS, 1982, η αιγιαλίτιδα ζώνη εκτείνεται σε εύρος δώδεκα (12) ναυτικών μιλίων από τις γραμμές βάσεως και ο καθορισμός της είναι δικαίωμα κάθε Κράτους. Το παράκτιο Κράτος σύμφωνα με το άρθρο 2 UNCLOS, 1982 ασκεί κυριαρχικά δικαιώματα επί της αιγιαλίτιδας ζώνης. Η μελέτη της Διάσκεψης για τη Κωδικοποίηση

<sup>533</sup> <https://pancanal.com/eng/legal/reglamentos/navigation-compilation.pdf>

<sup>534</sup> Άρθρο 41 <https://www.pancanal.com/eng/legal/reglamentos/Acuerdo-360.pdf>

<sup>535</sup> <https://www.pancanal.com/eng/op/notices/2020/N01-2020.pdf>



του Διεθνούς Δικαίου που διεξήχθη στη Χάγη το 1930 (Russ και Zeller, 2003; Miller, 1930) αναγνωρίζει ότι η παραδοχή περί της άσκησης των κυριαρχικών δικαιωμάτων του παρακτίου Κράτους επί της αιγιαλίτιδας ζώνης έγινε γενικώς αποδεκτή μόνον μετά τη Διάσκεψη της Χάγης (1930) ενώ η συναίνεση των Κρατών για το εύρος της αιγιαλίτιδας ζώνης επετεύχθη στην Τρίτη Συνδιάσκεψη για την UNCLOS (1973-1982). Σήμερα τα άρθρα 17-28 UNCLOS, 1982 δηλώνουν ότι η άσκηση της κυριαρχίας του παράκτιου Κράτους επί της αιγιαλίτιδας ζώνης του υπόκειται στο δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης ήτοι η υπ' όψιν θαλάσσια ζώνη εξομοιώνεται με το χερσαίο έδαφος του παρακτίου κράτους ενώ τα πλοία και ειδικώς εκείνα που μεταφέρουν επικίνδυνα υλικά διατηρούν το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως. Συναφώς στο άρθρο 253 αναφέρεται ότι η κυριαρχία επί της αιγιαλίτιδας ζώνης ασκείται σύμφωνα με την UNCLOS, 1982 και τους άλλους κανόνες του διεθνούς δικαίου με αποτέλεσμα να τίθεται ένας σημαντικός περιορισμός στην κυριαρχία του παρακτίου Κράτους υπέρ της αρχής της ελεύθερης ναυσιπλοΐας, του δικαιώματος αβλαβούς διελεύσεως των πλοίων και των ναυτιλιακών Κρατών (Tanaka, 2019; Proelss, 2017; Rothwell και Stephens, 2016).

Η έννοια της ανάληψης εξουσίας από το παράκτιο Κράτος επί των υδάτων που εκτείνονταν πέρα από την ακτή και η δημιουργία της αιγιαλίτιδας ζώνης χρονολογείται από τον δέκατο τέταρτο αιώνα. Η έννοια ενδυναμώθηκε περαιτέρω τον δέκατο έκτο αιώνα και συνεχίστηκε να υφίσταται κατά τη μεγάλη αντιπαράθεση του δέκατου έβδομου αιώνα μεταξύ των ανοικτών και κλειστών θαλασσών. Ήδη τον δέκατο όγδοο αιώνα φαίνεται η διάκριση μεταξύ παρακτίων υδάτων και ανοικτής θάλασσας. Ιστορικά, το παράκτιο Κράτος είχε ασκήσει κυριαρχία επί των παρακτίων υδάτων για διάφορα ζητήματα με αποτέλεσμα αυτά να θεωρούνται επέκταση της χερσαίας επικράτειας και η πρακτική αυτή να οδηγήσει στον καθορισμό της έννοιας της αιγιαλίτιδας ζώνης από το διεθνές δίκαιο. Εντός του εύρους της αιγιαλίτιδας ζώνης παρέχεται στο παράκτιο Κράτος η δικαιοδοσία να λαμβάνει μέτρα προστασίας της δημόσιας τάξης, ασφάλειας ναυσιπλοΐας και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος ενώ τα ναυτιλιακά Κράτη διατηρούν το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως. Παρόλα αυτά υφίσταται αντιπαράθεση μεταξύ των Κρατών για το νομικό καθεστώς της αιγιαλίτιδας ζώνης. Ήδη από το σχέδιο της Συμφωνίας της Χάγης για την Κωδικοποίηση του Διεθνούς Δικαίου (1927)<sup>536</sup> εμφανίστηκε η ασαφής έκφραση «κυριαρχικά δικαιώματα» του παρακτίου Κράτους εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης η οποία δεν είχε την ίδια έννοια μεταξύ των Κρατών. Τελικά στην Διάσκεψη της Χάγης για την Κωδικοποίηση του Διεθνούς Δικαίου που διεξήχθη μεταξύ 13.03.1930 έως 12.04.1930 με την συμμετοχή σαράντα τριών Κρατών συμφωνήθηκε ότι το διεθνές δίκαιο απονέμει κυριαρχία εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης σε κάθε παράκτιο Κράτος ώστε να διασφαλίζονται τα νόμιμα συμφέροντα του.<sup>537</sup> Κατά τη διάσκεψη δεν ορίστηκε ο όρος «κυριαρχικά δικαιώματα» αλλά χρησιμοποιήθηκε ο όρος «κυριαρχία» ως ειδικός τύπος για να ικανοποιήσει μια σειρά απόψεων των πλειοψηφισάντων Κρατών. Η Διάσκεψη της Χάγης για την Κωδικοποίηση του Διεθνούς Δικαίου, 1930 είναι σημαντικό κείμενο καίτοι δεν κατάφερε να συγκεντρώσει ομοφωνία επί των διαμειφθέντων και ιδιαίτερος επί της κυριαρχίας της αιγιαλίτιδας ζώνης (Churchill και Lowe, 1999:53; Ngantcha, 1990:10-13).

<sup>536</sup> Σελ.106 επ. [https://legal.un.org/ilc/documentation/english/ASIL\\_1947\\_study.pdf](https://legal.un.org/ilc/documentation/english/ASIL_1947_study.pdf)

<sup>537</sup> Σελ.25 επ. <http://www.uniset.ca/naty/maternity/24AmJIntLSpSup1.pdf>

Σε συνέχεια των εργασιών της Διάσκεψης της Χάγης, 1930, η κωδικοποίηση του δικαίου της θάλασσας ανελήφθη το 1950 από την Διεθνή Νομική Επιτροπή (International Law Commission).<sup>538</sup> Η Διάσκεψη της Γενεύης του 1958 για το Δίκαιο της Θάλασσας βασίζεται σε σχέδιο της Διεθνούς Νομικής Επιτροπής για την αιγιαλίτιδα ζώνη και οδήγησε στην UNCLOS I και ειδικότερα στη Σύμβαση για την Αιγιαλίτιδα και τη Συνορεύουσα Ζώνη, 1958.<sup>539</sup> Το σχέδιο στα πρώτα εικοσιπέντε άρθρα προβλέπει για την αιγιαλίτιδα ζώνη και συγκεκριμένα στο πρώτο άρθρο αναφέρει ότι «η κυριαρχία ενός κράτους εκτείνεται σε μια ζώνη της θάλασσας δίπλα στην ακτή της, που περιγράφεται ως η αιγιαλίτιδα ζώνη. Η κυριαρχία αυτή ασκείται υπό τους όρους που προβλέπονται σε αυτά τα άρθρα και σε άλλους κανόνες του διεθνούς δικαίου». Όμως κατά την Διάσκεψη της Γενεύης, 1958 κάποια Κράτη ισχυρίστηκαν ότι δεν διακρίνεται ο όρος κυριαρχικά δικαιώματα του παρακτίου Κράτους επί της αιγιαλίτιδα ζώνης και κυριαρχικά δικαιώματα επί της χερσαίας επικράτειας με αποτέλεσμα τελικά να υιοθετηθεί, ως λεκτικό του πρώτου άρθρου, από τη Σύμβαση για την Αιγιαλίτιδα και τη Συνορεύουσα Ζώνη, 1958 το εξής «η κυριαρχία ενός κράτους επεκτείνεται πέραν της χερσαίας επικράτειας και των εσωτερικών υδάτων του σε μια ζώνη θάλασσας πλησίον της ακτής που χαρακτηρίζεται ως αιγιαλίτιδα ζώνη. Η κυριαρχία αυτή ασκείται με την επιφύλαξη των διατάξεων αυτών των άρθρων και άλλων κανόνων του διεθνούς δικαίου». Από το προαναφερόμενο άρθρο δύναται να συναχθεί ότι η επέκταση της κυριαρχίας των παρακτίων Κρατών στην αιγιαλίτιδα ζώνη προκύπτει από την κυριαρχία της χερσαίας επικράτειας και σε σύγκριση με την τελευταία είναι περιορισμένη. Επίσης αν το συγκεκριμένο άρθρο συγκριθεί με εκείνα περί του δικαιώματος αβλαβούς διελεύσεως από την αιγιαλίτιδα ζώνη τότε ο περιορισμός της κυριαρχίας του παρακτίου Κράτους είναι περισσότερο εμφανής. Κατά τη Διάσκεψη της Γενεύης, 1958 προέκυψε και ένα σημαντικό ζήτημα σχετικά με το εύρος της αιγιαλίτιδας ζώνης, το οποίο, τελικώς, δεν επιλύθηκε. Στο τέλος των εργασιών της Διάσκεψης της Γενεύης, 1958 υιοθετήθηκαν τέσσερις Συμβάσεις σχετικά με (α) την αιγιαλίτιδα (territorial sea) και συνορεύουσα ζώνη (contiguous zone), (β) την ανοικτή θάλασσα (high seas), (γ) την υφαλοκρηπίδα (continental shelf) και (δ) την αλιεία και τη διατήρηση των ζώντων πόρων (fishing and living resources).<sup>540</sup> Όμως λόγω του ότι υπήρχαν ειδικότερα ζητήματα των εν λόγω Συμβάσεων της Γενεύης, 1958 που έπρεπε να συζητηθούν, όπως το εύρος της αιγιαλίτιδας ζώνης, διεξήχθη και δεύτερη Διάσκεψη του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας στη Γενεύη το 1960 χωρίς επιτυχία επί του συγκεκριμένου ζητήματος (Churchill και Lowe, 1999:15). Συγκρατείται ότι, παρά τις αντιπαραθέσεις των Κρατών, η κυριαρχία του παρακτίου Κράτους επί της αιγιαλίτιδας ζώνης εντάχθηκε για πρώτη φορά σε συμβατικό κείμενο κατά τη σύναψη της Σύμβασης για την Αιγιαλίτιδα και τη Συνορεύουσα Ζώνη, 1958.

Μέχρι την δεύτερη Διάσκεψη για το Δίκαιο της Θάλασσας, 1960 ίσχυσαν οι τέσσερις προαναφερθείσες Συμβάσεις της Γενεύης, 1958. Λόγω της ρύπανσης του θαλασσιού περιβάλλοντος σε συνδυασμό με τη παρουσία στον ΟΗΕ πολλών νέων Κρατών (πρώην αποικίες),

<sup>538</sup> <https://legal.un.org/ilc/>

<sup>539</sup> <https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=0800000280033c69>

<sup>540</sup> The 1958 Geneva Convention on The Territorial Sea and the Contiguous Zone, The 1958 Geneva Convention on The Continental Shelf, The 1958 Geneva Convention on The High Seas, The 1958 Geneva Convention on The Fishing and Conservation of Living Resources of the High Seas, <http://untreaty.un.org/cod/avl/ha/gclos/gclos.html>

τα οποία δεν ήταν Συμβαλλόμενα Μέρη όταν συνομολογήθηκαν οι Συμβάσεις της Γενεύης, 1958, διαπιστώθηκε η ανάγκη για αναθεώρηση. Για το σκοπό αυτό οι Συμβάσεις του δικαίου της θάλασσας και οι σύγχρονες ρυθμίσεις θα έπρεπε να ενσωματωθούν σε ένα νομικό κείμενο συνολικής αποδοχής. Πιο συγκεκριμένα στα χρόνια που ακολούθησαν των Συμβάσεων της Γενεύης, 1958 επικράτησε η έννοια της επέκτασης της κυριαρχίας του παρακτίου Κράτους σε θαλάσσια ζώνη διακοσίων μιλίων από τις ακτές του και δεν υπήρξαν συζητήσεις για την κυριαρχία επί της αιγιαλίτιδας ζώνης. Έτσι τα Κράτη αποφάσισαν την κωδικοποίηση του Δικαίου της Θάλασσας σε ένα κείμενο κατά τις εργασίες της UNCLOS III (1973-1982). Όσον αφορά στο νομικό καθεστώς της αιγιαλίτιδας ζώνης επικράτησε το εξής κείμενο «1. Η κυριαρχία του παράκτιου κράτους εκτείνεται, πέρα από την ηπειρωτική του επικράτεια και τα εσωτερικά του ύδατα και, στην περίπτωση αρχιπελαγικού κράτους, πέρα από τα αρχιπελαγικά του ύδατα, στην παρακείμενη θαλάσσια ζώνη που ορίζεται ως αιγιαλίτιδα ζώνη. 2. Η κυριαρχία αυτή εκτείνεται και στον εναέριο χώρο πάνω από την αιγιαλίτιδα ζώνη καθώς και στο βυθό και υπέδαφός της. 3. Η κυριαρχία επί της αιγιαλίτιδας ζώνης ασκείται σύμφωνα με την παρούσα σύμβαση και τους άλλους κανόνες του διεθνούς δικαίου». Το άρθρο αυτό αποτελεί συγχώνευση των άρθρων ένα και δύο της Σύμβασης για την Αιγιαλίτιδα και τη Συνορεύουσα Ζώνη, 1958 και τελικά σήμερα περιλαμβάνεται ως άρθρο 2 στην UNCLOS, 1982.

Σχετικά με την οριοθέτηση της αιγιαλίτιδας ζώνης, κατά την διεξαγωγή της Διάσκεψης για την Κωδικοποίηση του Διεθνούς Δικαίου, 1930 έγιναν προσπάθειες για τον καθορισμό των κανόνων οριοθέτησης του εύρους της αιγιαλίτιδας ζώνης οι οποίες συνεχίστηκαν και στις Διασκέψεις της Γενεύης για το Δίκαιο της Θάλασσας το 1958 και 1960 χωρίς αποτέλεσμα. Τελικά το εύρος της αιγιαλίτιδας ζώνης ορίστηκε στο άρθρο 3 UNCLOS, 1982 ως εξής «κάθε Κράτος έχει το δικαίωμα να καθορίσει το εύρος της αιγιαλίτιδας ζώνης του. Το εύρος αυτό δεν υπερβαίνει τα δώδεκα ναυτικά μίλια, μετρούμενα από γραμμές βάσεως καθοριζόμενες σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση». Από την ερμηνεία του άρθρου προκύπτει ότι τα Κράτη είναι ελεύθερα να καθορίσουν την αιγιαλίτιδα ζώνη τους μέχρι την απόσταση των δώδεκα ναυτικών μιλίων αλλά δεν μπορούν να υπερβούν αυτή την απόσταση. Πάντως η διχογνωμία για το εύρος της αιγιαλίτιδας ζώνης εξακολουθεί να υφίσταται μεταξύ των Κρατών αλλά όχι στο βαθμό των τελευταίων τεσσάρων αιώνων. Η αντιπαράθεση μεταξύ ανοικτών και κλειστών θαλασσών που επικρατούσε τον δέκατο έβδομο αιώνα περιελάμβανε και το ζήτημα της οριοθέτησης του εξωτερικού ορίου των υδάτων παρακείμενων των ακτών επί των οποίων το παράκτιο Κράτος εδύνατο να ασκήσει αποκλειστικά δικαιώματα. Ο Grotius στο σύγγραμμα του περί των ανοικτών θαλασσών δεχόταν ότι λόγω της αρχής του αποτελεσματικού ελέγχου των θαλασσιών υδάτων από την ακτή υφίσταται το δικαίωμα της κυριαρχίας του παρακτίου Κράτους επί της αιγιαλίτιδας ζώνης. Επ' αυτού ο γερμανός δικαστής Bynkershoek στο σύγγραμμα του De Dominio Maris 1702 καθιέρωσε την αρχή ότι η κυριαρχία της ξηράς περατούται όπου περατούται η ισχύς των όπλων. Όταν η αρχή εισήχθη η απόσταση ενός κανονιοβολισμού από την ακτή άγγιζε τα τρία ναυτικά μίλια. Έτσι καθιερώθηκε ως κανόνας για την οριοθέτηση του εύρους της αιγιαλίτιδας ζώνης των παρακτίων Κρατών και επικράτησε για κάποια Κράτη ως εθιμικό δίκαιο μέχρι την υιοθέτηση της UNCLOS, 1982. Κατά την προετοιμασία του σχεδίου για την Διάσκεψη περί Κωδικοποίησης του Διεθνούς Δικαίου, 1930 παρατηρήθηκε ότι

κάποια Κράτη ήθελαν να επεκτείνουν τη ζώνη των τριών μιλίων όχι μόνο για λόγους ελέγχου μεγαλύτερου εύρους θαλάσσης αλλά και διότι η απόσταση των κανονιοβολισμών της εποχής εκτεινόταν υπερδιπλάσια των τριών ναυτικών μιλίων. Για το λόγο αυτό προτάθηκε σχέδιο κειμένου ως εξής «το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης είναι τρία ναυτικά μίλια. Αναγνωρίζεται η απαίτηση ορισμένων Κρατών για τον καθορισμό αιγιαλίτιδας ζώνης μεγαλύτερου εύρους. Καθίσταται συνορεύουσα ζώνη στην ανοικτή θάλασσα στην οποία το παράκτιο Κράτος μπορεί να ασκεί έλεγχο σχετικά με τελωνειακά ή υγειονομικά θέματα ή ζητήματα ασφάλειας. Η ζώνη αυτή δεν μπορεί να εκτείνεται πέραν των δώδεκα ναυτικών μιλίων από την ακτή». Η πρόταση αυτή, εκτός του καθορισμού της συνορεύουσας ζώνης, δεν βρήκε αποδοχή από τα Κράτη. Αυτό συνέβη διότι τα Κράτη δεν ήθελαν να καθοριστεί η αιγιαλίτιδα ζώνη των τριών ναυτικών μιλίων σε συμβατικό δεσμευτικό κείμενο καθώς τα συμφέροντα τους τελούσαν προς την κατεύθυνση εκμετάλλευσης μεγαλύτερης των τριών ή δώδεκα ναυτικών μιλίων ζώνης (Kelsen, 2012:220). Τελικώς καίτοι η UNCLOS, 1982 στο άρθρο 3 καθιέρωσε για πρώτη φορά σε συμβατικό κείμενο το όριο των δώδεκα μιλίων της αιγιαλίτιδας ζώνης, τα κυριαρχικά δικαιώματα των παρακτίων Κρατών στην ζώνη αυτή θα πρέπει να ασκούνται λαμβάνοντας υπ' όψιν το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως των πλοίων και ειδικότερα των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών.

Το ισχύον καθεστώς της καθορισθείσας από τα παράκτια Κράτη αιγιαλίτιδας ζώνης σε συνδυασμό με τις προϋποθέσεις ελεύθερης άσκησης του δικαιώματος αβλαβούς διελεύσεως από τα πλοία εμφανίζεται στον πίνακα αξιώσεων επί ναυτιλιακής δικαιοδοσίας όπου δεν περιλαμβάνονται τα περίκλειστα Κράτη. Ο συγκεκριμένος πίνακας βασίζεται στα στοιχεία που περιέχονται στην ιστοσελίδα της Διεύθυνσης Ωκεάνιων Υποθέσεων και Δικαίου Θαλάσσης του ΟΗΕ.<sup>541</sup> Κατά την εκτίμηση των συγκεντρωθέντων στοιχείων του εν λόγω πίνακα παρατηρείται ότι, γενικά, το εύρος της αιγιαλίτιδας ζώνης οριοθετείται στα δώδεκα μίλια από την συντριπτική πλειοψηφία των Κρατών. Όμως ορισμένα Κράτη έχουν κυρώσει την UNCLOS, 1982 επιφυλασσόμενα ως προς το εύρος της αιγιαλίτιδας ζώνης, θέτοντας παράλληλα προϋποθέσεις για την άσκηση του δικαιώματος αβλαβούς διελεύσεως από τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών με αποτέλεσμα να μην υφίσταται ομοιόμορφη πρακτική και να εγείρονται αντιπαραθέσεις. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη υποχρεούνται να συμμορφωθούν με τις προβλέψεις της UNCLOS, 1982, να οριοθετήσουν το εύρος της αιγιαλίτιδας ζώνης μέχρι τα δώδεκα μίλια και να παράσχουν το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως στα πλοία υπό ξένη σημαία και ειδικότερα στα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών. Καίτοι τέτοιες αξιώσεις δεν συμβαδίζουν με τις διατάξεις της UNCLOS, 1982 η πρακτική δείχνει ότι όχι μόνο υφίστανται αλλά και εφαρμόζονται. Επί παραδείγματι, σύμφωνα με τον πίνακα αξιώσεων επί ναυτιλιακής δικαιοδοσίας, ο Παναμάς, η Σομαλία και το Περού διατηρούν αιγιαλίτιδα ζώνη 200 ναυτικών μιλίων ενώ σχετικά πρόσφατα η Ουρουγουάη και οι ΗΠΑ οριοθέτησαν εκ νέου την αιγιαλίτιδα ζώνη τους από τα 200 στα 12 ναυτικά μίλια. Τα Κράτη τα οποία δεν είναι Συμβαλλόμενα Μέρη της UNCLOS, 1982 διέπονται για τα ζητήματα του δικαίου της θάλασσας από το διεθνές εθιμικό δίκαιο και δύνανται να οριοθετήσουν την αιγιαλίτιδα ζώνη μέχρι τα δώδεκα ναυτικά μίλια. Αυτό διότι από την υπογραφή της UNCLOS, 1982 έχουν περάσει περίπου σαράντα

<sup>541</sup> <https://www.un.org/Depts/los/index.htm>,  
[https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/table\\_summary\\_of\\_claims.pdf](https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/table_summary_of_claims.pdf)

χρόνια και ως εκ τούτου η ομοιόμορφη οριοθέτηση της αιγιαλίτιδας ζώνης μέχρι τα δώδεκα μίλια από το μεγαλύτερο αριθμό Κρατών παράγει έθιμο. Επίσης υπό την αρχή της μη διακρίσεως μεταξύ της πρακτικής των Κρατών για τα πλοία που ασκούν το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως όλα τα Κράτη οφείλουν να εφαρμόσουν τις διατάξεις της UNCLOS, 1982 προκειμένου να θεραπευτούν οι αντιπαραθέσεις.

### 3.14. Έννοια της διέλευσης

Η έννοια της διέλευσης (passage) διατηρείται από το σχέδιο της Διάσκεψης της Χάγης, 1930 (άρθρο 3) και την Σύμβαση για την Αιγιαλίτιδα και τη Συνορεύουσα Ζώνη, 1958 (άρθρο 14), σχεδόν απaráλλακτη, στο άρθρο 18 της UNCLOS, 1982. Διέλευση πλοίου δια της αιγιαλίτιδας ζώνης σημαίνει ναυσιπλοΐα με σκοπό (α) τον διάπλου της ζώνης αυτής χωρίς είσοδο στα εσωτερικά ύδατα ή χωρίς αγκυροβολία ή χωρίς προσέγγιση σε λιμενικές εγκαταστάσεις έξω από τα εσωτερικά ύδατα (β) την κατεύθυνση προς ή την αναχώρηση από τα εσωτερικά ύδατα ή αγκυροβολία ή προσέγγιση σε λιμενική εγκατάσταση. Η διέλευση θα είναι συνεχής και ταχεία (continuous and expeditious). Εντούτοις, η διέλευση περιλαμβάνει το δικαίωμα κράτησης μηχανών και αγκυροβολίας, αλλά μόνον εφόσον πρόκειται για συνήθη συμβάντα της ναυσιπλοΐας ή καθίσταται αναγκαίο λόγω ανωτέρας βίας ή κινδύνου ή προς τον σκοπό παροχής βοήθειας σε πρόσωπα, πλοία ή αεροσκάφη τα οποία βρίσκονται σε κίνδυνο. Άρα η διέλευση διακρίνεται σε (i) παράκτια δια της αιγιαλίτιδας ζώνης χωρίς είσοδο στα εσωτερικά ύδατα ή αγκυροβολία ή προσέγγιση σε λιμενικές εγκαταστάσεις έξω από τα εσωτερικά ύδατα, (ii) κατεύθυνση προς ή από τα εσωτερικά ύδατα ή αγκυροβολία ή προσέγγιση σε λιμενική εγκατάσταση και (iii) κράτηση μηχανών και αγκυροβολία.

Η παράκτια διέλευση δια της αιγιαλίτιδας ζώνης χωρίς είσοδο στα εσωτερικά ύδατα ή αγκυροβολία ή προσέγγιση σε λιμενικές εγκαταστάσεις έξω από τα εσωτερικά ύδατα αποτελεί το πλέον κλασικό δικαίωμα αβλαβούς διελεύσεως. Αυτό αναφέρεται στο σχέδιο για τη Διάσκεψη της Χάγης, 1930 (άρθρο 7) παρά την αβεβαιότητα που επικρατούσε όσον αφορά στη πρακτική των Κρατών και ειδικότερα των ΗΠΑ όπου αναγνώριζαν ως αβλαβή τη διέλευση πλοίου το οποίο δεν είχε κατεύθυνση προς λιμένα ή από λιμένα προς την ανοικτή θάλασσα. Τελικά κατά τη Διάσκεψη της Χάγης, 1930 επικράτησε η άποψη ότι διέλευση σημαίνει ναυσιπλοΐα δια της αιγιαλίτιδας ζώνης με σκοπό είτε τον διάπλου της ζώνης αυτής χωρίς είσοδο στα εσωτερικά ύδατα είτε την προσέγγιση από και προς τα εσωτερικά ύδατα (άρθρο 3). Το ίδιο άρθρο υιοθετήθηκε αυτολεξεί από τη Σύμβαση για την Αιγιαλίτιδα και τη Συνορεύουσα Ζώνη, 1958 ενώ η UNCLOS, 1982 προσέθεσε τον όρο των λιμενικών εγκαταστάσεων λόγω των σύγχρονων εξελίξεων (άρθρο 18) (Churchill και Lowe, 1999:80). Στην πραγματικότητα δεν είναι εύκολο να διαπιστωθεί ο ακριβής λόγος διέλευσης ενός πλοίου υπό ξένη σημαία δια της αιγιαλίτιδας ζώνης<sup>542</sup> και απαιτείται παρακολούθηση ώστε να εξακριβωθεί ότι αυτό δεν σκοπεύει να προσεγγίσει σε λιμενική εγκατάσταση.

<sup>542</sup> Εκτός και αν υπάρχουν σοβαρές πληροφορίες περί αποπειρας διαπράξεως εγκλήματος

Η ναυσιπλοΐα ενός πλοίου δια της αιγιαλίτιδας ζώνης με κατεύθυνση προς τα εσωτερικά ύδατα του παρακτίου Κράτους και *vice versa* υιοθετήθηκε για την ικανοποίηση του δικαιώματος της αβλαβούς διελεύσεως από το σχέδιο της Διάσκεψης της Χάγης, 1930 ως καινοτομία. Ο σκοπός έγκειται αφενός στη διευκόλυνση της διεθνούς ναυσιπλοΐας και του ναυτιλιακού εμπορίου και αφετέρου στην απονομή, επισήμως, δικαιοδοσίας εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης στα παράκτια Κράτη. Η UNCLOS, 1982 διατήρησε και εκσυγχρόνισε τον σκοπό αυτό για τα πλοία τα οποία προσεγγίζουν τις λιμενικές εγκαταστάσεις εκτός των εσωτερικών υδάτων κωδικοποιώντας την υπόθεση (Nicaragua v. United States of America, 1986).<sup>543</sup> Παρόλα αυτά το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως από και προς μια λιμενική εγκατάσταση εντός των εσωτερικών υδάτων εξαρτάται αποκλειστικά από την άδεια του παρακτίου Κράτους και ως εκ τούτου το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως δεν είναι ανεξάρτητο. Επίσης, όπως φαίνεται στα άρθρα 25 και 211 UNCLOS, 1982, δεν υφίσταται το δικαίωμα της ελεύθερης πρόσβασης στους λιμένες ή λιμενικές εγκαταστάσεις, αφού το παράκτιο Κράτος δικαιούται να προβεί στις απαραίτητες ενέργειες ώστε να προστατέψει την περιοχή δικαιοδοσίας του.

Συναφώς η αβλαβής διέλευση του πλοίου δια της αιγιαλίτιδας ζώνης θα είναι συνεχής και ταχεία ως απαίτηση του άρθρου 18 UNCLOS, 1982. Η συγκεκριμένη προϋπόθεση ικανοποιεί τα παράκτια Κράτη προκειμένου να ελέγχουν τα πλοία που δεν συμμορφώνονται. Η συνεχής και ταχεία αβλαβής διέλευση σημαίνει ότι τα πλοία θα πλέουν με την συνήθη υπηρεσιακή ταχύτητα λαμβάνοντας υπ' όψιν τις συνθήκες του ταξιδιού και τους ναυτιλιακούς κινδύνους. Εντούτοις, εφόσον υφίσταται ανάγκη λόγω ανωτέρας βίας ή κινδύνου ή πρέπει να παρασχεθεί αρωγή σε πρόσωπα, πλοία ή αεροσκάφη τα οποία βρίσκονται σε κίνδυνο τότε το πλοίο δύναται να διακόψει τη διέλευση και να κρατήσει τις μηχανές του ή να αγκυροβολήσει. Εδώ σύμφωνα με το άρθρο 98 (υποχρέωση παροχής βοήθειας), η UNCLOS, 1982 ρυθμίζει συγκεκριμένα τις εξαιρετικές περιπτώσεις κράτησης μηχανών ή αγκυροβολίας που όριζε το άρθρο 14§3 της Σύμβασης για την Αιγιαλίτιδα και την Συνορεύουσα Ζώνη, 1958. Όμως η διαπίστωση της καλής πίστης του πλοίου το οποίο κρατεί τις μηχανές του ή αγκυροβολεί εκτός των εσωτερικών υδάτων δεν είναι εύκολη. Για το λόγο αυτό ενεργοποιείται, όπου λειτουργεί, το σύστημα παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων ώστε να εξακριβώσει τις προθέσεις των πλοίων. Αν το πλοίο υπό ξένη σημαία αγκυροβολήσει ή κρατήσει τις μηχανές του εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης άνευ αδειάς του παρακτίου Κράτους, εκτός περιπτώσεων ανωτέρας βίας ή παροχής αρωγής, τότε η διέλευση δεν θεωρείται αβλαβής.

### **3.15. Έννοια και περιεχόμενο αβλαβούς και μη αβλαβούς διέλευσης**

Ο όρος της αβλαβούς διελεύσεως εξακολουθεί να τυγχάνει αμφισβητήσεων μεταξύ των Κρατών καίτοι η UNCLOS, 1982 περιέχει ειδικά τις περιπτώσεις μη αβλαβούς δραστηριοποίησης. Ιστορικά η πρώτη νομοθετική ρύθμιση της έννοιας «αβλαβούς» διέλευσης αποτυπώνεται στο άρθρο 3§2 του σχεδίου της Διάσκεψης της Χάγης, 1930 όπου αναφέρεται ότι η διέλευση δεν είναι αβλαβής όταν το πλοίο διέρχεται δια της αιγιαλίτιδας ζώνης του παρακτίου Κράτους με σκοπό την

<sup>543</sup> <https://www.icj-cij.org/en/case/70/judgments>

διατάραξη της ασφάλειας, της δημόσιας τάξης και των οικονομικών συμφερόντων του συγκεκριμένου Κράτους. Άρα η διέλευση ενός πλοίου υπό ξένη σημαία δια της αιγιαλίτιδας ζώνης δεν θεωρείται αβλαβής όταν απειλούνται τα συμφέροντα του παρακτίου Κράτους. Στην υπόθεση του Στενού Κερκύρας, 1949<sup>544</sup> συζητήθηκε η αβλαβής διέλευση των πολεμικών πλοίων. Το δικαστήριο αποφάσισε ότι όταν η διέλευση, ακόμα και των πολεμικών πλοίων, αποδεδειγμένα δεν αποτελεί κίνδυνο για το παράκτιο Κράτος θα πρέπει να θεωρείται αβλαβής. Επίσης η παράβαση των εθνικών κανονισμών δεν στερεί, αυτοδικαίως, τον αβλαβή χαρακτήρα της διέλευσης ενός πλοίου υπό ξένη σημαία. Περαιτέρω το σχέδιο της Σύμβασης για την Αιγιαλίτιδα και τη Συνορεύουσα Ζώνη που συνέταξε η Διεθνής Επιτροπή Δικαίου, το 1956, προέβλεπε ότι η διέλευση είναι αβλαβής όταν το πλοίο που πλέει εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης δεν διαταράσσει την ασφάλεια του παρακτίου Κράτους ή κανόνες της Σύμβασης ή κανόνες του Διεθνούς Δικαίου. Ο ορισμός αυτός διατηρεί μόνον το ζήτημα της ασφάλειας σε σχέση με το σχέδιο της Διάσκεψης της Χάγης, 1930 και για να εφαρμοστεί θα πρέπει να ελεγχθεί ότι ο πλους δεν διαταράσσει τους κανόνες της Σύμβασης ή εκείνους του Διεθνούς Δικαίου. Άρα κατά την αβλαβή διέλευση δια της αιγιαλίτιδας ζώνης το πλοίο υπό ξένη σημαία θα πρέπει να συμμορφώνεται με τους κανόνες του παρακτίου Κράτους και τα διεθνή πρότυπα. Η σύνδεση της αβλαβούς διελεύσεως με τους εθνικούς κανονισμούς εδύνατο να επιφέρει αφενός σύγχυση στη διεθνή ναυσιπλοΐα και αφετέρου σε ενδεχομένη εξ αμελείας παράβαση των εθνικών κανονισμών την παρέμβαση του παρακτίου Κράτους. Για τους λόγους αυτούς το άρθρο 14 της Σύμβασης για την Αιγιαλίτιδα και τη Συνορεύουσα Ζώνη, 1958 ορίζει ότι η διέλευση είναι αβλαβής όταν δεν διαταράσσει την ειρήνη, την δημόσια τάξη ή την ασφάλεια του παρακτίου Κράτους. Η συγκεκριμένη διέλευση θα πραγματοποιείται σύμφωνα με τη Σύμβαση και τους κανόνες του Διεθνούς Δικαίου (Tanaka, 2019).

Η Σύμβαση για την Αιγιαλίτιδα και τη Συνορεύουσα Ζώνη, 1958 δεν ορίζει τις ειδικές περιστάσεις υπό τις οποίες μια διέλευση διαταράσσει την ειρήνη, την δημόσια τάξη ή την ασφάλεια του παρακτίου Κράτους αλλά ούτε και επεξηγούνται οι συγκεκριμένοι όροι. Το γεγονός ότι δεν αναφέρονται περιοριστικά οι περιπτώσεις υπό τις οποίες διαταράσσεται η ειρήνη, η δημόσια τάξη και η ασφάλεια αφήνει στο παράκτιο Κράτος την ικανότητα να καθορίσει την αβλαβή διέλευση ενός πλοίου. Επίσης κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες του σχεδίου της Σύμβασης του 1958 φαίνεται ότι ο όρος «ασφάλεια» νοείται ως η μη στρατιωτική επέμβαση ή άλλη τέτοια απειλή κατά της κυριαρχίας του παρακτίου Κράτους. Άρα το παράκτιο Κράτος δύναται να λάβει απόφαση για το αν ένα πλοίο υπό ξένη σημαία τελεί σε αβλαβή διέλευση εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης ακόμα και αυθαίρετα χωρίς να απαιτείται δικαιολογητική βάση.<sup>545</sup> Η διέλευση ενός πλοίου δια της αιγιαλίτιδας ζώνης μπορεί να είναι αβλαβής αλλά το παράκτιο Κράτος να κρίνει διαφορετικά, όπως για παράδειγμα να επιτραπεί ή να απαγορευτεί η διέλευση πυρηνοκίνητων πλοίων ή πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών με σκοπό την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Οι επίκληση των ασαφών όρων «ειρήνη και δημόσια τάξη» επηρεάζουν με τη σειρά τους την αντικειμενικότητα των αποφάσεων του παρακτίου Κράτους επί του ζητήματος. Το άρθρο 14 της

<sup>544</sup> <https://www.icj-cij.org/en/case/1>

<sup>545</sup> [https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/8\\_1\\_8\\_2\\_1956.pdf](https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/8_1_8_2_1956.pdf)

Σύμβασης για την Αιγιαλίτιδα και τη Συνορεύουσα Ζώνη, 1958 δεν συνδέει απευθείας την διέλευση και τη συμμόρφωση με τους εθνικούς κανονισμούς. Όμως παραμένει η υποχρέωση να τηρούνται οι κανονισμοί σύμφωνα με τη Σύμβαση και το Διεθνές Δίκαιο. Αν κατά την αβλαβή διέλευση το πλοίο παραβιάσει κάποιον κανονισμό τότε η διέλευση χάνει τον χαρακτήρα της αβλαβούς και το παράκτιο Κράτος λαμβάνει μέτρα.

Η UNCLOS, 1982 στο άρθρο 19§1 διατηρεί τον ορισμό του άρθρου 14§4 της Σύμβασης για την Αιγιαλίτιδα και τη Συνορεύουσα Ζώνη, 1958 με τη διαφορά ότι αφενός ενισχύει την εφαρμογή των διατάξεων της και αφετέρου στο άρθρο 19§2 παρουσιάζει δώδεκα περιπτώσεις οι οποίες θεωρείται ότι διαταράσσουν την ειρήνη, την τάξη ή την ασφάλεια του παρακτίου Κράτους και ως εκ τούτου η διέλευση ενός πλοίου υπό ξένη σημαία χαρακτηρίζεται ως μη αβλαβής. Οι αλλαγές αυτές οφείλονται στο ότι η επέκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης στα δώδεκα ναυτικά μίλια έσπειρε αβεβαιότητα στην ναυτιλιακή κοινότητα ως προς την καταπάτηση του δικαιώματος της αβλαβούς διελεύσεως εκ μέρους των παρακτίων Κρατών. Όσον αφορά στις έννοιες «ειρήνη, τάξη ή ασφάλεια» το άρθρο 19§1 UNCLOS, 1982 δεν δίδει ορισμό αλλά αφήνει τα παράκτια Κράτη να κρίνουν περαιτέρω (Proelss, 2017). Οι δώδεκα περιπτώσεις του άρθρου 19§2 UNCLOS, 1982 διευκρινίζουν την σημασία της έννοιας «αβλαβής» καθώς και τις εξαιρέσεις που οδηγούν τη διέλευση σε μη αβλαβή. Πάντως υπό αυτές τις συνθήκες η διέλευση ενός πυρηνοκίνητου ή πλοίου μεταφοράς επικινδύνων υλικών δια της αιγιαλίτιδας ζώνης θεωρείται αβλαβής εκτός και αν υπόκειται σε μια από τις δώδεκα περιπτώσεις. Έτσι διευρύνεται το πεδίο του δικαιώματος στην αβλαβή διέλευση. Στην πραγματικότητα το άρθρο 19§2μ UNCLOS, 1982 με την προσθήκη «σε οποιαδήποτε άλλη ενέργεια που δεν έχει άμεση σχέση με τη διέλευση» επιθυμεί να περιορίσει την χορήγηση του δικαιώματος στην αβλαβή διέλευση. Αυτή η γενική ρήτρα αποτελεί εμπόδιο για τα Κράτη που υποστηρίζουν ότι ο κατάλογος των απαγορευμένων δραστηριοτήτων είναι εξαντλητικός. Ειδικότερα, οι περιπτώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 19§2 UNCLOS, 1982 φαίνονται γενικές, ίσως, με σκοπό να επιτρέπεται στο παράκτιο Κράτος να υπεισέρχεται στις λεπτομέρειες. Αυτό δεν ισχύει για την περίπτωση του άρθρου 19§2η περί της εκ προθέσεως σοβαρής ρύπανσης. Η παραβίαση των διατάξεων του άρθρου 19§2 UNCLOS, 1982 καθιστά την διέλευση μη αβλαβή χωρίς να διαταράσσεται η ειρήνη, η τάξη ή η ασφάλεια του παρακτίου Κράτους. Επίσης η χρήση των λέξεων «σε κάθε» εισάγει υποκειμενική κρίση προς όφελος του παρακτίου Κράτους.

Το ζήτημα για το αν οι διατάξεις του άρθρου 19§2 UNCLOS, 1982 είναι εξαντλητικές ρυθμίζεται από τη Συμφωνία μεταξύ ΗΠΑ και ΕΣΣΔ με τίτλο Ενιαία Ερμηνεία των Κανόνων του Διεθνούς Δικαίου περί της Αβλαβούς Διελεύσεως, 1989<sup>546</sup> όπου αναφέρεται ότι το άρθρο 19§2 UNCLOS, 1982 περιλαμβάνει έναν εξαντλητικό κατάλογο των δραστηριοτήτων που καθιστούν την διέλευση ως μη αβλαβή. Ένα πλοίο που διέρχεται δια της αιγιαλίτιδας ζώνης και δεν εμπλέκεται σε κάποια από αυτές τις δραστηριότητες θεωρείται ότι τελεί αβλαβή διέλευση. Η Συμφωνία των δύο αυτών υπερδυνάμεων, ταυτοχρόνως, παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών επηρέασε και τα υπόλοιπα

<sup>546</sup> <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/formidable/18/1989-USA-USSR-Joint-Statement-with-Attached-Uniform-Interpretation-of-Rules-of-International-Law-Governing-Innocent-Passage.pdf>



Κράτη για την εφαρμογή του άρθρου 19 UNCLOS, 1982. Το άρθρο 19§1 ορίζει γενικώς την «αβλαβή» ενώ η δεύτερη παράγραφος του ίδιου άρθρου διευκρινίζει τις έννοιες διατάραξη της ειρήνης, τάξης ή της ασφάλειας ώστε να γίνουν κατανοητές παρέχοντας παράλληλα συγκεκριμένες περιπτώσεις. Σύμφωνα με τις συζητήσεις της UNCLOS III και το σχέδιο του άρθρου 19, η παράγραφος 2 δεν σχεδιάστηκε ώστε να εξαντλήσει όλες τις περιπτώσεις μη αβλαβούς διέλευσης. Η διέλευση ενός πλοίου δια της αιγιαλίτιδας ζώνης δεν παρέχει καμία εγγύηση ότι θα είναι πράγματι αβλαβής καθ' όλη τη πορεία της (Proelss, 2017). Επίσης, τα μέτρα που θα λάβει το παράκτιο Κράτος για να αναχαιτίσει μια μη αβλαβή διέλευση θα πρέπει να είναι δικαιολογημένα και σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο. Το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως προλαμβάνει την παρεμπόδιση ενός πλοίου υπό ξένη σημαία δια της αιγιαλίτιδας ζώνης από το παράκτιο Κράτος. Τα παράκτια Κράτη δύνανται σύμφωνα με το άρθρο 21 UNCLOS, 1982 να υιοθετήσουν μέτρα προστασίας της διελεύσεως δια της αιγιαλίτιδας ζώνης η οποία δεν είναι αβλαβής. Σύμφωνα με το άρθρο 2§1 UNCLOS, 1982 «Η κυριαρχία του παράκτιου Κράτους εκτείνεται πέρα από την ηπειρωτική επικράτεια και τα εσωτερικά του ύδατα και στην περίπτωση αρχιπελαγικού Κράτους, πέρα από τα αρχιπελαγικά του ύδατα, στην παρακείμενη θαλάσσια ζώνη που ορίζεται ως χωρική θάλασσα». Περαιτέρω το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως αναγνωρίζεται στο άρθρο 17 UNCLOS, 1982 ενώ τα άρθρα 18 έως 26, 37 έως 44 και 53 παρέχουν τα μέτρα τα οποία δύνανται να υιοθετηθούν από τα παράκτια Κράτη ώστε να προληφθεί η διέλευση δια της αιγιαλίτιδας ζώνης που δεν θεωρείται αβλαβής. Συναφώς, πλοίο υπό ξένη σημαία το οποία διέρχεται δια της αιγιαλίτιδας ζώνης, αφού περάσει εντός των εσωτερικών υδάτων δεν θεωρείται ότι διατηρεί το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως και το παράκτιο Κράτος μπορεί να ασκήσει πλήρη αρμοδιότητα ενώ επίσης μπορεί να λάβει μέτρα (ποινικού χαρακτήρα) επί πλοίου υπό ξένη σημαία όταν αυτό κατευθύνεται από τα εσωτερικά ύδατα στην αιγιαλίτιδα ζώνη (άρθρο 27§2 UNCLOS, 1982).

Η δικαιοδοσία του παρακτίου Κράτους εντός αιγιαλίτιδας ζώνης είναι πλήρης και περιορίζεται υπέρ της αβλαβούς διέλευσης των πλοίων (άρθρο 21 UNCLOS, 1982). Αν η διέλευση του πλοίου υπό ξένη σημαία δεν είναι αβλαβής, τότε το παράκτιο Κράτος δύναται να λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε να το εμποδίσει (άρθρα 25 και 27 UNCLOS, 1982). Οι διατάξεις της UNCLOS, 1982 περί του δικαιώματος της αβλαβούς διελεύσεως (Μέρος II, Τμήμα 3) ουσιαστικά επιτρέπουν στα πλοία υπό ξένη σημαία να διέρχονται δια μέσου της αιγιαλίτιδας ζώνης των παρακτίων Κρατών «άνευ πράξεως προς έτερον» δημιουργώντας με τον τρόπο αυτό την αβλαβή διέλευση. Η αβλαβής διέλευση ενός πλοίου περιλαμβάνει και περιπτώσεις κατά τις οποίες το πλοίο υπό ξένη σημαία εισέρχεται ή εξέρχεται εκ των εσωτερικών υδάτων (λιμένα ή αγκυροβόλιο) του παρακτίου Κράτους (Άρθρο 18§1β UNCLOS, 1982). Τα πλοία υπό ξένη σημαία δύνανται να θέσουν σε κράτηση τις μηχανές τους για κάποιο χρονικό διάστημα εφόσον το γεγονός αυτό αποτελεί σύνηθες για τη ναυσιπλοΐα ή καθίσταται αναγκαίο λόγω ανωτέρας βίας ή κινδύνου ή προς τον σκοπό παροχής βοήθειας σε πρόσωπα, πλοία ή αεροσκάφη τα οποία βρίσκονται σε κίνδυνο (Άρθρο 18§2 UNCLOS, 1982). Κατά την άσκηση του δικαιώματος της αβλαβούς διελεύσεως δια της αιγιαλίτιδας ζώνης εκ μέρους ενός πλοίου υπό ξένη σημαία, το παράκτιο Κράτος δύναται να περιορίσει το συγκεκριμένο δικαίωμα σύμφωνα με το άρθρο 21§1 UNCLOS,

1982 υιοθετώντας νομοθετικές ρυθμίσεις που αφορούν στην (α) ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και τη ρύθμιση της θαλάσσιας κυκλοφορίας (β) προστασία των ναυτιλιακών βοηθημάτων ναυσιπλοΐας ως και άλλων συσκευών ή εγκαταστάσεων (γ) προστασία καλωδίων και αγωγών (δ) διατήρηση του ζώντος θαλασσίου πλούτου (ε) πρόληψη παραβιάσεων των κανονισμών περί αλιείας του παρακτίου Κράτους (στ) προστασία του περιβάλλοντος του παρακτίου Κράτους και στην πρόληψη, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης του (ζ) θαλάσσια επιστημονική έρευνα και στις υδρογραφικές χαρτογραφήσεις (η) πρόληψη της παραβίασης των τελωνειακών, δημοσιονομικών, μεταναστευτικών ή υγειονομικών κανονισμών του παρακτίου Κράτους. Όμως σύμφωνα με το άρθρο 21§2 UNCLOS, 1982 οι νομοθετικές ρυθμίσεις του παρακτίου Κράτους δεν εφαρμόζονται στη σχεδίαση, την κατασκευή, την επάνδρωση ή τον εξοπλισμό των πλοίων υπό ξένη σημαία. Η παράγραφος αυτή εξυπηρετεί στην εφαρμογή των γενικών αποδεκτών διεθνών κανόνων και προτύπων για όλα τα πλοία προκειμένου να υφίσταται ομοιομορφία και όχι αντιπαράθεση από διαφορετικούς εθνικούς κανονισμούς σχεδίασης, κατασκευής, επάνδρωσης ή εξοπλισμού των πλοίων.

Επίσης, το παράκτιο κράτος, σύμφωνα με το άρθρο 24§1 UNCLOS, 1982 αναλαμβάνει τις εξής υποχρεώσεις αναφορικά με τα πλοία υπό ξένη σημαία που ασκούν το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης ήτοι «το παράκτιο Κράτος δεν εμποδίζει την αβλαβή διέλευση των ξένων πλοίων από την χωρική θάλασσα ειμή μόνο σύμφωνα με τις διατάξεις της UNCLOS, 1982. Ιδιαίτερα, κατά την εφαρμογή της UNCLOS, 1982 ή οποιονδήποτε κανονισμών έχουν θεσπιστεί σύμφωνα με την UNCLOS, 1982 το παράκτιο Κράτος δεν (α) επιβάλλει την τήρηση διατυπώσεων στα ξένα πλοία οι οποίες έχουν ως πρακτικό αποτέλεσμα την άρνηση ή περιορισμό του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης ή (β) προβαίνει σε διακρίσεις τύποις ή ουσία κατά των πλοίων οποιουδήποτε Κράτους ή κατά πλοίων που μεταφέρουν φορτία προς από ή για λογαριασμό οποιουδήποτε Κράτους». Συναφώς, στο άρθρο 211§4 Μέρος XII UNCLOS, 1982 ενισχύεται η υποχρέωση να μην εμποδίζεται εκ μέρους των παρακτίων Κρατών η άσκηση του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης από τα πλοία υπό ξένη σημαία. «Τα παράκτια Κράτη μπορούν κατά την άσκηση της κυριαρχίας τους εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης, να υιοθετούν κανονισμούς για την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία υπό ξένη σημαία, περιλαμβανομένων πλοίων που ασκούν το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης. Οι κανονισμοί αυτοί, σύμφωνα με το μέρος II Τμήμα 3, δεν θα παρακωλύουν την αβλαβή διέλευση των πλοίων υπό ξένη σημαία». Τα άρθρα 27 και 28 UNCLOS, 1982 τα οποία αναφέρονται στην ποινική και αστική δικαιοδοσία επί πλοίου υπό ξένη σημαία αντίστοιχα έχουν σκοπό να αναγνωρίσουν πρωτίστως την σημασία του δικαιώματος στην ελεύθερη ναυσιπλοΐα που δίδει η διεθνής κοινότητα σε συνδυασμό με τις αδικοπραξίες που τελούνται από μέλη του πληρώματος. Ο καθορισμός της μη αβλαβούς διέλευσης των πλοίων υπό ξένη σημαία δεν είναι εύκολη υπόθεση και δύναται να επιφέρει αντιπαράθεση μεταξύ των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών και δη κατά τη δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών. Ως εκ τούτου θα εξεταστούν εκτενέστερα οι προβλέψεις του άρθρου 19§2 UNCLOS, 1982.

### **Μη Αβλαβής Διέλευση**

Οι δραστηριότητες που δύνανται να λάβουν χώρα κατά τη διέλευση ενός πλοίου δια της αιγιαλίτιδας ζώνης χαρακτηρίζονται και μόνον ως «μη αβλαβείς». Οι πράξεις ενός πλοίου, όπως αναφέρονται στο άρθρο 19§2 UNCLOS, 1982, εντός της συνορεύουσας ζώνης ή της ΑΟΖ ανεξάρτητα αν καταλαμβάνονται από τη δικαιοδοσία του παρακτίου Κράτους δεν καθορίζουν τη διέλευση ως αβλαβή ή μη. Περαιτέρω το άρθρο 19§2α UNCLOS, 1982 ορίζει ότι η διέλευση ενός πλοίου υπό ξένη σημαία διαταράσσει την ειρήνη, την τάξη ή την ασφάλεια του παρακτίου Κράτους, εάν, ευρισκόμενο στην αιγιαλίτιδα ζώνη, προβεί σε απειλή ή χρήση βίας κατά της κυριαρχίας, της εδαφικής ακεραιότητας ή της πολιτικής ανεξαρτησίας του παρακτίου Κράτους, ή κατά οποιοδήποτε άλλο τρόπο κατά παραβίαση των αρχών του διεθνούς δικαίου που περιέχονται στο Καταστατικό Χάρτη του ΟΗΕ. Συνάγεται ότι το συγκεκριμένο άρθρο αφορά στα πολεμικά και κυβερνητικά πλοία που χρησιμοποιούνται για μη εμπορικούς σκοπούς (Samiotis, et.al, 2021). Οι αρχές του διεθνούς δικαίου είναι αυτές που περιέχονται στο άρθρο 2§4 του Καταστατικού Χάρτη ΟΗΕ. Τα ναυτιλιακά Κράτη υποχρεούνται να διασφαλίζουν ότι τα υπό την σημαία τους πλοία δεν επιβουλεύονται την εδαφική κυριαρχία των παρακτίων Κρατών. Όμως οι έννοιες της «απειλής ή χρήσης βίας» είναι αόριστες και η σημασία τους δεν είναι ξεκάθαρη με αποτέλεσμα να εγείρονται αντιπαραθέσεις μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών. Το άρθρο 19§2β UNCLOS, 1982 κάνει λόγο για κάθε άσκηση ή γυμνάσια με όπλα οποιουδήποτε είδους και πρέπει να σημειωθεί ότι αναφέρεται επίσης μόνον στα πολεμικά πλοία. Το άρθρο 19§2γ UNCLOS, 1982 που αφορά σε κάθε πράξη που αποσκοπεί στη συλλογή πληροφοριών προς βλάβη της άμυνας ή της ασφάλειας του παρακτίου Κράτους ασχολείται με το αδίκημα της κατασκοπείας. Καίτοι φαίνεται ότι μόνον πολεμικά ή κυβερνητικά πλοία δύνανται να διεξάγουν τέτοιες επιχειρήσεις εν τούτοις σήμερα η πρόοδος της τεχνολογίας δίνει τη δυνατότητα σε ένα εμπορικό πλοίο να μετατραπεί σε κατασκοπευτικό πλοίο ή πλοίο υποκλοπών εκτελώντας παράλληλα τον εμπορικό σκοπό του. Συναφώς οι παράγραφοι του άρθρου 19§2δ και 19§2ε UNCLOS, 1982 περί προπαγανδιστικών ενεργειών προσβολής της άμυνας και της ασφάλειας του παρακτίου Κράτους καθώς και εκείνες της απονήωσης, προσνήωσης ή φόρτωσης σε πλοίο αεροσκαφών έχουν σχέση κυρίως με πολεμικά ή μη κυβερνητικά πλοία. Η μεταφορά αεροσκαφών ή ελικοπτέρων ως φορτίο, μεταξύ Κρατών, μπορεί να γίνει με πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ή ειδικού σκοπού.

Συναφώς το άρθρο 19§2ζ UNCLOS, 1982 που αναφέρεται στην φόρτωση ή εκφόρτωση οποιουδήποτε εμπορεύματος, χρημάτων ή προσώπων κατά παράβαση των τελωνειακών, δημοσιονομικών, μεταναστευτικών ή υγειονομικών κανονισμών του παρακτίου Κράτους σχετίζεται με το άρθρο 21§1 UNCLOS, 1982 όπου το παράκτιο Κράτος δύναται να υιοθετήσει κανονισμούς, σύμφωνα με τις διατάξεις της UNCLOS, 1982 και άλλων κανόνων του διεθνούς δικαίου που αναφέρονται στην αβλαβή διέλευση δια της αιγιαλίτιδας ζώνης με σκοπό την πρόληψη της παραβίασης των τελωνειακών, δημοσιονομικών μεταναστευτικών ή υγειονομικών κανονισμών του. Έτσι παρέχεται η δυνατότητα στο παράκτιο Κράτος να νομοθετήσει ώστε αφενός να προστατεύονται τα ανωτέρω αναφερόμενα πεδία και αφετέρου η διέλευση των πλοίων κατά παράβαση των εθνικών αυτών κανονισμών να θεωρείται μη αβλαβής. Σημειωθήτω, ότι η μεταφόρτωση εν πλω ή σε λιμενική εγκατάσταση εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία, πρέπει να επιτρέπεται χωρίς η διέλευση να θεωρείται μη αβλαβής. Το άρθρο

1952η UNCLOS, 1982 ορίζει ότι η διέλευση πλοίου υπό ξένη σημαία θεωρείται μη αβλαβής σε οποιαδήποτε εκ προθέσεως σοβαρή ρύπανση κατά παράβαση της UNCLOS, 1982. Η διάταξη αυτή προβλέπει πρόθεση ήτοι δόλο κάτι το οποίο έρχεται σε αντίθεση αφού δεν απαιτείται εκ προθέσεως πράξη σε καμία από τις υπόλοιπες διατάξεις της συγκεκριμένης παραγράφου. Επίσης το εδάφιο 1952η είναι πιθανόν να μην τύχει ποτέ εφαρμογής διότι από την εξέταση των ναυτικών ατυχημάτων του πρώτου κεφαλαίου προκύπτει ότι αυτά αποδίδονται σε αμέλεια και ποτέ σε δόλο. Ας ληφθεί υπ' όψιν ότι η εκ προθέσεως σοβαρή ρύπανση πρέπει να συμβεί κατά παράβαση της UNCLOS, 1982 και όχι των κανονισμών του παρακτίου Κράτους. Άρα θα εφαρμοστούν τα άρθρα του Μέρους XII της UNCLOS, 1982 και ειδικότερα το άρθρο 220 όπου σε περίπτωση ρύπανσης το πλοίο θα επιθεωρηθεί και θα κρατηθεί από το παράκτιο Κράτος. Οι διατάξεις (ι), (κ) και (λ) του άρθρου 1952 UNCLOS, 1982 δεν σχετίζονται με το σκοπό της διατριβής ενώ η διάταξη (μ), με την οποία καθίσταται μη αβλαβής οποιαδήποτε άλλη ενέργεια του πλοίου υπό ξένη σημαία που δεν έχει άμεση σχέση με τη διέλευση, αφήνεται στην διακριτική ευχέρεια των παρακτίων Κρατών. Τέτοιες ενέργειες θεωρούνται η απόρριψη, η άνευ αδείας των αρχών πετρέλευση, η κράτηση των μηχανών και η αγκυροβολία εκτός των περιπτώσεων του άρθρου 1852 UNCLOS, 1982 υπό την προϋπόθεση ότι το παράκτιο Κράτος δεν εμποδίζει την αβλαβή διέλευση των πλοίων υπό ξένη σημαία δια της αιγιαλίτιδας ζώνης, ειμή μόνο σύμφωνα με τις διατάξεις της UNCLOS, 1982.<sup>547</sup> Η Συμφωνία μεταξύ ΗΠΑ και ΕΣΣΔ για την Ενιαία Ερμηνεία των Κανόνων του Διεθνούς Δικαίου περί της Αβλαβούς Διελύσεως, 1989 μπορεί να ορίζει ως εξαντλητικό τον κατάλογο των δραστηριοτήτων του άρθρου 1952 UNCLOS, 1982 αλλά από την εξέταση των περιπτώσεων αυτών φαίνεται ότι όχι μόνον ισχύει το αντίθετο αλλά δύναται να υπάρξουν και υποπεριπτώσεις. Επίσης οι δραστηριότητες του άρθρου 1952 μπορούν να διεξάγονται υπό την εξουσιοδότηση του παρακτίου Κράτους ή λόγω ανωτέρας βίας ή ενδεχομένου κινδύνου. Ειδικότερα στην περίπτωση που ένα πλοίο υπό ξένη σημαία εισέλθει στην αιγιαλίτιδα ζώνη παρακτίου Κράτους λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών, αγκυροβολήσει σε ασφαλές σημείο ή κρατήσει τις μηχανές του και άμα τη βελτίωση των καιρικών συνθηκών εγκαταλείψει την αιγιαλίτιδα ζώνη προς την ανοικτή θάλασσα τότε η δραστηριοποίησή του, αν και δεν μπορεί να θεωρηθεί παράνομη, εξίσου δεν είναι διέλευση δια της αιγιαλίτιδας ζώνης σύμφωνα με τον σκοπό του άρθρου 18 UNCLOS, 1982. Άρα πρόκειται για «αβλαβή μη διέλευση» η οποία θα κριθεί περαιτέρω από το παράκτιο Κράτος (Chandrasekhara Rao και Gautier, 2018; Proelss, 2017; Barrett και Barnes, 2016; Rothwell et.al, 2015; Kraska, 2011).

### 3.16. Δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης

Οι αρχαίοι Έλληνες ήταν ο πρώτος λαός ο οποίος ανέδειξε την ναυτιλία ως το μέσο παραγωγής πλούτου δια της επίτευξης των εμπορικών δραστηριοτήτων. Τα πλοία μετέφεραν εμπορεύματα από το ένα μέρος στο άλλο βασιζόμενα σε εθνικούς κανόνες, κάποιοι εκ των οποίων χρησιμοποιούνται μέχρι σήμερα. Οι κανόνες αυτοί παρουσιάστηκαν κωδικοποιημένοι τον 5<sup>ο</sup> π.Χ. αιώνα υπό τον Ναυτικό Κώδικα της Ρόδου. Οι προβλέψεις του Ναυτικού Κώδικα της Ρόδου περιελάμβαναν μεταξύ άλλων και το δικαίωμα της ειρηνικής αβλαβούς διελύσεως των πλοίων

<sup>547</sup> Άρθρο 2451 UNCLOS, 1982

πλησίον των ακτών των παρακτίων Κρατών με σκοπό την προαγωγή του εμπορίου (Wilkinson, 1980). Το ειρηνικό δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως αναγνωρίστηκε στα πλοία και κατά την εποχή της Ρωμαϊκής και Βυζαντινής Αυτοκρατορίας 27 π.Χ. έως 1453 μ.Χ. Συναφώς ίσχυε ότι το παράκτιο Κράτος εδύνατο να ασκήσει τα κυριαρχικά του δικαιώματα στα πλοία που έπλεαν πλησίον των ακτών του. Αργότερα τον 16<sup>ο</sup> αιώνα ο Alberico Gentili αναγνώρισε ότι τα Κράτη είναι οι φορείς της διεθνούς πολιτικής και έγραψε τρία βιβλία για το Δίκαιο του Πολέμου (De jure belli libri tres, 1598). Στο έργο του είναι μεν αντίθετος με την θεωρία του δικαιώματος στην ελευθερία των θαλασσών αναγνωρίζει δε την ειρηνική διέλευση των πλοίων υπό ξένη σημαία επί της αιγιαλίτιδας ζώνης. Υποστηρίζει ότι όλα τα Κράτη έχουν το δικαίωμα στην ελεύθερη ναυσιπλοΐα με σκοπό τη διεξαγωγή εμπορίου και ότι τα πλοία δύναται να αναζητήσουν καταφύγιο εντός των λιμένων. Κανένα Κράτος δεν νομιμοποιείται να αρνηθεί το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως δια της επικράτειας του. Αποκαλεί δε το δικαίωμα αυτό «προνόμιο της φύσεως» (Knutsen, 2016:71). Κατόπιν ο Grotius στο σύγγραμμα του με τίτλο Νόμοι Πολέμου και Ειρήνης (De Jure Belli ac Pacis, 1646) θα ισχυριστεί ότι το παράκτιο Κράτος δεν μπορεί να εμποδίσει την ειρηνική ναυσιπλοΐα πλοίου (χωρίς όπλα) το οποίο προάγει εμπορικούς σκοπούς. Περίπου στο ίδιο μήκος κύματος κινείται για το ίδιο θέμα και ο Selden στο πόνημα του Mare Clausum seu De Dominio Maris (1635). Παρόλα αυτά το ζήτημα της αβλαβούς διελεύσεως των εμπορικών πλοίων υπό ξένη σημαία πλησίον των ακτών του παρακτίου Κράτους απασχόλησε τα Κράτη μεταξύ 17<sup>ο</sup>-18<sup>ο</sup> αιώνα όσο και εκείνο των κλειστών και ανοικτών θαλασσών στα εμπορικά πλοία υπό ξένη σημαία ώστε να επιτευχθεί το ναυτιλιακό εγχείρημα (Armitage, 2004; Brito Vieira, 2003). Κατά τον 19<sup>ο</sup> αιώνα το δόγμα του ελευθέρου εμπορίου και η εποχή της ατμοκίνησης των πλοίων έδωσαν πλεονέκτημα στο δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως των πλοίων δια των παρακτίων υδάτων σε σχέση με τη δικαιοδοσία των παρακτίων Κρατών. Έκτοτε τα δύο αυτά δικαιώματα εξελίσσονται ταυτόχρονα. Το 1878 η Μεγάλη Βρετανία θέσπισε το νόμο περί Δικαιοδοσίας επί της Αιγιαλίτιδας Ζώνης ώστε να ρυθμίσει μεταξύ άλλων και το συγκεκριμένο ζήτημα εις βάρος όμως του δικαιώματος της αβλαβούς διελεύσεως.<sup>548</sup> Καίτοι το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως των πλοίων δια των παρακτίων υδάτων έχει τις ρίζες του στην αρχαιότητα εν τούτοις ως κανόνας εθνικού δικαίου επιβεβαιώθηκε στην σύγχρονη εποχή από την Διάσκεψη της Χάγης για την Κωδικοποίηση του Διεθνούς Δικαίου, 1930, (O'Connell, 1983).

Στο Σχέδιο για την Κωδικοποίηση του Διεθνούς Δικαίου, 1930 αναγράφονταν ότι όλα τα πλοία διαθέτουν το δικαίωμα της ειρηνικής διελεύσεως δια της αιγιαλίτιδας ζώνης καθώς και της προσωρινής αγκυροβολίας εφόσον είναι απαραίτητο για ναυτιλιακούς λόγους. Όμως το σχέδιο δεν έκανε λόγο για τα δικαιώματα του παρακτίου Κράτους. Έτσι προστέθηκε ότι τα παράκτια Κράτη επιτρέπουν στα εμπορικά πλοία υπό ξένη σημαία να διέρχονται αβλαβώς δια της αιγιαλίτιδας ζώνης εφόσον τα εμπορικά πλοία συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του παρακτίου Κράτους υπό την αρχή της μη διακρίσεως. Το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως περιλαμβάνει και την αγκυροβολία.<sup>549</sup> Κατά τις συζητήσεις για το ζήτημα επεκράτησε συναίνεση επί του ότι το παράκτιο Κράτος δεν πρέπει να εμποδίζει το δικαίωμα των εμπορικών πλοίων υπό ξένη σημαία

<sup>548</sup> <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/Vict/41-42/73/contents>

<sup>549</sup> [https://biblio-archiv.unog.ch/Dateien/CouncilMSD/C-351-M-145-1930-V\\_EN.pdf](https://biblio-archiv.unog.ch/Dateien/CouncilMSD/C-351-M-145-1930-V_EN.pdf)

στην αβλαβή διέλευση δια της αιγιαλίτιδας ζώνης του. Τελικά λόγω του ότι κατά τη Διάσκεψη της Χάγης, 1930 δεν επετεύχθη Συμφωνία για την Αιγιαλίτιδα Ζώνη δύναται να ειπωθεί ότι το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης επικράτησε ως κανόνας του διεθνούς εθιμικού δικαίου. Πάντως κατά την εκδίκαση της Υπόθεσης του Στενού Κερκύρας, 1949 (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland v. Albania)<sup>550</sup> το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως ως κανόνας του διεθνούς εθιμικού δικαίου δεν επιβεβαιώθηκε από την απόφαση του ΔΔΔ. Τελικά το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως περιελήφθη ως συμβατική διάταξη στην Σύμβαση για την Αιγιαλίτιδα και Συνορεύουσα Ζώνη, 1958 και στην UNCLOS, 1982. Παρόλα αυτά ακόμη και σήμερα υπάρχουν Κράτη τα οποία θέτουν προϋποθέσεις όπως έγγραφη άδεια, σύναψη διμερούς συμφωνίας, πρότερης ενημέρωσης ή εξουσιοδότησης προκειμένου να επιτρέψουν στα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών να διέλθουν αβλαβώς δια της αιγιαλίτιδας ζώνης τους. Η χρήση του δικαιώματος της αβλαβούς διελεύσεως αποτελεί νομικό μέσο γεφύρωσης του δικαιώματος των ναυτιλιακών Κρατών στην ελευθερία των θαλασσών και των παρακτίων Κρατών στην άσκηση κυριαρχικών δικαιωμάτων επί της αιγιαλίτιδας ζώνης τους ήτοι η αβλαβής διέλευση των πλοίων είναι μία διευκόλυνση που παρέχουν τα παράκτια Κράτη στα διερχόμενα πλοία. Επίσης το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως δεν είναι απόλυτο αλλά ασκείται σύμφωνα με τους κανόνες του διεθνούς δικαίου, της UNCLOS, 1982 και της εθνικής νομοθεσίας. Το πλοίο θα πρέπει να συμμορφώνεται με τους διεθνείς κανονισμούς για την ασφάλεια ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος όπως αυτοί ρυθμίζονται από το Κράτος της σημαίας του πλοίου (άρθρο 94 UNCLOS, 1982). Ως εκ τούτου το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως δεν αποτελεί εξαίρεση από την εφαρμογή των κανονισμών του παρακτίου Κράτους ή της άσκησης δικαιοδοσίας του. Τα Κράτη ασκούν σχεδόν πλήρη κυριαρχία επί της αιγιαλίτιδας ζώνης παρόμοια με εκείνη που ασκούν επί της ξηράς, εσωτερικών υδάτων και λιμένων. Η άσκηση της αρμοδιότητας αυτής είναι απότοκος της αρχής της εδαφικότητας. Τα κυριαρχικά δικαιώματα του παρακτίου Κράτους εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης περιορίζονται από το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης των πλοίων υπό ξένη σημαία. Όπως σημειώνεται στην υπόθεση του Στενού Κερκύρας, 1949<sup>551</sup> το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως επιτρέπει στα πλοία υπό ξένη σημαία να διέρχονται δια της αιγιαλίτιδας ζώνης ανεμπόδιστα αρκεί η διέλευση να μην επιβουλεύεται την ειρήνη, την τάξη και την ασφάλεια του παρακτίου Κράτους.

Εκ των ανωτέρω παρατηρείται ότι το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως εδραιώθηκε εθιμικά στην Διάσκεψη της Χάγης για την Κωδικοποίηση του Διεθνούς Δικαίου, 1930 (άρθρο 4) και συμβατικά στην Σύμβαση για την Αιγιαλίτιδα και Συνορεύουσα Ζώνη, 1958 (άρθρο 14) και στην UNCLOS, 1982 (άρθρο 17). Παρόλα αυτά επί της ερμηνείας του δικαιώματος της αβλαβούς διελεύσεως εγείρονται μέχρι και σήμερα αντιπαραθέσεις μεταξύ των Κρατών. Αυτό συμβαίνει κυρίως λόγω του ότι επικρατεί σύγχυση μεταξύ του δικαιώματος αβλαβούς διελεύσεως επί της αιγιαλίτιδας ζώνης και του δικαιώματος στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας στην ΑΟΖ και την ανοικτή θάλασσα. Πρόκειται για δύο εντελώς διαφορετικά δικαιώματα. Το δικαίωμα στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας ασκείται από όλα τα Κράτη λαμβάνοντας προσηκόντως υπ' όψιν τα συμφέροντα των

<sup>550</sup> <https://www.icj-cij.org/en/case/1>

<sup>551</sup> *ibid* σελ.28

άλλων Κρατών κατά την άσκηση του επί της ανοικτής θάλασσας<sup>552</sup> ενώ το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως επί της αιγιαλίτιδας ζώνης φαίνεται ότι υπέχει διαφορετικών ερμηνευτικών θεωριών. Ως συμβατικός κανόνας σήμερα το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως δια της αιγιαλίτιδας ζώνης απολαμβάνεται, υπό τους όρους της UNCLOS, 1982, από τα πλοία όλων των Κρατών παρακτίων ή άνευ ακτών.<sup>553</sup> Αυτό σημαίνει ότι οι όροι της UNCLOS, 1982 που εφαρμόζονται κατά την άσκηση του δικαιώματος της αβλαβούς διελεύσεως δια της αιγιαλίτιδας ζώνης ακολουθούνται και σε άλλες διατάξεις της UNCLOS, 1982 όπως στο Μέρος XII περί της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος. Σαφή αναφορά γίνεται και στα μη Συμβαλλόμενα Μέρη της UNCLOS, 1982 με τη φράση «πλοία όλων των Κρατών» τα οποία απολαμβάνουν το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως επί της αιγιαλίτιδας ζώνης είτε πρόκειται για εμπορικά είτε για πολεμικά πλοία χωρίς να δίδεται έμφαση στο ιδιοκτησιακό καθεστώς παρά μόνον στην εθνικότητα.

### **3.17. Παράκτια Κράτη και δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών**

Τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών δικαιούνται μεν του δικαιώματος αβλαβούς διελεύσεως εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης αλλά υπό προϋποθέσεις που καθορίζονται από τα παράκτια Κράτη. Πιθανόν η διαδικασία της προτέρας ενημερώσεως ή εξουσιοδοτήσεως του παρακτίου Κράτους κατά την διέλευση δια της αιγιαλίτιδας ζώνης των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών να εξισορροπούσε τις θέσεις των Κρατών. Όμως τα Κράτη της κατηγορίας Α (πίνακας 16) αντιτίθενται σε αυτή τη λύση και επιθυμούν την χορήγηση του δικαιώματος χωρίς περιορισμούς. Τα Κράτη αυτά αντιτίθενται στην υποχρέωση προτέρας ενημερώσεως ή εξουσιοδοτήσεως και υποστηρίζουν ότι τα παράκτια Κράτη δεν έχουν δικαίωμα να απαγορεύουν την αβλαβή διέλευση πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα υλικά ή πυρηνικά. Τα Κράτη δύναται να διακριθούν σε πέντε κατηγορίες, όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα, εστιάζοντας στην εθνική νομοθεσία, στις διατάξεις της UNCLOS, 1982 και Σύμβασης της Βασιλείας, 1989. Κάθε κατηγορία Κρατών ερμηνεύει διαφορετικά το δικαίωμα στην αβλαβή διέλευση όταν πρόκειται για πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών. Τα Κράτη της κατηγορίας Β θεωρούν ότι με την υπογραφή της Σύμβασης Βασιλείας, 1989 προστατεύουν επαρκώς τα δικαιώματά τους ως παράκτια Κράτη. Τα Κράτη της κατηγορίας Γ αξιώνουν το δικαίωμα της προτέρας ενημερώσεως ως προς τη διέλευση από την αιγιαλίτιδα ζώνη πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα ή πυρηνικά υλικά. Τα Κράτη της κατηγορίας Δ υποστηρίζουν το δικαίωμα της προτέρας εξουσιοδοτήσεως προκειμένου να επιτρέψουν τη μεταφορά επικινδύνων ή πυρηνικών υλικών δια της αιγιαλίτιδας ζώνης τους. Τα Κράτη της κατηγορίας Ε ρητώς απαγορεύουν τη διέλευση δια μέσου της αιγιαλίτιδας ζώνης των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα ή πυρηνικά υλικά. Τα Κράτη των κατηγοριών Β, Γ, Δ και Ε ανήκουν στις αναπτυσσόμενες οικονομίες χωρίς μεγάλο εμπορικό στόλο και ως εκ τούτου τάσσονται υπέρ μιας πιο αυστηρής προσέγγισης κατά τη χορήγηση του δικαιώματος αβλαβούς διελεύσεως ενώ τα Κράτη της κατηγορίας Α ήτοι αναπτυγμένες οικονομίες αντιτίθενται στην προσέγγιση των υπολοίπων Κρατών. Κατά την κύρωση της UNCLOS, 1982 από τη Γερμανία, Ιταλία, Ολλανδία, ΗΠΑ

<sup>552</sup> Άρθρο 87§2 UNCLOS, 1982

<sup>553</sup> Άρθρο 17 UNCLOS, 1982

και Ηνωμένο Βασίλειο σημειώθηκε ότι οι απαίτηση προτέρας ενημερώσεως ή εξουσιοδοτήσεως για τη χορήγηση του δικαιώματος αβλαβούς διελεύσεως δια της αιγιαλίτιδας ζώνης εκφεύγει από τους σκοπούς της UNCLOS, 1982. Όσον αφορά στην προτέρα ενημέρωση υποστηρίζεται ότι εντάσσεται στο άρθρο 21§1α UNCLOS, 1982 ενώ η απαίτηση προτέρας εξουσιοδοτήσεως είναι νομικώς αμφισβητούμενη (Rothwell και Stephens, 2016:238). Συγκρατείται ότι η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα δεν είναι έτοιμη για την επίλυση του προβλήματος.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 16**

<b>ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΚΡΑΤΗ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΑΒΛΑΒΟΥΣ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΣ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΥΛΙΚΩΝ</b>				
<b>A: ANTIΘENTAI</b>	<b>B: AΣAΦHΣ</b>	<b>Γ: ΠΡΟΤΕΡΑ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ</b>	<b>Δ: ΠΡΟΤΕΡΑ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ</b>	<b>E: ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ</b>
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	ΚΟΛΟΜΒΙΑ	ΚΑΝΑΔΑΣ	ΑΙΓΥΠΤΟΣ	ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ
ΙΤΑΛΙΑ	ΕΚΟΥΑΔΟΡ	ΝΤΖΙΜΠΟΥΤΙ	ΓΟΥΙΝΕΑ	ΑΙΤΗ
ΙΑΠΩΝΙΑ	ΜΕΞΙΚΟ	ΛΙΒΥΗ	ΙΡΑΝ	ΑΚΤΗ ΕΛΕΦΑΝΤΟΣΤΟΥ
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	ΟΥΡΟΥΓΟΥΑΗ	ΜΑΛΤΑ	ΜΑΛΑΙΣΙΑ	ΝΙΓΗΡΙΑ
ΡΩΣΙΑ		ΠΑΚΙΣΤΑΝ	ΟΜΑΝ	ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ
ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ		ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	ΣΑΟΥΔΙΚΗ ΑΡΑΒΙΑ	ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ
ΤΑΙΛΑΝΔΗ		ΗΝΩΜΕΝΑ ΑΡΑΒΙΚΑ ΕΜΙΡΑΤΑ	ΤΟΥΡΚΙΑ	
ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ			ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ	
ΗΠΑ			ΥΕΜΕΝΗ	

**ΠΗΓΗ: Samiotis και Grekos, 2015.**

Ο χαρακτηρισμός της διελεύσεως του πλοίου δια της αιγιαλίτιδας ζώνης ως μη αβλαβούς πιθανόν να συμπεριλαμβάνει και άλλους παράγοντες όπως ο σκοπός διελεύσεως, το είδος του πλοίου καθώς και η κατάσταση στην οποία βρίσκεται το πλοίο σύμφωνα με την τελευταία επιθεώρηση του από τις αρχές του Κράτους Λιμένα. Η σωρευτική εκτίμηση αυτών των παραγόντων μπορεί να διαταράξει την ειρήνη, την τάξη ή την ασφάλεια του παρακτίου Κράτους και άρα η διέλευση να χαρακτηριστεί ως μη αβλαβής. Επίσης η ανάγνωση των διατάξεων του άρθρου 19§2 UNCLOS, 1982 λαμβάνει πολλές ερμηνείες ανάλογα με την σκοπιά των ναυτιλιακών ή παρακτίων Κρατών και δεν είναι εύκολο να καθοριστεί πότε πραγματικά παραβιάζεται κάποια διάταξη της συγκεκριμένης παραγράφου. Η ασάφεια των όρων που χρησιμοποιούνται στα εδάφια της παραγράφου εντείνει την αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών. Η εκτίμηση αν ένα πλοίο εκτελεί μη αβλαβή διέλευση αφήνεται στην δικαιοδοσία των παρακτίων Κρατών αλλά τα ναυτιλιακά Κράτη δικαιούνται να εγείρουν αντιρρήσεις. Ως εκ τούτου ούτε τα παράκτια αλλά ούτε τα ναυτιλιακά Κράτη είναι αντικειμενικοί κριτές του δικαιώματος της μη αβλαβούς διελεύσεως των πλοίων και δη μεταφοράς επικινδύνων υλικών δια της αιγιαλίτιδας ζώνης.

Κατά την διέλευση ενός πλοίου μεταφοράς επικινδύνων υλικών δια της αιγιαλίτιδας ζώνης τελείται επίκληση του δικαιώματος της αβλαβούς διελεύσεως. Όμως κατά την συγκεκριμένη διέλευση δύναται να δημιουργηθεί αμφιβολία κατά πόσο το πλοίο μεταφοράς επικινδύνων



υλικών πληροί τις απαραίτητες προϋποθέσεις ώστε η διέλευση να θεωρείται αβλαβής. Οι γενικότητες της UNCLOS, 1982 ως προς το περιεχόμενο της έννοιας της αβλαβούς διελεύσεως παρέχουν τη δυνατότητα στο παράκτιο Κράτος να εκτιμήσει το κατά πόσο υφίσταται ή όχι αβλαβής διέλευση. Η εκτίμηση, από τη πλευρά του παράκτιου Κράτους, είναι, αναμφίβολα, υποκειμενική, γεγονός που σημαίνει ότι το τελευταίο, προκειμένου να καταλήξει σε ένα συμπέρασμα έχει την ευχέρεια να σταθμίσει και άλλους παράγοντες σημαντικούς για το ίδιο. Συναφώς η διάκριση και ερμηνεία του δικαιώματος της αβλαβούς διελεύσεως και δη υπό των διατάξεων περί προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος δεν είναι ευχερής και ενισχύει την αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά την διέλευση των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών δια της αιγιαλίτιδας ζώνης.

### **3.18. Υποχρεώσεις πλοίων υπό ξένη σημαία κατά την άσκηση του δικαιώματος αβλαβούς διέλευσης**

Το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως δεν είναι απόλυτο και ασκείται εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης όπου το παράκτιο Κράτος διαθέτει κυριαρχία. Ως εκ τούτου τα πλοία υπό ξένη σημαία κατά την ενάσκηση του δικαιώματος αβλαβούς διελεύσεως υπόκεινται σε υποχρεώσεις σύμφωνα με το συμβατικό και εθιμικό δίκαιο. Στις υποχρεώσεις αυτές περιλαμβάνονται (α) η συμμόρφωση με τους κανονισμούς του παρακτίου Κράτους (β) η συνεχής και ταχεία διέλευση και (γ) η διέλευση χωρίς εμπλοκή σε μη αβλαβείς δραστηριότητες. Συμφώνως του άρθρου 21 UNCLOS, 1982 ορίζονται οι κανονισμοί τους οποίους υιοθετεί το παράκτιο Κράτος και πρέπει να ακολουθεί το πλοίο υπό ξένη σημαία. Στο πλαίσιο αυτό τα πλοία υποχρεούνται να πλέουν εντός των τυχόν ορισθέντων από το παράκτιο Κράτος θαλασσίων διαδρόμων της αιγιαλίτιδας ζώνης χωρίς να υφίσταται κύρωση σε περίπτωση παραβίασης αυτής της διάταξης.<sup>554</sup> Επίσης, το άρθρο 26 UNCLOS, 1982 απαγορεύει την επιβολή τελών σε πλοία υπό ξένη σημαία κατά την αβλαβή διέλευση δια της αιγιαλίτιδας ζώνης με εξαίρεση την περίπτωση που παρασχεθούν στο πλοίο ειδικές υπηρεσίες από το παράκτιο Κράτος όπως πλοηγικά τέλη. Η μη καταβολή των τελών εκ μέρους του πλοίου δεν καθιστά την διέλευση ως μη αβλαβή διότι το παράκτιο Κράτος δύναται να εγείρει απαιτήσεις μέσω της νομικής οδού. Σημειωθήτω ότι αν το πλοίο υπό ξένη σημαία παραβιάσει κανονισμό του παρακτίου Κράτους τότε αυτό υπόκειται σε διοικητικές ή ποινικές κυρώσεις και δεν στερείται αυτοδικαίως του δικαιώματος της αβλαβούς διελεύσεως. Θα πρέπει να εξεταστεί ο κανονισμός, τύποις και ουσία, εκ των υστέρων προκειμένου να αποδειχτεί ότι συνιστά παραβίαση του δικαιώματος αβλαβούς διελεύσεως. Συναφώς η συμμόρφωση με τους κανονισμούς του παρακτίου Κράτους δεν θα πρέπει να καθιστά απαγορευτική την αβλαβή διέλευση (Tanaka, 2019:115). Συμφώνως του άρθρου 18 UNCLOS, 1982 τα πλοία υπό ξένη σημαία διέρχονται υπό συνεχή και ταχεία διέλευση δια της αιγιαλίτιδας ζώνης ενώ παράβαση της συγκεκριμένης διάταξης καθιστά τον πλοιο ως μη αβλαβή εξαιρουμένων περιπτώσεων ανωτέρας βίας. Τα πλοία υπό ξένη σημαία θα πλέουν, κατά το άρθρο 19 UNCLOS, 1982 χωρίς να διαταράσσουν την ειρήνη, τάξη ή την ασφάλεια του παρακτίου Κράτους.

---

<sup>554</sup> Άρθρο 22 UNCLOS, 1982

Το άρθρο 23 UNCLOS, 1982 αφορά ειδικότερα στα πυρηνοκίνητα και πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών τα οποία κατά την άσκηση του δικαιώματος αβλαβούς διελεύσεως δια της αιγιαλίτιδας ζώνης θα είναι αρμοδίως πιστοποιημένα και θα τηρούν τα ειδικά προληπτικά μέτρα που έχουν θεσπισθεί για την κατηγορία τους από διεθνείς συμφωνίες. Τα πιστοποιητικά, τα ειδικά προληπτικά μέτρα και οι διεθνείς συμφωνίες δεν καθορίζονται από την UNCLOS, 1982. Η μελέτη της βιβλιογραφίας δείχνει ότι η αναφορά στις διεθνείς συμφωνίες υπονοεί τις Διεθνείς Συμβάσεις του IMO και τους αντίστοιχους κώδικες για κάθε κατηγορία πλοίου μεταφοράς επικινδύνων υλικών που αναπτύχθηκαν στο δεύτερο κεφάλαιο. Οι Διεθνείς Συμβάσεις του IMO και οι Κώδικες περί επικινδύνων υλικών περιέχουν τα αντίστοιχα πιστοποιητικά και προληπτικά μέτρα. Η μη συμμόρφωση των πλοίων με την συγκεκριμένη υποχρέωση δεν καθιστά αυτοδικαίως τον πλοιοκτήτη ως μη αβλαβή.

### **3.19. Υποχρεώσεις παρακτίων Κρατών έναντι πλοίων ξένης σημαίας σε αβλαβή διέλευση**

Στην αιγιαλίτιδα ζώνη όπου το παράκτιο Κράτος ασκεί απόλυτη κυριαρχία απαιτείται κάποια συμβιβαστική ρύθμιση ώστε να εξασφαλιστεί στα πλοία υπό ξένη σημαία το δικαίωμα στην αβλαβή διέλευση. Το δικαίωμα αβλαβούς διελεύσεως υπόκειται σε εξαιρέσεις και ανάλογα με τις περιστάσεις το παράκτιο Κράτος δύναται αιτιολογημένα να αρνηθεί ή να αναστείλει προσωρινά το δικαίωμα αυτό. Η αιγιαλίτιδα ζώνη υπόκειται στην κυριαρχία του παρακτίου Κράτους και το δικαίωμα των πλοίων με ξένη σημαία στην ναυσιπλοΐα μέσω της ζώνης αυτής εξαρτάται από τις προβλέψεις του άρθρου 19 UNCLOS, 1982. Όταν ένα πλοίο παύσει να εκτελεί αβλαβή διέλευση δεν απολαύει το δικαίωμα να διασχίζει την αιγιαλίτιδα ζώνη και το παράκτιο Κράτος δικαιούται να εμποδίσει το πλοίο αυτό. Σύμφωνα με το άρθρο 25§1 UNCLOS, 1982 το παράκτιο Κράτος δύναται να αρνηθεί την διέλευση, η οποία είναι μη αβλαβής, και να λάβει τα απαραίτητα μέτρα για την πρόληψη μη καλόπιστων ενεργειών. Για να προβεί στην ενέργεια αυτή το παράκτιο Κράτος δηλώνει αιτιολογημένα τον πλοιοκτήτη ως μη αβλαβή. Κατόπιν, εφόσον ο πλοιοκτήτης είναι μη αβλαβής, το παράκτιο Κράτος ειδοποιεί το πλοίο ότι διάγει μη αβλαβή πλοιοκτήτη και το καλεί να συμμορφωθεί. Σε διαφορετική περίπτωση και εφόσον η UNCLOS, 1982 δεν ορίζει τα απαραίτητα μέτρα για την πρόληψη της μη αβλαβούς διελεύσεως, το παράκτιο Κράτος εφαρμόζει, κατά βούληση, προληπτικά μέτρα ανάλογα με την εθνική νομοθεσία. Η πρακτική έχει δείξει ότι συνήθως δίδεται εντολή σε πολεμικό ή άλλο κρατικό πλοίο του παρακτίου Κράτους να προειδοποιήσει το πλοίο που εκτελεί μη αβλαβή διέλευση με χρήση ασυρμάτου ή προειδοποιητικών βολών σε ασφαλή τομέα ώστε το πλοίο να σταματήσει προκειμένου ελεγχθεί. Συνήθως μετά την παροχή των κατάλληλων οδηγιών το πλοίο εξέρχεται εκ της αιγιαλίτιδας ζώνης και επιβάλλονται κυρώσεις. Τα μέτρα αυτά θα πρέπει να συνάδουν με τις βασικές αρχές του διεθνούς δικαίου, να είναι αναγκαία, αναλογικά και να μην υπάρχουν διακρίσεις μεταξύ των Κρατών.

Επίσης σύμφωνα με το άρθρο 25§3 UNCLOS, 1982 το παράκτιο Κράτος δύναται χωρίς να προβαίνει σε οποιαδήποτε διάκριση τύπου ή ουσίας μεταξύ των πλοίων υπό ξένη σημαία, να αναστέλλει προσωρινά εντός καθορισμένων περιοχών της αιγιαλίτιδας ζώνης, την αβλαβή διέλευση για λόγους τάξης και ασφαλείας κατόπιν δημοσίευσης της απόφασης αυτής. Η ασφάλεια του Κράτους είναι ουσιαστική απαίτηση για την εφαρμογή του δικαιώματος της προσωρινής

αναστολής. Βεβαίως, αφού το δικαίωμα της προσωρινής αναστολής είναι περιορισμένο, σε συγκεκριμένες περιστάσεις, εναπόκειται στο παράκτιο Κράτος η απόφαση για το ζήτημα της ασφαλείας του και το αν η εφαρμογή του δικαιώματος αυτού είναι αναγκαία. Κατά την εφαρμογή της προσωρινής αναστολής δεν πρέπει να γίνεται διάκριση μεταξύ των Κρατών των σημαίων των διερχομένων πλοίων. Το παράκτιο κράτος δεν έχει το δικαίωμα να διαχωρίσει κάποιο πλοίο λόγω της σημαίας του και να αρνηθεί το δικαίωμα της ασφαλούς διελεύσεως ενώ το παραχωρεί σε άλλο πλοίο. Το δικαίωμα του παρακτίου Κράτους να εφαρμόσει την προσωρινή αναστολή διελεύσεως εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης υπόκειται σε περιορισμούς ως εξής (α) Το δικαίωμα της προσωρινής αναστολής, όταν εφαρμόζεται, ασκείται αδιακρίτως επί όλων των πλοίων υπό ξένη σημαία και όχι μόνο επί επιλεγμένων εξ αυτών, (β) Η αναστολή είναι χρονικά προσωρινή και δεν μπορεί να είναι μόνιμη, (γ) Μόνο σε συγκεκριμένες περιοχές της αιγιαλίτιδας ζώνης μπορεί να ασκηθεί το δικαίωμα της προσωρινής αναστολής, (δ) Η προσωρινή αναστολή είναι ουσιώδης για την ασφάλεια του παρακτίου Κράτους και εφαρμόζεται όταν δεν υπάρχει άλλη επιλογή, (ε) Αν όλα τα ανωτέρω εκπληρώνονται, το τελικό κριτήριο, πριν η αναστολή λάβει χώρα είναι ότι πρέπει να ανακοινωθεί εκ των προτέρων. Οι συνθήκες που διατυπώθηκαν ανωτέρω δίδουν τους περιορισμούς όσον αφορά στο χρόνο και τρόπο που το παράκτιο κράτος εφαρμόζει την προσωρινή αναστολή του δικαιώματος της αβλαβούς διελεύσεως επί των χωρικών του υδάτων. Τα θέματα ασφαλείας του παρακτίου Κράτους καθορίζονται από το ίδιο, δεν ορίζονται αναλυτικά στο άρθρο 25§3 UNCLOS, 1982 και όταν ανακύπτει τέτοιο περιστατικό το δικαίωμα προστασίας εκτιμάται ελευθέρως (Churchill και Lowe, 1999:87).

Παράλληλα στις υποχρεώσεις του παρακτίου Κράτους είναι η αποχή (abstention) από οποιαδήποτε ενέργεια δύναται να στερήσει το δικαίωμα αβλαβούς διελεύσεως και συγκεκριμένα κατά το άρθρο 24§1(α) UNCLOS, 1982 το παράκτιο Κράτος δεν εμποδίζει την αβλαβή διέλευση των πλοίων υπό ξένη σημαία δια της αιγιαλίτιδας ζώνης ειμή μόνο σύμφωνα με τις διατάξεις της UNCLOS, 1982. Κατά την εφαρμογή της UNCLOS, 1982 το παράκτιο Κράτος δεν επιβάλλει την τήρηση διατυπώσεων στα πλοία υπό ξένη σημαία οι οποίες έχουν ως πρακτικό αποτέλεσμα την άρνηση ή περιορισμό του δικαιώματος της αβλαβούς διελεύσεως. Η υποχρέωση αυτή κωδικοποιήθηκε για πρώτη φορά στη Διάσκεψη της Χάγης, 1930, επιβεβαιώθηκε στην Υπόθεση του Στενού Κερκύρας, 1949, περιέχεται στο άρθρο 15§1 της Σύμβασης για την Αιγιαλίτιδα και Συνορεύουσα Ζώνη, 1958 και τελικά υπό διαφορετική διατύπωση στην UNCLOS, 1982. Η προσωρινή αναστολή του δικαιώματος αβλαβούς διελεύσεως έγκειται σε διαφορετικές ερμηνείες και ως εκ τούτου η αδικαιολόγητη εφαρμογή του δύναται να προκαλέσει αντιπαραθέσεις μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών. Το άρθρο 24§1(β) UNCLOS, 1982 απαγορεύει τις διακρίσεις λόγω σημαίας, προηγούμενου λιμένα ή ιδιοκτήτη φορτίου και ειδικότερα ορίζει ότι το παράκτιο Κράτος δεν πρέπει να προβαίνει σε διακρίσεις τύποις ή ουσίας κατά των πλοίων οποιουδήποτε Κράτους ή κατά πλοίων που μεταφέρουν φορτία προς, από ή για λογαριασμό οποιουδήποτε Κράτους. Η σύγχρονες συνθήκες απελευθέρωσης του διεθνούς και ενωσιακού (ΕΕ) εμπορίου αλλά και η σύναψη διμερών ή περιφερειακών εμπορικών ή ναυτιλιακών Συμφωνιών εμποδίζει την εφαρμογή τέτοιων διακρίσεων.

Στις υποχρεώσεις του παρακτίου Κράτους συγκαταλέγεται και η δημοσιότητα οποιουδήποτε κινδύνου ναυσιπλοΐας εμφανίζεται εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης εφόσον το παράκτιο Κράτος έχει λάβει γνώση.<sup>555</sup> Το άρθρο 24§2 UNCLOS, 1982 υποχρεώνει το παράκτιο Κράτος να εκδίδει αγγελίες προς τους ναυτιλλομένους για κάθε ναυτιλιακό κίνδυνο στην αιγιαλίτιδα ζώνη καθώς και να παρέχει τα ανάλογα ναυτιλιακά βοηθήματα για την εξυπηρέτηση της ναυτιλιακής κίνησης. Η φράση «αν το παράκτιο Κράτος γνωρίζει» τον ναυτιλιακό κίνδυνο προστέθηκε προκειμένου να προστατέψει το παράκτιο Κράτος σε περίπτωση που δεν έχει ευρέως δημοσιεύσει τυχόν πληροφορίες για ναυτιλιακούς κινδύνους και ως εκ τούτου να θεραπεύσει απαιτήσεις ή αντιπαραθέσεις που δύναται να εγερθούν. Η δημοσίευση πληροφοριών περί ναυτιλιακών κινδύνων έχει επικρατήσει να γίνεται δια του IMO.

Η αβλαβής διέλευση είναι θεσμός που αφορά τα πλοία, εμπορικά και πολεμικά ή κυβερνητικά. Όταν ένα πλοίο υπό ξένη σημαία διασχίζει την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός παρακτίου Κράτους είναι δυνατόν να δημιουργηθεί αμφιβολία κατά πόσο η διέλευση του πλοίου πληροί τις απαραίτητες προϋποθέσεις για να θεωρείται αβλαβής. Οι γενικότητες της UNCLOS, 1982 αλλά και της Σύμβασης για την Αιγιαλίτιδα και την Συνορεύουσα Ζώνη, 1958 ως προς το περιεχόμενο της έννοιας αβλαβούς διελεύσεως παρέχουν τη δυνατότητα στο παράκτιο Κράτος να εκτιμήσει το κατά πόσο υφίσταται ή όχι αβλαβής διέλευση. Η εκτίμηση, από τη πλευρά του παρακτίου Κράτους, είναι, αναμφίβολα, υποκειμενική, γεγονός που σημαίνει ότι το τελευταίο, προκειμένου να καταλήξει σε μία εκτίμηση, έχει την ευχέρεια να σταθμίσει και άλλους σημαντικούς για το ίδιο παράγοντες. Η εξισορρόπηση των δικαιωμάτων μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά την αβλαβή διέλευση δια της αιγιαλίτιδας ζώνης ενός πλοίου υπό ξένη σημαία δεν είναι εύκολο εγχείρημα και δύναται να δημιουργήσει αντιπαραθέσεις. Η δυσκολία έγκειται στην αναγνώριση του αν τα συγκεκριμένα δικαιώματα όντως παρέχονται ή παραβιάζονται.

### **3.20. Δικαιοδοσία παρακτίων Κρατών επί πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών**

Τα πλοία υπό ξένη σημαία κατά τη διέλευση τους δια της αιγιαλίτιδας ζώνης, ακόμη και όταν αυτή είναι αβλαβής, υπόκεινται στην δικαιοδοσία του παρακτίου Κράτους. Η δικαιοδοσία διακρίνεται στην νομοθετική και την εκτελεστική (enforcement) ή εφαρμογή της νομοθεσίας. Στην εκτελεστική ανήκουν οι κλάδοι της διοικητικής (administrative), αστικής (civil) και ποινικής (criminal) δικαιοδοσίας.

#### **3.20.1. Δικαιοδοσία εφαρμογής των εθνικών νομοθετικών ρυθμίσεων**

Η εξουσία του παρακτίου Κράτους να εισαγάγει κανονισμούς στην εθνική έννομη τάξη ονομάζεται νομοθετική δικαιοδοσία. Η κυριαρχία του παρακτίου Κράτους εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης παρέχει το δικαίωμα στο παράκτιο Κράτος να εφαρμόζει την νομοθεσία του στην ζώνη αυτή. Στις νομοθετικές ρυθμίσεις του παρακτίου Κράτους περιέχονται αντίστοιχες διεθνείς καθώς και εθνικές εφόσον επιτρέπονται από το διεθνές δίκαιο. Μέχρι σήμερα δεν φαίνεται να έχουν γίνει σοβαρές

---

<sup>555</sup> Άρθρο 24§2 UNCLOS, 1982

προσπάθειες ώστε να υπάρξει ομοιόμορφη εφαρμογή της νομοθεσίας των παρακτίων Κρατών σε διεθνές επίπεδο και το κενό αυτό ρυθμίζεται από την UNCLOS, 1982. Γενικά, οι διεθνείς ρυθμίσεις που αφορούν στην αιγιαλίτιδα ζώνη όπως οι Συμβάσεις του IMO υιοθετούνται και εφαρμόζονται από τα παράκτια Κράτη. Η UNCLOS, 1982 για το σκοπό της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος παρέχει συγκεκριμένο πλαίσιο σύμφωνα με το οποίο τα παράκτια Κράτη, δια του αρμοδίου διεθνούς οργανισμού, θεσπίζουν διεθνείς κανόνες και πρότυπα και προωθούν την υιοθέτηση, όπου χρειάζεται, θαλάσσιων συστημάτων κυκλοφορίας προορισμένων να ελαχιστοποιήσουν τον κίνδυνο ατυχημάτων που μπορεί να προκαλέσουν ρύπανση στο θαλάσσιο περιβάλλον.<sup>556</sup> Περαιτέρω, οι νομοθετική δικαιοδοσία ασκείται σε περιφερειακό επίπεδο υπό το UNEP δια του προγράμματος των περιφερειακών θαλασσών και Συμβάσεων όπως αναπτύχθηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο. Τα παράκτια Κράτη δύναται να θεσπίζουν ειδικές ρυθμίσεις σε εθνικό επίπεδο επί παραδείγματι για την είσοδο των πλοίων υπό ξένη σημαία εντός των εσωτερικών υδάτων ή λιμένων, για την αβλαβή διέλευση στην αιγιαλίτιδα ζώνη και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.<sup>557</sup>

Η νομοθετική δικαιοδοσία των παρακτίων Κρατών στην αιγιαλίτιδα ζώνη επί των πλοίων υπό ξένη σημαία έχει ως βάση τα Μέρη II και XII της UNCLOS, 1982. Σε διεθνές επίπεδο, η βάση αυτή τέθηκε στην Διάσκεψη της Χάγης, 1930 και κατέληξε στην UNCLOS, 1982 και στις διατάξεις του άρθρου 21 περί των κανονισμών που το παράκτιο Κράτος δύναται περιοριστικά να υιοθετήσει για το δικαίωμα των πλοίων υπό ξένη σημαία στην αβλαβή διέλευση σε σχέση με α) την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και τη ρύθμιση της θαλάσσιας κυκλοφορίας β) την προστασία των ναυτιλιακών βοηθημάτων ναυσιπλοΐας ως και άλλων συσκευών ή εγκαταστάσεων γ) την προστασία καλωδίων και αγωγών δ) την διατήρηση του ζώντος θαλάσσιου πλούτου ε) την πρόληψη παραβιάσεων των κανονισμών περί αλιείας στ) την προστασία του περιβάλλοντος του παράκτιου κράτους και την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της ρύπανσής του ζ) την θαλάσσια επιστημονική έρευνα και τις υδρογραφικές χαρτογραφήσεις η) την πρόληψη της παραβίασης των τελωνειακών, δημοσιονομικών μεταναστευτικών ή υγειονομικών κανονισμών του παράκτιου Κράτους. Οι ανωτέρω κανονισμοί δεν εφαρμόζονται στη σχεδίαση, την κατασκευή, την επάνδρωση ή τον εξοπλισμό των πλοίων υπό ξένη σημαία ειμή μόνο εάν εφαρμόζουν τους γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανόνες ή πρότυπα. Παρά τις συγκεκριμένες δραστηριότητες που θεωρείται ότι καθιστούν την διέλευση ενός πλοίου υπό ξένη σημαία μη αβλαβή, σύμφωνα με το άρθρο 19§2 UNCLOS, 1982, το άρθρο 21§1 UNCLOS, 1982 παρέχει στο παράκτιο Κράτος ένα ευρύ πεδίο ρύθμισης του δικαιώματος αβλαβούς διελεύσεως. Ειδικότερα η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος του παράκτιου κράτους κωδικοποιείται στο άρθρο 21§1 στ και συνδέεται αφενός με το άρθρο 211§4 UNCLOS, 1982 περί νομοθετικών πρωτοβουλιών του παράκτιου Κράτους για τη πρόληψη θαλάσσιας ρύπανσης εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης και αφετέρου με το άρθρο 192 UNCLOS, 1982 περί της γενικής υποχρέωσης των Κρατών να προστατεύουν το θαλάσσιο περιβάλλον. Επίσης το άρθρο 194 UNCLOS, 1982 σχετικά με τα μέτρα για την πρόληψη, μείωση και

---

<sup>556</sup> Άρθρο 211§1 UNCLOS, 1982

<sup>557</sup> Άρθρα 21 και 211§3 UNCLOS, 1982

έλεγχο της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος ανήκει στο πεδίο της νομοθετικής δικαιοδοσίας του παρακτίου Κράτους.

Η νομοθετική δικαιοδοσία του παρακτίου Κράτους που ρυθμίζει ζητήματα πλοίων υπό ξένη σημαία παρέχεται και από άλλες διεθνείς Συμβάσεις όπως η Σύμβαση περί των Διεθνών Κανονισμών Αποφυγής Συγκρούσεων, 1972<sup>558</sup> όπου στον κανόνα 1β αναφέρει ότι καμία απολύτως διάταξη των διεθνών κανόνων αποφυγής συγκρούσεων δεν μπορεί να εμποδίζει την εφαρμογή ειδικών διατάξεων, τις οποίες θεσπίζει αρμόδια αρχή σχετικά με περιοχές αγκυροβολίας έξω από τους λιμένες, σε λιμένες, ποταμούς, λίμνες ή εσωτερικές υδάτινες οδούς, οι οποίες συνδέονται με την ανοικτή θάλασσα και ναυσιπλοούν ποντοπόρα πλοία. Τέτοιες ειδικές διατάξεις θα προσαρμόζονται, κατά το δυνατόν περισσότερο, προς τον παρόντα κανονισμό αποφυγής συγκρούσεων. Συναφώς η ΔΣ MARPOL 73/78 στο άρθρο 4§2 ορίζει ότι κάθε παραβίαση των απαιτήσεων της ΔΣ MARPOL 73/78 εντός της δικαιοδοσίας των Συμβαλλομένων Μερών απαγορεύεται και θα εγείρονται κυρώσεις σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο. Άρα τα παράκτια Κράτη υποχρεούνται να εισαγάγουν σχετικούς κανονισμούς στην εθνική νομοθεσία ώστε να ρυθμίζουν την συγκεκριμένη κατάσταση. Περαιτέρω, το άρθρο 4 της Σύμβασης της Βασιλείας, 1989 σχετικά με τη δικαιοδοσία του παρακτίου Κράτους, προβλέπει ρυθμίσεις εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης ως εξής: «Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα για να διασφαλίσει ότι η διασυνοριακή μετακίνηση επικινδύνων αποβλήτων και άλλων υλικών μειώνεται στο ελάχιστο σύμφωνα με την περιβαλλοντικά ορθή και αποτελεσματική διαχείριση τέτοιων αποβλήτων, και διεξάγεται με τρόπο που θα προστατεύει την ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον από τις δυσμενείς επιπτώσεις που μπορεί να προκύψουν από μια τέτοια κίνηση. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα λαμβάνει τα κατάλληλα νομικά, διοικητικά και άλλα μέτρα εφαρμογής και επιβολής των όρων της Σύμβασης συμπεριλαμβανομένων των μέτρων πρόληψης και κυρώσεων κατά των παραβατών». Εδώ τα Κράτη, εκτός του ότι δικαιούνται να εισαγάγουν μέτρα πρόληψης και κυρώσεων στην εθνική έννομη τάξη για την καταπολέμηση της παράνομης διακίνησης των επικινδύνων αποβλήτων, έχουν απόλυτη εξουσία να ορίζουν τα επικίνδυνα απόβλητα σύμφωνα με το άρθρο 3. Επίσης, το Κράτος εξαγωγής πρέπει να ενημερώσει όχι μόνο το Κράτος εισαγωγής αλλά και τα Κράτη από τα οποία θα διέλθει το φορτίο. Η μεταφορά του φορτίου δεν επιτρέπεται να ξεκινήσει αν το Κράτος εισαγωγής και τα Κράτη από τα οποία θα διέλθει το φορτίο δεν συναινέσουν εγγράφως. Άρα φαίνεται ότι προκειμένου ένα πλοίο μεταφοράς επικινδύνων αποβλήτων να διέλθει αβλαβώς από την αιγιαλίτιδα ζώνη των παρακτίων Κρατών αλλά και του Κράτους εισαγωγής θα πρέπει να έχει λάβει έγκριση ή να ενημερώσει για το σκοπό του πλου. Η πρακτική αυτή εισάγει νέα διάσταση στο δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων αποβλήτων υπό ξένη σημαία δια της αιγιαλίτιδας ζώνης. Την νομοθετική δικαιοδοσία του παρακτίου Κράτους προάγει και η Σύμβαση SOLAS, 1974 όσον αφορά στη θέσπιση των υποχρεωτικών θαλασσίων διαδρόμων σύμφωνα με τον κανονισμό 10 του κεφαλαίου V. Παρόμοια πρόβλεψη υπάρχει και στο άρθρο 22 UNCLOS, 1982 περί των θαλασσίων διαδρόμων στην αιγιαλίτιδα ζώνη και του δικαιώματος αβλαβούς διελεύσεως.

<sup>558</sup> <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/COLREG.aspx>

Οι κανονισμοί του παρακτίου Κράτους εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης επιβάλλονται όταν τα πλοία υπό ξένη σημαία εκτελούν είτε αβλαβή διέλευση είτε όχι. Τα άρθρα 94 και 217 UNCLOS, 1982 αναφέρουν ότι το Κράτος της σημαίας του πλοίου εφαρμόζει τους διεθνείς κανονισμούς και δεν κάνουν λόγο περί της εθνικής νομοθεσίας του παρακτίου Κράτους. Άρα συνάγεται ότι υφίσταται κενό στο συγκεκριμένο ζήτημα το οποίο και δύναται να παράξει αντιπαραθέσεις. Η εφαρμογή των κανονισμών του παρακτίου Κράτους όταν ένα πλοίο υπό ξένη σημαία εκτελεί αβλαβή διέλευση δια της αιγιαλίτιδας ζώνης περιορίζεται. Πάντως ακόμα και στην περίπτωση της αβλαβούς διελεύσεως δύναται να εφαρμοστούν οι διατάξεις των εξής άρθρων της UNCLOS, 1982 (α) άρθρο 25 περί προστασίας του παρακτίου Κράτους (β) άρθρο 27 περί άσκησης ποινικής δικαιοδοσίας επί πλοίου υπό ξένη σημαία (γ) άρθρο 28 περί αστικής δικαιοδοσίας σχετικά με τα πλοία υπό ξένη σημαία και (δ) άρθρο 220 περί ρυπάνσεως. Κατά την εφαρμογή των συγκεκριμένων άρθρων τα παράκτια Κράτη θα πρέπει να λάβουν υπ' όψιν τους τα γενικότερα ναυτιλιακά συμφέροντα και την ελευθερία του διεθνούς εμπορίου. Πρακτικά και περί της εφαρμογής των κανονισμών του παρακτίου Κράτους σημαντικό ρόλο παίζουν οι ad hoc συνθήκες υπό τις οποίες τελούν τα πλοία υπό ξένη σημαία κατά την διέλευση δια της αιγιαλίτιδας ζώνης. Οι κανονισμοί του παρακτίου Κράτους πρέπει να είναι συμβατοί με την UNCLOS, 1982 και τις υπόλοιπες σχετικές Διεθνείς Συμβάσεις.

Τα παράκτια Κράτη διαθέτουν διοικητική δικαιοδοσία εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης ήτοι έννομη ικανότητα δια την παραγωγή διοικητικών πράξεων. Υπό τη συγκεκριμένη δικαιοδοσία τα παράκτια Κράτη ρυθμίζουν, μεταξύ άλλων, την διαχείριση της ναυτιλιακής κίνησης, τελωνειακά θέματα και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Επί παραδείγματι για την προστασία της ασφάλειας ναυσιπλοΐας σε σημεία που υφίσταται αυξημένη κίνηση εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης το παράκτιο Κράτος δύναται να ορίσει θαλάσσια ζώνη κυκλοφορίας και να επιβάλει με πράξη του σε όλα τα πλοία ή σε ορισμένες κατηγορίες πλοίων να διέρχονται μέσω αυτής. Τέτοιο σύστημα θαλάσσιας κυκλοφορίας λειτουργεί στο στενό του Ντόβερ (Ηνωμένο Βασίλειο).<sup>559</sup> Η λειτουργία του συστήματος διαχωρισμού κυκλοφορίας προβλέπεται στον κανόνα 10 του Διεθνούς Κανονισμού Αποφυγής Συγκρούσεων, 1972 και επίσης στο άρθρο 22 της UNCLOS, 1982 περί των θαλασίων διαδρόμων και συστημάτων διαχωρισμού κυκλοφορίας στην αιγιαλίτιδα ζώνη. Βεβαίως τα συστήματα αυτά πρέπει να προστατεύουν το δικαίωμα στην αβλαβή διέλευση των πλοίων υπό ξένη σημαία. Όμως τα παράκτια Κράτη δύναται να απαιτήσουν από τα πλοία υπό ξένη σημαία να διέρχονται δια της αιγιαλίτιδας ζώνης μόνον δια των συστημάτων διαχωρισμού της κυκλοφορίας ή θαλασίων διαδρόμων και σε διαφορετική περίπτωση να επιβάλλουν τις ανάλογες κυρώσεις.

Τα συστήματα διαχωρισμού της κυκλοφορίας των πλοίων ελέγχονται αντιστοίχως από σταθμούς παρακολούθησης σύμφωνα με τους κανονισμούς 11 και 12 του κεφαλαίου V SOLAS, 1974. Οι σταθμοί ελέγχου κυκλοφορίας, εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης, παρακολουθούν τα πλοία ανά τακτά χρονικά διαστήματα έως ότου εξέλθουν του συστήματος διαχωρισμού της κυκλοφορίας.<sup>560</sup> Οι σταθμοί ελέγχου πλοίων δεν αναφέρονται εκτενώς στην UNCLOS, 1982 παρά γενικώς στο άρθρο

<sup>559</sup> <https://www.gov.uk/government/publications/dover-strait-crossings-channel-navigation-information-service/dover-strait-crossings-channel-navigation-information-service-cnis>

<sup>560</sup> <http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Navigation/Pages/VesselTrafficServices.aspx>

21 και διατηρούν το δικαίωμα να αιτούν από τα πλοία υπό ξένη σημαία, τα οποία διέρχονται από τα συστήματα διαχωρισμού κυκλοφορίας, συγκεκριμένες πληροφορίες σύμφωνα με τα άρθρα 25§2 και 211§3 UNCLOS, 1982. Τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών αναφέρουν στους σταθμούς προ της εισόδου τους στα συστήματα διαχωρισμού της κυκλοφορίας χωρίς αυτό να θεωρείται προτέρα ενημέρωση του παρακτίου Κράτους. Η μη συμμόρφωση με τους κανονισμούς περί αναφοράς των πλοίων στους σταθμούς ελέγχου υπόκειται σε διοικητικές κυρώσεις. Συναφώς η υποχρεωτική πλοήγηση εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης δεν είναι υποχρεωτική υπό την UNCLOS, 1982 αλλά σύμφωνα με το άρθρο 21§1 το παράκτιο Κράτος δύναται να υιοθετήσει σχετικούς κανονισμούς για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και τη ρύθμιση της θαλάσσιας κυκλοφορίας. Συνήθως οι κανονισμοί των παρακτίων Κρατών καθιστούν υποχρεωτική την πλοήγηση σε συγκεκριμένες πολυσύχναστες θαλάσσιες περιοχές όπως στενά και κατά την είσοδο ή έξοδο σε λιμένες ή λιμενικές εγκαταστάσεις.

Στο πλαίσιο αυτό και σε περίπτωση που συμβεί ναυτικό ατύχημα, έστω και μικρού μεγέθους, εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης η UNCLOS, 1982 δεν προβλέπει τα της παρέμβασης του παρακτίου Κράτους. Σε τέτοιες περιπτώσεις επίκληση γίνεται στο άρθρο 221 περί των μέτρων για την αποφυγή της ρύπανσης από ναυτικά ατυχήματα και τα παράκτια Κράτη εφαρμόζουν διοικητικά μέτρα και πέραν της αιγιαλίτιδας ζώνης ανάλογα με την πραγματική ή απειλούμενη ζημία για να προστατέψουν την περιοχή δικαιοδοσίας τους. Σύμφωνα με το άρθρο αυτό, ναυτικό ατύχημα σημαίνει, σύγκρουση πλοίων, προσάραξη ή άλλο περιστατικό ναυσιπλοΐας, ή άλλο συμβάν πάνω στο πλοίο ή έξω από αυτό, που έχει ως αποτέλεσμα υλική ζημία ή επικείμενη απειλή υλικής ζημιάς σε πλοίο ή φορτίο. Την 12.03.2016 το πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων TS Ταϊπέι προσάραξε περίπου ένα ναυτικό μίλι από το Keelung της Ταϊwan. Ως αποτέλεσμα, εκτός της πετρελαϊκής ρύπανσης, ήταν το να εισρεύσουν στην θάλασσα τριάντα τόνοι αποβλήτων και επικίνδυνων χημικών ουσιών που περιέχονταν σε ορισμένα εμπορευματοκιβώτια. Τότε οι αρχές του παρακτίου Κράτους ανέλαβαν τον έλεγχο και αφού διέσωσαν το πλήρωμα και προχώρησαν σε ενέργειες απορρύπανσης της περιοχής προέβησαν περαιτέρω σε διοικητικές πράξεις με σκοπό να απομακρύνουν το εγκαταλελειμμένο πλοίο σε ασφαλή σημείο και να προστατέψουν την περιοχή.<sup>561</sup> Επίσης, την 21.08.2017 έλαβε χώρα σύγκρουση μεταξύ του πολεμικού πλοίου των ΗΠΑ USS John S. McCain και του πλοίου μεταφοράς χημικών Alnic MC στα στενά Malacca. Τα παράκτια Κράτη της Σιγκαπούρης και της Μαλαισίας δήλωσαν ότι το περιστατικό συνέβη στην αιγιαλίτιδα ζώνης τους και μεμονωμένα άρχισαν να λαμβάνουν μέτρα έρευνας, διάσωσης και αποκατάστασης του θαλασσιού διαδρόμου. Η κατάσταση οδήγησε σε αντιπαράθεση μεταξύ των δύο Κρατών λόγω του ότι το ΔΔΔ είχε αποφασίσει ότι η περιοχή μεταξύ των σημείων White Rock και Middle Rock χωρίζει τις αιγιαλίτιδες ζώνες των δύο Κρατών.<sup>562</sup> Ακριβώς στην συγκεκριμένη περιοχή επήλθε η σύγκρουση. Η Σιγκαπούρη έλαβε το σήμα κινδύνου και επενέβη εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης της ενώ η Μαλαισία επέμενε ότι έπρεπε να αναλάβει τον έλεγχο διότι το συμβάν σημειώθηκε εντός της οικείας αιγιαλίτιδας ζώνης και όχι εκείνης της Σιγκαπούρης.<sup>563</sup> Το ζήτημα αυτό εγείρει

<sup>561</sup> <https://www.maritime-executive.com/article/ts-taipei-salvage-effort-completed>

<sup>562</sup> <https://www.icj-cij.org/en/case/130>

<sup>563</sup> <https://www.bbc.com/news/world-asia-40995829>



ερωτήματα περί της αοριστίας των κανόνων της UNCLOS, 1982 και την αντιπαράθεση που δύναται να προκύψει ακόμα και μεταξύ παρακτίων Κρατών επί διοικητικών παρεμβάσεων που καθορίζονται από το εθνικό δίκαιο.

### **3.20.2. Ποινική δικαιοδοσία επί πλοίων ξένης σημαίας εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης**

Η ποινική δικαιοδοσία του παρακτίου Κράτους επί πλοίου υπό ξένη σημαία εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης πρέπει να ασκείται τελευταία των υπολοίπων ενεργειών (*ultima ratio*). Εν πάση περιπτώσει η ενδεχόμενη εφαρμογή της ποινικής νομοθεσίας του παρακτίου Κράτους συμβάλλει στην αποτροπή συμπεριφορών που δύναται να δημιουργήσουν κινδύνους εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης. Συναφώς εμφίλοχωρεί αφενός η περίπτωση ταυτόχρονου ποινικού κολασμού συμπεριφοράς εκ μέρους του παρακτίου και του ναυτιλιακού Κράτους την σημαία του οποίου φέρει το πλοίο και αφετέρου η αντιπαράθεση μεταξύ του δικαιώματος στην ελευθερία της θάλασσας και της ποινικής καταστολής. Έναντι του δικαιώματος της πλήρους εφαρμογής της ποινικής δικαιοδοσίας του παρακτίου Κράτους εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης το πλοίο υπό ξένη σημαία δικαιούται να επικαλεστεί και να αποδείξει ότι πληροί τις απαιτήσεις περί αβλαβούς διελεύσεως. Η κωδικοποίηση της ποινικής δικαιοδοσίας των παρακτίων Κρατών σε διεθνώς επίπεδο επιχειρήθηκε στην Διάσκεψη της Χάγης, 1930 και περιελήφθη στο άρθρο 8 του τελικού κειμένου<sup>564</sup> αφού μέχρι τότε δεν είχε σημειωθεί σχετική πρόοδος. Η μελέτη του εν λόγω άρθρου δείχνει ότι πρόκειται για μια προσπάθεια εξισορρόπησης των συμφερόντων μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών με σκοπό τα παράκτια Κράτη να ασκούν με φειδώ ποινική δικαιοδοσία επί πλοίων υπό ξένη σημαία εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης. Το συγκεκριμένο άρθρο μεταφέρθηκε στο άρθρο 19 της Σύμβασης για την Αιγιαλίτιδα και τη Συνορεύουσα Ζώνη, 1958 και κατόπιν κάποιων αλλαγών αναριθμήθηκε σε άρθρο 27 της UNCLOS, 1982 όπως ισχύει σήμερα. Η διαφορά μεταξύ του άρθρου 19 της Σύμβασης για την Αιγιαλίτιδα και τη Συνορεύουσα Ζώνη, 1958 και του άρθρου 27 της UNCLOS, 1982 έγκειται στο ότι προστέθηκε στην παράγραφο 1(γ) και ο τίτλος του διπλωματικού πράκτορα ο οποίος δύναται να αιτηθεί την συνδρομή των αρχών του παρακτίου Κράτους. Διπλωματικός πράκτορας είναι πρεσβευτής ή διπλωμάτης διορισμένος στο παράκτιο Κράτος ο οποίος διαθέτει ασυλία. Ο διπλωματικός πράκτορας διαμεσολαβεί αρχικά για την επίλυση του ζητήματος. Άλλη προσθήκη είναι ότι το παράκτιο Κράτος δεν δύναται να ασκήσει ποινική δικαιοδοσία επί πλοίου υπό ξένη σημαία για αδίκημα που τελέστηκε προ της εισόδου του πλοίου στην αιγιαλίτιδα ζώνη, αν το πλοίο προέρχεται από ξένο λιμένα και διέρχεται αβλαβώς δια της αιγιαλίτιδας ζώνης χωρίς να προσεγγίζει τα εσωτερικά ύδατα (Tanaka, 2019; Rothwell και Stephens, 2016).

Το άρθρο 27 UNCLOS, 1982 προβλέπει στην παράγραφο 1 ότι η ποινική δικαιοδοσία του παρακτίου Κράτους δεν θα πρέπει να ασκείται πάνω σε πλοίο υπό ξένη σημαία διερχόμενο από την αιγιαλίτιδα ζώνη, για τη σύλληψη οποιουδήποτε προσώπου ή τη διενέργεια οποιασδήποτε ανάκρισης σχετικής με έγκλημα που διαπράχθηκε πάνω στο πλοίο κατά τη διάρκεια της διέλευσής

<sup>564</sup> [https://biblio-archiv.unog.ch/Dateien/CouncilMSD/C-351-M-145-1930-V\\_EN.pdf](https://biblio-archiv.unog.ch/Dateien/CouncilMSD/C-351-M-145-1930-V_EN.pdf) σελ.128-129

του. Παράλληλα προσθέτει και τέσσερις εξαιρέσεις, όπου το παράκτιο Κράτος ασκεί ποινική δικαιοδοσία, ως εξής (α) αν οι συνέπειες του εγκλήματος επεκτείνονται στο παράκτιο Κράτος, (β) αν το έγκλημα είναι τέτοιας φύσεως που να διαταράσσει την ειρήνη του Κράτους ή την τάξη στην αιγιαλίτιδα ζώνη, (γ) αν έχει ζητηθεί η συνδρομή των τοπικών αρχών από τον πλοίαρχο ή από διπλωματικό πράκτορα ή τον προξενικό λειτουργό του Κράτους της σημαίας, (δ) αν τέτοια μέτρα είναι αναγκαία για την καταστολή της παράνομης διακίνησης ναρκωτικών ή ψυχοτροπικών ουσιών. Παρατηρείται ο συμβιβασμός των συμφερόντων που επιχειρείται μεταξύ των Κρατών ενώ αν μια περίπτωση δεν υπόκειται στις αναφερόμενες εξαιρέσεις το παράκτιο Κράτος ασκεί κανονικώς την ποινική δικαιοδοσία του. Η αοριστία του εδαφίου (β) περί της φύσεως του εγκλήματος που διαταράσσει την ειρήνη του Κράτους ή την τάξη ενδέχεται να δημιουργήσει ερμηνευτικά προβλήματα αφού αφήνεται κυριολεκτικά στην διακριτική ευχέρεια του παρακτίου Κράτους. Όσον αφορά την ρύπανση πλοίου μεταφοράς επικινδύνων υλικών εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης εφαρμόζονται τα εδάφια (α) και (β) της παραγράφου 1 περί των ποινικών κυρώσεων, οι οποίες εξαρτώνται από τις συνέπειες που θα επιφέρει το περιστατικό.

Η παράγραφος 2 του άρθρου 27 UNCLOS, 1982 αναφέρει ότι οι παραπάνω διατάξεις δεν θίγουν το δικαίωμα του παρακτίου Κράτους να λαμβάνει μέτρα προβλεπόμενα από τη νομοθεσία του προκειμένου να προβεί σε συλλήψεις ή ανακριτικές πράξεις επί πλοίου υπό ξένη σημαία το οποίο διέρχεται από την αιγιαλίτιδα ζώνη προερχόμενο από τα εσωτερικά ύδατα. Η παράγραφος αυτή φαίνεται ότι εφαρμόζεται ανεξάρτητα αν το πλοίο διέρχεται αβλαβώς ή μη δια της αιγιαλίτιδας ζώνης με αποτέλεσμα το παράκτιο Κράτος να δύναται να ασκήσει, κατά κρίση, ποινική δικαιοδοσία. Εδώ οι αρχές θα πρέπει να διαθέτουν σοβαρούς δικαιολογητικούς λόγους επέμβασης άλλως υποκρύπτεται η αυθαιρεσία άσκησης του δικαιώματος. Στην περίπτωση που πλοίο υπό ξένη σημαία εισέρχεται δια της αιγιαλίτιδας ζώνης εντός των εσωτερικών υδάτων και διαπραχθεί έγκλημα τότε αφού δεν υφίσταται ειδική ρύθμιση θα πρέπει να εφαρμοστεί αναλογικά η παράγραφος 2 σε συνεννόηση με το Κράτος της σημαίας του πλοίου. Περαιτέρω η παράγραφος 3 του άρθρου 27 UNCLOS, 1982 κάνει λόγο για τις περιπτώσεις που προβλέπονται στις παραγράφους 1 και 2 και εάν το ζητήσει ο πλοίαρχος τότε το παράκτιο Κράτος οφείλει να ειδοποιήσει τις διπλωματικές αρχές του Κράτους της σημαίας, πριν από τη λήψη οποιωνδήποτε μέτρων, και να διευκολύνει την επαφή μεταξύ των αρχών αυτών και του πληρώματος του πλοίου. Σε περιπτώσεις επείγουσας ανάγκης η ειδοποίηση αυτή μπορεί να γνωστοποιηθεί κατά τη διάρκεια λήψεως των μέτρων. Το άρθρο 27 UNCLOS, 1982 συνεχίζει με την παράγραφο 4 σύμφωνα με την οποία κατά την εξέταση του εάν και κατά ποιο τρόπο θα πρέπει να γίνει μια σύλληψη, οι τοπικές αρχές λαμβάνουν δεόντως υπ' όψιν τα συμφέροντα της ναυσιπλοΐας.

Κατά την εξέταση της παραγράφου 5 του άρθρου 27 UNCLOS, 1982 διαπιστώνεται ότι υφίσταται απαγόρευση σύμφωνα με την οποία το παράκτιο Κράτος δεν δύναται να λάβει κανένα μέτρο επί πλοίου υπό ξένη σημαία το οποίο διέρχεται από την αιγιαλίτιδα ζώνη με σκοπό να προβεί σε σύλληψη ή ανακριτικές πράξεις για έγκλημα που διαπράχθηκε πριν από την είσοδο του στην αιγιαλίτιδα ζώνη, αν το πλοίο προερχόμενο από ξένο λιμένα, απλώς διέρχεται από την αιγιαλίτιδα ζώνη χωρίς να εισέλθει στα εσωτερικά ύδατα. Η απαγόρευση αυτή φαίνεται να έρχεται σε

αντιδιαστολή με τα της παραγράφου 1 του άρθρου 27 UNCLOS, 1982 και θα πρέπει να εξετάζεται ad hoc. Παράλληλα προβλέπονται και δύο εξαιρέσεις εφαρμογής της παραγράφου 5 κατά τα προβλεπόμενα στο Μέρος XII (προστασία θαλασσίου περιβάλλοντος άρθρο 220) και σχετικά με παραβιάσεις των κανονισμών που υιοθετήθηκαν σύμφωνα με το Μέρος V (ΑΟΖ άρθρο 73) UNCLOS, 1982. Με την παράγραφο 5 του άρθρου 27 UNCLOS, 1982 επιβεβαιώνεται το δικαίωμα ποινικής καταστολής πράξης που έλαβε χώρα στην ΑΟΖ και κατελήφθη όταν το πλοίο εισήλθε στην αιγιαλίτιδα ζώνη του παρακτίου Κράτους. Η ποινική νομοθεσία των παρακτίων Κρατών δεν είναι εναρμονισμένη με το άρθρο 27 UNCLOS, 1982 και δεν διακρίνει τις περιπτώσεις όπου το πλοίο διέρχεται δια της αιγιαλίτιδας ζώνης, εισέρχεται ή εξέρχεται από τα εσωτερικά ύδατα (Βούλγαρης, 2021; Tanaka, 2019; Rothwell και Stephens, 2016).

### **3.20.3. Αστική δικαιοδοσία επί πλοίων ξένης σημαίας εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης**

Η Διάσκεψη της Χάγης, 1930 για την Κωδικοποίηση του Διεθνούς Δικαίου περιέλαβε για πρώτη φορά και διάταξη για την αστική δικαιοδοσία των παρακτίων Κρατών σε μια προσπάθεια εναρμόνισης του συγκεκριμένου δικαιώματος των Κρατών. Η διάταξη βασίστηκε στο ότι ένα πλοίο υπό ξένη σημαία το οποίο διέρχεται δια της αιγιαλίτιδας ζώνης, χωρίς να προσεγγίζει τα εσωτερικά ύδατα του παρακτίου Κράτους, σε καμία περίπτωση δεν δύναται να σταματήσει με σκοπό την άσκηση αστικής δικαιοδοσίας επί οποιουδήποτε, επιβαίνοντα, φυσικού προσώπου ή για την επιβολή εκτέλεσης κατάσχεσης κατά ή για τη σύλληψη του ίδιου του πλοίου εκτός αν ως αποτέλεσμα του εν λόγω ταξιδιού εντός των υδάτων του παρακτίου Κράτους ήταν για παράδειγμα σύγκρουση, διάσωση κ.λπ. Το άρθρο 9 του τελικού κειμένου περί της αστικής δικαιοδοσίας έχει ως εξής «ένα παράκτιο Κράτος δεν δύναται να συλλάβει ούτε να εκτρέψει πλοίο υπό ξένη σημαία που διέρχεται από την αιγιαλίτιδα ζώνη, με σκοπό την άσκηση αστικής δικαιοδοσίας σε σχέση με ένα πρόσωπο επί του πλοίου. Ένα παράκτιο κράτος δεν μπορεί να επιβάλει εκτέλεση κατάσχεσης ή σύλληψης του πλοίου εκτός από τις υποχρεώσεις ή αστική ευθύνη ως αποτέλεσμα συμβάντων που σημειώθηκαν στα ύδατα του παρακτίου Κράτους κατά τη διάρκεια του εν λόγω ταξιδιού. Οι ανωτέρω διατάξεις δεν θίγουν το δικαίωμα του παρακτίου Κράτους σύμφωνα με τους νόμους του να επιβάλλει εκτέλεση κατάσχεσης ή σύλληψης πλοίου υπό ξένη σημαία στα εσωτερικά ύδατα του ή στην αιγιαλίτιδα ζώνη ή ενώ διέρχεται από την αιγιαλίτιδα ζώνη μετά την έξοδο από τα εσωτερικά ύδατα του Κράτους, με σκοπό την άσκηση αστικής δικαιοδοσίας.<sup>565</sup> Το αναφερόμενο άρθρο υιοθετήθηκε στο άρθρο 20 της Σύμβασης για την Αιγιαλίτιδα και τη Συνορεύουσα Ζώνη, 1958 και αποτελεί σήμερα, αυτολεξεί, το άρθρο 28 της UNCLOS, 1982.

Η παράγραφος 1 του άρθρου 28 της UNCLOS, 1982 προβλέπει ότι το παράκτιο Κράτος δεν θα πρέπει να ανακόψει ή εκτρέψει τον πλοίο υπό ξένη σημαία στην αιγιαλίτιδα ζώνη για να ασκήσει αστική δικαιοδοσία επί προσώπων που βρίσκονται στο πλοίο. Η συγκεκριμένη παράγραφος αποτελεί προτροπή προς το παράκτιο Κράτος για τις ενέργειες του σε περίπτωση που απαιτηθεί η άσκηση αστικής δικαιοδοσίας επί πλοίου το οποίο και μόνον διέρχεται δια της αιγιαλίτιδας ζώνης. Στην παράγραφο 2 του άρθρου 28 της UNCLOS, 1982 επιτρέπεται η επιβολή

<sup>565</sup> [https://biblio-archive.unog.ch/Dateien/CouncilMSD/C-351-M-145-1930-V\\_EN.pdf](https://biblio-archive.unog.ch/Dateien/CouncilMSD/C-351-M-145-1930-V_EN.pdf) σελ.127

της αστικής δικαιοδοσίας του παρακτίου Κράτους ήτοι το παράκτιο Κράτος δεν δύναται να προβεί σε εκτελεστικά μέτρα ή να συλλάβει το πλοίο για τους σκοπούς οποιασδήποτε αστικής διαδικασίας, ειμή μόνο για υποχρεώσεις ή χρέη που αναλήφθηκαν υποχρεώσεων ή δημιουργήθηκαν από το ίδιο το πλοίο κατά τη διάρκεια ή για τους σκοπούς του πλου στα ύδατα του παρακτίου Κράτους. Η αστική ευθύνη του πλοίου απορρέει από προηγούμενες υποχρεώσεις όπως αποζημίωση, ενδεικτικώς, σε περίπτωση σύγκρουσης, διάσωσης, πλοήγησης κτλ και όχι κατά τη διάρκεια της διέλευσης δια των υδάτων του παρακτίου Κράτους. Τα ύδατα στο συγκεκριμένο άρθρο και σε συνδυασμό με το άρθρο 8§2 της UNCLOS, 1982 περιλαμβάνουν εκτός των εσωτερικών υδάτων και την αιγιαλίτιδα ζώνη όπου το πλοίο δύναται να διέρχεται αβλαβώς (Proelss, 2017; Anderson, et.al 2016). Συναφώς η παράγραφος 2 δεν θίγει το δικαίωμα του παρακτίου Κράτους, σύμφωνα με την νομοθεσία του και προς τον σκοπό άσκησης αστικής διαδικασίας, να λάβει εκτελεστικά μέτρα ή να συλλάβει πλοίο υπό ξένη σημαία το οποίο σταθμεύει στην αιγιαλίτιδα ζώνη ή διέρχεται απ' αυτήν, προερχόμενο από τα εσωτερικά ύδατα. Άρα το παράκτιο Κράτος δύναται να ασκήσει αστική δικαιοδοσία στα πλοία υπό ξένη σημαία τα οποία διέρχονται δια της αιγιαλίτιδας ζώνης καθώς και σε εκείνα τα οποία εισέρχονται ή εξέρχονται από τα εσωτερικά ύδατα προς της αιγιαλίτιδα ζώνη. Τα παράκτια Κράτη διαθέτουν εθνικό αστικό νομοθετικό πλαίσιο το οποίο εφαρμόζουν σε συνδυασμό με τη Διεθνή Σύμβαση για τη Σύλληψη των Πλοίων, 1999 και ειδικότερα σε περιπτώσεις ρύπανσης του θαλασσιού περιβάλλοντος από πλοία υπό ξένη σημαία. Η περίπτωση της έντασης που δημιουργήθηκε μεταξύ Ηνωμένου Βασιλείου και Ιράν τον Ιούλιο του 2019 περί της επιβολής περιοριστικών μέτρων της ΕΕ κατά του δεξαμενοπλοίου Grace 1 σημαίας Παναμά (ιρανικών συμφερόντων) από το Ηνωμένο Βασίλειο και η σύλληψη του δεξαμενοπλοίου μεταφοράς χημικών Stena Impero υπό σημαία Ηνωμένου Βασιλείου αναδεικνύουν νέο πλαίσιο εφαρμογής αστικών μέτρων κατά πλοίων και εντείνουν την αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών.<sup>566</sup>

#### **3.20.4. Περιορισμός της δικαιοδοσίας του παρακτίου Κράτους επί πλοίων ξένης σημαίας**

Εκ των ανωτέρω συνάγεται ότι στις διατάξεις της UNCLOS, 1982 επικρατεί μια διαπάλη ώστε να εξισορροπηθούν τα συμφέροντα των παρακτίων και των ναυτιλιακών Κρατών. Ειδικότερα ενώ το παράκτιο Κράτος διαθέτει δικαιοδοσία επιβολής των μέτρων προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος παράλληλα υφίστανται, ως ασφαλιστική δικλείδα, οι περιορισμοί του θέτει το έβδομο τμήμα του Μέρους XII. Το παράκτιο Κράτος διαθέτει υπό την UNCLOS, 1982 την αρμοδιότητα ελέγχου επί των πλοίων υπό ξένη σημαία αρκεί οι έλεγχοι αυτοί να είναι δικαιολογημένοι και όχι αυθαίρετοι.<sup>567</sup> Επίσης σε όλες τις διαδικασίες υπό την UNCLOS, 1982 τα Κράτη λαμβάνουν μέτρα για να διευκολύνουν την ακρόαση των μαρτύρων και την προσαγωγή των αποδεικτικών μέσων, που υποβάλλονται από τις αρχές ενός άλλου Κράτους, ή από τον αρμόδιο διεθνή οργανισμό. Επίσης, θα πρέπει να διευκολύνουν την παράσταση σε τέτοιες διαδικασίες των επίσημων αντιπροσώπων του αρμοδίου διεθνούς οργανισμού, του Κράτους της σημαίας και οποιουδήποτε Κράτους επηρεάσθηκε από τη ρύπανση, που προέκυψε ως αποτέλεσμα

<sup>566</sup> <https://www.ejiltalk.org/tanker-games-the-law-behind-the-action/>

<sup>567</sup> Άρθρα 216-220 και 226 UNCLOS, 1982

οποιασδήποτε παράβασης. Οι επίσημοι αντιπρόσωποι που παρίστανται σε τέτοιες διαδικασίες έχουν τα δικαιώματα και καθήκοντα, τα οποία τους παρέχονται σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς ή το διεθνές δίκαιο.<sup>568</sup> Οι διαδικασίες για την επιβολή ποινών σχετικά με παραβιάσεις της νομοθεσίας περί προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος από πλοίο υπό ξένη σημαία έξω από την αιγιαλίτιδα ζώνη του Κράτους που κινεί τη διαδικασία, θα αναστέλλονται με την έναρξη της διαδικασίας για την επιβολή ποινών από το Κράτος της σημαίας για τις αντίστοιχες παραβιάσεις μέσα σε έξι μήνες από την ημερομηνία που για πρώτη φορά άρχισε τη διαδικασία, εκτός αν αυτή η διαδικασία αφορά σε περίπτωση μεγάλης βλάβης του παράκτιου Κράτους ή αν το συγκεκριμένο Κράτος της σημαίας έχει επανειλημμένα αγνοήσει τις υποχρεώσεις του να εφαρμόσει αποτελεσματικά τους διεθνείς κανόνες σε σχέση με τις παραβιάσεις που διαπράχθηκαν από τα πλοία του.<sup>569</sup> Εδώ φαίνεται ότι η UNCLOS, 1982 τάσσεται υπέρ των ναυτιλιακών Κρατών.

Το ίδιο ισχύει και στο άρθρο 225 UNCLOS, 1982 όπου κατά την άσκηση της δικαιοδοσίας του το παράκτιο Κράτος οφείλει να εξασφαλίσει ότι τα πλοία υπό ξένη σημαία θα συμμορφώνονται με τη σχετική νομοθεσία χωρίς να τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας ή οποιοσδήποτε κίνδυνος στο πλοίο ή το πλοίο να οδηγείται σε ανασφαλή λιμένα ή αγκυροβόλιο ή να εκτίθεται σε αδικαιολόγητο κίνδυνο. Τονίζεται ότι όταν ένα πλοίο υπό ξένη σημαία δεν ακολουθεί το νομοθετικό πλαίσιο του παρακτίου Κράτους τότε η δυναμική επέμβαση του παρακτίου Κράτους θα πρέπει να είναι ανάλογη και αναγκαία για να επιβληθεί η συμμόρφωση του πλοίου υπό ξένη σημαία. Η εφαρμογή του άρθρου 227 περί μη διακρίσεων κατά των πλοίων υπό ξένη σημαία και άρθρου 232 UNCLOS, 1982 περί ευθύνης του παρακτίου Κράτους για ζημία από τα μέτρα που λαμβάνονται κατά πλοίου υπό ξένη σημαία θα πρέπει να διέπουν κάθε ενδεχόμενη επέμβαση. Το άρθρο 220 UNCLOS, 1982 καθορίζει ότι το βάρος της δικαιολόγησης των μέτρων έχει το παράκτιο Κράτος. Το πλαίσιο αυτό δύναται να δημιουργήσει αντιπαραθέσεις και η εφαρμογή του θα πρέπει να είναι πολύ προσεκτική.

### **3.21. Δικαιώματα προστασίας παρακτίων Κρατών και άρνηση παροχής άδειας διέλευσης**

Γενικά τα δικαιώματα λήψεως των αναγκαίων μέτρων προστασίας εκ μέρους των παρακτίων Κρατών προκειμένου να αναχαιτίσουν μια μη αβλαβή διέλευση ενός πλοίου προβλέπονται στο άρθρο 25 UNCLOS, 1982. Όταν ένα πλοίο εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης αμελεί να τηρήσει τους κανονισμούς του παρακτίου Κράτους ή υφίσταται θέμα ασφαλείας τότε δύναται να ανασταλεί προσωρινώς το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης του πλοίου. Η ίδια πρόβλεψη θεσπίστηκε στο άρθρο 16 της Σύμβασης για την Αιγιαλίτιδα και τη Συνορεύουσα Ζώνη, 1958 και έχει τη βάση της στη Διάσκεψη της Χάγης για την Κωδικοποίηση του Διεθνούς Δικαίου, 1930. Όταν το παράκτιο Κράτος κρίνει ότι μια διέλευση είναι μη αβλαβής θα πρέπει να στηρίζεται σε κάποιον αντικειμενικό δικαιολογητικό λόγο άλλως ελλοχεύει η αντιπαραθέση. Λόγω του ότι το άρθρο 19§2 UNCLOS, 1982 δημιουργεί, όπως ειπώθηκε ανωτέρω, αντιπαραθέσεις, τα παράκτια Κράτη θα

<sup>568</sup> Άρθρο 223 UNCLOS, 1982

<sup>569</sup> Άρθρο 228 UNCLOS, 1982

πρέπει είτε να εισαγάγουν στην εθνική νομοθεσία συγκεκριμένα αδιαμφισβήτητα κριτήρια περί της αβλαβούς διέλευσης των πλοίων δια της αιγιαλίτιδας ζώνης είτε να διαχειρίζονται ad hoc τέτοιες υποθέσεις σε διοικητικό επίπεδο. Καίτοι τα παράκτια Κράτη χάριν διευκόλυνσεως του διεθνούς ναυτιλιακού εμπορίου φαίνονται απρόθυμα να χειριστούν με λεπτομέρειες το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως, όταν παρατηρείται περίπτωση μη αβλαβούς διελεύσεως το πλοίο δέον όπως ερωτάται για τις προθέσεις του και κατόπιν να λαμβάνεται απόφαση. Όταν ένα πλοίο παύσει να εκτελεί αβλαβή διέλευση δεν απολαύει το δικαίωμα να διασχίζει την αιγιαλίτιδα ζώνη και το παράκτιο Κράτος έχει το δικαίωμα να εμποδίσει το πλοίο αυτό. Το άρθρο 25§1 UNCLOS, 1982 ορίζει ότι το παράκτιο Κράτος δικαιούται να αρνηθεί την διέλευση, η οποία είναι μη αβλαβής, και να λάβει τα απαραίτητα μέτρα για την πρόληψη κακόβουλων ενεργειών.

Όταν τα πλοία υπό ξένη σημαία εκτελούν διέλευση εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης η οποία χαρακτηριστεί ως μη αβλαβής τότε σύμφωνα με το άρθρο 25§1 UNCLOS, 1982 τα πλοία υπόκεινται πλήρως στην δικαιοδοσία του παρακτίου Κράτους. Όμως η UNCLOS, 1982 στο προαναφερόμενο άρθρο δεν καθορίζει τα αναγκαία μέτρα και τη διαδικασία προκειμένου να εμποδιστεί η αβλαβής διέλευση. Τότε το παράκτιο Κράτος πρέπει να εισαγάγει τέτοια μέτρα στην εθνική του νομοθεσία τα οποία θα εφαρμοστούν από τις διοικητικές αρχές. Στο σημείο αυτό υφίσταται κενό και κάθε παράκτιο Κράτος πράττει κατά βούληση σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο και τις αρχές της αναλογικότητας και μη διακρίσεως (Ταπακας, 2019). Η πείρα του συγγραφέως εκ της επαγγελματικής ιδιότητος του μαρτυρεί ότι τα μέτρα αυτά αποτελούνται από (α) ερώτηση για τις προθέσεις πλοίου εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης που εκτελεί μη αβλαβή διέλευση και προειδοποίηση να τηρήσει την τάξη (β) σε περίπτωση μη συμμόρφωσης εξετάζεται η δυναμική αντιμετώπιση με προειδοποιητικές βολές σε ασφαλή τομέα (γ) κράτηση μηχανών και επιβίβαση αγήματος Λιμενικού Σώματος (δ) κατεύθυνση του πλοίου σε ασφαλές σημείο, κράτηση, επιθεώρηση και (ε) επιβολή κυρώσεων. Η διαδικασία αυτή είναι συνήθης μεταξύ των Κρατών. Το ίδιο εφαρμόζεται και όταν ένα πλοίο υπό ξένη σημαία εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης εκτελεί μη διέλευση κατά παράβαση του άρθρου 18 UNCLOS, 1982. Πρόσφατη περίπτωση αποτελεί αυτή της 25.11.2018 στο Στενό του Kerch όπου το Ρωσικό Λιμενικό Σώμα αρχικά αναχαίτισε και κατόπιν έβαλε κατά πλοίων του Ουκρανικού Πολεμικού Ναυτικού. Τα πλοία συνελήφθησαν κατά παράβαση των άρθρων 19 και 21 UNCLOS, 1982 και οδηγήθηκαν σε ασφαλές σημείο.<sup>570</sup>

Συναφώς και κατά το άρθρο 25§2 UNCLOS, 1982 στην περίπτωση πλοίων που εισέρχονται στα εσωτερικά ύδατα ή προσεγγίζουν σε λιμενική εγκατάσταση που κείται έξω από τα εσωτερικά ύδατα, το παράκτιο Κράτος έχει επίσης το δικαίωμα να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για την πρόληψη οποιασδήποτε παραβίασης των όρων στους οποίους υπόκειται η είσοδος αυτών των πλοίων στα εσωτερικά ύδατα ή η ανωτέρω προσέγγισή του σε λιμενική εγκατάσταση. Εδώ και πάλι υφίσταται αοριστία της UNCLOS, 1982. Το παράκτιο Κράτος πρέπει να υιοθετήσει στην εθνική νομοθεσία και να εφαρμόσει σχετικά μέτρα υπό τους περιορισμούς του διεθνούς δικαίου. Επί του ζητήματος, συνήθως εφαρμόζονται διμερείς συμφωνίες μεταξύ των Κρατών με έμφαση στη

<sup>570</sup> <https://www.ejiltalk.org/the-kerch-strait-incident-law-of-the-sea-or-law-of-naval-warfare/>

μεταφορά των επικινδύνων υλικών. Έτσι η είσοδος των πλοίων υπό ξένη σημαία στους λιμένες υπόκειται στον πλήρη έλεγχο του παρακτίου Κράτους.

### 3.22. Προσωρινή αναστολή του δικαιώματος αβλαβούς διέλευσης

Το δικαίωμα της προσωρινής αναστολής (suspend) της μη αβλαβούς διελεύσεως εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης ρυθμίζεται στο άρθρο 25§3 UNCLOS, 1982. Το παράκτιο Κράτος δύναται, χωρίς να προβεί σε οποιαδήποτε διάκριση, τύποις ή ουσίας, μεταξύ των πλοίων υπό ξένη σημαία, να αναστέλλει προσωρινά εντός καθορισμένων περιοχών της αιγιαλίτιδας ζώνης, την αβλαβή διέλευση των ξένων πλοίων, εάν η αναστολή αυτή είναι απαραίτητη για την προστασία της ασφάλειάς του, συμπεριλαμβανομένων των στρατιωτικών γυμνασίων. Η παραπάνω αναστολή θα αποκτά ισχύ μόνο μετά την προσήκουσα δημοσίευση αυτής. Ουσιαστικά το ίδιο περιεχόμενο με το άρθρο αυτό έχει και το άρθρο 16§3 της Σύμβασης για την Αιγιαλίτιδα και τη Συνορεύουσα Ζώνη, 1958. Το δικαίωμα αυτό φέρει προσωρινό χαρακτήρα και αναδεικνύει την κυριαρχία του παρακτίου Κράτους έναντι του δικαιώματος αβλαβούς διελεύσεως των ναυτιλιακών Κρατών. Η αναστολή θα πρέπει να είναι προσωρινής φύσεως ώστε να προστατέψει την τάξη και την ασφάλεια του παρακτίου Κράτους. Ο χρονικός περιορισμός της προσωρινής αναστολής θα πρέπει να είναι ο απαραίτητος ήτοι μέχρι μερικές εβδομάδες και το πλοίο θα οδηγείται σε συγκεκριμένη κατάλληλη περιοχή της αιγιαλίτιδας ζώνης. Η ασφάλεια του Κράτους είναι ουσιαστική απαίτηση για την εφαρμογή του δικαιώματος της προσωρινής αναστολής. Βεβαίως, αφού το δικαίωμα της προσωρινής αναστολής είναι περιορισμένο, σε συγκεκριμένες περιστάσεις εναπόκειται στο παράκτιο Κράτος η απόφαση για το ζήτημα της ασφαλείας του και το αν η εφαρμογή του δικαιώματος αυτού είναι αναγκαία (Tanaka, 2019; Rothwell και Stephens, 2016).

Επίσης, στο άρθρο 25§3 UNCLOS, 1982 υπάρχει πρόβλεψη ώστε κατά την εφαρμογή της προσωρινής αναστολής να μην γίνεται διάκριση μεταξύ των Κρατών των σημαιών των διερχομένων πλοίων. Το δικαίωμα του παρακτίου Κράτους να εφαρμόσει την προσωρινή αναστολή διελεύσεως εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης τελείται υπό τους κάτωθι περιορισμούς: (α) το δικαίωμα της προσωρινής αναστολής, όταν εφαρμόζεται, ασκείται αδιακρίτως επί όλων των πλοίων υπό ξένη σημαία, (β) η αναστολή είναι χρονικά προσωρινή και δεν μπορεί να είναι μόνιμη, (γ) μόνο σε συγκεκριμένες περιοχές της αιγιαλίτιδας ζώνης παραμένουν τα πλοία υπό προσωρινή αναστολή, (δ) η προσωρινή αναστολή είναι ουσιώδης για την ασφάλεια του παρακτίου Κράτους και εφαρμόζεται όταν δεν υπάρχει άλλη επιλογή και (ε) αν όλα τα ανωτέρω εκπληρώνονται, το τελικό κριτήριο, πριν η αναστολή λάβει χώρα είναι ότι πρέπει να ανακοινωθεί εκ των προτέρων (Ngantcha, 1990:165). Περαιτέρω τα θέματα ασφαλείας του παρακτίου Κράτους καθορίζονται από το ίδιο, δεν ορίζονται αναλυτικά στο άρθρο 25§3 UNCLOS, 1982 και όταν ανακύπτει τέτοιο περιστατικό το δικαίωμα προστασίας εκτιμάται ελευθέρως. Τα παράκτια Κράτη ανακοινώνουν στον ΟΗΕ την αναστολή του δικαιώματος της αβλαβούς διελεύσεως.<sup>571</sup> Υπό τις διατάξεις του άρθρου 25§3 UNCLOS, 1982 το παράκτιο Κράτος δύναται να καθορίσει ζώνες ασφαλείας εντός περιοχών της αιγιαλίτιδας ζώνης. Ο καθορισμός γίνεται με μονομερή πράξη του παρακτίου

<sup>571</sup> [https://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/innocent\\_passages\\_suspension.htm](https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/innocent_passages_suspension.htm)

Κράτους η οποία εκτός του ότι πρέπει να είναι συμβατή με την UNCLOS, 1982 χωρεί αμφισβητήσεως εκ των ναυτιλιακών Κρατών. Βεβαίως τέτοιες ζώνες δύναται να καθοριστούν χωρίς αντιρρήσεις προκειμένου να προστατευτούν περιοχές με ειδικά χαρακτηριστικά όπως εκείνες που φιλοξενούν καθημερινά μεγάλο αριθμό πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών και ειδικότερα πυρηνικών αποβλήτων ως πράξη προστασίας των συμφερόντων του παρακτίου Κράτους και δη του θαλασσίου περιβάλλοντος.

### **3.23. Παράκτιο Κράτος, πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών και προστασία θαλασσίου περιβάλλοντος εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης**

Το διεθνές συμβατικό πλαίσιο, προ της εφαρμογής της UNCLOS, 1982, δεν έκανε ευθεία αναφορά στην δικαιοδοσία του παρακτίου Κράτους επί των μέτρων προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Η πρακτική αυτή φαίνεται στο Σχέδιο της Σύμβασης της Χάγης, 1930 όπου στο άρθρο 6 αναφέρεται η περίπτωση ρύπανσης στην αιγιαλίτιδα ζώνη αλλά δεν προβλέπεται καθαρά το εύρος της δικαιοδοσίας του παρακτίου Κράτους.<sup>572</sup> Η ίδια τακτική ακολουθείται και στη Σύμβαση για την Αιγιαλίτιδα και τη Συνορεύουσα Ζώνη, 1958 ενώ για πρώτη φορά η δικαιοδοσία του παρακτίου Κράτους για την αντιμετώπιση της ρύπανσης στην αιγιαλίτιδα ζώνη παρατίθεται στην MARPOL 73/78. Το άρθρο 4§2 MARPOL 73/78 περιέχει την υποχρέωση των παρακτίων Κρατών να επιβάλλουν τις σχετικές διατάξεις περί παραβιάσεων εντός της δικαιοδοσίας τους σύμφωνα με τους εθνικούς κανονισμούς. Το άρθρο 6§1 MARPOL 73/78 επιβάλλει την υποχρέωση συνεργασίας των Συμβαλλομένων Μερών ώστε να ανιχνεύονται οι παραβιάσεις και να τηρούνται οι διατάξεις περί προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Η συγκεκριμένη υποχρέωση έχει υιοθετηθεί και από τις περιφερειακές Συμβάσεις του UNEP. Το άρθρο 9 ορίζει ότι η MARPOL 73/78 θα εφαρμόζεται υπό το διεθνές δίκαιο εντός της δικαιοδοσίας των παρακτίων Κρατών προκειμένου να συνδεθεί με την UNCLOS, 1982.

Τα άρθρα 218, 219 και 220 UNCLOS, 1982 κάνουν ευθεία αναφορά στο δικαίωμα επιβολής της νομοθεσίας του παρακτίου Κράτους περί της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Ειδικότερα για την αιγιαλίτιδα ζώνη όταν υπάρχουν σαφείς λόγοι ότι ένα πλοίο που πλέει στην συγκεκριμένη ζώνη κάποιου Κράτους έχει, κατά τη διάρκεια της διέλευσής του από αυτή, παραβεί τους κανονισμούς του Κράτους αυτού που υιοθετήθηκαν σύμφωνα με την UNCLOS, 1982 ή με το διεθνές συμβατικό πλαίσιο για την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης από πλοία, το Κράτος αυτό, χωρίς να θίγονται οι σχετικές διατάξεις του Μέρους II τμήματος τρίτου UNCLOS, 1982, μπορεί να προβεί σε επιθεώρηση του πλοίου σε σχέση με την παράβαση και εφόσον τα αποδεικτικά στοιχεία το δικαιολογούν, να κινήσει διαδικασία, συμπεριλαμβανομένης και της κράτησης του πλοίου, σύμφωνα με τη σχετική νομοθεσία του εβδόμου τμήματος (περί εγγυήσεων) UNCLOS, 1982.<sup>573</sup> Ως εκ τούτου, εφόσον υπάρχουν σαφείς λόγοι, το δικαίωμα εφαρμογής των κανονισμών του παρακτίου Κράτους εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης ανήκει στη διακριτική του ευχέρεια. Η δικαιολόγηση και ερμηνεία των σαφών λόγων αφήνεται στο παράκτιο

<sup>572</sup> [https://biblio-archive.unog.ch/Dateien/CouncilMSD/C-351-M-145-1930-V\\_EN.pdf](https://biblio-archive.unog.ch/Dateien/CouncilMSD/C-351-M-145-1930-V_EN.pdf) σελ.128

<sup>573</sup> Άρθρο 220§2 UNCLOS, 1982



Κράτος. Όσον αφορά στην τήρηση των σχετικών διατάξεων του Μέρους II τμήματος τρίτου UNCLOS, 1982, η επιβολή της νομοθεσίας του παρακτίου Κράτους θα πρέπει να είναι η ανάλογη και αναγκαία υπό τις συγκεκριμένες συνθήκες ώστε να μην περιορίζει την αβλαβή διέλευση των πλοίων υπό ξένη σημαία δια της αιγιαλίτιδας ζώνης και το διεθνές ναυτιλιακό εμπόριο. Λόγω του ότι δεν υπάρχει περιορισμός κατά την άσκηση της δικαιοδοσίας του παρακτίου Κράτους εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης σε πλοία υπό ξένη σημαία που τελούν σε μη αβλαβή διέλευση δεν γίνεται περαιτέρω διαχωρισμός της επιβολής των μέτρων προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος ανάλογα με την αβλαβή ή μη διέλευση του πλοίου. Οι κανόνες του διεθνούς συμβατικού πλαισίου, που επικαλείται το άρθρο 220§2 UNCLOS, 1982, οδηγούν το παράκτιο Κράτος να λάβει υπ' όψιν του και να εφαρμόσει τις Διεθνείς Συμβάσεις στις οποίες είναι Συμβαλλόμενο Μέρος. Αν ένα πλοίο υπό ξένη σημαία διαπράξει παράβαση των διεθνώς εφαρμοζομένων κανόνων για την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης εντός της ΑΟΖ και υπάρχουν αντικειμενικές αποδείξεις τότε το παράκτιο Κράτος δύναται να ζητήσει τα περαιτέρω στοιχεία του πλοίου αυτού και να προβεί σε σχετική επιθεώρηση.<sup>574</sup> Η σημαντική διαρροή ουσιών στην θάλασσα που αναφέρεται στο άρθρο 220§5 UNCLOS, 1982, δεν προσδιορίζεται ακριβώς, όμως πρέπει να ειπωθεί, ότι αρκεί και μικρή ποσότητα επικινδύνων υλικών για να προκαλέσει σημαντικές κοινωνικοοικονομικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις και δεν απαιτείται ρύπανση τύπου δεξαμενοπλοίου *Prestige* (2002).<sup>575</sup> Συγκρατείται ότι κατά την επιβολή των μέτρων προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος το παράκτιο Κράτος θα πρέπει να διαχωρίζει τη θέση του ανάλογα με τη θαλάσσια ζώνη και τους δικαιολογητικούς λόγους της επεμβάσεως διαφορετικά εγκυμονεί η αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών.

Η διέλευση των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών για λόγους προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος επικεντρώνεται στην UNCLOS, 1982 ενώ οι παράνομες απορρίψεις ρυθμίζονται από την Σύμβαση της Βασιλείας, 1989 για τον έλεγχο των διασυνοριακών κινήσεων επικινδύνων αποβλήτων και της επεξεργασίας τους. Κατά τις εργασίες για την υιοθέτηση της UNCLOS, 1982 κατεβλήθη, χωρίς αποτέλεσμα, προσπάθεια ώστε η διέλευση των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών να υπόκειται στην υποχρέωση της προτέρας ενημερώσεως του παρακτίου Κράτους (Tanaka, 2019; Proelss, 2017). Στο άρθρο 22§2 UNCLOS, 1982 το παράκτιο Κράτος δύναται να απαιτήσει από τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών κατά τη διέλευση τους από την αιγιαλίτιδα ζώνη να κινούνται μόνον εντός ορισμένων θαλασσίων διαδρομών ενώ σύμφωνα με το άρθρο 23 UNCLOS, 1982 τα πλοία αυτά κατά την άσκηση του δικαιώματος της αβλαβούς διελεύσεως από την αιγιαλίτιδα ζώνη θα είναι εφοδιασμένα με τα σχετικά πιστοποιητικά και θα τηρούν ειδικά προληπτικά μέτρα που έχουν θεσπισθεί από διεθνείς συμφωνίες. Τα άρθρα αυτά δεν αναφέρουν περί του δικαιώματος επιβολής της νομοθεσίας του παρακτίου Κράτους σε περίπτωση μη τήρησης των υποχρεώσεων των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης αλλά ούτε περί της προτέρας ενημερώσεως του παρακτίου Κράτους για τη διέλευση τους δια της αιγιαλίτιδας ζώνης. Στην ΕΕ η κατάσταση αυτή ρυθμίζεται δια του συστήματος *Safe sea net*.

<sup>574</sup> Άρθρο 220§3,5 UNCLOS, 1982

<sup>575</sup> Άρθρο 211§,5 UNCLOS, 1982

Η Σύμβαση της Βασιλείας, 1989 για τον έλεγχο των διασυνοριακών κινήσεων επικινδύνων αποβλήτων απαιτεί από τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων αποβλήτων την προτέρα ενημέρωση του παρακτίου Κράτους ή την άδεια του για την διασυνοριακή μετακίνηση των επικινδύνων αποβλήτων. Σύμφωνα με το άρθρο 4§4 της Σύμβασης της Βασιλείας, 1989 κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος λαμβάνει τα νομοθετικά, διοικητικά και άλλα μέτρα που είναι αναγκαία για την εφαρμογή και την τήρηση των διατάξεων της παρούσας Συμβάσεως, συμπεριλαμβανομένων των ανάλογων μέτρων για την πρόληψη και καταστολή κάθε συμπεριφοράς που παραβιάζει τη Σύμβαση ενώ το άρθρο 4§7 αναφέρει ότι κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος α) απαγορεύει σε κάθε πρόσωπο, που βρίσκεται στην εθνική του δικαιοδοσία να μεταφέρει ή να επεξεργάζεται επικίνδυνα απόβλητα ή άλλα απόβλητα, εκτός εάν το εν λόγω πρόσωπο είναι εξουσιοδοτημένο ή του επιτρέπεται να προβεί σε τέτοιου είδους εργασία β) απαιτεί τα επικίνδυνα απόβλητα και άλλα απόβλητα που προορίζονται για διασυνοριακή κίνηση, να συσκευάζονται, να λαμβάνουν ετικέτα και να μεταφέρονται σύμφωνα με γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανόνες και προδιαγραφές στον τομέα της συσκευασίας, επικόλλησης ετικετών και μεταφοράς, και να λαμβάνονται δεόντως υπ' όψιν οι σχετικές διεθνώς αναγνωρισμένες πρακτικές και γ) απαιτεί τα επικίνδυνα απόβλητα και άλλα απόβλητα να συνοδεύονται από ένα έγγραφο κίνησης, στο οποίο φαίνεται ο τόπος έναρξης της κίνησης μέχρι τον τόπο της επεξεργασίας. Στο άρθρο 9§5 προβλέπεται ότι κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος υιοθετεί την απαιτούμενη εθνική/εσωτερική νομοθεσία προκειμένου να απαγορεύει και να αναστέλλει αυστηρά την παράνομη διακίνηση. Τα Μέρη συνεργάζονται για να επιτύχουν τους στόχους του παρόντος άρθρου. Άρα τα παράκτια Κράτη και μεν δύνανται να απαγορεύουν την άνευ αδείας μεταφορά των επικινδύνων αποβλήτων αλλά δεν διευκρινίζεται αν δικαιούνται να ελέγχουν την συμμόρφωση των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών με τα μέτρα προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος και την συμμόρφωση με τις διεθνείς συμβάσεις όπως προβλέπεται στο άρθρο 23 UNCLOS, 1982. Ίσως προκειμένου να καλυφθεί αυτό το κενό το άρθρο 4§12 της Σύμβασης της Βασιλείας, 1989 αναφέρει ότι καμία διάταξη της παρούσας Σύμβασης δεν θα μπορεί με οποιονδήποτε τρόπο να θίγει την κυριαρχία των Κρατών στα χωρικά τους ύδατα που έχει καθιερωθεί, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, ούτε τα κυριαρχικά δικαιώματα και τη δικαιοδοσία που ασκούν τα Κράτη στην αποκλειστική οικονομική τους ζώνη και στην υφαλοκρηπίδα τους, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, ούτε την άσκηση από τα πλοία όλων των Κρατών των δικαιωμάτων και της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας, όπως αυτά έχουν θεσπισθεί στο διεθνές δίκαιο.

Σε περίπτωση απόρριψης από πλοίο μεταφοράς επικινδύνων υλικών εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης το πλοίο υπόκειται στην πλήρη δικαιοδοσία του παρακτίου Κράτους σύμφωνα με τα άρθρα 216§1 UNCLOS, 1982 και άρθρο II της Σύμβασης του Λονδίνου, 1972 περί της θαλάσσιας ρύπανσης από την απόρριψη αποβλήτων και άλλων υλικών. Η διέλευση των πλοίων αυτών θεωρείται μη αβλαβής ως εκ προθέσεως σοβαρή ρύπανση υπό το άρθρο 19§2(η). Ειδικότερα η Σύμβαση της Βαρκελώνης, 1976, όπως ισχύει σήμερα, για την προστασία της Μεσογείου Θάλασσας από την ρύπανση ρυθμίζει την διασυνοριακή μεταφορά των επικινδύνων υλικών στην αιγιαλίτιδα ζώνη με την απαίτηση της προτέρας ενημερώσεως ενώ στη Περιφερειακή Σύμβαση του Κουβέιτ, 1978, για την συνεργασία επί της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος από τη ρύπανση, τα παράκτια

Κράτη θα πρέπει να συναινέσουν προκειμένου να μεταφερθούν επικίνδυνα υλικά δια της αιγιαλίτιδας ζώνης τους. Οι Συμβάσεις αυτές εφαρμόζονται από τα Συμβαλλόμενα Μέρη ενώ για τα υπόλοιπα Κράτη εγείρονται ερωτήματα περί του τρόπου συμμόρφωσης τους. Ίσως η μέθοδος των διμερών συμφωνιών να αποτελέσει λύση της ανωτέρω περιγραφόμενης κατάστασης η οποία εντείνει το φαινόμενο της αντιπαράθεσης μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών.

### **3.24. Θαλάσσιες προστατευόμενες περιοχές και ιδιαιτέρως ευαίσθητες θαλάσσιες περιοχές**

Στο άρθρο 6 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για τη Βιοποικιλότητα, 1992<sup>576</sup> περιλαμβάνεται η υποχρέωση των Συμβαλλομένων Μερών να λαμβάνουν μέτρα για τη διατήρηση και τη βιωσιμότητα της βιοποικιλότητας ενώ ο Οδηγός 21 (σχέδιο δράσης για τη βιώσιμη ανάπτυξη)<sup>577</sup> στο κεφάλαιο 17 αναφέρει ότι τα παράκτια Κράτη θα πρέπει να δεσμευτούν επί της δημιουργίας και διατήρησης προστατευμένων περιοχών. Επίσης, τα Παραρτήματα I, II και V της MARPOL 73/78 ορίζουν συγκεκριμένες και ειδικές περιοχές στις οποίες λαμβάνονται αυστηρά μέτρα από το παράκτιο Κράτος για την προστασία τους. Ο κανονισμός δέκα του Παραρτήματος I ορίζει την Μεσόγειο Θάλασσα, την Βαλτική Θάλασσα, την Μαύρη Θάλασσα, την Ερυθρά Θάλασσα και άλλες περιοχές<sup>578</sup> ως ειδικές περιοχές υπό αυστηρό έλεγχο επί των απορρίψεων πετρελαιοειδών και άλλων επικινδύνων υλικών. Το παράκτιο Κράτος δύναται να ορίσει ειδικές περιοχές και να εφαρμόσει την εθνική νομοθεσία υπό την προϋπόθεση ότι θα συμμορφώνεται με την αντίστοιχη διεθνή. Η UNCLOS, 1982 με τα άρθρα 192 και 194§5 παρέχει το πλαίσιο ώστε τα Συμβαλλόμενα Μέρη να λαμβάνουν μέτρα για την προστασία και τη διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος εν γένει, των σπάνιων ή ευαίσθητων οικοσυστημάτων και των οικοτόπων ειδών που μειώνονται, απειλούνται με εξαφάνιση ή τελούν υπό εξαφάνιση και άλλων μορφών θαλάσσιας ζωής. Ως κατηγορία των θαλασίων προστατευόμενων περιοχών κατατάσσονται και οι ιδιαιτέρως ευαίσθητες θαλάσσιες περιοχές οι οποίες λόγω της οικολογικής και κοινωνικοοικονομικής σημασίας τους απελαύνουν προστασίας από τις διεθνείς ναυτιλιακές δραστηριότητες στο πλαίσιο του IMO.

Το άρθρο 211§6 UNCLOS, 1982 παρέχει το δικαίωμα στα παράκτια Κράτη να δημιουργήσουν μια συγκεκριμένη και σαφώς καθορισμένη περιοχή των αντίστοιχων ΑΟΖ τους στην οποία απαιτείται η υιοθέτηση ειδικών υποχρεωτικών μέτρων για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία λόγω αναγνωρισμένων τεχνικών λόγων σε σχέση με τις ωκεανογραφικές και οικολογικές συνθήκες καθώς επίσης και λόγω της χρησιμοποίησης, ή της προστασίας των πόρων της ή του ιδιόμορφου χαρακτήρα της κυκλοφορίας των πλοίων. Το άρθρο αυτό κάνει λόγο για δημιουργία ειδικών περιοχών εντός της ΑΟΖ και δεν αναφέρει ρητώς την αιγιαλίτιδα ζώνη. Υπό αυτές τις συνθήκες φαίνεται ότι το δικαίωμα δημιουργίας ειδικής περιοχής εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης αφήνεται στα παράκτια Κράτη. Ο καθορισμός μιας θαλάσσιας περιοχής ως ιδιαιτέρως ευαίσθητης επιτελείται

<sup>576</sup> <https://www.cbd.int/convention/articles/?a=cbd-06>

<sup>577</sup> <https://sustainabledevelopment.un.org/outcomedocuments/agenda21>

<sup>578</sup> <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/SpecialAreasUnderMARPOL/Pages/Default.aspx>

μέσω των σχετικών κατευθυντήριων γραμμών του IMO<sup>579</sup> και κατόπιν λαμβάνονται ειδικά μέτρα και έλεγχοι των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων από σύστημα παρακολούθησης της κυκλοφορίας (VTS). Σε τέτοιες περιοχές δύναται να απαγορευτεί ο διάπλους των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών.<sup>580</sup> Όταν τέτοιες περιοχές βρίσκονται εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης τότε το παράκτιο Κράτος διαθέτει δικαιοδοσία προστασίας τους δια των εθνικών κανονισμών.

### 3.25. Διέλευση περιοχών καλυμμένων με πάγο

Η τήξη των πάγων, λόγω της κλιματικής αλλαγής, επιτρέπει την χρησιμοποίηση νέων, συντομότερων, διαδρομών των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών δια της αρκτικής. Τέτοιες διαδρομές είναι η βορειοδυτική (NW), η Βόρεια και η δια-πολική διέλευση, οι οποίες συνδέουν την Ευρώπη με την Ασία. Η διέλευση των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών δια των συγκεκριμένων περιοχών εγείρει αντιπαραθέσεις μεταξύ των παρακτίων Κρατών αλλά και μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών ιδίως επί της δικαιοδοσίας και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Ο Πολικός Κώδικας ο οποίος τέθηκε σε ισχύ την 01.01.2017 παρέχει τις διατάξεις ασφαλείας για τα πλοία και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Όμως τα παράκτια Κράτη της περιοχής παρατήρησαν κάποιες ελλείψεις περί της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος και η επιτροπή ασφαλείας του IMO MSC στην 100<sup>η</sup> συνεδρίαση της συμφώνησε στην αναθεώρηση των συγκεκριμένων διατάξεων του Πολικού Κώδικα προκειμένου να ανταποκρίνονται στις πραγματικές απαιτήσεις.<sup>581</sup> Ο Πολικός Κώδικας είναι υποχρεωτικός για τις κατηγορίες πλοίων που υπόκεινται στις Συμβάσεις SOLAS 1974 και MARPOL 73/78. Το κεφάλαιο V της SOLAS 1974 περί ασφάλειας ναυσιπλοΐας ισχύει και κατά τη διέλευση της αρκτικής. Το άρθρο 234 της UNCLOS, 1982 προβλέπει ότι τα παράκτια Κράτη δικαιούνται να λαμβάνουν και να εφαρμόζουν εθνικά μέτρα για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος στην Αρκτική εντός της ΑΟΖ ενώ αφήνει στα παράκτια Κράτη την ρύθμιση της αιγιαλίτιδας ζώνης. Όμως τα μέτρα αυτά θα πρέπει να είναι αναλογικά σύμφωνα με τις διεθνείς ναυτιλιακές Συμβάσεις και να τηρούν την αρχή της μη διακρίσεως αναφορικά με τα πλοία υπό ξένη σημαία που διέρχονται την Αρκτική. Οι κανονισμοί για τη ναυσιπλοΐα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος που αναφέρει το άρθρο 234 της UNCLOS, 1982 θα μπορούσαν να προσδιοριστούν από τον Πολικό Κώδικα αλλά και από την εθνική νομοθεσία. Άρα τα παράκτια Κράτη διαθέτουν δικαιοδοσία επιβολής της νομοθεσίας περί της ασφάλειας ναυσιπλοΐας και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος όχι μόνον εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης αλλά και της ΑΟΖ. Κατά την άσκηση της δικαιοδοσίας τους παρατηρούνται διενέξεις λόγω του ότι υφίστανται συμφέροντα αρκετών παρακτίων Κρατών στην περιοχή<sup>582</sup> με αποτέλεσμα να κλιμακώνεται η αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά την διέλευση δια της Αρκτικής των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών (Bartenstein, 2019).

<sup>579</sup> Ψήφισμα A.982(24) όπως επικαιροποιήθηκε με το A.927(22) περί του καθορισμού ειδικών περιοχών υπό την MARPOL 73/78 και ιδιαιτέρως ευαίσθητων θαλάσσιων περιοχών.

<sup>580</sup> <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PSSAs/Pages/Default.aspx>

<sup>581</sup> <http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MSC/Pages/MSC-100th-session.aspx>

<sup>582</sup> <https://www.highnorthnews.com/en/analysis-arctic-conflict-truth-fantasy-or-little-bit-both>

### 3.26. Αποπυρηνικοποιημένες θαλάσσιες ζώνες

Διάκριση πρέπει να γίνει μεταξύ της περίπτωσης όπου τα παράκτια Κράτη επιφυλάσσονται υπό προϋποθέσεις ή δεν επιτρέπουν τη διέλευση πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών και ειδικότερα μεταφοράς πυρηνικών δια της αιγιαλίτιδας ζώνης και του καθεστώτος των αποπυρηνικοποιημένων θαλασσίων ζωνών. Οι αποπυρηνικοποιημένες (nuclear free) θαλάσσιες ζώνες δημιουργούνται στην ανοικτή θάλασσα και περιορίζουν ή δεν επιτρέπουν την άσκηση του δικαιώματος στην ελευθερία των θαλασσών. Η δημιουργία τους έγκειται στο πλαίσιο προστασίας των πάνδημων περιοχών ήτοι των περιοχών εκτός εθνικής δικαιοδοσίας που βρίσκονται στην ανοικτή θάλασσα. Συναφώς πάνδημες περιοχές και κοινή κληρονομιά της ανθρωπότητας συνιστούν, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, η Ανταρκτική, η ανοικτή θάλασσα, η ατμόσφαιρα και το διάστημα (Rothwell και Stephens, 2016:302). Οι πάνδημες περιοχές έχουν συνδεθεί με την ατζέντα 2030 για την βιώσιμη ανάπτυξη ώστε να εξασφαλιστεί η εξισορρόπηση των εκατέρωθεν συμφερόντων. Προκειμένου να προστατευτούν οι πάνδημες περιοχές εισάγονται οι αποπυρηνικοποιημένες θαλάσσιες ζώνες. Η Συνθήκη του Tlatelolco, 1967 για την απαγόρευση των πυρηνικών όπλων εισήγαγε την πρώτη αποπυρηνικοποιημένη ζώνη. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη απαγορεύεται να αποκτήσουν και να διατηρούν πυρηνικά όπλα ή να διέρχονται πυρηνικά δια της επικράτειας τους. Το Πρωτόκολλο I στην Συνθήκη Tlatelolco, 1967 περιλαμβάνει τα Κράτη εκτός της Λατινικής Αμερικής με επικράτεια εντός της αποπυρηνικοποιημένης ζώνης ενώ το Πρωτόκολλο II τις διαδικασίες δέσμευσης πυρηνικών όπλων.<sup>583</sup> Παρόμοια Συνθήκη είναι εκείνη για την αποπυρηνικοποιημένη ζώνη του Νοτίου Ειρηνικού, η επονομαζόμενη Συνθήκη Rarotonga, 1985. Η συγκεκριμένη Συνθήκη απαγορεύει την χρήση, την δοκιμή και την κατοχή πυρηνικών όπλων εντός των συνόρων της ζώνης.<sup>584</sup>

Όσον αφορά σε θέματα δικαιοδοσίας στο άρθρο 3 η Συνθήκη Tlatelolco, 1967 προβλέπει ότι τα Κράτη θα ασκούν τα κυριαρχικά τους δικαιώματα σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία ενώ στο άρθρο 2 η Συνθήκη της Rarotonga, 1985 ορίζει ότι το δικαίωμα στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας εντός της αποπυρηνικοποιημένης ζώνης θα ασκείται υπό το διεθνές δίκαιο και εν συνεχεία στο άρθρο 5 εναπόκειται στο Συμβαλλόμενο Μέρος να επιτρέψει την είσοδο πλοίου στην αιγιαλίτιδα ζώνη στην περίπτωση που δεν ικανοποιείται ο τύπος της μη αβλαβούς διελεύσεως. Παρατηρείται ότι οι ως άνω διατάξεις της Συνθήκης Rarotonga, 1985 δύνανται να προκαλέσουν την αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά την διέλευση πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών και δη πυρηνικών δια της αιγιαλίτιδας ζώνης. Εδώ θα πρέπει τα δικαιώματα στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας των τρίτων Κρατών να γίνουν σεβαστά υπό το άρθρο 194§4 UNCLOS, 1982 όπου κατά τη λήψη των μέτρων για την πρόληψη, μείωση ή έλεγχο της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τα Κράτη πρέπει να απέχουν από αδικαιολόγητες παρεμβάσεις σε δραστηριότητες που διεξάγονται από άλλα Κράτη κατά την άσκηση των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεών τους. Στη λογική αυτή κινείται και το άρθρο 4§12 της Σύμβασης της Βασιλείας. Επί

<sup>583</sup> <https://www.armscontrol.org/treaties/latin-america-nuclear-weapons-free-zone-treaty>

<sup>584</sup> <https://fas.org/nuke/control/spnfz/index.html>

παραδείγματι η Νέα Ζηλανδία το 1987<sup>585</sup> κήρυξε την πρώτη αποπυρηνικοποιημένη ζώνη εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης χωρίς όμως σύμφωνα με το άρθρο 12§(α) να περιορίζει το δικαίωμα αβλαβούς διελεύσεως. Άλλες παρόμοιες Συνθήκες είναι εκείνες της Νοτιοανατολικής Ασίας, 1995<sup>586</sup> και της Αφρικής, 1996.<sup>587</sup> Γεγονός είναι ότι η επιβολή μιας θαλάσσιας αποπυρηνικοποιημένης ζώνης<sup>588</sup> αφενός προστατεύει το περιβάλλον αφετέρου επηρεάζει το δικαίωμα στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας με αποτέλεσμα την δημιουργία αντιπαραθέσεων μεταξύ των Κρατών (Rothwell και Stephens, 2016:303).

### 3.Γ. ΣΥΝΟΡΕΥΟΥΣΑ ΖΩΝΗ

#### 3.27. Έννοια και νομικό Καθεστώς

Πέραν από το όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης και σε απόσταση δώδεκα ναυτικών μιλίων κείται η θαλάσσια περιοχή που ονομάζεται συνορεύουσα ζώνη ήτοι το εύρος της συνορεύουσας ζώνης εκτείνεται στην μέγιστη απόσταση των είκοσι τεσσάρων ναυτικών μιλίων από τις γραμμές βάσεως. Η αντιπαραθέση των Κρατών επί της συνορεύουσας ζώνης έγκειται σε λόγους ασφαλείας, προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος αλλά και σε οικονομικούς λόγους όπως η αντιμετώπιση του λαθρεμπορίου. Για την πάταξη του λαθρεμπορίου η Βρετανία εισήγαγε το 1719 τον νόμο περί προλήψεως της απάτης και καταχρήσεων<sup>589</sup> σύμφωνα με τον οποίο οι αρχές είχαν την αρμοδιότητα ελέγχου αρχικά έως έξι ναυτικά μίλια από τις ακτές και αργότερα, το 1802, έως είκοσι τέσσερα ναυτικά μίλια. Θεσμικά η έννοια της συνορεύουσας ζώνης εισήχθη στην διεθνή έννομη τάξη από τις Βρετανικές νομοθετικές ρυθμίσεις, αγγλιστί Hovering Acts, 1736, περί της καταπολέμησης του λαθρεμπορίου και προλήψεως παραβιάσεων της τελωνειακής νομοθεσίας. Σύμφωνα με τις Hovering Acts, το παράκτιο Κράτος ήλεγχε με την άσκηση ποινικής δικαιοδοσίας την ναυσιπλοΐα σε ζώνη τριακοσίων ναυτικών μιλίων από την αιγιαλίτιδα ζώνη των τριών μιλίων για την πρόληψη του λαθρεμπορίου. Το 1817 επί της υποθέσεως Le Louis<sup>590</sup> το Βρετανικό δικαστήριο αποφάσισε ότι δεν υφίσταται νομική βάση για την εφαρμογή των Hovering Acts επί των πλοίων υπό ξένη σημαία σε συγκεκριμένες αποστάσεις από τις ακτές και ως εκ τούτου υποχρεώθηκε να προσφύγει στην έννοια της αβλαβούς συνεργασίας που διέπει τα Κράτη κατά τους ελέγχους. Υπό αυτό το σκεπτικό οι Hovering Acts, 1736 καταργήθηκαν από τον νόμο περί των τελωνειακών ελέγχων Customs Consolidated Act, 1876<sup>591</sup> ενώ η Βρετανία διατήρησε το θεσμό της αιγιαλίτιδας ζώνης σε απόσταση τριών ναυτικών μιλίων από τις ακτές. Παρόμοια νομοθεσία με τίτλο Tariff Act, 1922 εφήρμοσαν οι ΗΠΑ στις αρχές του προηγούμενου αιώνα με σκοπό την πάταξη του λαθρεμπορίου και ειδικότερα των αλκοολούχων ποτών εκτός της αιγιαλίτιδας ζώνης.

<sup>585</sup> <http://www.legislation.govt.nz/act/public/1987/0086/latest/DLM115116.html>

<sup>586</sup> [https://asean.org/?static\\_post=treaty-on-the-southeast-asia-nuclear-weapon-free-zone](https://asean.org/?static_post=treaty-on-the-southeast-asia-nuclear-weapon-free-zone)

<sup>587</sup> <https://www.armscontrol.org/treaties/african-nuclear-weapons-free-zone-treaty>

<sup>588</sup> <https://www.iaea.org/topics/nuclear-weapon-free-zones>

<sup>589</sup> Act for preventing Frauds and Abuses in the public Revenues of Excise, Customs, Stamp Duties, Post Office and House Money [https://archives.parliament.uk/collections/getrecord/GB61\\_HL\\_PO\\_PU\\_1\\_1738\\_12G2n34](https://archives.parliament.uk/collections/getrecord/GB61_HL_PO_PU_1_1738_12G2n34)

<sup>590</sup> Le Louis 1817 165 ER 1464 [UK]

<sup>591</sup> [http://rbdi.bruylant.be/public/modele/rbdi/content/rbdi\\_2016/RBDI%201981-1982.2%20-%20pp.%20434%20a%20458%20-%20Alan%20M.%20Frommer.pdf](http://rbdi.bruylant.be/public/modele/rbdi/content/rbdi_2016/RBDI%201981-1982.2%20-%20pp.%20434%20a%20458%20-%20Alan%20M.%20Frommer.pdf)

Την εποχή εκείνη, για τον σκοπό αυτό, οι ΗΠΑ σύνηψαν διμερείς συμβάσεις με άλλα Κράτη οι οποίες ονομάστηκαν χαρακτηριστικά *Liquor Treaties*. Ο *Tariff Act*, 1922 παρείχε την εξουσία ελέγχου των πλοίων σε απόσταση δώδεκα ναυτικών μιλίων από τις ακτές των ΗΠΑ και σε περίπτωση εξακρίβωσης παραβάσεων της τελωνειακής νομοθεσίας τα πλοία εδύνατο να συλληφθούν.<sup>592</sup>

Κατά την Διάσκεψη της Χάγης, 1930 για την Κωδικοποίηση του Διεθνούς Δικαίου, η Βρετανία και οι ΗΠΑ δήλωσαν ότι δεν υφίσταται δικαιοδοσία του παρακτίου Κράτους σε απόσταση μεγαλύτερη των τριών ναυτικών μιλίων από τις ακτές παρά μόνο δικαιώματα αναγκαία για την προστασία του παρακτίου Κράτους. Η Διάσκεψη της Χάγης, 1930 δεν παρήγαγε απτά αποτελέσματα περί της δημιουργίας της συνορεύουσας ζώνης όμως τέθηκε ο προβληματισμός της αντιμετώπισης ζητημάτων ασφαλείας και λαθρεμπορίου πέραν της αιγιαλίτιδας ζώνης (Churchill and Lowe, 1999:134). Η Επιτροπή Διεθνούς Δικαίου το 1949 ήταν εκείνη που πρότεινε την οριοθέτηση της συνορεύουσας ζώνης για τους προαναφερθέντες σκοπούς. Έτσι η πρακτική ελέγχου των πλοίων υπό ξένη σημαία πέραν της αιγιαλίτιδας ζώνης για παραβάσεις της τελωνειακής και μεταναστευτικής νομοθεσίας έλαβε διεθνή αναγνώριση με το άρθρο 24 της Σύμβασης Γενεύης για την Αιγιαλίτιδα και Συνορεύουσα Ζώνη, 1958 όπου υιοθετήθηκε η συνορεύουσα ζώνη των δώδεκα ναυτικών μιλίων. Κατόπιν, μετά από αντιπαραθέσεις των Κρατών, η συνορεύουσα ζώνη καθιερώθηκε στο άρθρο 33 UNCLOS, 1982 με μέγιστο εύρος τα δώδεκα ναυτικά μίλια ήτοι είκοσι τέσσερα ναυτικά μίλια από τις γραμμές βάσεως των ακτών του παρακτίου Κράτους. Σύμφωνα με το άρθρο 33 UNCLOS, 1982 επί της συνορεύουσας ζώνης το παράκτιο Κράτος δύναται να ασκεί περιορισμένα δικαιώματα τα οποία είναι απαραίτητα ώστε (α) να εμποδίζει την παραβίαση των τελωνειακών, δημοσιονομικών, μεταναστευτικών ή υγειονομικών κανονισμών στο έδαφός του ή στην αιγιαλίτιδα ζώνη και (β) να τιμωρεί παραβιάσεις των ανωτέρω κανονισμών που διαπράχθηκαν στο έδαφός του ή στην αιγιαλίτιδα ζώνη. Στην περίπτωση που το παράκτιο Κράτος έχει οριοθετήσει αιγιαλίτιδα ζώνη μικρότερη των δώδεκα ναυτικών μιλίων το εύρος της συνορεύουσας ζώνης καταλαμβάνει αυτό της αιγιαλίτιδας και πάντως δεν δύναται να επεκταθεί πέραν των είκοσι τεσσάρων ναυτικών μιλίων. Επί της οριοθέτησης της συνορεύουσας ζώνης δεν γίνεται λόγος στην UNCLOS, 1982 ενώ αντίθετα υφίσταται πρόβλεψη στο άρθρο 24§3 της Σύμβασης Γενεύης για την Αιγιαλίτιδα και Συνορεύουσα Ζώνη, 1958. Υποστηρίζεται ότι για την οριοθέτηση της συνορεύουσας ζώνης θα υιοθετείται διασταλτικά το άρθρο 15 UNCLOS, 1982 και η αρχή της μέσης γραμμής που ισχύει για την αιγιαλίτιδα ζώνη. Αυτό συμβαίνει διότι συνέχεια της αιγιαλίτιδας είναι, ως μεταβατική, η συνορεύουσα ζώνη εντός της οποίας το παράκτιο Κράτος διατηρεί περιορισμένα αλλά αποκλειστικά δικαιώματα με σκοπό να αμβλυθεί η αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτλιακών Κρατών επί του δικαιώματος στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας (Υπόθεση *Saint Vincent and the Grenadines v Guinea*).<sup>593</sup> Στην υπόθεση αυτή η Γουινέα διεκδίκησε το δικαίωμα να επιβάλλει τελωνειακούς και συναφείς νόμους στην συνορεύουσα ζώνη της. Ωστόσο ο έλεγχος των δικαιωμάτων του άρθρου 33§1 UNCLOS, 1982 υπό το άρθρο 31 της

<sup>592</sup> *Cook v. United States*, 288 U.S. 102, 114 (US 1933)

<sup>593</sup> *M/V Saiga (No2)*, Separate opinion of Judge Laing, <https://www.itlos.org/cases/list-of-cases/case-no-2/>

Σύμβασης Βιέννης για το δίκαιο των συνθηκών<sup>594</sup> αποκάλυψε ότι η νομοθετική δικαιοδοσία που διεκδίκησε η Γουινέα επί της συνορεύουσας ζώνης περιορίζεται στην άσκηση δικαιωμάτων ελέγχου.

### 3.28. Δικαιοδοσία παρακτίων Κρατών επί πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών

Εντός της συνορεύουσας ζώνης ενισχύεται η ικανότητα επιβολής των νομοθετικών ρυθμίσεων του παρακτίου Κράτους για την διαπίστωση αδικημάτων που έχουν ξεκινήσει από την αιγιαλίτιδα ζώνη. Σε αντίθεση με την αιγιαλίτιδα ζώνη, η συνορεύουσα παρέχει δικαιοδοσία μόνο στην επιφάνεια και στον πυθμένα της ζώνης και όχι στον αέρα. Ας ληφθεί υπ' όψιν ότι η συνορεύουσα ζώνη δεν σχετίζεται με την αρχή της εδαφικότητας όσον αφορά στα κυριαρχικά δικαιώματα του παρακτίου Κράτους ήτοι δεν υφίσταται *ab initio* και θα πρέπει να κηρυχθεί με σχετική ανακοίνωση στον ΟΗΕ εφόσον το παράκτιο Κράτος το επιθυμεί. Το παράκτιο Κράτος διατηρεί κυριαρχικά δικαιώματα στην συνορεύουσα ζώνη μόνο στην περίπτωση αρχαιολογικών ευρημάτων στον πυθμένα της ζώνης. Τίθεται σε προσοχή ότι η κήρυξη της συνορεύουσας ζώνης δεν είναι ταυτόσημη με την κήρυξη της αρχαιολογικής ζώνης η οποία αρχαιολογική δεν αναγράφεται ρητά στην UNCLOS, 1982 αλλά καθορίζεται *de facto*. Ειδικότερα στην συνορεύουσα ζώνη το παράκτιο Κράτος έχει το δικαίωμα να διώκει πράξεις που θέτουν σε κίνδυνο τα υποθαλάσσια πολιτιστικά αγαθά ενώ στην αρχαιολογική ζώνη το παράκτιο Κράτος επεκτείνει την εθνική του νομοθεσία για την προστασία των πολιτιστικών αγαθών (άρθρο 303§1 UNCLOS, 1982). Γενικά για τα αρχαιολογικά και ιστορικά αντικείμενα στη θάλασσα λόγος γίνεται στα άρθρα 149 και 303 της UNCLOS, 1982, άνευ αναφοράς στην υπ' όψιν Σύμβαση ειδικού ορισμού περί αυτών, με αποτέλεσμα να δημιουργείται ερμηνευτικό κενό (Ρούκουνας, 2021:361επ; Μυλωνόπουλος, 2012:83επ; Forrest, 2010:288).

Επειδή η συνορεύουσα ζώνη είναι μέρος της ΑΟΖ ή της ανοικτής θάλασσας, επ' αυτής το παράκτιο Κράτος ασκεί περιοριστικό έλεγχο άνευ κυριαρχικής αρμοδιότητας. Επίσης τα δικαιώματα του παρακτίου Κράτους διαφέρουν μεταξύ συνορεύουσας και ΑΟΖ. Συναφώς αν το παράκτιο Κράτος δεν έχει υιοθετήσει ΑΟΖ τότε η συνορεύουσα ζώνη διέπεται από τις νομικές διατάξεις περί ανοικτής θάλασσας ενώ σε περίπτωση που έχει κηρυχτεί ΑΟΖ η συνορεύουσα ζώνη αποτελεί περιοχή της ΑΟΖ χωρίς να επηρεάζονται τα διακριτά δικαιώματα του παρακτίου Κράτους σε έκαστη ζώνη.<sup>595</sup> Σημειωθήτω ότι το παράκτιο Κράτος δεν διαθέτει νομοθετική δικαιοδοσία εντός της συνορεύουσας ζώνης παρά περιορισμένη αρμοδιότητα κατά το άρθρο 33 UNCLOS, 1982 για την προστασία της δημόσιας τάξης από συγκεκριμένους κινδύνους που προέρχονται από την είσοδο των πλοίων στην αιγιαλίτιδα ζώνη και την έξοδο από τη ζώνη αυτή. Επ' αυτού τα εθνικά δικαστήρια των παρακτίων Κρατών δεν αποφασίζουν το ίδιο, ιδιαίτερα όταν κρίνεται απαραίτητη η παρέμβαση πέραν της αιγιαλίτιδας ζώνης, για την προστασία της δημόσιας τάξης από πειρατικές και τρομοκρατικές ενέργειες καθώς και παραβάσεις περί προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος (Tanaka, 2019:147; Proelss, 2017:265). Σε τέτοιες περιπτώσεις παρατηρείται η

<sup>594</sup> Vienna Convention on the Law of Treaties, 1969

<sup>595</sup> [http://rbdi.bruylant.be/public/modele/rbdi/content/rbdi\\_2016/RBDI%201981-1982.2%20-%20pp.%20434%20a%20458%20-%20Alan%20M.%20Frommer.pdf](http://rbdi.bruylant.be/public/modele/rbdi/content/rbdi_2016/RBDI%201981-1982.2%20-%20pp.%20434%20a%20458%20-%20Alan%20M.%20Frommer.pdf) Σελ.434 επ



αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών εντός της συνορεύουσας ζώνης οι οποίες θα πρέπει να επιλύονται κατά τη διαδικασία επίλυσης διαφορών του Μέρους XV άρθρα 279-299 UNCLOS, 1982.

### **3.29. Δικαιώματα ναυτιλιακών Κρατών επί της συνορεύουσας ζώνης**

Τα ναυτιλιακά Κράτη υποστηρίζουν ότι τα δικαιώματα του παρακτίου Κράτους εντός της συνορεύουσας ζώνης, ελλείψει κυριαρχίας, περιορίζονται στην άσκηση ελέγχου επί των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών. Σύμφωνα με το άρθρο 33 UNCLOS, 1982 παραβιάσεις της νομοθεσίας του παρακτίου Κράτους δεν δύνανται να διαπιστωθούν εντός της συνορεύουσας ζώνης και ειδικότερα όταν το πλοίο μεταφοράς επικινδύνων υλικών εκτελεί διάπλου χωρίς να προσεγγίζει την αιγιαλίτιδα ζώνη. Όταν το πλοίο μεταφοράς επικινδύνων υλικών διαπλέει την συνορεύουσα ζώνη με κατεύθυνση προς την αιγιαλίτιδα ζώνη και περαιτέρω τα εσωτερικά ύδατα τότε το παράκτιο Κράτος δικαιούται να ελέγξει και να προβεί σε δικαιολογημένο έλεγχο του πλοίου χωρίς όμως να το συλλάβει αν δεν έχει παραβιάσει συγκεκριμένους κανονισμούς εντός των εσωτερικών υδάτων ή της αιγιαλίτιδας ζώνης του παρακτίου Κράτους. Όταν το πλοίο μεταφοράς επικινδύνων υλικών παραβιάσει κανονισμό του παρακτίου Κράτους και εξέρχεται δια των εσωτερικών υδάτων και της αιγιαλίτιδας ζώνης δύναται το παράκτιο Κράτος να προβεί στη σύλληψη του πλοίου στην συνορεύουσα ζώνη. Τα περιορισμένα δικαιώματα του παρακτίου Κράτους στην συνορεύουσα ζώνη σκοπό έχουν την ενδυνάμωση και τη συνέχεια της δικαιοδοσίας του στην αιγιαλίτιδα ζώνη. Λόγω του ότι εντός της συνορεύουσας ζώνης επικρατεί το δικαίωμα ελευθερίας στην ναυσιπλοΐα τα δικαιώματα του παρακτίου Κράτους είναι περιορισμένα σύμφωνα με το άρθρο 33 UNCLOS, 1982.

Τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών στην συνορεύουσα ζώνη υπόκεινται σε έλεγχο παραβάσεων της νομοθεσίας του παρακτίου Κράτους περί μεταναστεύσεως, υγειονομικών, τελωνειακών και δημοσιονομικών διατάξεων. Η επιβολή κυρώσεων διενεργείται μόνον όταν το πλοίο παραβιάσει τις προαναφερθείσες διατάξεις εντός των εσωτερικών υδάτων ή της αιγιαλίτιδας ζώνης του παρακτίου Κράτους. Άρα σύμφωνα με την αρχή της προλήψεως το παράκτιο Κράτος ελέγχει το πλοίο μεταφοράς επικινδύνων υλικών το οποίο διέρχεται εντός της συνορεύουσας ζώνης και προς την αιγιαλίτιδα ζώνη με σκοπό την αποτροπή έκνομων ενεργειών. Όταν το πλοίο μεταφοράς επικινδύνων υλικών διαπλέει την αιγιαλίτιδα ζώνη και κατευθύνεται στην συνορεύουσα ζώνη τότε το παράκτιο Κράτος σε περίπτωση που υπάρχουν σοβαροί λόγοι δύναται να συλλάβει το πλοίο και ακόμα να κατασχέσει το φορτίο. Ως έναυσμα για την εφαρμογή της περιβαλλοντικής νομοθεσίας του παρακτίου Κράτους εντός της συνορεύουσας ζώνης αποτελεί η αρχή της διεθνούς προστασίας. Σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, το παράκτιο Κράτος δύναται να επιληφθεί επί ποινικών πράξεων οι οποίες απειλούν την εθνική ασφάλεια ακόμα και αν τελέστηκαν εκτός της επικράτειας του από πρόσωπα που δεν είναι πολίτες του συγκεκριμένου παρακτίου Κράτους (Βούλγαρης, 2021).<sup>596</sup>

<sup>596</sup> Al Gore, Extension of Federal Enforcement Zone in U.S. Coastal Waters Will Help Prevent Violations of Environmental, Customs, or Immigration Laws (02.09.1999) <https://clintonwhitehouse4.archives.gov/CEQ/990902a.html>

### **3.30. Δικαιοδοσία περιβαλλοντικής προστασίας**

Σύμφωνα με τα ανωτέρω διακρίνονται τρεις περιπτώσεις υπό τις οποίες το παράκτιο Κράτος δύναται να επέμβει όταν ένα πλοίο μεταφοράς επικινδύνων υλικών θεωρηθεί ύποπτο ρυπάνσεως. Η πρώτη περίπτωση αφορά στο πλοίο το οποίο διαπλέει την συνορεύουσα ζώνη και δεν έχει σκοπό την είσοδο στην αιγιαλίτιδα ζώνη ή τα εσωτερικά ύδατα. Η πρακτική έχει δείξει ότι όταν υφίσταται ρύπανση υπό την μορφή πετρελαιοκηλίδας ή άλλου επικίνδυνου υλικού και δεν υπάρχουν σαφείς αποδείξεις ως προς το πλοίο το οποίο προκάλεσε την ρύπανση τότε το παράκτιο Κράτος δύναται να ελέγξει την περιοχή και να λάβει τα στοιχεία των πλοίων που βρίσκονται πλησίον της ρυπάνσεως. Κατόπιν το παράκτιο Κράτος λαμβάνει δείγμα από την περιοχή της ρυπάνσεως και το αποστέλλει στον λιμένα κατάπλου του πλοίου με την παράκληση να ληφθεί δείγμα από το πλοίο για να γίνει ταυτοποίηση. Σε θετική περίπτωση οι ανάλογες κυρώσεις επιβάλλονται από το Κράτος της σημαίας του πλοίου. Αν πολλά πλοία διαπλέουν την ίδια περιοχή τότε το δείγμα θα ληφθεί, κατά κρίση των αρχών, από τα εγγύτερα στην περιοχή της ρυπάνσεως. Η δεύτερη περίπτωση αφορά πλοίο μεταφοράς επικινδύνων υλικών το οποίο εξέρχεται δια της αιγιαλίτιδας ζώνης και θεωρείται ύποπτο ρυπάνσεως. Σε αυτή την περίπτωση το παράκτιο Κράτος δύναται να σταματήσει το πλοίο και να λάβει δείγμα. Αν δεν υπάρχουν σαφείς αποδείξεις τότε το πλοίο θα πρέπει να συνεχίσει τον πλου και να γίνει η διαδικασία ταυτοποίησης στον λιμένα κατάπλου κατά τα προαναφερθέντα. Η τρίτη περίπτωση αφορά πλοίο μεταφοράς επικινδύνων υλικών το οποίο θεωρείται ύποπτο ρυπάνσεως στην συνορεύουσα ζώνη και εισέρχεται στην αιγιαλίτιδα ζώνη. Τότε το παράκτιο Κράτος θα προβεί στην διαδικασία ταυτοποίησης των δειγμάτων και σε θετική περίπτωση θα επιβάλλει τις προβλεπόμενες κυρώσεις αφού το πλοίο βρίσκεται ελλιμενισμένο ενημερώνοντας παράλληλα το Κράτος της σημαίας του πλοίου για τις εξελίξεις. Το πλοίο μεταφοράς επικινδύνων υλικών το οποίο θεωρείται ύποπτο ρυπάνσεως εντός της συνορεύουσας ζώνης αναλόγως με τις περιπτώσεις που αναφέρθησαν δύναται να ελεγχθεί υπό την άσκηση του δικαιώματος προστασίας του παρακτίου Κράτους. Η επιβολή κυρώσεων στο πλοίο επικινδύνων υλικών από το παράκτιο Κράτος είναι θεμιτή όταν αυτό συλληφθεί επ' αυτοφώρω να διαπράττει πράξη ρυπάνσεως και εφόσον εισέρχεται στην αιγιαλίτιδα ζώνη σύμφωνα με το άρθρο 33§1 UNCLOS, 1982. Η εφαρμογή του άρθρου 33§1(β) UNCLOS, 1982 προϋποθέτει ήδη υφιστάμενη παραβίαση των κανονισμών του παρακτίου Κράτους ώστε να ασκηθεί η ποινική δίωξη σε πλοίο που εξέρχεται της αιγιαλίτιδας ζώνης υπό την αρχή της εδαφικότητας. Η νομιμότητα των μέτρων που πρέπει να λαμβάνονται σε περιπτώσεις εισερχομένων πλοίων πρέπει να στηρίζεται στον προστατευτικό χαρακτήρα των δικαιωμάτων του παρακτίου Κράτους στη συνορεύουσα ζώνη.

### **3.Δ. ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΖΩΝΗ (ΑΟΖ)**

#### **3.31. Έννοια και νομικό καθεστώς**

Η αποκλειστική οικονομική ζώνη (ΑΟΖ) δύναται να επεκταθεί στο μέγιστο εύρος των 200 ναυτικών μιλίων από τις γραμμές βάσεως όπου μετράται η αιγιαλίτιδα ζώνη.<sup>597</sup> Πρόκειται για *sui generis* θαλάσσια ζώνη η οποία δεν κηρύσσεται *ab initio* και *ipso facto* αλλά κατόπιν συμφωνίας των ενδιαφερομένων Κρατών. Η ΑΟΖ δεν είναι ούτε μέρος της αιγιαλίτιδας ζώνης αλλά ούτε της ανοικτής θάλασσας. Οι γενικές διατυπώσεις της UNCLOS 1982 περί ΑΟΖ έχουν ως στόχο την επίλυση των αντιπαραθέσεων μεταξύ ορισμένων παρακτίων Κρατών, τα οποία προκειμένου να διατηρήσουν τις αρμοδιότητες τους, είχαν την πρόθεση δημιουργίας αιγιαλίτιδας ζώνης διακοσίων ναυτικών μιλίων. Από την άλλη μεριά τα ναυτιλιακά Κράτη τάσσονται υπέρ της άποψης ότι η ΑΟΖ ανήκει στην ανοικτή θάλασσα ώστε να διασφαλιστεί το δικαίωμα ελευθερίας στην ναυσιπλοΐα. Επί του χαρακτηρισμού της ΑΟΖ ως αιγιαλίτιδας ζώνης συμφωνούν κυρίως τα Κράτη της Λατινικής Αμερικής τα οποία αξιούν ζώνη διακοσίων ναυτικών μιλίων. Αυτό συνέβη με αφορμή τη Διακήρυξη Truman<sup>598</sup> όπου, την 28.09.1945, οι ΗΠΑ όρισαν ένα τμήμα της ανοικτής θάλασσας παρακείμενο στις ακτές τους για τον έλεγχο της αλιείας. Στη βάση αυτή τα Κράτη της Λατινικής Αμερικής με σκοπό το αποκλειστικό δικαίωμα στην αλιεία κήρυξαν, αρχής ενωμένης το 1947, ΑΟΖ σε απόσταση διακοσίων ναυτικών μιλίων από τις ακτές τους. Η Σύμβαση της Γενεύης για την Αλιεία και την Διατήρηση των Ζώντων Πόρων της Ανοικτής Θάλασσας, 1958 περιέλαβε τις αρχές της Διακήρυξης Truman, 1945 για την αλιεία όπου το παράκτιο Κράτος εδύνατο να ορίσει αποκλειστικές ζώνες αλιείας και υιοθέτησε την έννοια του ειδικού συμφέροντος σύμφωνα με την οποία το παράκτιο Κράτος δικαιούται σε περιοχή παρακείμενη της αιγιαλίτιδας ζώνης του να διαφυλάττει την παραγωγικότητα των ζώντων πόρων. Η αρμοδιότητα των Κρατών στις ζώνες αλιείας ρυθμίστηκε στην υπόθεση *United Kingdom v. Iceland*, 1974<sup>599</sup> όπου κρίθηκε ότι το παράκτιο Κράτος διατηρεί την περιορισμένη αποκλειστική ζώνη δώδεκα ναυτικών μιλίων από τις γραμμές βάσεως για το σκοπό αυτό αλλά παράλληλα επετράπη μια προτιμησιακή ζώνη ειδικής εξάρτησης σχετικά με την αλιεία όπου στην περίπτωση της Ισλανδίας ορίστηκε στα πενήντα ναυτικά μίλια. Έτσι ως συμβιβαστική λύση υιοθετήθηκε ο θεσμός της ΑΟΖ και τελικά οι ανωτέρω απόψεις των Κρατών συγκεράστηκαν λόγω της εναρμόνισης της εθνικής νομοθεσίας των περισσότερων Κρατών με την UNCLOS, 1982.<sup>600</sup>

Ειδικότερα και προκειμένου να αποτραπεί η επέκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης πέραν του ορίου των δώδεκα ναυτικών μιλίων τα παράκτια και τα ναυτιλιακά Κράτη αναγκάστηκαν να έρθουν σε συμβιβασμό μεταξύ των κυριαρχικών δικαιωμάτων των πρώτων εντός της ΑΟΖ και του δικαιώματος στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας των δεύτερων. Παρόλα αυτά τα παράκτια Κράτη διατηρούν το δικαίωμα προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος εντός της ΑΟΖ. Τα κυριαρχικά δικαιώματα των παρακτίων Κρατών εντός της ΑΟΖ δεν απορρέουν από την αρχή της εδαφικότητας αλλά πρόκειται για εντελώς λειτουργικά δικαιώματα. Το άρθρο 55 UNCLOS, 1982 κάνει λόγο για το ειδικό νομικό καθεστώς της ΑΟΖ. Συναφώς το διεθνές δικαστήριο στην υπόθεση περί της υφαλοκρηπίδας Τυνησίας και Λιβύης, 1982<sup>601</sup> αποφάσισε, μεταξύ άλλων, ότι ο θεσμός της ΑΟΖ

<sup>597</sup> Άρθρα 56 και 57 UNCLOS, 1982

<sup>598</sup> Πολιτική των ΗΠΑ σχετικά με την παράκτια αλιεία σε ορισμένες περιοχές της ανοικτής θάλασσας

<sup>599</sup> <https://www.icj-cij.org/en/case/55>

<sup>600</sup> *Law of the Sea Bulletin*, v. 5 (1985) σελ. 17

<sup>601</sup> <https://www.icj-cij.org/en/case/63>

είναι μέρος του σύγχρονου δικαίου. Στην περίπτωση που προκύψει ζήτημα οριοθέτησης της ΑΟΖ μεταξύ Κρατών με έναντι ή προσκείμενες ακτές, τότε επιλύεται στη βάση του άρθρου 74§1 UNCLOS, 1982 κατόπιν συμφωνίας υπό το διεθνές δίκαιο όπως ορίζεται στο άρθρο 38 του Καταστατικού του Διεθνούς Δικαστηρίου, με σκοπό την επίτευξη δίκαιης λύσης. Η λύση αυτή επικυρώθηκε στην υπόθεση της περιοχής του Κόλπου Maine (Canada/United States of America, 1984)<sup>602</sup> σύμφωνα με την οποία αποφασίστηκε ότι ο κανόνας του άρθρου 74§1 UNCLOS, 1982 ήταν συμβατός με το διεθνές δίκαιο. Αν η συμφωνία οριοθέτησης της ΑΟΖ δεν ευδοκιμήσει τότε γίνεται αναδρομή στις διαδικασίες διευθέτησης διαφορών του τμήματος XV UNCLOS, 1982. Διαφορές, σχετικά με την ερμηνεία ή εφαρμογή του άρθρου 74 UNCLOS, 1982 για την οριοθέτηση και όταν καμιά συμφωνία δεν έχει επιτευχθεί μέσα σε εύλογη χρονική περίοδο κατά τις διαπραγματεύσεις μεταξύ των Μερών, με αίτηση οποιουδήποτε Μέρους δύνανται να υπαχθούν σε συνδιαλλαγή δυνάμει του παραρτήματος V τμήματος 2.<sup>603</sup>

Τα δικαιώματα των Κρατών εντός της ΑΟΖ απαριθμούνται στο άρθρο 58 UNCLOS, 1982 ενώ η επέμβαση του παρακτίου Κράτους σε πλοίο μεταφοράς επικινδύνων υλικών εντός της ΑΟΖ δύναται να λάβει χώρα μόνον εφόσον είναι απολύτως απαραίτητη και υπό την προϋπόθεση ότι το παράκτιο Κράτος δεν δικαιούται να ελέγξει ή να εκτρέψει της πορείας του το πλοίο αυτό παρά μόνο για την διασφάλιση της συμμόρφωσης προς τους κανονισμούς που υιοθετήθηκαν από το παράκτιο Κράτος σύμφωνα με την UNCLOS, 1982 όπως η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.<sup>604</sup> Εντός της ΑΟΖ, το παράκτιο Κράτος δύναται να ασκήσει τα οικονομικής φύσεως κυριαρχικά του δικαιώματα που αποσκοπούν στην εξερεύνηση, εκμετάλλευση, διατήρηση και διαχείριση των φυσικών πόρων, ζώντων ή μη, των υπερκείμενων του βυθού της θάλασσας υδάτων, του βυθού της θάλασσας και του υπεδάφους αυτού, ως επίσης και άλλες δραστηριότητες για την οικονομική εκμετάλλευση και εξερεύνηση της ζώνης, όπως η παραγωγή ενέργειας από τα ύδατα, τα ρεύματα και τους ανέμους καθώς και η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Επί της ΑΟΖ τα Κράτη απολαμβάνουν τις ελευθερίες της ναυσιπλοΐας καθώς και τα δικαιώματα τοποθέτησης υποβρυχίων καλωδίων και αγωγών υπό την προϋπόθεση ότι εναρμονίζονται με τις διατάξεις της UNCLOS, 1982 αλλά και λαμβάνουν υπ' όψιν τα δικαιώματα και υποχρεώσεις των Κρατών της περιοχής.<sup>605</sup> Υπό αυτή την έννοια, εντός της ΑΟΖ τα παράκτια Κράτη υφίστανται περιορισμό των δικαιωμάτων τους. Αυτό προκύπτει από τις προβλέψεις του άρθρου 56 αλλά και εκείνες του άρθρου 211§5 της UNCLOS, 1982 όπου για την πρόληψη, μείωση και τον έλεγχο της ρύπανσης από πλοία τα Κράτη δύναται να υιοθετούν συγκεκριμένους κανόνες οι οποίοι συνάδουν με τα διεθνή κανονιστικά πρότυπα. Επιπροσθέτως, κατά τα άρθρα 58 και 87§1 της UNCLOS 1982, τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών απολαύουν το δικαίωμα στην ελεύθερη ναυσιπλοΐα εντός της ΑΟΖ η οποία για τον σκοπό αυτό θεωρείται ως μέρος της ανοικτής θάλασσας σύμφωνα με τα άρθρα 88 έως 115 της UNCLOS 1982. Όμως υπό το άρθρο 58§3 της UNCLOS 1982, τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών που διέρχονται από την ΑΟΖ ενός παράκτιου Κράτους θα πρέπει να εξακολουθούν να συμμορφώνονται με τη νομοθεσία του. Άρα ειδικά το άρθρο 58 εισάγει μία

<sup>602</sup> <https://www.icj-cij.org/en/case/67>

<sup>603</sup> Άρθρο 298 UNCLOS, 1982

<sup>604</sup> Άρθρα 73 και 220 UNCLOS, 1982

<sup>605</sup> Άρθρο 58 UNCLOS, 1982

νομοθετική εξισορρόπηση των δικαιωμάτων μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών εντός της ΑΟΖ το οποίο δύναται να προκαλέσει αντιπαραθέσεις.

### 3.32. Δικαιοδοσία παρακτίων Κρατών επί πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών

Το παράκτιο Κράτος διαθέτει κυριαρχικά δικαιώματα επί της διαχείρισης των φυσικών πόρων και οικονομικών δραστηριοτήτων στην ΑΟΖ όμως δεν έχει απόλυτη κυριαρχία στη ζώνη αυτή. Στη βάση αυτή τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών διατηρούν το δικαίωμα να διέρχονται δια της ΑΟΖ με τον ίδιο τρόπο που κινούνται εντός της ανοικτής θάλασσας. Η περιορισμένη αρμοδιότητα του παρακτίου Κράτους εντός της ΑΟΖ προκύπτει από την αρχή των επιπτώσεων υπό την οποία ασκείται αρμοδιότητα επί κάποιας πράξης λόγω του ότι η συγκεκριμένη πράξη έχει σημαντικές επιπτώσεις στην επικράτεια του παρακτίου Κράτους. Η αρχή των επιπτώσεων αναγνωρίζεται στο διεθνές δίκαιο με βάση την υπόθεση *Lotus (France v. Turkey, 1927)*.<sup>606</sup> Εντός της ΑΟΖ, στο παράκτιο Κράτος απονέμονται κυριαρχικά δικαιώματα που αποσκοπούν στην εξερεύνηση, εκμετάλλευση, διατήρηση και διαχείριση των φυσικών πόρων, ζωντανών ή μη, των υπερκείμενων του βυθού της θάλασσας υδάτων του βυθού της θάλασσας και του υπεδάφους αυτού, ως επίσης και με άλλες δραστηριότητες για την οικονομική εκμετάλλευση και εξερεύνηση της ζώνης, όπως η παραγωγή ενέργειας από τα ύδατα, τα ρεύματα και τους ανέμους.<sup>607</sup> Τα υπόλοιπα δικαιώματα που προβλέπονται στο άρθρο 56§1(β) σχετικά με i) την εγκατάσταση και χρησιμοποίηση τεχνητών νήσων, εγκαταστάσεων και κατασκευών, ii) τη θαλάσσια επιστημονική έρευνα και iii) την προστασία και διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος αφορούν στη δικαιοδοσία και όχι στην κυριαρχία του παρακτίου Κράτους. Τα περί της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος προβλέπονται στα άρθρα 208, 210, 211, 214, 216, και 220 του Μέρους XII UNCLOS 1982.

Υπό το άρθρο 56§2 UNCLOS, 1982 τα παράκτια Κράτη πρέπει να συμπεριφέρονται στα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών με τρόπο συμβατό των διατάξεων της UNCLOS, 1982. Επίσης σύμφωνα με το άρθρο 58§3 UNCLOS, 1982 κατά την άσκηση των δικαιωμάτων και την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους, εντός της ΑΟΖ, τα ναυτιλιακά Κράτη λαμβάνουν δεόντως υπ' όψιν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του παράκτιου Κράτους και συμμορφώνονται προς τους κανονισμούς που υιοθετούνται από το παράκτιο Κράτος σύμφωνα με τις διατάξεις της UNCLOS, 1982 και των άλλων κανόνων διεθνούς δικαίου. Σήμερα τα περισσότερα παράκτια Κράτη συμμορφώνονται με την παραχώρηση του δικαιώματος στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας εντός της ΑΟΖ στα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών.<sup>608</sup> Το άρθρο 55 UNCLOS, 1982 σε αντίθεση με το άρθρο 2 UNCLOS, 1982 το οποίο αφορά στα εσωτερικά ύδατα, την αιγιαλίτιδα ζώνη και τα αρχιπελαγικά ύδατα, δεν ορίζει ρητώς τη νομική υπόσταση της ΑΟΖ. Εν τούτοις αναφορά γίνεται στα δικαιώματα και τη δικαιοδοσία του παρακτίου Κράτους και τα δικαιώματα και τις ελευθερίες των άλλων Κρατών υποδηλώνοντας ότι η ΑΟΖ δεν υπόκειται στην κυριαρχία του παρακτίου Κράτους αλλά σε ειδικό νομικό καθεστώς το οποίο χαρακτηρίζεται από συνδυασμό συγκεκριμένων αποκλειστικών δικαιωμάτων, δικαιοδοσίας του παρακτίου Κράτους και δικαιωμάτων και

<sup>606</sup> [https://www.icj-cij.org/files/permanent-court-of-international-justice/serie\\_A/A\\_10/30\\_Lotus\\_Arret.pdf](https://www.icj-cij.org/files/permanent-court-of-international-justice/serie_A/A_10/30_Lotus_Arret.pdf)

<sup>607</sup> Άρθρο 56§1(α) UNCLOS, 1982

<sup>608</sup> The Law of the Sea: Current Developments in State Practice <https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/>

ελευθεριών άλλων Κρατών. Συναφώς τα δικαιώματα, η δικαιοδοσία και οι ελευθερίες των Κρατών που αναφέρονται στο άρθρο 55 της UNCLOS, 1982 παρατίθενται αναλυτικά στο άρθρο 56 όπου στην παράγραφο 1β(iii) το παράκτιο Κράτος έχει στην ΑΟΖ δικαιοδοσία σχετικά με την προστασία και διατήρηση του θαλασσίου περιβάλλοντος. Το δικαίωμα ελευθερίας της ναυσιπλοΐας στην ανοικτή θάλασσα διαθέτουν τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών υπό την προϋπόθεση της λογικής και νόμιμης χρήσης. Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των ναυτιλιακών Κρατών στην ΑΟΖ του παρακτίου Κράτους αναφέρονται στο άρθρο 58 UNCLOS, 1982. Το άρθρο 58 προσδιορίζει τα δικαιώματα και τις ελευθερίες των ναυτιλιακών Κρατών όπως στην παράγραφο 1 την ελευθερία της ναυσιπλοΐας στην ΑΟΖ ενώ κατά την άσκηση των δικαιωμάτων και την εκπλήρωση των υποχρεώσεων τους, δυνάμει της UNCLOS, 1982 εντός της ΑΟΖ τα Κράτη λαμβάνουν δεόντως υπ' όψιν, τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του παρακτίου Κράτους και συμμορφώνονται προς τους κανονισμούς που υιοθετούνται από το παράκτιο Κράτος σύμφωνα με τις διατάξεις της UNCLOS, 1982 και των άλλων κανόνων διεθνούς δικαίου. Οι διατάξεις των άρθρων 56 και 58 UNCLOS, 1982 ορίζουν περαιτέρω απαιτήσεις τις οποίες τα Κράτη οφείλουν να τηρήσουν όταν εξασκούν τα δικαιώματα, τη δικαιοδοσία ή τις ελευθερίες τους. Στην περίπτωση που η UNCLOS, 1982 δεν απονέμει δικαιώματα ή δικαιοδοσία ούτε σε παράκτιο ούτε σε ναυτιλιακό Κράτος εντός της ΑΟΖ τότε εφαρμόζεται το άρθρο 59 για την επίλυση τέτοιων διαφορών.

Ακολούθως με το άρθρο 60§1 UNCLOS, 1982 καθιερώνεται ότι το παράκτιο Κράτος έχει το αποκλειστικό δικαίωμα να κατασκευάζει, να επιτρέπει και να ρυθμίζει την κατασκευή, τη λειτουργία και τη χρησιμοποίηση α) τεχνητών νήσων, β) εγκαταστάσεων και κτισμάτων για τους σκοπούς που προβλέπονται στο άρθρο 56 ή για άλλους οικονομικούς σκοπούς, γ) εγκαταστάσεων και κτισμάτων που μπορούν να εμποδίσουν την άσκηση των δικαιωμάτων του παρακτίου Κράτους εντός της ζώνης. Η ερμηνεία της συγκεκριμένης παραγράφου διευρύνει την δικαιοδοσία του παρακτίου Κράτους προκαλώντας τη διαφωνία των ναυτιλιακών Κρατών ενώ η διεθνής πρακτική δεν είναι σαφής. Πάντως το παράκτιο Κράτος έχει αποκλειστική δικαιοδοσία πάνω σε αυτές τις τεχνητές νήσους, εγκαταστάσεις και κτίσματα, περιλαμβανομένης και της δικαιοδοσίας που αναφέρεται στους τελωνειακούς, δημοσιονομικούς, υγειονομικούς, ασφάλειας και μεταναστευτικούς κανονισμούς.<sup>609</sup> Κατά το άρθρο 60§4 και 5 UNCLOS, 1982 το παράκτιο Κράτος μπορεί, εκεί όπου είναι αναγκαίο, να καθιερώνει λογικές ζώνες ασφάλειας γύρω από αυτές τις τεχνητές νήσους, τις εγκαταστάσεις και τα κτίσματα, εντός των οποίων μπορεί να λαμβάνει κατάλληλα μέτρα για τη διασφάλιση της προστασίας τόσο της ναυσιπλοΐας όσο και των τεχνητών νήσων, εγκαταστάσεων και κτισμάτων. Το πλάτος των ζωνών ασφαλείας καθορίζεται από το παράκτιο Κράτος, λαμβανομένων υπ' όψιν των εφαρμοστέων διεθνών προτύπων ενώ θα πρέπει να δίδεται η δέουσα γνωστοποίηση για την έκταση αυτών των ζωνών ασφαλείας στον αρμόδιο διεθνή οργανισμό. Οι τεχνητές νήσοι, οι εγκαταστάσεις και κτίσματα δεν απολαύουν του καθεστώτος των νήσων. Δεν έχουν δική τους αιγιαλίτιδα ζώνη, και η παρουσία τους δεν επιδρά στην οριοθέτηση της αιγιαλίτιδας ζώνης, της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης ή της υφαλοκρηπίδας.<sup>610</sup> Το παράκτιο Κράτος δύναται κατά την άσκηση των κυριαρχικών του

<sup>609</sup> Άρθρο 60§2 UNCLOS, 1982

<sup>610</sup> Άρθρο 60§8 UNCLOS, 1982

δικαιωμάτων, να ερευνά, να εκμεταλλεύεται, να διατηρεί και να διαχειρίζεται τους ζώντες πόρους στην ΑΟΖ καθώς και να λαμβάνει τέτοια μέτρα, συμπεριλαμβανομένων ελέγχων των εγγράφων των πλοίων, επιθεώρησης, σύλληψης και κίνησης της δικαστικής διαδικασίας, όπως αυτό κρίνεται αναγκαίο για την διασφάλιση της συμμόρφωσης προς τους κανονισμούς του. Η διεύρυνση της συγκεκριμένης ποινικής δικαιοδοσίας του παρακτίου Κράτους πρέπει να συνάδει με τους περιορισμούς της UNCLOS, 1982. Σε ενδεχόμενη σύλληψη πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών το παράκτιο Κράτος ειδοποιεί αμέσως το Κράτος της σημαίας του πλοίου, συνήθως δια της διπλωματικής οδού, για τα μέτρα που ελήφθησαν και για τις ποινές που επιβλήθηκαν στη συνέχεια.<sup>611</sup> Τέτοια πράξη εκ μέρους του παρακτίου Κράτους πρέπει να είναι απολύτως δικαιολογημένη και απαραίτητη διότι η προκληθείσα ένταση που ακολουθεί έχει ως συνέπεια την αντιπαράθεση μεταξύ των παρακτίου και ναυτιλιακού Κράτους.

Περαιτέρω, η δικαιοδοσία επί της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος ρυθμίζεται από τις διατάξεις του Μέρους XII της UNCLOS, 1982 οι οποίες εξουσιοδοτούν τα παράκτια Κράτη να εφαρμόζουν μέτρα αναφορικά με την ναυσιπλοΐα των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών εντός ΑΟΖ σε συνδυασμό με το άρθρο 58 UNCLOS, 1982 (Churchill and Lowe, 1999:141). Στο πλαίσιο των διαπραγματεύσεων της UNCLOS III αναδείχτηκε η στενή σχέση μεταξύ δικαιοδοσίας και προστασίας των πόρων από τη θαλάσσια ρύπανση. Την 16.07.1974 η αντιπροσωπεία του Καναδά δήλωσε ότι υφίσταται αλληλεξάρτηση μεταξύ δικαιοδοσίας και προστασίας των πόρων της ΑΟΖ από την θαλάσσια ρύπανση. Ωστόσο, το ζήτημα σχετικά με την επέμβαση του παρακτίου Κράτους σε περίπτωση θαλάσσιας ρύπανσης εντός ΑΟΖ παρέμεινε σε επίπεδο συζητήσεων.<sup>612</sup> Τα ναυτιλιακά Κράτη τάσσονται υπέρ της άποψης ότι η άσκηση δικαιοδοσίας εκ μέρους των παρακτίων Κρατών θα πρέπει να έχει τη βάση της στην εφαρμογή των διεθνών κανονισμών για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος και όχι στην επιβολή της εθνικής νομοθεσίας διότι σε διαφορετική περίπτωση διακυβεύεται το δικαίωμα στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας. Ο συμβιβασμός της συγκεκριμένης αντιπαράθεσης επέφερε την υιοθέτηση των άρθρων 56, 208, 210, 211, 214, 216, και 220 UNCLOS, 1982. Επίσης το άρθρο 192 UNCLOS, 1982 υποχρεώνει τα Κράτη να προστατεύουν το θαλάσσιο περιβάλλον και να εφαρμόζουν όλα τα μέτρα για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης. Ειδικότερα εντός της ΑΟΖ, το άρθρο 56§1(β) UNCLOS, 1982 ρητώς ορίζει ότι τα παράκτια Κράτη διαθέτουν αρμοδιότητα επί της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος. Τα άρθρα 210 και 216 αναφέρονται στην απόρριψη και τα άρθρα 211,220 και 234 UNCLOS, 1982 στην ρύπανση από πλοία.

Όσον αφορά στην απόρριψη, ήτοι οποιαδήποτε ηθελημένη ρίψη στη θάλασσα καταλοίπων ή άλλων υλών από πλοία, αεροσκάφη, εξέδρες ή άλλες τεχνητές θαλάσσιες κατασκευές,<sup>613</sup> αυτή εντός της ΑΟΖ επιτρέπεται μόνο μετά από ρητή προηγούμενη έγκριση του παρακτίου Κράτους, το οποίο έχει το δικαίωμα να επιτρέπει, ρυθμίζει και ελέγχει αυτή την απόρριψη υλών μετά από προσεκτική μελέτη του θέματος με άλλα Κράτη τα οποία λόγω της γεωγραφικής τους θέσης

<sup>611</sup> Άρθρο 73 UNCLOS, 1982

<sup>612</sup> OHE DocA/Conf 62/C3/SR4,(1974:318)

<sup>613</sup> Άρθρο 1§1(5α) UNCLOS, 1982

ενδέχεται να επηρεαστούν δυσμενώς εξαιτίας της.<sup>614</sup> Η απόρριψη δεν περιλαμβάνει τη ρίψη στη θάλασσα καταλοίπων ή άλλων υλών τα οποία είναι συμφυή προς την κανονική λειτουργία των πλοίων ή προέρχεται από την κανονική λειτουργία των πλοίων. Άρα η απόρριψη εντός ΑΟΖ προϋποθέτει την συναίνεση των γειτονικών Κρατών και θα πρέπει να εφαρμόζονται οι σχετικοί διεθνείς κανονισμοί όπως ορίζεται στο άρθρο 216§1(α). Η επέκταση της δικαιοδοσίας των παρακτίων Κρατών αποσκοπεί στην επιβολή των κανονισμών για την πρόληψη των απορρίψεων εντός της ΑΟΖ. Σε περίπτωση ρύπανσης προερχόμενης από πλοία εντός της ΑΟΖ αναγνωρίζεται η δικαιοδοσία του παρακτίου Κράτους σχετικά με την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Τα παράκτια Κράτη, για το σκοπό αυτό δύνανται εντός ΑΟΖ να υιοθετούν κανονισμούς για την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης από πλοία, οι οποίοι να συμφωνούν με τους γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανόνες και τα πρότυπα που έχουν θεσπιστεί μέσω του αρμόδιου διεθνούς οργανισμού.<sup>615</sup> Αν τα παράκτια Κράτη προτίθενται να υιοθετήσουν επιπρόσθετους κανονισμούς για την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης από πλοία θα πρέπει να υποβάλλουν ανακοίνωση στον αρμόδιο οργανισμό. Οι επιπρόσθετοι κανονισμοί μπορεί να αναφέρονται στα απόβλητα ή μεθόδους ναυσιπλοΐας αλλά δεν θα επιβάλουν στα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών να τηρούν πρότυπα σχεδιασμού, κατασκευής, επάνδρωσης ή εξοπλισμού άλλα πλην των γενικά αποδεκτών διεθνών κανόνων και προτύπων. Γενικότερα οι επιπρόσθετοι κανονισμοί του παρακτίου Κράτους θα εφαρμόζονται δεκαπέντε μήνες μετά την υποβολή της ανακοίνωσης στον αρμόδιο οργανισμό (ΙΜΟ) υπό τον όρο ότι ο οργανισμός θα συμφωνήσει μέσα στο χρονικό διάστημα των δώδεκα μηνών από την υποβολή της ανακοίνωσης.<sup>616</sup> Οι διατάξεις αυτές δίνουν τη δυνατότητα στο παράκτιο Κράτος να προστατεύει την ΑΟΖ από τη θαλάσσια ρύπανση πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών υπό την έγκριση του ΙΜΟ ενώ παράλληλα αποφεύγεται η αδικαιολόγητη επέμβαση του παρακτίου Κράτους στην ναυσιπλοΐα. Επίσης το παράκτιο Κράτος δικαιούται να λάβει μέτρα όταν ένα πλοίο μεταφοράς επικινδύνων υλικών παραβιάζει τη νομοθεσία περί προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος εντός της ΑΟΖ και η συγκεκριμένη πράξη δύναται να οδηγήσει σε ρύπανση των θαλασσίων ζωνών.<sup>617</sup> Παρατηρείται ότι με τις συγκεκριμένες διατάξεις της UNCLOS, 1982 η δικαιοδοσία των παρακτίων Κρατών αυξάνεται σημαντικά όμως η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος είναι στην δικαιοδοσία και των ναυτιλιακών Κρατών και ίσως δεν πρέπει να συνδέεται με το δικαίωμα στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας.

### **3.33. Δικαίωμα ελευθερίας της ναυσιπλοΐας στην ΑΟΖ**

Το δικαίωμα ελευθερίας στην ναυσιπλοΐα εντός της ΑΟΖ πηγάζει από το άρθρο 58§1 UNCLOS, 1982 με την προϋπόθεση ότι τα Κράτη λαμβάνουν δεόντως υπ' όψιν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του παρακτίου Κράτους και συμμορφώνονται προς τους κανονισμούς του όπως αναφέρεται στο άρθρο 58§3 UNCLOS, 1982. Στην υπόθεση διαιτησίας Behring Sea Fur Seals του

---

<sup>614</sup> Άρθρο 210§5 UNCLOS, 1982

<sup>615</sup> Άρθρο 211§5 UNCLOS, 1982

<sup>616</sup> Άρθρο 211§6(γ) UNCLOS, 1982

<sup>617</sup> Άρθρο 220§1 UNCLOS, 1982



1893 μεταξύ Βρετανίας και ΗΠΑ<sup>618</sup>, η Βρετανία ισχυρίστηκε ότι το δικαίωμα στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας αφορά το διάπλου της ανοικτής θάλασσας χωρίς περιορισμούς. Πρόκειται για θεμελιώδη δικαίωμα το οποίο προέρχεται από τη γενική αρχή του δικαίου της θάλασσας και περιλαμβάνει το γενικό κανόνα ότι κάθε Κράτος εν καιρώ ειρήνης διαθέτει αποκλειστική δικαιοδοσία σε όλα υπό τη σημαία του πλοία που κινούνται στην ανοικτή θάλασσα. Παρόλα αυτά το δικαίωμα ελευθερίας της ναυσιπλοΐας στην ανοικτή θάλασσα δεν είναι απόλυτο. Στην υπόθεση αλιείας μεταξύ Ηνωμένου Βασιλείου και Ισλανδίας, 1974, το ΔΔΔ έκρινε ότι η άσκηση του δικαιώματος ελευθερίας της ναυσιπλοΐας στην ανοικτή θάλασσα προϋποθέτει ότι τα ναυτιλιακά Κράτη θα λαμβάνουν δεόντως υπ' όψιν τα δικαιώματα των παρακτίων Κρατών. Το παράκτιο Κράτος διαθέτει οικονομικής φύσεως δικαιώματα εντός της ΑΟΖ η οποία εκτείνεται εκατόν ογδόντα οκτώ ναυτικά μίλια από την αιγιαλίτιδα ζώνη και ιστορικά ανήκε στην ανοικτή θάλασσα. Το δικαίωμα ελευθερίας στην ναυσιπλοΐα ασκείται σύμφωνα με το άρθρο 87 UNCLOS, 1982 το οποίο εγκαθιστά της ελευθερίες της ανοικτής θάλασσας. Η άσκηση του δικαιώματος ελευθερίας στην ναυσιπλοΐα τελεί υπό την αίρεση συμμόρφωσης με τις διατάξεις της UNCLOS, 1982. Επίσης καίτοι η UNCLOS, 1982 δεν φαίνεται να παρέχει εμπεριστατωμένη προστασία στα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών που διαπλέουν την ΑΟΖ από τυχόν επέμβαση του παρακτίου Κράτους υφίστανται γενικές διατάξεις οι οποίες αναφέρονται στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών (Tanaka, 2019; Proelss, 2017; Ροζάκης, 2013). Η ευθεία αναφορά του άρθρου 58§1 στο άρθρο 87 UNCLOS, 1982 δηλώνει ότι οι ελευθερίες της ανοικτής θάλασσας ισχύουν και στην ΑΟΖ. Όμως στο σημείο αυτό κατά τις διαπραγματεύσεις της UNCLOS III επί του ζητήματος υπήρχε διαφωνία των Κρατών αναφορικά με τα δικαιώματα των παρακτίων Κρατών η οποία λόγω των γενικών κατευθύνσεων της UNCLOS, 1982 δεν αποκλείεται να επανέλθει. Συναφώς οι διατάξεις της UNCLOS, 1982 θέτουν περιορισμούς κατά την άσκηση του δικαιώματος στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας εντός της ΑΟΖ. Ειδικότερα το άρθρο 87§2 UNCLOS, 1982 το οποίο επαναλαμβάνεται στο άρθρο 58§3 UNCLOS, 1982 αναφέρει ότι οι εν λόγω ελευθερίες ενασκούνται από όλα τα Κράτη λαμβάνοντας προσηκόντως υπ' όψιν τα συμφέροντα των παρακτίων Κρατών κατά την άσκηση του δικαιώματος στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας, ως επίσης και τα δικαιώματα που παρέχονται από την UNCLOS, 1982. Επίσης η ελευθερία της ναυσιπλοΐας εντός της ΑΟΖ υπόκειται στις προβλέψεις των άρθρων 88 έως 115 και δύναται να περιοριστεί από τις ζώνες ασφαλείας που αναφέρονται στο άρθρο 60§4 εάν δεν τηρηθεί η απαγόρευση του άρθρου 60§7 UNCLOS, 1982. Στην κατεύθυνση αυτή συντελούν και οι τεχνητοί νήσοι και εγκαταστάσεις που δύναται να δημιουργηθούν. Η ικανότητα του παρακτίου Κράτους να εφαρμόσει μέτρα τα οποία επηρεάζουν την ελευθερία της ναυσιπλοΐας εντός της ΑΟΖ είναι ζήτημα ευρείας αντιπαράθεσης. Ο κανόνας που πρέπει να εφαρμόζεται σε τέτοιες περιπτώσεις είναι το παράκτιο Κράτος, αν δεν διαθέτει δικαιολογημένα στοιχεία, να μην παρεμβαίνει στον πλου πλοίων υπό ξένη σημαία εντός της ΑΟΖ.

---

<sup>618</sup> <https://www.britannica.com/event/Bering-Sea-Dispute>

### 3.Ε. ΑΝΟΙΚΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

#### 3.34. Έννοια και νομικο καθεστώς

Το καθεστώς της ανοικτής θάλασσας πραγματεύεται το πόνημα του Hugo Grotius περί της ελευθερίας των θαλασσών, το οποίο εκδόθηκε στις αρχές του 17<sup>ου</sup> αιώνα και είχε ως αντικείμενο την θεραπεία της αντιπαράθεσης μεταξύ των Κρατών για την κυριαρχία της ανοικτής θάλασσας. Τελικά το δόγμα της ελευθερίας των θαλασσών επικράτησε τον 19<sup>ο</sup> αιώνα μετά από μελέτες όπως του Meadow, του Bynkershoek και του Pufendorf οι οποίοι υποστήριξαν την άποψη του Grotius και ειδικότερα ότι η ελευθερία των θαλασσών είναι το μέσο προαγωγής του εμπορίου και της κυριαρχίας των τότε Κρατών της Ευρώπης στον υπόλοιπο κόσμο (Rothwell et.al, 2016:6). Τον προηγούμενο αιώνα καθιερώθηκε το καθεστώς της ανοικτής θάλασσας με την υιοθέτηση της ομώνυμης Σύμβασης της Γενεύης, (Convention on the High Seas), 1958 η οποία τέθηκε σε ισχύ την 30.09.1962. Η Σύμβαση της Γενεύης για την Ανοικτή Θάλασσα, 1958 κωδικοποίησε τους κανόνες του εθιμικού διεθνούς δικαίου για την ανοικτή θάλασσα όπως η ελευθερία της ναυσιπλοΐας (άρθρο 2) και η αποκλειστική δικαιοδοσία του Κράτους της σημαίας επί του πλοίου (άρθρα 5 και 6). Η ανοικτή θάλασσα ορίζεται ως η θαλάσσια περιοχή η οποία δεν περιλαμβάνεται στην ΑΟΖ, την αιγιαλίτιδα ζώνη ή τα εσωτερικά ύδατα ενός Κράτους (άρθρο 1) (Churchill και Lowe, 1999:164επ).

Περαιτέρω και με την εισαγωγή της UNCLOS, 1982 οι διατάξεις για την ανοικτή θάλασσα περιέχονται στα άρθρα 86 έως 120 των τμημάτων I και II του Μέρους VII όπου τίθενται οι νομικοί κανόνες που διέπουν την χρήση της ανοικτής θάλασσας. Στο άρθρο 86 UNCLOS, 1982 επαναλαμβάνεται ο ορισμός του άρθρου 1 της Σύμβασης Γενεύης, 1958 για την Ανοικτή Θάλασσα με την προσθήκη των αρχιπελαγικών υδάτων. Οι θεμελιώδεις αρχές που διέπουν την ανοικτή θάλασσα έχουν ως εξής (α) η ανοικτή θάλασσα είναι ελεύθερη για όλα τα Κράτη, παράκτια ή άνευ ακτών (άρθρο 87), (β) η ανοικτή θάλασσα δεν δύναται να υπαχθεί στην κυριαρχία των Κρατών (άρθρο 89), (γ) τα Κράτη είναι ελεύθερα να χρησιμοποιούν την ανοικτή θάλασσα για κάθε νόμιμο σκοπό και ως εκ τούτου το Κράτος της σημαίας διαθέτει αποκλειστική δικαιοδοσία επί του πλοίου στην ανοικτή θάλασσα εκτός από εξαιρετικές περιπτώσεις, που προβλέπονται ρητά σε διεθνείς συνθήκες ή στην UNCLOS, 1982 (άρθρο 92) και (δ) στην ανοικτή θάλασσα όλα τα Κράτη δύνανται να ασκήσουν συγκεκριμένες ελευθερίες λαμβάνοντας προσηκόντως υπ' όψιν τα συμφέροντα των άλλων Κρατών ως επίσης και τα δικαιώματα που παρέχονται από το διεθνές δίκαιο και την UNCLOS, 1982 (άρθρο 87§2). Συναφώς ο θαλάσσιος χώρος πέραν των καθορισμένων θαλασσίων ζωνών δεν ιδιοποιείται και ανήκει στην ανθρωπότητα (Res communis). Το νομικό καθεστώς της ανοικτής θάλασσας ταυτίζεται με αυτό της ΑΟΖ με εξαίρεση την έρευνα και εκμετάλλευση των θαλασσίων πόρων. Στην ανοικτή θάλασσα όλα τα Κράτη, παράκτια ή μη, διατηρούν το δικαίωμα της ελεύθερης ναυσιπλοΐας (άρθρο 91 UNCLOS, 1982). Επίσης, κατά τα άρθρα 117 έως 119 UNCLOS, 1982, τα Κράτη έχουν την υποχρέωση να λαμβάνουν μέτρα για τη διατήρηση των ζώντων πόρων της ανοικτής θάλασσας και άρα και της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος.

### 3.35. Ελευθερία της ναυσιπλοΐας στην ανοικτή θάλασσα

Η αρχή της ελευθερίας στην ανοικτή θάλασσα έχει τη βάση της στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα (Churchill και Lowe, 1999:205) και διατηρεί διττή σημασία. Κατά πρώτον, η ελευθερία στην ανοικτή θάλασσα σημαίνει ότι δεν υφίσταται εθνική δικαιοδοσία. Στο πλαίσιο αυτό το άρθρο 2 της Σύμβασης Γενεύης, 1958 για την Ανοικτή Θάλασσα και το άρθρο 89 UNCLOS, 1982 προβλέπει ότι κανένα Κράτος δεν μπορεί νομίμως να διεκδικήσει την υπαγωγή οποιουδήποτε μέρους της ανοικτής θάλασσας υπό την κυριαρχία του. Κατά δεύτερον, ως αποτέλεσμα του ότι η ανοικτή θάλασσα είναι απηλλαγμένη από την εθνική δικαιοδοσία οποιουδήποτε Κράτους, η ελευθερία στην ανοικτή θάλασσα πρεσβεύει και την ελευθερία των δραστηριοτήτων. Άρα κάθε Κράτος έχει δικαίωμα να απολαμβάνει την ελευθερία χρήσης της ανοικτής θάλασσας σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο. Επ' αυτού το άρθρο 87§1 UNCLOS, 1982 αναφέρει ότι η ανοικτή θάλασσα είναι ελεύθερη για όλα τα Κράτη, παράκτια ή άνευ ακτών. Η ελευθερία της ανοικτής θάλασσας ασκείται σύμφωνα με τους όρους της UNCLOS, 1982, καθώς επίσης και το διεθνές δίκαιο. Η ελευθερία αυτή περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τόσο για τα παράκτια όσο και για τα άνευ ακτών Κράτη (α) την ελευθερία ναυσιπλοΐας (β) την ελευθερία υπέρπτησης (γ) την ελευθερία τοποθέτησης υποβρυχίων καλωδίων και σωληναγωγών τηρουμένων των διατάξεων του Μέρους VI (δ) την ελευθερία κατασκευής τεχνητών νήσων και άλλων εγκαταστάσεων που επιτρέπονται από το διεθνές δίκαιο, τηρουμένων των διατάξεων του Μέρους VI (ε) την ελευθερία αλιείας, τηρουμένων των όρων που αναφέρονται στο τμήμα 2 και (στ) την ελευθερία επιστημονικής έρευνας, τηρουμένων των διατάξεων των Μερών VI και XIII. Σημειωθήτω ότι η Σύμβαση Γενεύης, 1958 για την Ανοικτή Θάλασσα και η UNCLOS, 1982 δεν κάνουν λόγο για την ελευθερία της ανοικτής θάλασσας σε περίπτωση κηρύξεως πολέμου. Ως εκ τούτου, ολόκληρη η περιοχή της ανοικτής θάλασσας καθίσταται πεδίο πολέμου και έτσι κάμπτεται η αρχή της ελευθερίας είτε λόγω ναυτικού αποκλεισμού είτε εκ των πολεμικών δραστηριοτήτων των εμπολέμων.

Η εξέταση των προαναφερομένων διατάξεων οδηγεί στις εξής παρατηρήσεις (i) ο όρος «μεταξύ άλλων» υπονοεί ότι η ελευθερία στην ανοικτή θάλασσα δύναται να περιλαμβάνει και άλλες ελευθερίες που δεν συγκαταλέγονται στο άρθρο 87§1 UNCLOS, 1982 ενώ δεν διευκρινίζεται ποιες άλλες δραστηριότητες εμπίπτουν στην συγκεκριμένη διάταξη. Συναφώς προκύπτει ζήτημα για την νομιμότητα των στρατιωτικών δραστηριοτήτων στην ανοικτή θάλασσα. Σύμφωνα με το άρθρο 88 UNCLOS, 1982 ενώ η ανοικτή θάλασσα προορίζεται για ειρηνικούς σκοπούς παράλληλα δεν απαγορεύονται οι δραστηριότητες του πολεμικού ναυτικού και οι ασκήσεις με συμβατικά πολεμικά όπλα (Churchill και Lowe, 1999:206). Όμως, το άρθρο 301 UNCLOS, 1982 ρητώς απαγορεύει τις στρατιωτικές δραστηριότητες οι οποίες αντιτίθενται στις διατάξεις του Καταστατικού Χάρτη του ΟΗΕ ήτοι τα Κράτη Μέρη κατά την άσκηση των δικαιωμάτων τους και της εκπλήρωσης των υποχρεώσεών τους δυνάμει της UNCLOS, 1982, θα απέχουν από κάθε απειλή ή χρήση βίας κατά της εδαφικής ακεραιότητας ή πολιτικής ανεξαρτησίας οποιουδήποτε Κράτους, ή (από άλλες πράξεις) κατά οποιοδήποτε άλλο τρόπο ασυμβίβαστο προς τις αρχές του διεθνούς δικαίου που περιέχονται στον Καταστατικό Χάρτη του ΟΗΕ, (ii) η ελευθερία κατασκευής τεχνητών νήσων και η ελευθερία επιστημονικής έρευνας δύναται να εμπίπτει στην δικαιοδοσία του παρακτίου Κράτους το οποίο διατηρεί παρακείμενη υφαλοκρηπίδα πέραν των διακοσίων

ναυτικών μιλίων, (iii) η ελευθερία στην ναυσιπλοΐα εντός της ανοικτής θάλασσας δεν δίδει το δικαίωμα σε ένα πλοίο το οποίο κρατείται να αποπλεύσει από έναν λιμένα και να πλεύσει στην ανοικτή θάλασσα με σκοπό να αποκτήσει ασυλία όπως συνέβη στην υπόθεση του M/V Louisa, 2013<sup>619</sup> (Saint Vincent and the Grenadines v Kingdom of Spain), (iv) όπως κρίθηκε στην διαιτησία The Arctic Sunrise, 2015 μεταξύ Ολλανδίας και Ρωσίας<sup>620</sup> το δικαίωμα διαμαρτυρίας στην ανοικτή θάλασσα ασκείται αναγκαστικά σε συνδυασμό με το δικαίωμα στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας, (v) η ελευθερία στην ανοικτή θάλασσα δεν είναι απόλυτη. Το άρθρο 87§1 UNCLOS, 1982 ορίζει ότι οι ελευθερίες ενασκούνται από όλα τα Κράτη λαμβάνοντας προσηκόντως υπ' όψιν τα συμφέροντα των άλλων Κρατών κατά την άσκηση της ελευθερίας της ανοικτής θάλασσας. Επίσης η ελευθερία στην ανοικτή θάλασσα δύναται να ρυθμίζεται από ειδικότερες συμβάσεις όπως εκείνες για την προστασία και τη διατήρηση των ζώντων πόρων και της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος και (vi) περί του δικαιώματος τοποθέτησης υποβρυχίων καλωδίων και αγωγών από όλα τα Κράτη πέραν της υφαλοκρηπίδας κάνει λόγο το άρθρο 112 UNCLOS, 1982.

Η ελευθερία της ναυσιπλοΐας στην ανοικτή θάλασσα αναγνωρίστηκε στις αρχές του 17<sup>ο</sup> αιώνα από το πόνημα του Grotius περί της ελευθερίας των θαλασσών. Τα άρθρα 17 έως 26, 36, 38, 52, 58, 78 και 87 της UNCLOS, 1982 αναφέρονται στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας σε κάθε θαλάσσια ζώνη. Σχετικά με τις διαφορές της εφαρμογής των δικαιωμάτων μεταξύ ΑΟΖ και ανοικτής θάλασσας (Μέρος VII), το άρθρο 58 προστατεύει το δικαίωμα της ελευθερίας στην ναυσιπλοΐα όπως αναφέρεται στο άρθρο 87 UNCLOS, 1982. Επίσης τα άρθρα 88 έως 115 UNCLOS, 1982 και οι κανόνες του διεθνούς δικαίου εφαρμόζονται και στην ΑΟΖ εφόσον είναι συμβατοί με το καθεστώς της. Όμως το δικαίωμα της ελευθερίας στην ναυσιπλοΐα είναι πραγματικά ελεύθερο από προϋποθέσεις μόνον στην ανοικτή θάλασσα. Αυτό διότι συμφώνως με το άρθρο 87§2 UNCLOS, 1982 τα Κράτη της σημαίας των πλοίων θα πρέπει να λαμβάνουν προσηκόντως υπ' όψιν τα συμφέροντα των άλλων Κρατών κατά την άσκηση του δικαιώματος της ελευθερίας στην ανοικτή θάλασσα. Άρα όσο πιο κοντά στις ακτές του παρακτίου Κράτους βρίσκεται ένα πλοίο τόσο περισσότερο περιορίζεται το δικαίωμα της ελευθερίας στην ναυσιπλοΐα. Η σύγκριση του άρθρου 2 της Σύμβασης Γενεύης για την Ανοικτή Θάλασσα, 1958 με το άρθρο 87 UNCLOS, 1982 δείχνει ότι έχει υιοθετηθεί η ίδια διατύπωση για το δικαίωμα της ελευθερίας στην ναυσιπλοΐα. Το άρθρο 90 UNCLOS, 1982 αναφέρει, περί του δικαιώματος στην ναυσιπλοΐα, ότι κάθε Κράτος, ανεξάρτητα αν είναι παράκτιο ή άνευ ακτών, έχει το δικαίωμα να διαπλέει την ανοικτή θάλασσα με πλοία που φέρουν τη σημαία του. Όμως, παρότι το δικαίωμα της ελευθερίας στην ναυσιπλοΐα εκφράζεται στην ύψιστη μορφή του εντός της ανοικτής θάλασσας, κατά την άσκηση του υφίστανται κάποιοι περιορισμοί όπως αυτοί αναφέρονται στο άρθρο 87§1 UNCLOS, 1982. Το συγκεκριμένο δικαίωμα ασκείται σύμφωνα με τους όρους που αναφέρονται στην UNCLOS, 1982, καθώς επίσης και στους λοιπούς κανόνες του διεθνούς δικαίου. Οι όροι αυτοί αναφέρονται στην τήρηση υποχρεώσεων σχετικά με την προστασία (α) του θαλασσιού περιβάλλοντος, (β) της ασφάλειας ναυσιπλοΐας και (γ) της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα. Το δικαίωμα της ελευθερίας στην ναυσιπλοΐα σε σχέση με

<sup>619</sup> <https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-no-18/> σελ.36§109

<sup>620</sup> <https://pca-cpa.org/en/cases/21/>

τις υπόλοιπες ελευθερίες που περιγράφονται στο άρθρο 87§1 UNCLOS, 1982 δεν αναφέρεται ρητώς σε άλλες διατάξεις της UNCLOS, 1982. Το δικαίωμα της ελευθερίας στην ναυσιπλοΐα απελαύνουν μόνο νηολογημένα πλοία (άρθρο 92 UNCLOS, 1982). Κατά την ενάσκηση του δικαιώματος της ελευθερίας στην ναυσιπλοΐα τα Κράτη της σημαίας των πλοίων θα πρέπει να λαμβάνουν προσηκόντως υπ' όψιν τα συμφέροντα των άλλων Κρατών (άρθρο 87§2 UNCLOS, 1982) υπό την αρχή της καλής πίστης. Τα Κράτη θα εκπληρώνουν με καλή πίστη τις υποχρεώσεις που αναλαμβάνονται σύμφωνα με την UNCLOS, 1982 και θα ασκούν τα δικαιώματα, τη δικαιοδοσία και τις ελευθερίες κατά τρόπο που δεν αποτελεί κατάχρηση δικαιώματος (άρθρο 300 UNCLOS, 1982). Τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών θα πρέπει κατά την άσκηση του δικαιώματος της ελευθερίας στην ναυσιπλοΐα να έχουν υπ' όψιν ότι σε περίπτωση που ένα Κράτος διεξάγει κάποια ειδική δραστηριότητα σε διεθνή ύδατα τότε θα πρέπει να δηλώσει προς τα άλλα Κράτη, με αναγγελία, ότι δεσμεύει προσωρινά μια συγκεκριμένη θαλάσσια περιοχή. Η δραστηριότητα αυτή αν είναι επικίνδυνη για τη ναυσιπλοΐα θα πρέπει να είναι νόμιμη.

### **3.36. Δικαιοδοσία ναυτιλιακών Κρατών στην ανοικτή θάλασσα**

Ειπώθηκε ανωτέρω ότι το διεθνές δίκαιο δεν δύναται να εφαρμοστεί παρά μόνον δια της ενσωματώσεως του στην εθνική νομοθεσία των Κρατών. Το διεθνές θεσμικό πλαίσιο πάσχει από την έλλειψη της επιβολής των κανόνων του. Εν προκειμένω, σύμφωνα με το εθιμικό διεθνές δίκαιο, το Κράτος της σημαίας διαθέτει αποκλειστική δικαιοδοσία επί του πλοίου όταν αυτό πλέει στην ανοικτή θάλασσα. Κατά το άρθρο 6 της Σύμβασης Γενεύης, 1958 για την ανοικτή θάλασσα και το άρθρο 92§1 UNCLOS, 1982 τα πλοία πλέουν με τη σημαία ενός μόνο Κράτους και εκτός από εξαιρετικές περιπτώσεις, που προβλέπονται ρητά σε διεθνείς συνθήκες ή στην UNCLOS, 1982, υπόκεινται στην αποκλειστική του δικαιοδοσία στην ανοικτή θάλασσα. Συγκρατείται ότι το Κράτος της σημαίας συγκεντρώνει την νομοθετική και εκτελεστική δικαιοδοσία όταν το πλοίο πλέει στην ανοικτή θάλασσα. Στην υπόθεση του M/V Saiga (No. 2) μεταξύ Αγίου Βικεντίου Γρεναδίνων και Γουινέας, 1999<sup>621</sup> το δικαστήριο έκρινε ότι το πλοίο, και οτιδήποτε επ' αυτού, καθώς και κάθε πρόσωπο που εμπλέκεται στις δραστηριότητες του πλοίου αντιμετωπίζεται ως οντότητα συνδεδεμένη με το Κράτος της σημαίας ενώ οι εθνικότητα των προσώπων δεν έχει σημασία. Ως εκ τούτου, το Κράτος της σημαίας δύναται να υποβάλει αξιώσεις εναντίον άλλων Κρατών σε περίπτωση ζημίας του πλοίου ή τραυματισμού των ναυτικών που το στελεχώνουν, ανεξάρτητα από την εθνικότητά τους. Η νομική βάση της αποκλειστικής δικαιοδοσίας του Κράτους της σημαίας στηρίζεται στην αρχή της εδαφικότητας όπου σύμφωνα με την υπόθεση S.S. Lotus, 1928<sup>622</sup> το πλοίο αποτελεί έδαφος του Κράτους της σημαίας την οποία φέρει. Εδώ, σχετικά με την αρχή της εδαφικότητας υφίσταται αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών διότι ενώ στην ανοικτή θάλασσα τα πλοία υπόκεινται στη δικαιοδοσία του Κράτους της σημαίας στην αιγιαλίτιδα ζώνη και τα εσωτερικά ύδατα υπόκεινται και στη δικαιοδοσία του παρακτίου Κράτους. Άρα φαίνεται ότι η θεωρία της εδαφικότητας δεν έχει πρακτικό έρεισμα. Η αποκλειστική δικαιοδοσία του Κράτους της σημαίας θεωρείται ως σύνδεσμος της ελευθερίας στην ανοικτή θάλασσα και της

<sup>621</sup> <https://www.itlos.org/cases/list-of-cases/case-no-2/> Σελ.48 παρ.106

<sup>622</sup> [https://www.icj-cij.org/files/permanent-court-of-international-justice/serie\\_A/A\\_10/30\\_Lotus\\_Arret.pdf](https://www.icj-cij.org/files/permanent-court-of-international-justice/serie_A/A_10/30_Lotus_Arret.pdf) Σελ.25

απαίτησης για νομιμότητα στην ανοικτή θάλασσα. Η νομιμότητα αυτή διασφαλίζεται πρωταρχικά από το Κράτος της σημαίας και έχει διττό ρόλο. Αφενός προλαμβάνει την εμπλοκή άλλων Κρατών επί των ζητημάτων του πλοίου στην ανοικτή θάλασσα και αφετέρου το Κράτος της σημαίας επιτηρεί τη συμμόρφωση του πλοίου με τους διεθνείς και εθνικούς κανονισμούς στην ανοικτή θάλασσα (Proelss, 2017:690επ). Οι υποχρεώσεις του Κράτους της σημαίας αναφέρονται στο άρθρο 94 UNCLOS, 1982 όπου κάθε Κράτος θα πρέπει α) να τηρεί νηολόγιο πλοίων που θα περιέχει τα ονόματα και τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα των πλοίων που φέρουν τη σημαία του, εκτός εκείνων που εξαιρούνται από τους γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανονισμούς λόγω του μικρού τους μεγέθους και β) να ενασκή την δικαιοδοσία του, δυνάμει του εσωτερικού του δικαίου, επί κάθε πλοίου που φέρει τη σημαία του καθώς επίσης και του πληρώματος αυτού, αναφορικά με τα διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα που αφορούν το πλοίο.

Επίσης κάθε Κράτος πρέπει να παίρνει τα απαραίτητα μέτρα για τα πλοία που φέρουν τη σημαία του, ώστε με αυτά να εξασφαλίζεται η ασφάλεια στη θάλασσα, ιδιαίτερα α) στους τομείς κατασκευής, εξοπλισμού και αξιοπλοΐας των πλοίων β) στην επάνδρωση των πλοίων, τις συνθήκες εργασίας και εκπαίδευσης των πληρωμάτων, λαμβάνοντας υπ' όψιν τις διεθνείς συμβάσεις και γ) στην χρήση σημάτων, την συντήρηση των μέσων επικοινωνίας και την αποφυγή των συγκρούσεων. Στα μέτρα αυτά θα συμπεριλαμβάνονται και εκείνα που είναι απαραίτητα για να εξασφαλιστεί ότι i) κάθε πλοίο, πριν από τη νηολόγησή του και στη συνέχεια σε εύλογα χρονικά διαστήματα, επιθεωρείται από διαθέτοντες τα κατάλληλα προσόντα επιθεωρητές πλοίων και φέρει χάρτες, ναυτικές εκδόσεις, ναυτιλιακό εξοπλισμό και όργανα κατάλληλα για την ασφαλή ναυσιπλοΐα ii) κάθε πλοίο τελεί υπό την ευθύνη του πλοίαρχου και αξιωματικών οι οποίοι διαθέτουν τα ανάλογα προσόντα, ιδιαίτερα στην ναυτική τέχνη, τη ναυσιπλοΐα, τις τηλεπικοινωνίες και στο χειρισμό των μηχανών, ως επίσης, και ότι το πλήρωμα διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα και είναι επαρκές σε αριθμό για τον τύπο, το μέγεθος, τις μηχανές και τον εξοπλισμό του πλοίου iii) ο πλοίαρχος, οι αξιωματικοί και στο βαθμό που αυτό είναι αναγκαίο, το πλήρωμα είναι πλήρως ενημερωμένοι και τηρούν τους διεθνείς κανονισμούς που ισχύουν και αφορούν στην ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, την αποφυγή συγκρούσεων, την πρόληψη, περιορισμό και έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης και τη συντήρηση των μέσων ραδιοεπικοινωνίας. Κράτος που έχει σοβαρούς λόγους να πιστεύει ότι η αρμόζουσα δικαιοδοσία και έλεγχος επί ενός πλοίου δεν έχουν ασκηθεί, μπορεί να αναφέρει τα στοιχεία που κατέχει στο Κράτος της σημαίας. Μόλις λάβει μια τέτοια αναφορά, το Κράτος της σημαίας διερευνά το θέμα και, αν χρειαστεί, προβαίνει σε οποιαδήποτε απαραίτητη ενέργεια για να επανορθώσει την κατάσταση. Συναφώς κάθε Κράτος θα φροντίζει για τη διεξαγωγή έρευνας από ή ενώπιον προσώπων που διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα, για κάθε ναυτικό ατύχημα ή θαλάσσιο περιστατικό στην ανοικτή θάλασσα που αφορά πλοίο που φέρει τη σημαία του και το οποίο έχει προξενήσει απώλεια ζωής ή σοβαρά τραύματα σε υπηκόους άλλου Κράτους ή σοβαρή ζημιά σε πλοίο ή εγκαταστάσεις άλλου Κράτους ή στο θαλάσσιο περιβάλλον. Το Κράτος της σημαίας και το άλλο Κράτος συνεργάζονται κατά τη διεξαγωγή οποιασδήποτε έρευνας που πραγματοποιείται από το άλλο αυτό Κράτος, σχετικά με το ναυτικό ατύχημα ή το θαλάσσιο περιστατικό.

Ένα ζήτημα το οποίο δημιουργεί αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών είναι η περίπτωση της σύγκρουσης των πλοίων υπό διαφορετικές σημαίες στην ανοικτή θάλασσα. Εδώ έχει εφαρμογή η υπόθεση S.S. Lotus, 1928 σύμφωνα με την οποία την 02.08.1926 το υπό Γαλλική σημαία πλοίο Lotus συγκρούστηκε με το υπό Τουρκική σημαία πλοίο Boz-Kourt στην ανοικτή θάλασσα. Ως αποτέλεσμα της σύγκρουσης ήταν να βυθιστεί το Boz-Kourt και να σκοτωθούν οκτώ τούρκοι ναυτικοί. Όταν το Lotus κατέπλευσε στην Κωνσταντινούπολη, οι τουρκικές αρχές ήσκησαν ποινική δίωξη στον αξιωματικό φυλακής που είχε βάρδια την ώρα της σύγκρουσης. Την 15.09.1926 το δικαστήριο επέβαλε στον αξιωματικό φυλακής του Lotus οκτώ ημέρες φυλάκιση και πρόστιμο. Λόγω της υπόθεσης αυτής δημιουργήθηκε αντιπαράθεση μεταξύ Γαλλίας και Τουρκίας η οποία υποβλήθηκε ενώπιον του διεθνούς δικαστηρίου. Το διεθνές δικαστήριο αποφάσισε ότι δεν υφίσταται κανόνας διεθνούς δικαίου ο οποίος να απαγορεύει στη Τουρκία να προσαγάγει τα αδικήματα αυτά ως να είχαν προκύψει στο έδαφος της και κατά συνέπεια να διώξει τις παραβατικές συμπεριφορές. Άρα η Τουρκία έδρασε σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο. Πάντως η απόφαση αυτή κατακρίθηκε διότι οι ποινικές διαδικασίες εναντίων των παραβατών από ένα ξένο δικαστήριο στην περίπτωση σύγκρουσης πλοίων στην ανοικτή θάλασσα συνιστά επέμβαση στην ελευθερία της διεθνούς ναυσιπλοΐας. Για το λόγο αυτό εφαρμόζεται ο κανόνας της αποκλειστικής δικαιοδοσίας του Κράτους της σημαίας επί του πλοίου στην ανοικτή θάλασσα. Ο κανόνας αυτός περιελήφθη στο άρθρο 11 της Σύμβασης Γενεύης για την Ανοικτή Θάλασσα, 1958 και κατόπιν στο άρθρο 97 UNCLOS, 1982. Η UNCLOS, 1982 στο άρθρο 94§1 αναφέρει ότι «κάθε Κράτος θα ασκεί αποτελεσματικά τη δικαιοδοσία και τον έλεγχο του σε διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα πάνω στα πλοία που φέρουν την σημαία του». Έτσι προκύπτει ότι το Κράτος της σημαίας είναι εκείνο το οποίο θα θέτει τα πρότυπα και θα διασφαλίζει ότι το πλοίο ακολουθεί την σχετική νομοθεσία για τον εκσυγχρονισμό και την συμμόρφωση με τα διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα τα οποία το αφορούν. Όμως τα Κράτη της σημαίας μέχρι σήμερα δεν έχουν δείξει αμέριστο ενδιαφέρον για την συμμόρφωση τους με το άρθρο 94§1 της UNCLOS, 1982 με αποτέλεσμα να υφίσταται και εδώ, εντόνως, η αντιπαράθεση μεταξύ των παρακτίων - ναυτιλιακών Κρατών και σφοδρό ενδιαφέρον για τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών.

Επιπλέον, η απουσία γνησίου δεσμού μεταξύ του Κράτους της σημαίας του πλοίου και της πλοιοκτησίας δημιουργεί ζητήματα αμφισβήτησης της δικαιοδοσίας μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών. Επί παραδείγματι επί της υποθέσεως του πλοίου ραδιοεπικοινωνιών Magda Maria, 1986 ελήφθησαν υπ' όψιν τα εξής γεγονότα. Την 01.08.1981 το υπό παναμαϊκή σημαία πλοίο Magda Maria κατασχέθηκε από τις Ολλανδικές αρχές στην ανοικτή θάλασσα λόγω ραδιοεκπομπών άνευ αδείας. Ενώ το πρωτοβάθμιο δικαστήριο επικύρωσε την κατάσχεση από τις αρχές, το ανώτατο δικαστήριο ακύρωσε την απόφαση του πρωτοβαθμίου και απέστειλε την υπόθεση στο εφετείο για την εκ νέου εκδίκαση. Στο εφετείο, ο εισαγγελέας υποστήριξε ότι η απουσία γνησίου δεσμού σύμφωνα με το άρθρο 5 της Σύμβασης Γενεύης, 1958 για την Ανοικτή Θάλασσα καθιστά το Magda Maria ως πλοίο το οποίο δεν ανήκει σε κανένα Κράτος. Ωστόσο, το εφετείο απέρριψε αυτόν τον ισχυρισμό. Σύμφωνα με τον συλλογισμό του εφετείου, η έννοια του γνησίου δεσμού υποχρεώνει το Κράτος της σημαίας μόνον να ασκεί τη δικαιοδοσία του επί του πλοίου αποτελεσματικά. Ως εκ τούτου το εφετείο αποφάσισε ότι το πλοίο Magda Maria τελεί υπό

την δικαιοδοσία του Παναμά καίτοι δεν υφίσταται γνήσιος δεσμός μεταξύ Κράτους της σημαίας και πλοιοκτησίας (Lauterpacht et.al, 1995:411).

Συναφώς στο διεθνές δικαστήριο υποβλήθηκε, το 1960, υπόθεση υπό την οποία αμφισβητήθηκε η εγκυρότητα εκλογής των μελών της Επιτροπής Ναυτικής Ασφαλείας του IMCO νυν IMO. Το άρθρο 28 της Σύμβασης του IMCO προέβλεπε ότι στα μέλη της Επιτροπής Ναυτικής Ασφαλείας περιλαμβάνονται δεκατέσσερα εκλεγμένα μέλη από την Συνέλευση εκ των οποίων τα οκτώ μεγαλύτερα ναυτιλιακά Κράτη. Όμως ο Παναμάς και η Λιβερία δεν εξελέγησαν ως μέλη της Επιτροπής Ναυτικής Ασφαλείας παρόλο που είχαν καταταγεί στην όγδοη και τρίτη θέση αντίστοιχα των μεγαλύτερων ναυτιλιακών Κρατών της εποχής υπό όρους χωρητικότητας. Αυτό συνέβη διότι η Συνέλευση ισχυρίστηκε ότι έπρεπε να λάβει υπ' όψιν της το γνήσιο δεσμό μεταξύ Κράτους σημαίας και πλοιοκτησίας. Το διεθνές δικαστήριο αποφάσισε ότι η έννοια του γνησίου δεσμού δεν ήταν σχετική με τον σκοπό της εκλογής των μελών της Επιτροπής Ναυτικής Ασφαλείας και άρα στα μέλη έπρεπε να συμπεριληφθούν ο Παναμάς και η Λιβερία.<sup>623</sup>

Επιπροσθέτως στην υπόθεση του δεξαμενοπλοίου Saiga, 1999 (No.2), η Γουινέα υποστήριξε ότι δεν υπήρχε γνήσιος δεσμός μεταξύ του δεξαμενοπλοίου Saiga και του Κράτους της σημαίας και άρα δεν είχε υποχρέωση να αναγνωρίσει τις αξιώσεις του Κράτους της σημαίας σχετικά με το πλοίο. Το δικαστήριο του δικαίου θαλάσσης σημείωσε ότι στην νομοθετική διαδικασία του άρθρου 5§1 της Σύμβασης Γενεύης για την Ανοικτή Θάλασσα, η πρόταση για την ύπαρξη γνησίου δεσμού με σκοπό την αναγνώριση της εθνικότητας δεν υιοθετήθηκε. Το άρθρο 91 UNCLOS, 1982 ακολούθησε την προσέγγιση της Σύμβασης για την Ανοικτή Θάλασσα, 1958. Ως εκ τούτου το δικαστήριο αποφάσισε ότι ο σκοπός του άρθρου 91 UNCLOS, 1982 δεν ήταν ο καθορισμός κριτηρίων βάσει των οποίων δύναται να αμφισβητηθεί η εγκυρότητα της νηολόγησης πλοίων ενός Κράτους από άλλα Κράτη.<sup>624</sup>

Στην υπόθεση του δεξαμενοπλοίου Virginia G, 2014 μεταξύ Παναμά και Γουινέας-Μπισιάου, το δικαστήριο του δικαίου θαλάσσης επιβεβαίωσε την προηγούμενη απόφαση περί του δεξαμενοπλοίου Saiga, 1999 (No.2) υποστηρίζοντας ότι το άρθρο 91§1 UNCLOS, 1982, το οποίο προβάλλει την απαίτηση γνησίου δεσμού ανάμεσα στο πλοίο και το Κράτος, δεν πρέπει να θεωρηθεί ότι καθορίζει προϋποθέσεις του δικαιώματος του Κράτους της σημαίας να χορηγεί την εθνικότητά του στα πλοία. Γενικά φαίνεται ότι ένα Κράτος δεν μπορεί να αρνηθεί λόγω της απουσίας γνησίου δεσμού το δικαίωμα του πλοίου να φέρει τη σημαία του. Σε περίπτωση που ένα Κράτος δύναται να αποδείξει ότι υφίσταται απουσία κατάλληλης δικαιοδοσίας και ελέγχου σε ένα πλοίο τότε υποβάλλει τα στοιχεία που διαθέτει στο Κράτος της Σημαίας για τα περαιτέρω όπως προβλέπεται στο άρθρο 94§6 UNCLOS, 1982.<sup>625</sup>

### **3.37. Αποκλειστική δικαιοδοσία του Κράτους της σημαίας: Η περίπτωση του M/V CAPE RAY και η αδρανοποίηση των χημικών υλικών της Συρίας στη Μεσόγειο Θάλασσα**

<sup>623</sup> <https://www.icj-cij.org/en/case/43>

<sup>624</sup> <https://www.itlos.org/cases/list-of-cases/case-no-2/> σελ.39-41

<sup>625</sup> <https://www.itlos.org/cases/list-of-cases/case-no-19/> Σελ.44



Σύμφωνα με τα άρθρα 95 και 96 UNCLOS, 1982, η αποκλειστική δικαιοδοσία του Κράτους της σημαίας εφαρμόζεται στα πολεμικά πλοία καθώς και στα πλοία που χρησιμοποιούνται σε κυβερνητική μη εμπορική υπηρεσία χωρίς εξαιρέσεις (Samiotis and Grekos, 2016). Οι πρόσφατες εξελίξεις, σχετικά με την καταστροφή των χημικών όπλων της Συρίας, σύμφωνα με το Ψήφισμα 2118/27.09.2013 του Συμβουλίου Ασφαλείας του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών και η επεξεργασία εν πλω επί του πλοίου Cape Ray της Ναυτιλιακής Διοίκησης των ΗΠΑ (MARAD) στην περιοχή της Νοτιοανατολικής Μεσογείου, ανέδειξαν σημαντικά θέματα που ανάγονται κυρίως στην απροθυμία, των παρακτίων Κρατών της Μεσογείου, της εφαρμογής του Διεθνούς Ναυτιλιακού και του γενικότερου Περιβαλλοντικού Θεσμικού Πλαισίου και λιγότερο στην έλλειψη παρομοίων θεσμών. Η συγκεκριμένη επιχείρηση ολοκληρώθηκε αφού μεταφέρθηκαν εν πλω φορτία των Συριακών χημικών με εμπορικά πλοία, μεταφορτώθηκαν στο πλοίο Cape Ray και «αδρανοποιήθηκαν» εν πλω με το αμφιλεγόμενο σύστημα της υδρόλυσης και με άγνωστο, από επιστημονική και αντικειμενική άποψη, πιστοποιημένο αποτέλεσμα. Η κριτική ανάλυση του εθνικού και συμβατικού θεσμικού πλαισίου σε σχέση με τις ανωτέρω εξελίξεις αλλά και η ενδεχόμενη ατυχηματική ρύπανση εγείρουν ερωτήματα ως προς τις κοινωνικές, οικονομικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις του εγχειρήματος αλλά δημιουργούν και άκρως επικίνδυνο προηγούμενο το οποίο αφορά στην συστηματική μελλοντική καταστρατήγηση των θεσμών για την βιωσιμότητα της γαλάζιας ανάπτυξης στην περιοχή αλλά και γενικότερα. Επίσης, επιστημονικό ενδιαφέρον για το ζήτημα παρουσιάζει η θέση της Ελλάδας, η οποία συνδυάζει τις αξιώσεις του παρακτίου και ναυτιλιακού Κράτους και έχει ιδιαίτερη αξία η αποτύπωση της θέσης των αρχών κατά το χειρισμό μίας τέτοιας περίπτωσης η οποία μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο περαιτέρω μελέτης. Σημειώνεται ότι διαχρονικά, η Ελλάδα δεν έχει κίνητρα περιορισμού του δικαιώματος της ελευθερίας στην ναυσιπλοΐα αφού διαθέτει διεθνώς έναν από τους μεγαλύτερους εμπορικούς στόλους μεταφοράς επικινδύνων υλικών.

### **3.37.1. Η Μεσόγειος ως περιφερειακή θάλασσα με γεωπολιτικές και οικολογικές ιδιαιτερότητες**

Η Μεσόγειος, η οποία βρέχει συνολικά είκοσι οκτώ Κράτη της νότιας Ευρώπης, βόρειας Αφρικής και δυτικής Ασίας, είναι κλειστή θάλασσα με πλούσια βιοποικιλότητα. Η ακτογραμμή της Μεσογείου Θάλασσας που ανήκει στα Κράτη Μέλη (ΚΜ) της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) εκτείνεται στα σαράντα χιλιάδες χιλιόμετρα. Γνωστό είναι ότι περιλαμβάνει περιοχές παγκοσμίου φυσικού κάλλους και αποτελεί σημαντικό δίαυλο ναυσιπλοΐας δια του οποίου διέρχεται περί το ένα τρίτο του συνόλου των παγκόσμιων εμπορευματικών μεταφορών. Η αλιεία παίζει σημαντικό ρόλο στην οικονομία των ΚΜ και η ιχθυοκαλλιέργεια αναπτύσσεται με σημαντικούς ρυθμούς.<sup>626</sup> Η Μεσόγειος ως κλειστή θάλασσα είναι μακράν ευαίσθητη στην ρύπανση λόγω του πολυετούς ρυθμού ανανέωσης των υδάτων της. Συνεπώς, απαιτείται τα Κράτη που έχουν συμφέροντα στην Μεσόγειο Θάλασσα να συνεργάζονται για την εφαρμογή μιας πολιτικής γαλάζιας ανάπτυξης, προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος, πρόληψης και καταπολέμησης της ρύπανσης, βελτίωση της ασφάλειας (safety) και της αστυνόμευσης (security) στο θαλάσσιο χώρο. Στο πλαίσιο μιας Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής (ΟΘΠ), για την συνεργασία των Κρατών της

<sup>626</sup> Θαλάσσιο Forum, 2014. Μεσόγειος Θάλασσα Διαθέσιμο <https://webgate.ec.europa.eu/maritimeforum/en/node/3539>

Μεσογείου, έχουν συσταθεί ομάδες εργασίας για την ΟΘΠ, την ανάπτυξη θαλασσιών συνεργατικών σχηματισμών, το εικονικό κέντρο γνώσεων για τη θαλάσσια και ναυτιλιακή πολιτική στη Μεσόγειο ενώ κάθε χρόνο συνεδριάζει το Μεσογειακό Forum για τις Υπηρεσίες Ακτοφυλακής. Το θέμα της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος κατέχει σημαντική θέση στο θεματολόγιο κάθε συνεδρίασης των συγκεκριμένων ομάδων στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Επίσης, πρόσφατα και σύμφωνα με μελέτη του Προγράμματος των Ηνωμένων Εθνών για την Προστασία της Μεσογείου (UNEP-MAP) προτάθηκε ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με την καταπολέμηση του φαινομένου της υφιστάμενης υπερβολικής ποσότητας πετρελαίου στη Μεσόγειο (Ψήφισμα B8-0335/2014). Στο κείμενο της μελέτης γίνεται λόγος για ποσότητα υδρογονανθράκων που υπάρχει εντός των υδάτων της Μεσογείου Θάλασσας, η οποία ποσότητα ανέρχεται στην τιμή των τριάντα οκτώ χιλιοστόγραμμα ανά κυβικό μέτρο με κίνδυνο επιδείνωσης της κατάστασης λόγω της μεγάλης κυκλοφορίας των πλοίων. Στην Μεσόγειο αποδίδεται το 17% περίπου της παγκόσμιας πετρελαϊκής ρύπανσης των θαλασσών, ενώ τα ύδατα της Μεσογείου ανακυκλώνονται στον Ατλαντικό Ωκεανό ανά εβδομήντα έτη. Τα συμπεράσματα αυτά καταδεικνύουν την Μεσόγειο ως την θάλασσα με το σημαντικότερο βαθμό ρύπανσης και δυσοίωνα μέλλον για τα δεδομένα της ΕΕ.

Επιπλέον, με την πρόταση ψηφίσματος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου B8-0078/2015 σχετικά με τον αγώνα κατά των περιβαλλοντικών εγκλημάτων η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (ΕΕπ) καλείται, μεταξύ άλλων, να ανακοινώσει τις πολιτικές που εφαρμόζονται για την εξάλειψη του εμπορίου των τοξικών αποβλήτων. Ζητείται από την ΕΕπ να ενημερώσει το κοινό για τα αδικήματα αυτά αλλά και να συντονίσει τις δυνάμεις καταστολής των ΚΜ της ΕΕ. Το γεγονός αυτό σημαίνει ότι έχει γίνει κατανοητό ότι τα περιβαλλοντικά εγκλήματα, όπως το εμπόριο και η απόρριψη τοξικών αποβλήτων, πρέπει να αντιμετωπιστούν προτού οι επιπτώσεις από τη ρύπανση του περιβάλλοντος καταστούν ανεπανόρθωτες. Άρα το θαλάσσιο περιβάλλον της Μεσογείου υποβαθμίζεται πολλαπλά με την πάροδο των ετών με αποτέλεσμα να απειλείται η βιοποικιλότητα του. Στη βάση αυτή, συμπεραίνεται ότι ενώ η κλειστή θάλασσα της Μεσογείου είναι ήδη μακράν ρυπασμένη παρόλα αυτά επιτράπη η διεξαγωγή του «πρότυπου» εγχειρήματος καταστροφής των χημικών της Συρίας επί του πλοίου Cape Ray με συνέπειες ανυπολόγιστες σε ατυχηματική περίπτωση αλλά και άγνωστες στο ευρύ κοινό, αφού η υπόθεση αυτή έληξε μόνο με την διαβεβαίωση των ΗΠΑ περί του αίσιου πέρατος της επιχείρησης.<sup>627</sup> Πάντως, ενώ με αυτά τα δεδομένα φαίνεται ότι οι στρατηγικές UNEP-ΕΕ περί περιφερειακής προστασίας, βιώσιμης και γαλάζιας ανάπτυξης τίθενται υπό αμφισβήτηση, παρακάτω αναλύεται και το κατά πόσο η προστασία της Μεσογείου Θάλασσας μπορεί, ακόμα, να βασιστεί στο υπάρχον θεσμικό πλαίσιο αλλά κυρίως και στο μάλλον προβληματικό επίπεδο εφαρμογής του.

### **3.37.2. Περιφερειακή προστασία και βιώσιμη ανάπτυξη στη λεκάνη της Μεσογείου**

<sup>627</sup> MARAD, 2014. Portsmouth Vessel and Crew Receive Awards for Syrian Weapons Neutralization Mission, Διαθέσιμο: <http://www.defense.gov/news/newsarticle.aspx?id=122898>, [Πρόσβαση 25.09.2020].

Σύμφωνα με την επικρατέστερη διεθνώς εκδοχή ως Βιώσιμη ανάπτυξη ορίζεται η «ανάπτυξη που ικανοποιεί τις ανάγκες των σύγχρονων γενεών χωρίς να θέτει σε κίνδυνο την ικανότητα των επόμενων γενεών να ικανοποιήσουν τις δικές τους ανάγκες».<sup>628</sup> Οι αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, όπως και ο ανωτέρω ορισμός, διατυπώθηκαν νομικά στη Διεθνή Συνδιάσκεψη του Rio de Janeiro (1992), για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη, όπου η βιώσιμη ανάπτυξη αναφέρεται ως η ανάπτυξη που παρέχει μακροπρόθεσμα οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά οφέλη φροντίζοντας τις ανάγκες της παρούσας και των μελλοντικών γενεών (Agenda 21 Διακήρυξη για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη). Η βιώσιμη ανάπτυξη του θαλασσίου περιβάλλοντος αποτελεί επίσης σημαντικό στόχο της Γαλάζιας ανάπτυξης της ΕΕ και μπορεί να θεωρηθεί ως η διαδικασία με την οποία βελτιστοποιείται αφενός η προστασία του περιβάλλοντος και αφετέρου η ποιότητα ζωής σε βραχυπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα. Όμως η καθημερινή ρύπανση της θάλασσας, οποιαδήποτε και αν είναι η αιτία, μοιραία αντιτίθεται στην βιώσιμη ανάπτυξη. Η ρύπανση επιφέρει και κοινωνική ρήξη αφού καταστρέφει χρήσιμους πόρους πολλές φορές μόνιμα. Επιπροσθέτως, η βιώσιμη ανάπτυξη εισάγει και δύο αντικειμενικά στοιχεία, ήτοι την περιβαλλοντική προστασία και την οικονομική ανάπτυξη. Τα στοιχεία αυτά θεωρούνται ισότιμα μεταξύ τους.<sup>629</sup>

Η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος της Μεσογείου Θάλασσας εξασφαλίζεται ειδικότερα από τη Σύμβαση της Βαρκελώνης η οποία υιοθετήθηκε το 1976 και τροποποιήθηκε το 1995. Πρόκειται για συντονισμένες δράσεις με σκοπό την εξάλειψη της ρύπανσης στην Μεσόγειο και τη βιώσιμη ανάπτυξη της περιοχής. Μέσω των πρωτοκόλλων της Σύμβασης επιχειρείται η αντιμετώπιση της ρύπανσης που προέρχεται από συγκεκριμένες πηγές ήτοι (i) το Πρωτόκολλο για την πρόληψη και την εξάλειψη της ρύπανσης της Μεσογείου από Απορρίψεις πλοίων και αεροσκαφών και από την καύση στη θάλασσα (Dumping Protocol) (ii) Πρωτόκολλο για τη συνεργασία για την Πρόληψη της ρύπανσης από πλοία και, σε περιπτώσεις Έκτακτης Ανάγκης, την καταπολέμηση της ρύπανσης στη Μεσόγειο Θάλασσα (Prevention and Emergency Protocol) (iii) Πρωτόκολλο για την προστασία της Μεσογείου από τη ρύπανση που προέρχεται από Χερσαίες Πηγές και δραστηριότητες (LBS Protocol) (iv) Πρωτόκολλο για τις Ειδικά Προστατευόμενες Περιοχές και τη Βιοποικιλότητα στη Μεσόγειο (SPA & Biodiversity Protocol) (v) Πρωτόκολλο για την προστασία της Μεσογείου από ρύπανση που προέρχεται από την εξερεύνηση και εκμετάλλευση της υφαλοκρηπίδας, του βυθού και του υπεδάφους του (Offshore Protocol) (vi) Πρωτόκολλο για την πρόληψη της ρύπανσης της Μεσογείου από διασυνοριακές μεταφορές επικινδύνων αποβλήτων και την απόρριψή τους (Hazardous Wastes Protocol) (vii) Πρωτόκολλο για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση των Παρακτίων Ζωνών της Μεσογείου (ICZM Protocol).

Η Συνθήκη της Βαρκελώνης στοχεύει στην βιώσιμη ανάπτυξη μέσω: (α) των αρχών της προφύλαξης και πρόληψης, (β) της εκτίμησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, (γ) της συνεργασίας των παρακτίων Κρατών, (δ) της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παρακτίων ζωνών και (ε) της χρήσης καταλλήλων μέτρων, τεχνικών και καλύτερων πρακτικών. Επίσης, η Σύμβαση της

<sup>628</sup> Brundtland, H.G., 1987. Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future. United Nations.

<sup>629</sup> Alhaji, M. B.M., 2003. From Rio to Johannesburg: Reflections on the Role of International Legal Norms in Sustainable development, 16 Georgetown International Environmental Law Review Fall, 31.

Βαρκελώνης παρέχει το μηχανισμό για τη λειτουργία του Μεσογειακού Σχεδίου Δράσης του Προγράμματος Περιβάλλοντος του ΟΗΕ (UNEP).<sup>630</sup> Το Μεσογειακό Σχέδιο Δράσης (UNEP-MAP) φιλοδοξεί να συνδράμει τα Κράτη της περιοχής ώστε να διαμορφώσουν πρακτικές αντιμετώπισης της θαλάσσιας ρύπανσης και της υποβάθμισης γενικότερα. Το MAP πέρασε στη δεύτερη φάση του αφού έλαβε υπ' όψιν τις αδυναμίες του προηγούμενου εγχειρήματος αλλά και τα αποτελέσματα της Συνδιάσκεψης του ΟΗΕ για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (Rio, 1992), ειδικότερα στο ζήτημα της βιώσιμης ανάπτυξης. Σήμερα θεωρείται ότι είναι σε θέση να αντιμετωπίσει μαζί με τα Κράτη Μέλη τις προκλήσεις σε θέματα θαλάσσιας ρύπανσης που ταλανίζουν την Μεσόγειο Θάλασσα. Δράσεις και πρωτοβουλίες για την προσέγγιση της βιώσιμης ανάπτυξης της περιοχής με την κινητοποίηση όλων των Κρατών τελούν υπό το γενικότερο σχεδιασμό του MAP, όμως παρόλα αυτά το θαλάσσιο περιβάλλον της περιοχής εξακολουθεί να θεωρείται υποβαθμισμένο και απειλούμενο.

Επίσης, τα τελευταία χρόνια συζητείται και δρομολογείται από τα θεσμικά όργανα της ΕΕ και ειδικότερα την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (ΕΕπ), αλλά και από την επιστημονική κοινότητα, ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) θα πρέπει να αντιμετωπίσει το θαλάσσιο περιβάλλον ως αναπόσπαστο τμήμα μίας συνολικής και ολοκληρωμένης ανάπτυξης (Blue Growth), αξιοποιώντας τους ωκεάνιους και θαλάσσιους πόρους για την βιώσιμη ανάπτυξη και την απασχόληση, προφανώς με παράλληλη προστασία του περιβάλλοντος. Ως Γαλάζια Ανάπτυξη, στο πλαίσιο της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής, ορίζεται «η μακροπρόθεσμη στρατηγική για τη στήριξη της βιώσιμης ανάπτυξης του θαλάσσιου και ναυτιλιακού τομέα».<sup>631</sup> Η συγκεκριμένη πολιτική βασίζεται στο ότι οι θάλασσες αποτελούν μοχλούς για την ανάπτυξη στη βάση των στόχων της στρατηγικής «Ευρώπη 2020». Σύμφωνα με εκτιμήσεις της ΕΕ «η γαλάζια οικονομία αντιπροσωπεύει 5,4 εκατομμύρια θέσεις εργασίας και ακαθάριστη προστιθέμενη αξία σχεδόν 500 δισ. ετησίως», ενώ οι επιμέρους τομείς από τους οποίους αποτελείται χρήζουν μεγαλύτερης ανάπτυξης.<sup>632</sup> Ειδικότερα και σε σχέση με τα ανωτέρω, στο σχήμα 38 εμφανίζονται οι θαλάσσιες οικονομικές δραστηριότητες ως προς την προστιθέμενη οικονομική αξία και την απασχόληση. Παράλληλα προωθούνται στρατηγικές προκειμένου να υλοποιηθούν μέτρα βιώσιμης ανάπτυξης λαμβάνοντας υπ' όψιν τις ιδιαίτερες κάθε φορά συνθήκες των εκάστοτε περιοχών. Η θάλασσα και το παράκτιο περιβάλλον θεωρούνται ως παράγοντες τόνωσης της οικονομίας με την εφαρμογή της δέουσας πολιτικής ανάπτυξης<sup>633</sup> ή εκμετάλλευσης, παράλληλα με την προστασία. Εκ των ανωτέρω, η ΕΕ και τα Κράτη Μέλη της οφείλουν να δημιουργήσουν εκείνες τις συνθήκες ώστε να αξιοποιηθούν οι πόροι των ωκεανών, θαλασσών και ακτών της ΕΕ, με τον συνδυασμό κατάλληλων επενδύσεων και έρευνας. Στην ίδια λογική αναμένεται η τόνωση της ανταγωνιστικότητας της ΕΕ, χωρίς να υποβαθμίζεται η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Η Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική

<sup>630</sup> UNEP-MAP, 2015. Mediterranean Action Plan for the Barcelona Convention. Διαθέσιμο:

<http://www.unepmap.org/index.php?module=library&mode=pub&action=view&id=14648>. [Πρόσβαση 03.09.2020].

<sup>631</sup> Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2014. Γαλάζια Ανάπτυξη, Διαθέσιμο [http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/bluegrowth/index\\_el.htm](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/bluegrowth/index_el.htm), [Πρόσβαση 20.09.2020].

<sup>632</sup> ibid

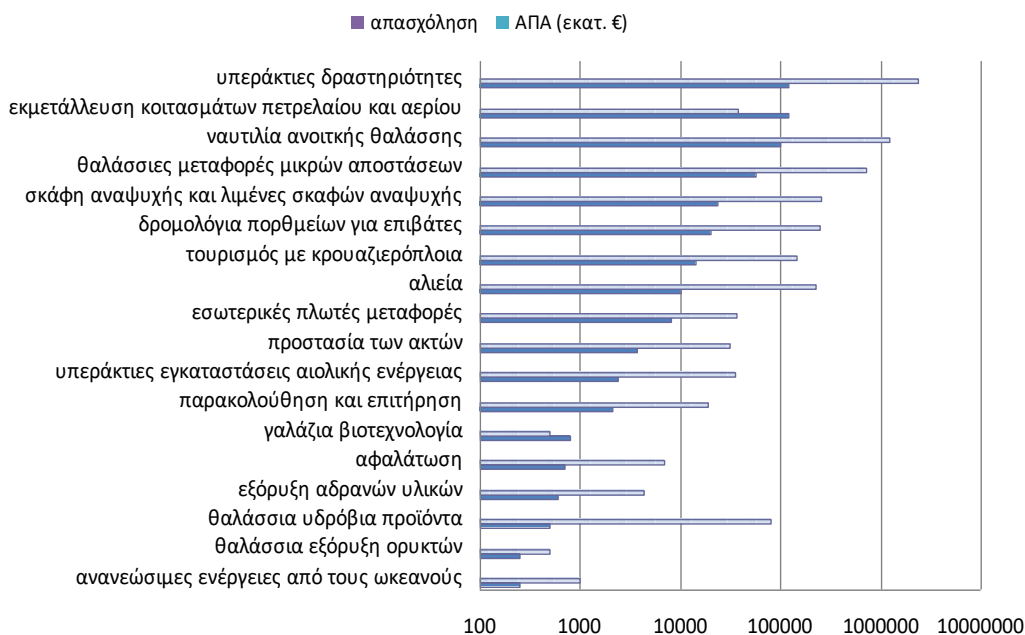
<sup>633</sup> COM (2012) 494 Final

και η Γαλάζια Ανάπτυξη εντάσσονται περαιτέρω στις προτεραιότητες και το θεματολόγιο των Κρατών-Μελών της ΕΕ, ώστε να υποστηριχθούν και να υλοποιηθούν σε εθνικό επίπεδο.

Συναφώς, η Οδηγία πλαίσιο 2014/89/ΕΕ [Άρθρο 3(2)] αναφέρει ότι: «ως θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός (ΘΧΣ) νοείται η διαδικασία με την οποία οι αρχές του οικείου Κράτους Μέλους αναλύουν και οργανώνουν τις ανθρώπινες δραστηριότητες στις θαλάσσιες περιοχές για την επίτευξη οικολογικών, οικονομικών και κοινωνικών στόχων». Ο ΘΧΣ αποτελεί διατομεακό μέσο πολιτικής της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής (ΟΘΠ). Με την εφαρμογή του ΘΧΣ οι δημόσιες αρχές διασφαλίζουν και την ολοκληρωμένη διασυνοριακή προσέγγιση των θαλασσίων δραστηριοτήτων, με απώτερο στόχο την βιώσιμη ανάπτυξη των τοπικών οικονομιών. Η αποτελεσματική διαχείριση του θαλασσίου χώρου μέσω του χωροταξικού σχεδιασμού θα επιτρέψει τη σύγκλιση των διαφορών μεταξύ Κρατών, την προσέλκυση των επενδύσεων και την βελτιστοποίηση της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Ο ΘΧΣ στηρίζει και την εφαρμογή της στρατηγικής «ΕΥΡΩΠΗ 2020» και παρέχει σημαντικές δυνατότητες οικονομικά βιώσιμης ανάπτυξης, αφού λαμβάνει υπ' όψιν τις αλληλεπιδράσεις ξηράς - θάλασσας. Στη λογική αυτή αναδεικνύεται περισσότερο και η πολιτική περί προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος ως συνιστώσα προσέλκυσης των επενδύσεων σε ένα καθαρό χωροταξικά σχεδιασμένο θαλάσσιο χώρο προορισμένο για συγκεκριμένη χρήση. Ο ΘΧΣ συντονίζει τις ανθρώπινες δραστηριότητες σε σχέση με τις επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον.

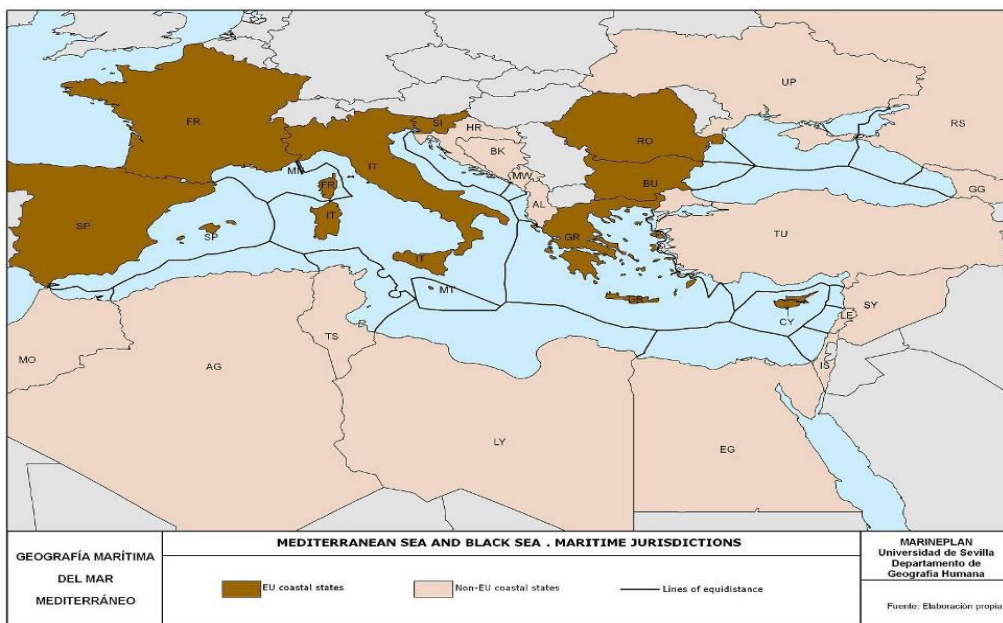
Η ρύθμιση του θαλασσίου χώρου σύμφωνα με τις αρχές και τους στόχους του ΘΧΣ φαίνεται ότι θα μπορούσε να αποτρέψει την επιχείρηση του πλοίου Cape Ray και την επεξεργασία των χημικών όπλων της Συρίας εντός της Μεσογείου ως δραστηριότητας η οποία ευθέως αντιστρατεύεται στην πολιτική αυτή. Όσον αφορά στη Μεσόγειο θάλασσα ο ΘΧΣ θα οριοθετήσει εκείνες τις περιοχές οι οποίες θα αναπτυχθούν βιώσιμα και βάσει συγκεκριμένου σχεδίου. Πρόκειται για ένα εργαλείο που θα συνδράμει τα Κράτη στον ορθολογικό προγραμματισμό χρήσεως των θαλασσών. Στο πλαίσιο αυτό θα πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν και η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS, 1982) στην οποία ρυθμίζονται από το διεθνές δίκαιο τα περί των θαλασσίων ζωνών. Ο ΘΧΣ δύναται να εφαρμοστεί στις ζώνες εθνικής δικαιοδοσίας, δηλαδή μέχρι τα όρια της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης (ΑΟΖ), ενώ υπάρχει ήδη συζήτηση για τις δυνατότητες ανάλογου σχεδιασμού και σε άλλες ζώνες. Στην περίπτωση ανακήρυξης ΑΟΖ στα 200 ΝΜ (Σχήμα 39) φαίνεται ότι δεν υφίσταται πρακτικά ανοικτή θάλασσα στην Μεσόγειο. Συνεπώς, το διεθνές δίκαιο και ειδικότερα η UNCLOS 1982 αποτελούν τη βάση επί της οποίας θα καθοριστούν τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των Κρατών επί των ανάλογων θαλασσίων ζωνών και αυτό σημαίνει ότι τα Κράτη της περιοχής, πριν προχωρήσουν στην εφαρμογή του ΘΧΣ, θα πρέπει να κυρώσουν την προαναφερόμενη Σύμβαση για την πρόληψη ενδεχομένων γεωπολιτικών ζητημάτων και αμφισβητήσεων που ήδη υφίστανται.

### ΣΧΗΜΑ 38 - ΓΑΛΑΖΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΗ ΑΞΙΑ ΚΑΙ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ



Πηγή: COM (2012) 494 Final

### ΣΧΗΜΑ 39 - Η ΕΝΔΕΧΟΜΕΝΗ ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΑΟΖ (200 NM) ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ ΘΑΛΑΣΣΑ



Πηγή: University of Seville

### **3.37.3. Ιστορικό της μεταφοράς-Εξέλιξη της καταστροφής των χημικών υλικών της Συρίας και η διακινδύνευση των στρατηγικών βιωσιμότητας για τη Μεσόγειο**

Σύμφωνα με έκθεση του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ), κατά τη διάρκεια του εμφυλίου πολέμου της Συρίας χρησιμοποιήθηκαν χημικά όπλα,<sup>634</sup> χωρίς να έχει μέχρι σήμερα προσδιοριστεί επισήμως η πλευρά που έκανε χρήση. Αναφέρεται ότι, κατά τα τελευταία τρία χρόνια του Συριακού εμφυλίου, έχασαν τη ζωή τους περίπου 136.000 πολίτες,<sup>635</sup> ενώ παράλληλα η Συρία δέχτηκε διεθνείς πιέσεις ώστε να προχωρήσει στον αφοπλισμό του χημικού οπλοστασίου της. Κατόπιν συμφωνίας μεταξύ ΗΠΑ-Ρωσίας την 14.03.2013 τέθηκε το χρονοδιάγραμμα παράδοσης του συγκεκριμένου χημικού οπλοστασίου υπό την εποπτεία του ΟΗΕ και ειδικότερα του Οργανισμού για την Απαγόρευση των Χημικών Όπλων (OPCW). Μετά την εξέλιξη αυτή, η Συρία προσχώρησε στην «προσωρινή εφαρμογή της Σύμβασης για την Απαγόρευση των Χημικών Όπλων (OPCW)» και η Σύμβαση τέθηκε σε ισχύ την 14.10.2013 για το συγκεκριμένο Κράτος.<sup>636</sup> Παράλληλα την 27.09.2013 το Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ υιοθέτησε το ψήφισμα 2118, (S/RES/2118/27.09.2013) σύμφωνα με το οποίο, αρχής γενομένης το 2014, η Συρία θα πρέπει να εντείνει τις προσπάθειες της για την απομάκρυνση του χημικού οπλοστασίου της. Πράγματι αφού η Συρία υπέγραψε τη Σύμβαση για τα χημικά όπλα, η οργάνωση για την πρόληψη των χημικών όπλων (OPCW) διεξήγαγε σχετικούς ελέγχους στην επικράτεια της. Αφού ελήφθη η συγκατάθεση της Συρίας, ξεκίνησε η προσπάθεια μέσω του OPCW για την εξεύρεση του τόπου καταστροφής των χημικών όπλων. Η Νορβηγία ήταν η πρώτη επιλογή. Κατά την προσέγγιση της από τις ΗΠΑ τον Οκτώβριο του 2013, ο υπουργός εξωτερικών της Νορβηγίας δήλωσε ότι το Κράτος του δεν έχει εμπειρία στην καταστροφή των χημικών όπλων και δεν αποτελεί την πιο κατάλληλη τοποθεσία για το σκοπό αυτό.<sup>637</sup> Η Αλβανία απέρριψε, τον Νοέμβριο του 2013, το αίτημα των ΗΠΑ να επιτρέψει την καταστροφή των χημικών όπλων της Συρίας στο έδαφός της. Η άρνηση της Αλβανίας θεωρήθηκε ως μη αναμενόμενη συμπεριφορά λόγω του ότι η Αλβανία είναι παραδοσιακά συνδεδεμένη χώρα με τις ΗΠΑ και το ΝΑΤΟ.<sup>638</sup> Επίσης, το Βέλγιο και η Γαλλία αρνήθηκαν την καταστροφή των χημικών της Συρίας στο έδαφος τους.<sup>639</sup> Τελικά η Ιταλία υπέκυψε, επιτρέποντας

<sup>634</sup> UN, 2014. United Nations Mission to Investigate Allegations of the Use of Chemical Weapons in the Syrian Arab Republic, Διαθέσιμο [http://www.un.org/disarmament/content/slideshow/Secretary\\_General\\_Report\\_of\\_CW\\_Investigation.pdf](http://www.un.org/disarmament/content/slideshow/Secretary_General_Report_of_CW_Investigation.pdf) [Πρόσβαση 14.09.2021].

<sup>635</sup> GMA News, 2014. Syria death toll tops 136,000, future talks uncertain, Διαθέσιμο <http://www.gmanetwork.com/news/story/346603/news/world/syria-death-toll-tops-136-000-future-talks-uncertain> [Πρόσβαση 14.09.2021].

<sup>636</sup> OPCW, 2014. Syria Submits Revised Proposal to OPCW for Removal of Chemicals and Accelerates Pace of Deliveries to Latakia. Διαθέσιμο <http://www.opcw.org/news/article/syria-submits-revised-proposal-to-opcw-for-removal-of-chemicals-and-accelerates-pace-of-deliveries-t/> [Πρόσβαση 15.09.2021].

<sup>637</sup> Brende, B., 2013. Syrian chemical weapons will not be destroyed in Norway. Διαθέσιμο <http://www.norwaypost.no/index.php/news/latest-news/29117-syrian-chemical-weapons-willnot-be-destroyed-in-norway> [Πρόσβαση 24.09.2021].

<sup>638</sup> Deutsch, A. and Koleka, B., 2013. Albanian 'No' deals blow to Syria chemical weapons plan. Διαθέσιμο <http://www.reuters.com/article/2013/11/15/us-syria-crisis-chemical-idUSBRE9AE01620131115> [Πρόσβαση 24.09.2021].

<sup>639</sup> Blair, D., and Hopkins, D., 2013. Belgium becomes fourth country to refuse to destroy Syria's chemical arsenal. Διαθέσιμο <http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/middleeast/syria/10458469/Belgium-becomes-fourth-country-to-refuse-to-destroy-Syrias-chemical-arsenal.html>. [Πρόσβαση 24.09.2021].

να μεταφερθούν περίπου εξήντα εμπορευματοκιβώτια από το, υπό σημαίας Δανίας, πλοίο Ark Futura στο πλοίο Cape Ray των ΗΠΑ στο λιμένα Gioia Tauro της Καλαβρίας.<sup>640</sup>

Επί του πλοίου Cape Ray ανακοινώθηκε ότι «αδρανοποιήθηκαν» κάποιες από τις πιο επικίνδυνες χημικές ουσίες όπως το αέριο μουστάρδας και το μεθυλφωσφορικό διφλοορίδιο (methylphosphonyl difluoride - DF), πρόδρομος του αερίου sarin. Σύμφωνα με τα δημοσιεύματα του τύπου φαίνεται ότι, υπό το συντονισμό του OPCW και του Συμβούλιου Ασφαλείας του ΟΗΕ, η επεξεργασία των χημικών με την μέθοδο της υδρόλυσης διεκπεραιώθηκε στον ευρύτερο θαλάσσιο χώρο μεταξύ Ιταλίας, Ελλάδος, Λιβύης και Μάλτας (Σχήμα 40). Το σύστημα υδρόλυσης (Field-Deployable Hydrolysis System - FDHS), που διαθέτει το πλοίο Cape Ray, αποτελείται από δύο μονάδες και σχεδιάστηκε με σκοπό να μεταβάλει αμετάκλητα τη μοριακή σύνθεση των συγκεκριμένων χημικών ουσιών ώστε μετά την επεξεργασία με την προσθήκη ζεστού νερού, χλωρίνης και υδροξειδίου του νατρίου να καθιστά τα θανατηφόρα χημικά ουσιαστικά αβλαβή. Κάθε μονάδα, δύναται να επεξεργαστεί από 5 έως 25 τόνους την ημέρα (Σχήμα 41).

#### ΣΧΗΜΑ 40 - ΠΛΟΥΣ ΤΟΥ Μ/Υ CAPE RAY



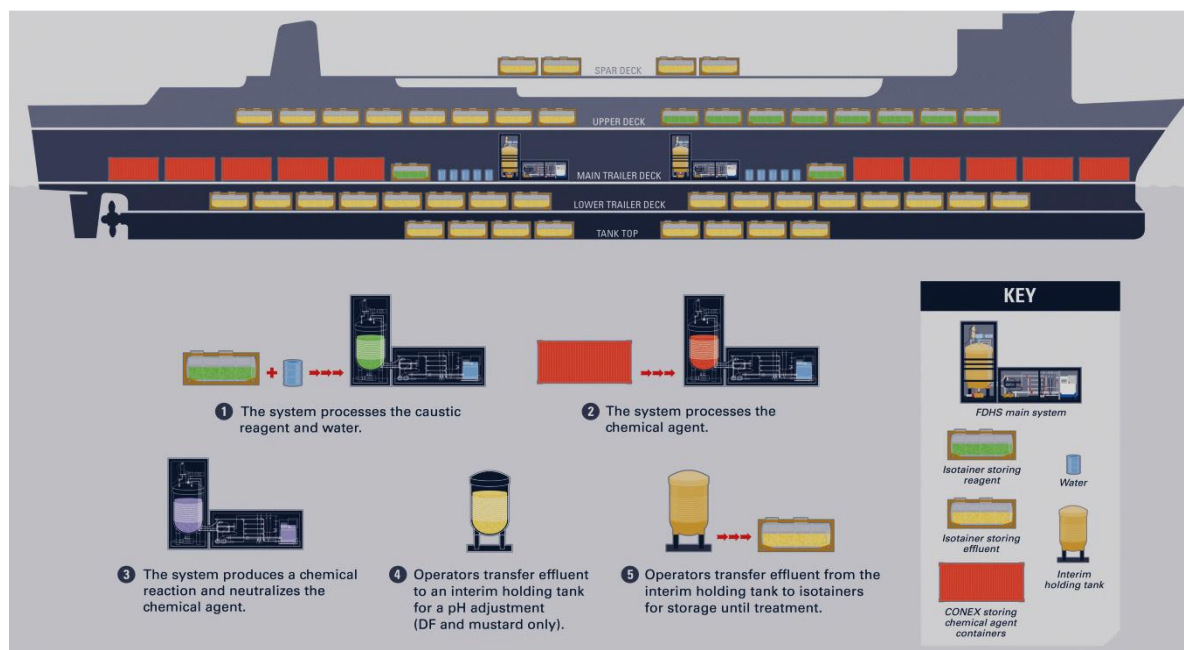
ΠΗΓΗ: BBC (2014)<sup>641</sup>

<sup>640</sup> Arbuthnot, F., 2014. Syria's Chemical Weapons Stockpiles to be Transferred to the Italian Mafia. Διαθέσιμο <http://www.globalresearch.ca/syrias-chemical-weapons-stockpiles-to-be-transferred-to-the-italian-mafia/5369399> [Πρόσβαση 14.09.2021].

<sup>641</sup> BBC, 2014c. Syria chemical weapons: First consignment leaves Latakia. Διαθέσιμο <http://www.bbc.com/news/world-middle-east-25642463> [Πρόσβαση 24.09.2020].



## ΣΧΗΜΑ 41 - ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΥΔΡΟΛΥΣΗΣ ΕΠΙ ΤΟΥ CAPE RAY



ΠΗΓΗ: US Department of Defense (2014)<sup>642</sup>

Το πλοίο Cape Ray ναυπηγήθηκε το 1977 και αγοράστηκε από την κυβέρνηση των ΗΠΑ το 1993 όπου και μετασκευάστηκε. Το 2013 τοποθετήθηκε επί του πλοίου το σύστημα υδρόλυσης ώστε να επεξεργαστούν ειδικά οι χημικές ουσίες της Συρίας.<sup>643</sup> Πρόκειται για πλοίο μονού τοιχώματος (single hull), όπως π.χ. το δεξαμενόπλοιο Prestige. Παρόλα αυτά, αποφασίσθηκε η καταστροφή των χημικών όπλων της Συρίας επί του συγκεκριμένου πλοίου μονού κύτους σύμφωνα με εντολή του εκτελεστικού συμβουλίου του OPCW.<sup>644</sup> Η μέθοδος της υδρόλυσης, αν και αποτελεί την περισσότερο ήπια τεχνολογία επεξεργασίας χημικών ουσιών, δεν σημαίνει ότι γενικά και σε περίπτωση ατυχήματος είναι αβλαβής για την δημόσια υγεία και το περιβάλλον. Επίσης, τίθεται υπό αμφισβήτηση το αν το πλοίο διαθέτει τα χαρακτηριστικά βάσει των διεθνών κανονισμών ώστε να εκτελέσει μια τέτοια επιχείρηση και αν η μέθοδος της υδρόλυσης είναι επαρκής για την αδρανοποίηση των χημικών ουσιών όπως το αέριο μουστάρδας και νευροτοξικά αέρια (μείγμα υψηλών εκρηκτικών ουσιών). Περαιτέρω, θεωρείται ως πιθανή η μερική απόρριψη των προϊόντων αδρανοποίησης στην θάλασσα και η καταστροφή των υπολοίπων σε Κράτη που διαθέτουν κατάλληλες εγκαταστάσεις. Είναι προφανές λοιπόν ότι το ευαίσθητο οικοσύστημα αλλά και η τοπική οικονομία της Μεσογείου θάλασσας τέθηκαν σε σοβαρή διακινδύνευση, (Medsos,

<sup>642</sup> US Department of Defense, 2014. M/V Cape Ray. Διαθέσιμο: [http://www.defense.gov/home/features/2014/0114\\_caperay/](http://www.defense.gov/home/features/2014/0114_caperay/) [Πρόσβαση 27.09.2021].

<sup>643</sup> The Trench, 2013. Sea-based destruction of Syria's CW proposed. Διαθέσιμο <http://www.the-trench.org/sea-based-destruction-of-syrias-cw-proposed/> [Πρόσβαση 14.09.2021].

<sup>644</sup> OPCW, 2014. Syria Submits Revised Proposal to OPCW for Removal of Chemicals and Accelerates Pace of Deliveries to Latakia. Διαθέσιμο <http://www.opcw.org/news/article/syria-submits-revised-proposal-to-opcw-for-removal-of-chemicals-and-accelerates-pace-of-deliveries-t/> [Πρόσβαση 15.09.2021].

2014).<sup>645</sup> Σημειώνεται ότι η προσπάθεια καταστροφής των χημικών όπλων φέρεται ως στρατιωτική επιχείρηση υπό το Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ και την εποπτεία του εκτελεστικού συμβουλίου του OPCW και δεν προσδιορίζεται σαφώς αν τα χημικά είναι προϊόντα ή απόβλητα ώστε να εφαρμοστεί το συγκεκριμένο θεσμικό πλαίσιο για την αντιμετώπιση της κατάστασης.

Προκειμένου να εφαρμοστεί αποτελεσματικά το ενωσιακό και διεθνές θεσμικό πλαίσιο η Ελλάδα, η οποία κατείχε την προεδρία του Συμβουλίου της ΕΕ (01.01.2014-30.06.2014), αλλά και η διάδοχος Ιταλία θα έπρεπε να είχαν θέσει το θέμα ενώπιον των αρμοδίων οργάνων της ΕΕ, ενημερώνοντας διεξοδικά την διεθνή κοινότητα (ΟΗΕ-OPCW-ΙΜΟ) για τις επιπτώσεις μιας ενδεχομένης περιβαλλοντικής καταστροφής αλλά και να είχε τονιστεί ότι τα χημικά που δύναται να επεξεργαστούν στον τόπο παρασκευής (αρχή εγγύτητας) δεν πρέπει να μεταφερθούν στο έδαφος άλλων Κρατών. Εκτιμάται επίσης ότι θα έπρεπε να είχε γίνει επίκληση των αρχών της προφύλαξης και πρόληψης. Επιπλέον, προκειμένου να διακριβωθεί η μεγαλύτερη δυνατή ασφάλεια για τον άνθρωπο και το περιβάλλον, σχετικά με την καταστροφή των χημικών της Συρίας, θα ήταν σκόπιμο να εφαρμοστούν τα προβλεπόμενα από την αρχή της διαφάνειας και της πλήρους ενημέρωσης των Κρατών που επηρεάζονται αλλά και της διεθνούς κοινότητας. Πράγματι, η διεθνής κοινότητα έγινε αποδέκτης ενός σύνθετου προβλήματος το οποίο αφορά στη μεταφορά και καταστροφή εν πλω των χημικών όπλων της Συρίας εντός της Μεσογείου Θάλασσας. Το ζήτημα που αναφύεται προκύπτει εκ της ενδεχομένης ρυπάνσεως του θαλασσιού περιβάλλοντος από τον άνθρωπο, ενώ για την επίλυση του απαιτείται η επανεκτίμηση του διεθνούς δικαίου και της πολιτικής. Από θεσμική άποψη υφίσταται ένα σύνολο κανόνων που εμφανίζονται σε ένα πλήθος συμβατικών κειμένων τα οποία εφαρμόζονται σήμερα στο πλαίσιο της γενικότερης πολιτικής της προστασίας του περιβάλλοντος, τα οποία χρήζουν αναθεώρησης και επαναπροσδιορισμού. Οι απαιτήσεις της διεθνούς κοινωνίας σχετικά με το περιβάλλον είναι τέτοιες ώστε τα σχετικά συμβατικά κείμενα πρέπει να εξελιχθούν με σκοπό να υπάρξει μια θετικότερη απάντηση σε αυτά τα προβλήματα. Επ' αυτού, ως βασικό εργαλείο στην υπηρεσία της ανθρωπότητας θεωρείται η επιλογή της βιώσιμης ανάπτυξης, η οποία ενσωματώνει την απαίτηση για τον συνδυασμό της ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής και της γαλάζιας ανάπτυξης με την οικονομική ανάπτυξη, την κοινωνική δικαιοσύνη (συμπεριλαμβανομένων των ανθρωπίνων δικαιωμάτων) και τους στόχους της προστασίας του περιβάλλοντος, με κατεύθυνση στην βελτίωση της συλλογικής ποιότητας ζωής προς όφελος τόσο των σημερινών όσο και των μελλοντικών γενεών. Άρα πρόκειται για την ενσωμάτωση των τριών πυλώνων που αφορούν τα κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά συμφέροντα. Σύμφωνα με τα ανωτέρω δεδομένα η εφαρμογή του δικαίου θα πρέπει να στοχεύει στην πρόληψη, ώστε να συνδυάσει τη περιβαλλοντική προστασία με την ανθρώπινη ασφάλεια.

Η περιβαλλοντική βλάβη σε σχεδόν οποιαδήποτε μορφή είναι επιζήμια για την ανθρώπινη ζωή, όταν ανέρχεται πάνω από επιστημονικά προσδιορισμένα επίπεδα. Στο μέτρο αυτό, η υποβάθμιση του περιβάλλοντος έχει πάντα συνέπειες για την ανθρωπότητα, είτε αυτές είναι οικονομικές, κοινωνικές, πολιτιστικές ή πολιτικές. Αυτό που έχει γίνει εμφανές είναι ότι υπάρχει επίσης συχνά

<sup>645</sup> Medsos, 2014. Περί των χημικών όπλων της Συρίας. Διαθέσιμο <http://www.medsos.gr/medsos/2008-08-12-07-14-43/2008-08-28-11-24-40/2008-08-28-11-29-33/1618-2014-03-12-11-10-34.html> [Πρόσβαση 14.09.2021].

μια περαιτέρω διάσταση που αφορά και ζητήματα ασφαλείας. Ο κίνδυνος περιβαλλοντικής ζημίας αναγνωρίζεται ολοένα και περισσότερο ως σημαντικός παράγοντας διενέξεως μεταξύ των Κρατών. Η περιβαλλοντική ασφάλεια είναι ένα βασικό ζήτημα για την διεθνή κοινότητα, η οποία με βάση την υπόθεση της μεταφοράς των χημικών της Συρίας και την καταστροφή τους εν πλω επί του πλοίου Cape Ray, δεν φαίνεται να το έχει αντιληφθεί επαρκώς. Υπογραμμίζεται ότι ο ρόλος του διεθνούς δικαίου και των διεθνών οργανισμών δεν είναι πανάκεια και οι σχετικές εξελίξεις δείχνουν ότι δεν μπορούν να θεραπεύσουν το συγκεκριμένο ζήτημα, άρα απαιτείται και πολιτική λύση. Σημειώνεται ότι για την επίλυση των παραπάνω ζητημάτων, έννοιες όπως η περιβαλλοντική ασφάλεια και η βιώσιμη ανάπτυξη πρέπει να θεωρηθούν ως αλληλοσυμπληρούμενες. Για την περαιτέρω διερεύνηση του προβλήματος πρέπει να αποσαφηνιστεί ότι στο διεθνές δίκαιο, η κυριαρχία του Κράτους στην επικράτειά του θεωρείται ως δεδομένη. Όμως δεν είναι πλέον εύκολο να γίνει αποδεκτό ότι τα Κράτη δύνανται εντός της επικράτειας τους ή στην ανοικτή θάλασσα να εκτελούν δραστηριότητες οι οποίες επηρεάζουν και τα υπόλοιπα Κράτη. Στις δραστηριότητες αυτές συγκαταλέγονται εκείνες που προκαλούν βλάβη των παγκόσμιων περιβαλλοντικών αγαθών, όπως η απελευθέρωση χημικών ουσιών που καταστρέφουν την στοιβάδα του όζοντος αλλά και η ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Άρα τα κυριαρχικά δικαιώματα των Κρατών, υπό την ανωτέρω θεώρηση, δεν είναι πλέον απόλυτα και το σκεπτικό αυτό δικαιολογείται από τα τρία κατωτέρω στοιχεία. Τα Κράτη, ενώ διαθέτουν κυριαρχία στην επικράτεια τους, παραλλήλως πρέπει να επαγρυπνούν ώστε να διαφυλάττουν και να προστατεύουν το περιβάλλον από απρόκλητες και αδικαιολόγητες δραστηριότητες οι οποίες ενδεχομένως ρυπαίνουν την επικράτεια των γειτονικών Κρατών. Δεύτερον, τα Κράτη πρέπει να διαχειρίζονται τους φυσικούς πόρους που τους ανήκουν με βιώσιμο τρόπο ως παρακαταθήκη για τις επόμενες γενεές. Τρίτον η προστασία, διατήρηση και αναβάθμιση του περιβάλλοντος είναι υποχρέωση της ανθρωπότητας (New Delhi Declaration, 2002). Σε συνδυασμό με τα ανωτέρω, τα άρθρα 192-195 της Διεθνούς Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS, 1982) τα οποία κάνουν λόγο για την κυριαρχία των Κρατών επί της επικράτειας τους αλλά και για το δικαίωμα της προστασίας του περιβάλλοντος, τα μέτρα αποτροπής και την υποχρέωση μη μεταφοράς ζημίας ή κινδύνων από μια περιοχή στη άλλη, αποτελεί σημαντικό ερώτημα γιατί τα Μεσογειακά Κράτη, η διεθνής κοινωνία αλλά και ειδικότερα η Ευρωπαϊκή Ένωση επέτρεψαν την διεξαγωγή του εγχειρήματος της μεταφοράς και καταστροφής εν πλω των χημικών της Συρίας με την μέθοδο της υδρόλυσης επί του μετασκευασμένου πλοίου Cape Ray εντός της Μεσογείου Θάλασσας. Το συγκεκριμένο εγχείρημα εγείρει μία σειρά από σοβαρά τεχνικά, περιβαλλοντικά και τεχνικά ζητήματα.

#### **3.37.4. Το θεσμικό πλαίσιο, η καταστρατήγηση και το πολιτικό έλλειμμα εφαρμογής του**

Σε μια συνολική προσέγγιση του ανωτέρω ζητήματος εφαρμόζεται το διεθνές και ενωσιακό (ΕΕ) δίκαιο το οποίο ρυθμίζει, κυρίως, τις συμπεριφορές των Κρατών με στόχο την εξασφάλιση της συνεργασίας για την επίλυση των διαφορών σε διεθνές επίπεδο. Με δεδομένο ότι το Κράτος είναι κυρίαρχο στην επικράτεια του, τηρεί τη διεθνή νομοθεσία και δεν επεμβαίνει στις εσωτερικές υποθέσεις άλλων Κρατών. Όμως, στην εποχή που διανύουμε, τα Κράτη που εξαρτώνται δια

ποικίλους λόγους από τα λεγόμενα «ισχυρά» Κράτη, αδυνατούν να ασκήσουν την κυριαρχία τους όταν οι υποθέσεις τους εμπλέκονται με εκείνες των «ισχυρών». Αναφέρεται και θα συνδυαστεί παρακάτω ότι το άρθρο 2§7 του Χάρτη του ΟΗΕ κάνει λόγο για την αρχή της μη επεμβάσεως τρίτων στις υποθέσεις που ανήκουν ουσιαστικώς στην εσωτερική αρμοδιότητα των Κρατών.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 17 - ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΟΠΛΩΝ ΜΑΖΙΚΗΣ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗΣ (ΧΗΜΙΚΑ/ΒΙΟΛΟΓΙΚΑ)**

Conventions	Remarks
Convention on the Prohibition of Military or any Hostile Use of Environmental Modification Techniques, (ENMOD) Geneva, 18 May 1977	With the Protocol Additional to the Geneva Conventions of 12 August 1949, and relating to the protection of Victims of International Armed Conflicts (Protocol I) Geneva, 8 June 1977), Member States are obliged not to engage in military or any other hostile use of techniques that modify the environment and have widespread, long-lasting and severe effects.
Convention on the Prohibition of the Development, Production, Stockpiling and Use of Chemical Weapons and on their Destruction	Signed in Paris on 01.13.1993 (in force 1997) The Organization for the Prohibition of Chemical Weapons (OPCW) based in The Hague is the depositary of the Convention with the responsibility to oversee compliance of 190 Member States and achieve their cooperation.
Protocol for the Prohibition of the Use in War of Asphyxiating, Poisonous or other Gases, and of Bacteriological Methods of Warfare.	Signed in Geneva on 17.06.1925 (in force 1928). Prohibits the use of chemical and biological weapons.
Convention on the Prohibition of the Development, Production & Stockpiling of Bacteriological (Biological) & Toxin Weapons and on their Destruction (Biological Weapons Convention)	Signed in London on 10.04.1972 (in force 1975). Prohibits the development, production and storage of many weapons of mass destruction categories.

Πηγή: Samiotis et.al (2014)<sup>646</sup>

Συνεπώς, η εφαρμογή της σχετικής διεθνούς και ενωσιακής νομοθεσίας οδήγησε και στην πολιτική αντιμετώπιση του ζητήματος, παρά τις προσπάθειες που καταβλήθηκαν για την υιοθέτηση νομικής λύσης, η οποία δεν κατέστη εφικτή σε αποτελεσματικό βαθμό. Αυτό συνέβη διότι το Cape Ray αποτελεί πλοίο της Ναυτιλιακής Διοίκησης των ΗΠΑ και ως εκ τούτου υπάγεται στα ιδιαίτερα προνόμια που απολαμβάνουν τα κρατικά πλοία και άρα δεν υπάγεται στην γενική διεθνή νομοθεσία περί εμπορικών πλοίων. Παρά ταύτα, το θεσμικό πλαίσιο που θα μπορούσε να εφαρμοστεί και ισχύει για τα όπλα μαζικής καταστροφής και ειδικά για τα βιολογικά/χημικά όπλα εμφανίζεται στον πίνακα 17. Επιπροσθέτως, η διεθνής κοινότητα διαθέτει σχετικό πλαίσιο συμβάσεων για τη μεταφορά των δια θαλάσσης επικίνδυνων φορτίων, οι κυριότερες των οποίων περιλαμβάνονται στον πίνακα 18 καθώς και το πλαίσιο της ΕΕ (όχι περιοριστικά) στον πίνακα 19.

<sup>646</sup> Samiotis, G., Tselentis, B.S., Grekos, D., 2014. Maritime transport and waste management (Dumping) at sea – The Destruction of Syria’s Chemical Weapons. A new way to circumvent international institutions? 14th International Conference “Research and Development in Mechanical Industry” RaDMI 2014, 18-21 September, Topola, Serbia.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 18 - ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΥΛΙΚΩΝ**

Conventions	Remarks
United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS, 1982)	Signed in Montego Bay on 10.12.1982 (in force 1994).  Provides specific rules for ships carrying dangerous goods (products) and also regulates the right of safe passage. In articles 216 and 218 the convention enables Port States to enforce international anti-dumping and anti-pollution measures. The right of innocent passage has become a serious and controversial issue, especially when dangerous cargoes are involved (see conclusions).
International Convention for the Safety of Life at Sea, (SOLAS, 1974)	Signed in London on 01.11.1974 (in force 1980).  Safety of merchant ships. Regulates the construction requirements and equipment of ships carrying dangerous cargoes, as well as packaging, labeling, placarding, marking, stowage, segregation on board. SOLAS Regulation II-2/19, describes additional special requirements for ships carrying dangerous cargoes.
International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG)	Includes mandatory provisions relating to the carriage of dangerous cargoes in bulk or packaged form. Since January 2004, the IMDG Code is mandatory under SOLAS. In the Syrian chemical weapons case this Code is especially topical as explained later (see conclusions).
International Safety Management Code (ISM)	Obligatory since 1998, ensures safety, prevents personal injury or loss of life and avoids damage to property and to the marine environment. Port State Control inspects the Safety Management System (SMS) of the company, the Document of Compliance-DOC and the Safety Management Certificate – SMC of the ship.
International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk Code (IBC)	The IBC Code is an international standard for the safe carriage of hazardous and noxious liquid substances in bulk. The Code sets standards of design and construction of ships and equipment to be fitted, taking into account the nature of products.
International Convention for the Prevention of Pollution From Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978 (MARPOL 73/78).	MARPOL 73/78 is one of the most important international conventions on marine environment. It was designed to minimize pollution of the seas, including dumping, oil and gas pollutants. Its purpose is to protect the marine environment reducing or eliminating pollution by oil and other harmful substances from accidental and operational discharge. The Convention specifies several certificates including the International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substance in Bulk
London Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter. Known as London Dumping Convention, 1972	Restricts the discharge into the sea of waste generated on land and establishes the responsibilities of the polluter. Also covers the deliberate disposal at sea of wastes or other matter from vessels, aircraft, and platforms. Annexes to the Treaty contain lists of wastes that are prohibited and types of waste requiring special permit for disposal. Recent (1995) amendments to the Treaty prohibit the discharge of processed industrial waste (e.g. hydrolysis) and incineration at sea.

Conventions	Remarks
Basel Convention on the Control of Trans boundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal	Signed in Basel on 22.03.1989 (in force 1992) aims at controlling the movement of hazardous wastes and their disposal procedures. The Convention requires that Coastal States are informed by the flag state and relevant licenses issued when transportation of dangerous goods occurs in their territorial waters.
International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances (HNS) by Sea 1996.	The HNS Convention covers liabilities and compensations for damage resulting from the carriage of hazardous and noxious substances carried by sea. The substances are listed and divided into five main categories which also indicate the type of merchant ships used for each category. Based on International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC, 1992), provides compensations over 375 million US \$ for accidents involving ships carrying gases or other harmful chemicals and substances other than oil.

Πηγή: Samiotis et.al (2014)

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 19 - ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΕΕ

EU Law	Remarks
Κανονισμός (ΕΚ) 1013/2006	Για τις μεταφορές απόβλητων, όπως τροποποιήθηκε με το Κανονισμό (ΕΕ) 660/2014
Κανονισμός (ΕΚ) 1907/2006	REACH
Κανονισμός (ΕΚ) 336/2006	Εφαρμογή του διεθνούς κώδικα διαχείρισης της ασφάλειας εντός της Κοινότητας
Κανονισμός (ΕΚ) 2172/2004	Τροποποίηση του Κανονισμού 417/2002 περί εσπευσμένης σταδιακής καθιέρωσης απαιτήσεων διπλού κύτους
Οδηγία 2014/89/ΕΕ	Περί θεσπίσεως του πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό
Οδηγία Πλαίσιο 2008/56/ΕΚ	Ευρωπαϊκή θαλάσσια στρατηγική
Οδηγία Πλαίσιο 2006/12/ΕΚ	Περί των στερεών απόβλητων
Οδηγία 2004/35/ΕΚ	Σχετικά με την περιβαλλοντική ευθύνη όσον αφορά στην πρόληψη και την αποκατάσταση της περιβαλλοντικής ζημίας
Οδηγία 2000/59/ΕΚ	Σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής απόβλητων πλοίου και καταλοίπων φορτίου
Οδηγία 95/21/ΕΚ	Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα

#### 3.37.5. Αντιμετώπιση και χειρισμός του ζητήματος από την Ελλάδα σε περιβαλλοντικό και πολιτικό επίπεδο

Όπως φαίνεται και στο σχήμα 41 η επιχείρηση καταστροφής των χημικών της Συρίας διεξήχθη πλησίον των νοτίων ακτών της Ελλάδας. Η Ελλάδα πάγια τάσσεται κατά της χρήσης των όπλων μαζικής καταστροφής, η οποία αντιτίθεται στις προβλέψεις του διεθνούς δικαίου, ενώ αποτελεί σοβαρή απειλή για τη διεθνή ειρήνη και ασφάλεια. Επίσης υποστηρίζει τις επίσημες θέσεις της ΕΕ

που αφορούν την απαγόρευση των όπλων μαζικής καταστροφής και έχει κυρώσει όλες τις Συνθήκες για τη Μη Διασπορά των Όπλων Μαζικής Καταστροφής (Non Proliferation Treaty, Comprehensive Test Ban Treaty, CWC/Chemicals Weapons Convention και BTWC/Biological & Toxin Weapons Convention).<sup>647</sup> Όμως, η ελληνική κυβέρνηση κατηγορήθηκε από ομάδα πολιτών για σοβαρή αμέλεια, διότι δεν έλαβε τα αναγκαία μέτρα κατά τη μεταφορά των χημικών όπλων της Συρίας. Επιπλέον, οι κατηγορίες περιελάμβαναν στοιχεία σύμφωνα τα οποία οι Έλληνες αξιωματούχοι είχαν προβεί σε μια σειρά παραλείψεων της περιβαλλοντικής προστασίας και επίσης ότι η Ελλάδα υπήρξε σιωπηλή από τον Νοέμβριο 2013 σχετικά με το αμφιλεγόμενο θέμα της καταστροφής των χημικών όπλων της Συρίας στη Μεσόγειο θάλασσα.<sup>648</sup> Ο τότε υπουργός Εξωτερικών της Ελλάδας εμφανίστηκε καθυσχαστικός επί του ζητήματος λέγοντας ότι για την επιχείρηση υπάρχουν διεθνείς διαβεβαιώσεις περί του εγχειρήματος.<sup>649</sup> Ακόμη, η πρώην επίτροπος Εξωτερικής Πολιτικής και Άμυνας της ΕΕ είχε αναφέρει ότι «δεν υπάρχει πρόθεση απόρριψης των χημικών ή των υπολειμμάτων τους μετά την υδρόλυση στη θάλασσα».<sup>650</sup>

Σύμφωνα όμως με αντιτιθέμενες απόψεις, «η περιοχή που έχει οριστεί για την διεξαγωγή της επιχείρησης υποτίθεται ότι θα είναι περίπου 250 ναυτικά μίλια από την ακτή της Κρήτης ώστε να είναι εγγυημένα εκτός της δικαιοδοσίας εθνικών νομοθεσιών. Σε κάθε περίπτωση οι απαντήσεις που παίρνουμε από τις αρμόδιες αρχές είναι αόριστες, ενώ δεν υπήρξε καμία διαφάνεια όσον αφορά την αξιολόγηση της ασφάλειας της μεθόδου που θα χρησιμοποιηθεί». Περαιτέρω, επισημάνθηκε ότι: «τα πολλαπλάσια μορφής επεξεργασμένα απόβλητα είναι ικανά και ενδέχεται να προκαλέσουν διαβρώσεις στον αντιδραστήρα, διαρροές μονώσεων και ακόμη φραξίματα αγωγών στην πιλοτική μονάδα της υδρόλυσης» που έχει τοποθετηθεί επί του πλοίου Cape Ray.<sup>651</sup> Τελικά, η διαδικασία της εν πλω καταστροφής του χημικού οπλοστασίου της Συρίας, περί της λεγομένης «Αβυσσαλέας Πεδιάδας του Ιονίου», ολοκληρώθηκε χωρίς τα Μεσογειακά Κράτη και η διεθνής κοινωνία να είναι πλήρως και επιστημονικά ενημερωμένοι για το αποτέλεσμα. Τα Μεσογειακά Κράτη, εκ του τρόπου αντιμετώπισης της κατάστασης, δίδουν την εντύπωση ότι δεν αντελήφθησαν πλήρως: (α) τα αποτελέσματα της καταστροφής των χημικών όπλων της Συρίας, εν πλω επί του πλοίου Cape Ray και (β) ότι σε περίπτωση ατυχήματος ή αστοχίας του επικίνδυνου πιλοτικού εγχειρήματος οι ζημιές θα ήταν υπερπολλαπλάσιες εκείνων που προκλήθηκαν π.χ. από το ναυάγιο του δεξαμενοπλοίου Prestige. Το εγχείρημα της εν πλω καταστροφής των χημικών όπλων της Συρίας ίσως είναι το έναυσμα για την συνέχιση της ίδιας διαδικασίας για τα χημικά

<sup>647</sup> MFA, 2013. Αφοπλισμός - Όπλα Μαζικής Καταστροφής. Διαθέσιμο <http://www.mfa.gr/exoteriki-politiki/pagkosmia-zitimata/aphoplismos-opla-mazikes-katastrofes.html> [Πρόσβαση 16.09.2021].

<sup>648</sup> Alloush, A., 2014. Greek Judges Send Prosecutors Case on Syrian Chemical Weapons in Med. Διαθέσιμο <http://greece.greekreporter.com/2014/04/18/greek-judges-send-prosecutors-case-on-syrian-chemical-weapons-in-med/> [Πρόσβαση 18.09.2021].

<sup>649</sup> Βενιζέλος, Ε., 2014. Παρέμβαση Αντιπροέδρου της Κυβέρνησης. Διαθέσιμο <http://www.mfa.gr/epikairothta/prototHEMA/parembase-antiproedrou-tes-kuberneses-kai-upeks-eu-beniz-elou-sten-koine-sunedriase-tes-diarkous-epitropes-ethnikes-amunas-kai-exoterikon-upotheseon-kai-tes-eidikes-monimes-epitropes-periballontos.html> [Πρόσβαση 04.09.2021].

<sup>650</sup> Ashton, C., 2014. Answer given by High-Representative/Vice-President Ashton on behalf of the Commission. Διαθέσιμο <http://www.europarl.europa.eu/sides/getAllAnswers.do?Reference=E-2014-000443&language=EN> [Πρόσβαση 14.09.2021].

<sup>651</sup> Παλαιολόγος, 2014. Αλήθειες και ψέματα για τα χημικά της Συρίας. Διαθέσιμο <http://www.kathimerini.gr/764632/article/epikairothta/kosmos/alh8eies-kai-yemata-gia-ta-xhmi-ka-ths-syrias> [Πρόσβαση 24.09.2021].

όπλα που κατέχουν η Αίγυπτος και το Ισραήλ τα οποία, σημειωθήτω, βρίσκονται σε πρώτη προτεραιότητα στην agenda των διεθνών οργανισμών. Αν η καταστροφή του χημικού οπλοστασίου της Συρίας με τη μέθοδο της υδρόλυσης στα ύδατα της Μεσογείου χαρακτηριστεί ως επιτυχημένη συνάγεται ότι θα αποτελέσει προηγούμενο για την επανάληψη της επιχείρησης, με τους ίδιους όρους, όπου κριθεί σκόπιμο και ενδεχόμενα θα γενικευθεί. Ειδικότερα και όσον αφορά τον χειρισμό του θέματος εκ μέρους των Ελληνικών αρχών, πρέπει να τονιστεί η επιεικώς ήπια και αναποτελεσματική αντιμετώπιση των σοβαρών περιβαλλοντικών ζητημάτων που ταλανίζουν τον τόπο.

Το θαλάσσιο περιβάλλον θεωρείται συλλογικό αγαθό το οποίο συχνά επηρεάζεται από τις ανθρώπινες δραστηριότητες. Η χρήση, ωφέλεια και απόλαυση των αγαθών του θαλασσίου περιβάλλοντος είναι κατοχυρωμένο δικαίωμα και η προστασία του συνίσταται στην επίκληση των αρχών της προφύλαξης, πρόληψης και αποκατάστασης. Επιπροσθέτως, η αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης δεν επιτρέπει την άσκηση δικαιώματος πέραν της κοινής ωφέλειας των περιβαλλοντικών αγαθών. Ζήτημα φαίνεται ότι αποτελεί ο τρόπος με τον οποίο, μελλοντικά, τα Κράτη θα διαχειριστούν τις παρεμβάσεις που υποβαθμίζουν το περιβάλλον ώστε να προληφθούν ανεπανόρθωτες ζημίες σε αυτό. Ο στόχος πρέπει να εστιάζεται στην διατήρηση της περιβαλλοντικής σταθερότητας ήτοι στα επίπεδα ανοχής των θαλασσίων οικοσυστημάτων. Η περίπτωση του πλοίου Cape Ray συνηγορεί στη μεταφορά δράσεων από το παγκόσμιο σε περιφερειακό επίπεδο, αφού η επιχείρηση διεξήχθη στην Μεσόγειο Θάλασσα. Τα μέτρα προστασίας εναπόκειται στα Κράτη τα οποία έχουν υποχρέωση να εφαρμόσουν την διεθνή και εθνική νομοθεσία. Προκειμένου να επιλυθεί το ζήτημα της επιχείρησης του Cape Ray, η περίπτωση θα πρέπει να αναδειχθεί ως διεθνές πρόβλημα σε επίπεδο ΟΗΕ και κατόπιν να εξεταστεί περιφερειακά. Για τον σκοπό αυτό, γίνεται παραδεκτό, ότι οι διεθνείς δεσμεύσεις και οι εθνικές δράσεις δημιουργούν δυναμικές για την διαχείριση του ζητήματος. Τα Κράτη έχουν δεσμευτεί επί της εφαρμογής της διεθνούς νομοθεσίας. Αυτό σημαίνει ότι έχουν συμφωνήσει να ενσωματώνουν το διεθνές δίκαιο στην εθνική τους νομοθεσία και όταν διαπιστώνεται ότι υπάρχει σχετική παράβαση να επιβάλλονται οι ανάλογες κυρώσεις. Στην περίπτωση του πλοίου Cape Ray αντιμετωπίστηκε ένα κενό στην νομοθεσία αφού το πλοίο ανήκε στην Ναυτιλιακή Διοίκηση των ΗΠΑ και άρα ως εφεδρικό πλοίο του πολεμικού ναυτικού που επιχειρούσε στην ανοικτή θάλασσα δεν τύγχανε εφαρμογής το συγκεκριμένο νομοθετικό πλαίσιο για την αποτροπή της επιχείρησης την οποία εκτέλεσε.

Όμως, τα Κράτη και οι πολίτες είχαν υποχρέωση να λάβουν τα κατάλληλα μέτρα σε τοπικό επίπεδο για την αντιμετώπιση παρόμοιων αντιπεριβαλλοντικών δράσεων. Η απειλή ενός αγαθού, όπως το θαλάσσιο περιβάλλον, αποτελεί πεδίο για σημαντικές δράσεις οι οποίες τελικά συνεισφέρουν στην προστασία του. Οι κυβερνήσεις των Κρατών της Μεσογείου, συμπεριλαμβανομένης της Ελληνικής καθώς και της ΕΕ, επέλεξαν να μην επέμβουν. Μεμονωμένοι πολίτες δημοσιοποίησαν το θέμα και έδρασαν σε τοπικό επίπεδο χωρίς αποτέλεσμα. Ως προς τον καθορισμό της περιβαλλοντικής ζημίας σαφώς υπήρξε ανθρώπινη πράξη για την έγκριση της έναρξης της επιχείρησης επί του Cape Ray, για την οποία θα ήταν σκόπιμο να εξεταστεί ο νόμιμος ή όχι χαρακτήρας της καθώς και αν προβλέφθηκαν επιστημονικά τα αποτελέσματα της επιχείρησης. Η



διεθνής κοινωνία οφείλει να απαιτήσει από τις ΗΠΑ να ανακοινώσουν με λεπτομέρειες τις συνθήκες αδρανοποίησης των χημικών της Συρίας και αν απερίφθησαν υπολείμματα των χημικών στη θάλασσα προκειμένου να καθοριστεί η περιβαλλοντική ζημία. Την αξίωση αυτή πρέπει να την έχουν τα Κράτη της Μεσογείου και η ΕΕ. Επίσης, είναι προφανές ότι αν ήταν ευρύτερα γνωστή η ζημία που θα υποστεί η περιοχή από την συγκεκριμένη επιχείρηση, τότε οι πολίτες αλλά και οι επιχειρήσεις που έχουν συμφέροντα στην περιοχή θα ασκούσαν περισσότερη πίεση στα διεθνή και εθνικά κέντρα αποφάσεων. Η εθνική στρατηγική των Κρατών για την αντιμετώπιση του ζητήματος θα πρέπει να ασκείται οργανωμένα και συλλογικά ώστε ενδεχόμενο νέο τέτοιου είδους πείραμα να αποτραπεί νόμιμα και αποτελεσματικά. Προϋπόθεση για την αποτροπή παρόμοιων περιστατικών αποτελεί η θεραπεία της: (α) έλλειψης δημοσιότητας σχετικά με το ακριβές αντικείμενο της επιχείρησης και τα αποτελέσματα του, (β) έλλειψης συλλογικής κινητοποίησης για περαιτέρω επηρεασμό των διεθνών, περιφερειακών και εθνικών κέντρων αποφάσεων και (γ) έλλειψης επαρκούς δομικής οργάνωσης και νομικής βοήθειας προς τους πολίτες που προσπαθούν να προστατέψουν το περιβάλλον, ως αγαθό, από ενδεχόμενη προσβολή του.

Παρότι η διατομεακή πολιτική περί γαλάζιας ανάπτυξης πρεσβεύει την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος, η ΕΕ αλλά και τα Κράτη της Μεσογείου, τα οποία πλήττονται από την μεταφορά και επεξεργασία εν πλω των χημικών της Συρίας δεν αντέδρασαν αποτελεσματικά και δη όταν η επιχείρηση διεξήχθη στην ήδη βεβαρυμμένη περιβαλλοντικά κλειστή θάλασσα της Μεσογείου. Ποια θα ήταν τα αποτελέσματα του εγχειρήματος σε περίπτωση ατυχήματος και ποια η πορεία της γαλάζιας ανάπτυξης για τις παράκτιες περιοχές της Μεσογείου θάλασσας είναι προφανές. Ειδικότερα, διαπιστώθηκε ότι στην περίπτωση της καταστροφής των χημικών της Συρίας εν πλω επί του πλοίου Cape Ray η σχετική διεθνής και ευρωπαϊκή νομοθεσία αντιμετωπίζει ένα κενό ώστε να καλύψει πλήρως και αποτελεσματικά το περιστατικό που προέκυψε από το συγκεκριμένο κρατικό πλοίο. Ένας πιθανός τρόπος επίλυσης του θέματος, κατόπιν διαβούλευσης μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών, είναι να εισαχθεί στη διεθνή και ευρωπαϊκή νομοθεσία διάταξη περιορισμών της ασυλίας των κρατικών πλοίων με βάση το «λειτουργικό κριτήριο» (είδος δραστηριότητας του πλοίου). Μια τέτοια εξέλιξη δεν θα μπορούσε να δικαιολογήσει την επιχείρηση μεταφοράς και επεξεργασίας των χημικών της Συρίας ως στρατιωτική. Αντίθετα, θα έπρεπε να τηρηθούν τα περί «ειδικής αδείας», όπως ορίζεται στην London Convention 1972 «για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από την απόρριψη...». Όσον αφορά στην Ελλάδα θα πρέπει να αποσαφηνιστεί τελικά αν η κυβέρνηση χορήγησε ή όχι σχετική άδεια για την μεταφορά και επεξεργασία των χημικών της Συρίας σε περιοχές με κυριαρχικά και περιβαλλοντικά δικαιώματα και υποχρεώσεις.

Η επιχείρηση μεταφοράς και επεξεργασίας εν πλω, από πλοίο της Ναυτιλιακής Διοίκησης των ΗΠΑ, των χημικών της Συρίας εντός της Μεσογείου Θάλασσας συνιστά μια «καινοτόμο» αποστολή, δεδομένου ότι δεν είναι καν γνωστή η ακριβής σύσταση και ο χαρακτήρας των χημικών. Η δραστηριοποίηση των παρακτίων κρατών της Μεσογείου Θάλασσας για τον έλεγχο και την παρακολούθηση του θέματος ήταν επιβεβλημένη ώστε να ληφθούν τα αναγκαία μέτρα αποτροπής μιας ενδεχόμενης περιβαλλοντικής καταστροφής με ανυπολόγιστο περιβαλλοντικό και

κοινωνικό κόστος. Στο σημείο αυτό επισημαίνεται ότι, σύμφωνα με τη Σύμβαση του Aarhus (1998) για το δικαίωμα της πρόσβασης σε περιβαλλοντικές πληροφορίες, θα έπρεπε να δημοσιοποιηθεί, τουλάχιστον, η ακριβής σύσταση και ποσότητα των χημικών που επεξεργάστηκαν επί του πλοίου Cape Ray καθώς και η μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων σε περίπτωση ατυχήματος. Σημειώτεον ότι το Cape Ray δεν διαθέτει διπλά τοιχώματα και διπλό πυθμένα (Double Skin – Double Bottom) γεγονός που επιτείνει τις ανησυχίες σε περίπτωση ατυχήματος. Είναι επίσης ανάγκη να συνειδητοποιηθεί η ευθύνη που προκύπτει από την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος ως παρακαταθήκη για τις μελλοντικές γενεές (κοινή κληρονομιά της ανθρωπότητας – tragedy of commons) ενώ το εθνικό και περιβαλλοντικό συμφέρον πρέπει να ακυρώνει το «οιονεί πείραμα» όπως αυτό εκτελέστηκε επί του πλοίου Cape Ray.

Επιπλέον, η γαλάζια ανάπτυξη έχει αναγνωριστεί ως η βασική κινητήρια δύναμη των πρωτοβουλιών που σχετίζονται με τις περισσότερες ενωσιακές ρυθμίσεις στην θάλασσα. Η κύρια πρόκληση σήμερα είναι ο καθορισμός του *modus operandi* της οικονομικής ανάπτυξης με ηθικό κριτήριο και σε συνδυασμό με την προστασία του περιβάλλοντος, ώστε να δρομολογηθεί η βιώσιμη ανάπτυξη του πλανήτη. Η πολιτική που πρέπει να καθοριστεί για το περιβάλλον είναι υπόθεση και της κοινωνίας. Το περιβάλλον δεν αποτελεί παράγοντα που περιορίζει την ανάπτυξη αλλά ενθαρρύνει την αειφόρο ανάπτυξη. Με βάση αυτή την αρχή πρέπει να υπάρξουν ανάλογες παρεμβάσεις ώστε να μην υπάρξει περαιτέρω επιβάρυνση του περιβάλλοντος και αντίθετα να προαχθεί η βελτίωση και ποιοτική αναβάθμιση των παρακτίων περιοχών, διασφαλίζοντας τα δημόσια περιβαλλοντικά αγαθά. Παρά ταύτα στην συγκεκριμένη περίπτωση, της μεταφοράς-επεξεργασίας των χημικών της Συρίας, τίθεται εν αμφιβόλω η αποτελεσματική λειτουργία των διεθνών και ενωσιακών θεσμών, ώστε να αντιληφθούν την σοβαρότητα της κατάστασης και να αποτρέψουν μια πιθανή περιβαλλοντική και οικονομική καταστροφή. Κατά της επιχειρήσεως μεταφοράς-επεξεργασίας των χημικών της Συρίας, τα Κράτη της περιοχής έπρεπε να αποταθούν και στην διεθνή δικαιοσύνη με επίκληση σειράς διεθνών περιβαλλοντικών κανόνων, αλλά πιθανόν και με την επίκληση της αρχής της ειρηνικής διευθέτησεως των διεθνών διαφορών, σύμφωνα με τις διατάξεις του Χάρτη του ΟΗΕ άρθρα 1(1), 2(3) και 33(1) χαρακτηρίζοντας την επιχείρηση ως επικίνδυνη για τη διεθνή ειρήνη και κυρίως την (περιβαλλοντική) ασφάλεια.

Είναι προφανές, εκ των προαναφερθέντων, ότι η επίλυση παρόμοιων περιβαλλοντικών προβλημάτων είναι εξαιρετικά δύσκολη και πολύπλοκη. Θα πρέπει, παρόλα αυτά, όταν υπάρχει κίνδυνος μη αναστρέψιμης ζημίας στο περιβάλλον από τις οικονομικοκοινωνικές επιλογές των Κρατών, τότε και η κοινωνία να συμβάλει καθοριστικά στις διαδικασίες λήψης μέτρων και αποφάσεων που να αποσκοπούν στην αποφυγή της υποβάθμισης του περιβάλλοντος και της νομικής επίλυσης των αντιπαραθέσεων. Τελικά η πρόκληση που διαφαίνεται επί του θέματος είναι η εναρμόνιση της κοινωνίας και των πολιτικών αποφάσεων στο κατάλληλο πλαίσιο πρόληψης της υποβάθμισης του θαλάσσιου περιβάλλοντος και της ανάδειξης των ωφελειών του. Αν αυτό συμβεί τότε θα είναι ένα σημαντικό βήμα στην εποχή της βιώσιμης ανάπτυξης και ειδικότερα στο ζήτημα της μεταφοράς των επικινδύνων φορτίων δια θαλάσσης, το οποίο μπορεί να αναβαθμίσει θετικά τους στόχους των Κρατών, των διεθνών οργανισμών (UNEP, EE, IMO) καθώς και της διεθνούς κοινωνίας για το περιβάλλον.

### 3.38. Δικαίωμα συνεχούς καταδίωξης πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών

Τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών υπόκεινται σε δύο εξαιρέσεις της αποκλειστικής δικαιοδοσίας του Κράτους της σημαίας οι οποίες πρέπει να εξασκούνται με ιδιαίτερη φειδώ λόγω του φορτίου. Η πρώτη εξαίρεση είναι το δικαίωμα νηοψίας. Το δικαίωμα αυτό ασκείται από ένα πολεμικό πλοίο προκειμένου να αναχαιτίσει πλοίο υπό ξένη σημαία κατά το άρθρο 110 UNCLOS, 1982. Το δικαίωμα νηοψίας ενδυναμώνει την ασφάλεια και την διεθνή τάξη στην ανοικτή θάλασσα. Η δεύτερη εξαίρεση είναι το δικαίωμα της συνεχούς καταδίωξης ενός πλοίου υπό ξένη σημαία από τις αρμόδιες αρχές του παρακτίου Κράτους σύμφωνα με το άρθρο 111 UNCLOS, 1982. Το δικαίωμα αυτό ασκείται προκειμένου να προληφθεί η διαφυγή στην ανοικτή θάλασσα ενός πλοίου υπό ξένη σημαία το οποίο παραβίασε τους κανονισμούς του παρακτίου Κράτους. Το δικαίωμα της συνεχούς καταδίωξης αφορά στη νόμιμη διαδικασία προσέγγισης και σύλληψης ενός πλοίου στην ανοικτή θάλασσα το οποίο παραβίασε τους κανονισμούς του παρακτίου Κράτους εντός των θαλασσιών ζωνών του. Το δικαίωμα της συνεχούς καταδίωξης αναγνωρίστηκε στην υπόθεση *The King v. the North*, 1908<sup>652</sup> και αργότερα περιελήφθη στο άρθρο 23 της Σύμβασης Γενεύης, 1958 για την Ανοικτή Θάλασσα. Το άρθρο 111 UNCLOS, 1982 υιοθέτησε τις προβλέψεις της Σύμβασης Γενεύης, 1958 για την Ανοικτή Θάλασσα. Το δικαίωμα της συνεχούς καταδίωξης υπόκειται σε αρκετές προϋποθέσεις ήτοι (α) δύναται να ασκηθεί μόνο από πολεμικά πλοία ή κυβερνητικά πλοία με εμφανή διακριτικά στοιχεία ότι ανήκουν σε κρατική υπηρεσία και είναι εξουσιοδοτημένα για το σκοπό αυτό,<sup>653</sup> (β) Η συνεχής καταδίωξη ξένου πλοίου μπορεί να γίνεται όταν οι αρμόδιες αρχές του παράκτιου Κράτους έχουν σοβαρούς λόγους να πιστεύουν ότι το πλοίο παραβίασε τους νόμους του κράτους αυτού. Συνεπώς η παράνομη συμπεριφορά του πλοίου υπό ξένη σημαία πρέπει να είναι κρίσιμη.

Αν το πλοίο υπό ξένη σημαία πλέει εντός της συννορεύουσας ζώνης, όπως αυτή καθορίζεται στο άρθρο 33 UNCLOS, 1982, η δίωξη μπορεί να επιχειρηθεί μόνο για παραβιάσεις των δικαιωμάτων για προστασία των οποίων καθιερώθηκε η ζώνη αυτή.<sup>654</sup> Αντιπαράθεση επικρατεί για το αν το δικαίωμα της συνεχούς καταδίωξης υφίσταται σε περίπτωση απόπειρας διάπραξης κάποιου εγκλήματος. Κατά τις εργασίες της Σύμβασης Γενεύης, 1958 για την ανοικτή θάλασσα, η Βραζιλία πρότεινε στην Διεθνή Επιτροπή Δικαίου ότι το σχετικό άρθρο θα πρέπει να περιλαμβάνει και την απόπειρα. Όμως η Διεθνή Επιτροπή Δικαίου τάχθηκε προς την άποψη ότι η απόπειρα υπονοείται στο κείμενο του άρθρου 23 της Σύμβασης Γενεύης, 1958.<sup>655</sup> Άρα το δικαίωμα της συνεχούς καταδίωξης ασκείται και στην απόπειρα. Το ίδιο ισχύει και για τις διατάξεις του άρθρου 111 UNCLOS, 1982. (γ) Η συνεχής καταδίωξη αποτελεί προσωρινή επέκταση της δικαιοδοσίας του παρακτίου Κράτους στην ανοικτή θάλασσα και ως εκ τούτου δύναται να εκκινήσει όταν το πλοίο υπό ξένη σημαία βρίσκεται στα εσωτερικά ύδατα, αρχιπελαγικά ύδατα, στην αιγιαλίτιδα ή

<sup>652</sup> *The American Journal of International Law* Vol. 2, No. 3, σελ. 699 <https://www.jstor.org/stable/2186350?origin=crossref&seq=1>

<sup>653</sup> Άρθρο 111§5 UNCLOS, 1982

<sup>654</sup> Άρθρο 111§1 UNCLOS, 1982

<sup>655</sup> [https://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/english/ilc\\_1956\\_v2.pdf](https://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/english/ilc_1956_v2.pdf) Σελ.40

συνορεύουσα ζώνη του παρακτίου Κράτους.<sup>656</sup> Το δικαίωμα της συνεχούς καταδίωξης εφαρμόζεται σύμφωνα με UNCLOS, 1982, *mutatis mutandis*, για παραβάσεις στην ΑΟΖ ή στην υφαλοκρηπίδα, συμπεριλαμβανομένων και των ζωνών ασφαλείας γύρω από τις εγκαταστάσεις της υφαλοκρηπίδας, των κανονισμών του παρακτίου Κράτους.<sup>657</sup>

Η συνεχής καταδίωξη δεν θεωρείται ότι έχει αρχίσει παρά μόνο όταν το πλοίο που καταδιώκει έχει βεβαιωθεί με τα πρακτικά μέσα που διαθέτει, ότι το πλοίο που καταδιώκεται βρίσκεται μέσα στα όρια της αιγιαλίτιδας ζώνης ή, ανάλογα με την περίπτωση, μέσα στη συνορεύουσα ζώνη ή την ΑΟΖ ή πάνω από την υφαλοκρηπίδα. Η καταδίωξη μπορεί να αρχίσει μόνο μετά από την εκπομπή οπτικού ή ηχητικού σήματος για την ανακοπή του πλου, το οποίο πρέπει να εκπέμπεται από απόσταση που να μπορεί να ακουσθεί ή να γίνει ορατό από το ξένο πλοίο.<sup>658</sup> Η απαίτηση αυτή υιοθετήθηκε από το άρθρο 23§3 της Σύμβασης Γενεύης, 1958 για την Ανοικτή Θάλασσα. Η εκπομπή οπτικού ή ηχητικού σήματος για την ανακοπή του πλου εξαιρεί σήματα τα οποία εκπέμπονται ασύρματα από μεγάλες αποστάσεις.<sup>659</sup> Το ίδιο αποφασίστηκε και στην υπόθεση *R. v. Mills and Others*, 1995.<sup>660</sup> Η άσκηση του δικαιώματος της καταδίωξης πρέπει να είναι επίκαιρη και συνεχής. Η συνεχής καταδίωξη δύναται να εκκινήσει όταν το πλοίο υπό ξένη σημαία βρίσκεται στα εσωτερικά ύδατα, αρχιπελαγικά ύδατα, στην αιγιαλίτιδα ή στη συνορεύουσα ζώνη του παρακτίου Κράτους, και δύναται να συνεχισθεί και έξω από την αιγιαλίτιδα ή στη συνορεύουσα ζώνη μόνο αν η καταδίωξη αυτή δεν έχει διακοπεί.<sup>661</sup> Επίσης, το αεροσκάφος, στο οποίο δίδεται διαταγή ανακοπής πλου πρέπει να καταδιώξει το πλοίο, μέχρις ότου πλοίο ή άλλο αεροσκάφος του παρακτίου Κράτους, που έχει κληθεί από το αεροσκάφος, να καταφθάσει για να αναλάβει την καταδίωξη, εκτός βέβαια αν το αεροσκάφος μπορεί μόνο του να συλλάβει το πλοίο. Δεν είναι ικανοποιητική η δικαιολογία για σύλληψη έξω από τη χωρική θάλασσα ότι το πλοίο απλώς επισημάνθηκε από το αεροσκάφος ως ένοχο ή ύποπτο παράβασης, αν παράλληλα δεν διατάχθηκε να ανακόψει τον πλου του και δεν καταδιώχθηκε από το ίδιο το αεροσκάφος ή άλλο αεροσκάφος ή πλοία τα οποία συνεχίζουν την καταδίωξη χωρίς διακοπή.<sup>662</sup>

Το δικαίωμα της συνεχούς καταδίωξης παύει μόλις το καταδιωκόμενο πλοίο εισέλθει στην αιγιαλίτιδα ζώνη του Κράτους της σημαίας του ή τρίτου Κράτους<sup>663</sup> σε διαφορετική περίπτωση παραβιάζονται τα κυριαρχικά δικαιώματα του παρακτίου Κράτους. Πάντως η συνεχής καταδίωξη δύναται να συνεχιστεί εντός της ΑΟΖ τρίτου Κράτους. Όταν πλοίο έχει κρατηθεί ή συλληφθεί εκτός της αιγιαλίτιδας ζώνης υπό συνθήκες που δεν δικαιολογούν την άσκηση του δικαιώματος της συνεχούς καταδίωξης, το πλοίο θα πρέπει να αποζημιωθεί για κάθε απώλεια ή ζημία που μπορεί να υπέστη ως αποτέλεσμα αυτής της κρατήσεως ή σύλληψης.<sup>664</sup> Στην υπόθεση *M/V Saiga (No. 2)*,

<sup>656</sup> Άρθρο 111§1 UNCLOS, 1982

<sup>657</sup> Άρθρο 111§2 UNCLOS, 1982

<sup>658</sup> Άρθρο 111§4 UNCLOS, 1982

<sup>659</sup> [https://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/english/ilc\\_1956\\_v2.pdf](https://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/english/ilc_1956_v2.pdf) Σελ.285

<sup>660</sup> Gilmore, W. (1995). Hot Pursuit: The Case of *R. v. Mills and Others*. *International and Comparative Law Quarterly*, 44(4), 949-958.

<sup>661</sup> Άρθρο 111§1 UNCLOS, 1982

<sup>662</sup> Άρθρο 111§6(β) UNCLOS, 1982

<sup>663</sup> Άρθρο 111§3 UNCLOS, 1982

<sup>664</sup> Άρθρο 111§8 UNCLOS, 1982

1999, το δικαστήριο Δικαίου Θαλάσσης αποφάσισε ότι οι προϋποθέσεις άσκησης του δικαιώματος της συνεχούς καταδίωξης είναι σωρευτικές και κάθε μία από αυτές πρέπει να ικανοποιηθεί για να είναι νόμιμη η καταδίωξη υπό το άρθρο 111 UNCLOS, 1982. Περαιτέρω θα πρέπει να εξεταστεί η νομιμότητα του δικαιώματος της συνεχούς καταδίωξης στην περίπτωση που ασκείται από δύο ή περισσότερα παράκτια Κράτη. Επί παραδείγματι το 2001 καταδιώχτηκε το αλιευτικό South Tomi με σημαία Togo από την Αυστραλία. Τελικά μετά από δύο εβδομάδες το South Tomi συνελήφθη από την Αυστραλία με την αρωγή πλοίων της Νοτίου Αφρικής.<sup>665</sup> Εφόσον ικανοποιούνται οι διατάξεις περί της συνεχούς καταδίωξης δύναται να ειπωθεί ότι η κοινή καταδίωξη από δύο ή περισσότερα παράκτια Κράτη είναι σύννομη. Κάποια Κράτη συνάπτουν διμερείς συμφωνίες ώστε να συνεργάζονται και να τηρούν συγκεκριμένες διαδικασίες για την αντιμετώπιση τέτοιων φαινομένων.<sup>666</sup>

Όσον αφορά στις δυναμικές ενέργειες κατά την άσκηση του δικαιώματος συνεχούς καταδίωξης φέρεται ως παράδειγμα η υπόθεση του πλοίου *Im Alone* υπό καναδική σημαία. Το πλοίο αυτό ενεπλάκη σε λαθρεμπόριο αλκοολούχων ποτών στις ΗΠΑ και αρνήθηκε να σταματήσει. Ως εκ τούτου καταδιώχθηκε από πλοία των ΗΠΑ στην ανοικτή θάλασσα και τελικά την 22.03.1929 βυθίστηκε από δυναμική ενέργεια των πλοίων της δίωξης στον κόλπο του Μεξικό. Σύμφωνα με την ανακοίνωση της επιτροπής που εξέτασε την υπόθεση του *Im Alone*, αν η βύθιση επέλθει τυχαία, ως αποτέλεσμα της άσκησης της αναγκαίας και εύλογης ενέργειας με σκοπό να επηρεάσει τους επιβαίνοντες, την αναζήτηση, κατάσχεση και τη σύλληψη του υπόπτου πλοίου, τότε δεν δύναται να καταλογιστεί ευθύνη στο πλοίο της δίωξης. Εν τέλει αποδείχτηκε ότι στην συγκεκριμένη περίπτωση η βύθιση του *Im Alone* δεν ήταν δικαιολογημένη.<sup>667</sup> Στην υπόθεση του *M/V Saiga* (No. 2) 1999 το δικαστήριο για το δίκαιο της θάλασσας αποφάσισε ότι η κοινή πρακτική για να σταματήσει ένα πλοίο εν πλω είναι (α) αρχικά η χρήση των διεθνών οπτικών και ηχητικών σημάτων (β) αν το πλοίο δεν σταματήσει τότε, ως έσχατη λύση, θα πρέπει να υπάρξει δυναμική ενέργεια με τη χρήση πυρών στις παρειές του καταδιωκόμενου πλοίου. Επίσης, το άρθρο 9 της SUA Convention, 2005 για την καταστολή παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας προβλέπει ότι η χρήση δυναμικής ενέργειας θα είναι η ελάχιστη δυνατή η οποία είναι αναγκαία και λογική για την συγκεκριμένη περίπτωση.

### **3.39. Δικαιοδοσία προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος**

Στην ανοικτή θάλασσα η δικαιοδοσία επί του ελέγχου της εφαρμογής, από τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών, των κανόνων προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος ανήκει στο Κράτος της σημαίας. Σε περίπτωση που κάποιο άλλο Κράτος έχει αποδεδειγμένα στοιχεία ότι πλοίο υπό ξένη σημαία δεν τηρεί τη νομοθεσία περί προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος στην ανοικτή θάλασσα οφείλει να προσκομίσει τις αποδείξεις στο Κράτος της σημαίας. Εδώ υφίσταται αδυναμία αντικειμενικού ελέγχου των υποχρεώσεων περί προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος των πλοίων υπό ξένη σημαία στην ανοικτή θάλασσα. Η κατάσταση αυτή δύναται να προκαλέσει

<sup>665</sup> <http://classic.austlii.edu.au/au/journals/ANZMarLawJl/2002/4.pdf>

<sup>666</sup> [https://brill.com/view/journals/estu/19/4/article-p545\\_7.xml](https://brill.com/view/journals/estu/19/4/article-p545_7.xml)

<sup>667</sup> [https://legal.un.org/riaa/cases/vol\\_III/1609-1618.pdf](https://legal.un.org/riaa/cases/vol_III/1609-1618.pdf)

αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών λόγω των καταστρεπτικών ναυτικών ατυχημάτων που έχουν συμβεί. Το Κράτος της σημαίας διαθέτει την κύρια ευθύνη ώστε να διασφαλίσει την συμμόρφωση του πλοίου μεταφοράς επικινδύνων υλικών με τους σχετικούς κανόνες προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος στην ανοικτή θάλασσα. Στην πραγματικότητα όμως, η αποτελεσματικότητα ελέγχου του Κράτους της σημαίας τίθεται υπό αμφισβήτηση λόγω του φαινομένου των σημαίων ευκαιρίας. Η μελέτη της UNCLOS, 1982 δείχνει ότι δεν παρέχεται η γενική δυνατότητα ελέγχου των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών στην ανοικτή θάλασσα και έτσι τα παράκτια Κράτη δεν δύνανται να λάβουν μέτρα προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Οι εξαιρέσεις ή περιορισμοί της δικαιοδοσίας του Κράτους σημαίας δεν καταλαμβάνουν την συγκεκριμένη περίπτωση. Ακόμα και όταν αναφερθεί ρύπανση της ανοικτής θάλασσας από πλοίο μεταφοράς επικινδύνων υλικών η ταυτοποίηση του είναι δύσκολη υπόθεση. Άρα προκύπτει ζήτημα ενίσχυσης του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου για το σκοπό ουσιαστικού ελέγχου των μέτρων προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος, τα οποία οφείλουν να λαμβάνουν τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών στην ανοικτή θάλασσα, πιθανόν διαμέσου των διμερών συμφωνιών.

Η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος ρυθμίζεται από τα παράκτια και ναυτιλιακά Κράτη υπό τις διατάξεις του Μέρους XII της UNCLOS, 1982. Αρχικά εισάγεται η γενική υποχρέωση των Κρατών να *«θεσπίζουν διεθνείς κανόνες και πρότυπα για την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος από πλοία και προωθούν την υιοθέτηση, κατά τον ίδιο τρόπο, όπου χρειάζεται, θαλάσσιων συστημάτων κυκλοφορίας προορισμένων να ελαχιστοποιήσουν τον κίνδυνο ατυχημάτων που μπορεί να προκαλέσουν ρύπανση στο θαλάσσιο περιβάλλον, περιλαμβανομένων των ακτών, καθώς επίσης και βλάβη από ρύπανση στα συμφέροντα παράκτιων Κρατών»*<sup>668</sup>. Οι κανόνες και τα πρότυπα αυτά επικαιροποιούνται όποτε κρίνεται απαραίτητο δια του IMO ή άλλων διεθνών οργανισμών. Τα ναυτιλιακά Κράτη έχουν αποκλειστική δικαιοδοσία να *«υιοθετούν κανονισμούς για την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος από πλοία που φέρουν τη σημαία τους ή που είναι εγγεγραμμένα στο νηολόγιό τους»*. Αυτοί οι κανονισμοί θα έχουν τουλάχιστον το ίδιο αποτέλεσμα με τους γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανόνες και πρότυπα που έχουν θεσπιστεί μέσω του IMO ή γενικής διπλωματικής διάσκεψης<sup>669</sup>. Η έννοια των γενικών αποδεκτών διεθνών κανόνων και προτύπων για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος από τα πλοία δεν είναι καθορισμένη όμως δύναται να καλυφθεί από τη MARPOL 73/78 ενώ *«οι ποινές που προβλέπονται από τους κανονισμούς των Κρατών για τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους θα είναι αρκετά αυστηρές έτσι ώστε να αποθαρρύνουν παραβάσεις οπουδήποτε και αν λαμβάνουν χώρα»*.<sup>670</sup>

Η εκτελεστική αρμοδιότητα εφαρμογής των κανονισμών του παρέχεται στα ναυτιλιακά Κράτη ώστε να διασφαλιστεί η *«συμμόρφωση των πλοίων που φέρουν τη σημαία τους ή είναι εγγεγραμμένα στο νηολόγιό τους, με τους διεθνώς εφαρμοζόμενους κανόνες και πρότυπα που θεσπίστηκαν μέσω του IMO ή γενικής διπλωματικής διάσκεψης καθώς και με τους κανονισμούς*

<sup>668</sup> Άρθρο 211§1 UNCLOS, 1982.

<sup>669</sup> Άρθρο 211§2 UNCLOS, 1982.

<sup>670</sup> Άρθρο 217§8 UNCLOS, 1982.

τους που υιοθετήθηκαν σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση για την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πλοία και υιοθετούν ανάλογα κανονισμούς και λαμβάνουν άλλα απαραίτητα μέτρα για την εφαρμογή τους».<sup>671</sup> Η αποτελεσματική εφαρμογή των συγκεκριμένων κανονισμών ανατίθεται στα ναυτιλιακά Κράτη ανεξάρτητα από το θαλάσσιο χώρο στον οποίο βρίσκεται το υπό τη σημαία τους πλοίο που διέπραξε την παράβαση. Επίσης τα ναυτιλιακά Κράτη δύνανται να απαγορεύουν το απόπλου των υπό τη σημαία τους πλοίων μέχρι αποκαταστάσεως των διαπιστούμενων αντικανονικοτήτων.<sup>672</sup> Συναφώς τα ναυτιλιακά Κράτη, με γραπτή αίτηση οποιουδήποτε Κράτους, ερευνούν κάθε παράβαση η οποία φέρεται ότι έχει διαπραχθεί από πλοία που φέρουν τη σημαία τους. Αν κριθεί ότι τα διαθέσιμα αποδεικτικά στοιχεία είναι επαρκή για να θεμελιώσουν τη διεξαγωγή διαδικασίας σχετικά με την υποτιθέμενη παράβαση, τα ναυτιλιακά Κράτη χωρίς καθυστέρηση κινούν τις διαδικασίες σύμφωνα με τους νόμους τους και ενημερώνουν αμέσως το αιτούν Κράτος καθώς επίσης και τον ΙΜΟ για τις ενέργειες που έκαναν καθώς και την έκβασή τους. Οι πληροφορίες αυτές διατίθενται σε όλα τα Κράτη».<sup>673</sup> Η UNCLOS, 1982 προβλέπει συμπληρωματική δικαιοδοσία των παρακτίων σε αυτή των ναυτιλιακών Κρατών ώστε να θωρακίζεται η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος ήτοι «τα παράκτια Κράτη μπορούν, κατά την άσκηση της κυριαρχίας τους μέσα στα χωρικά ύδατα, να υιοθετούν κανονισμούς για την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης από ξένα πλοία, περιλαμβανομένων πλοίων που ασκούν το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης. Οι κανονισμοί αυτοί, σύμφωνα με το μέρος II τμήμα 3, δεν θα παρακωλύουν την αβλαβή διέλευση ξένων πλοίων».<sup>674</sup> Το παράκτιο Κράτος θα πρέπει να «δίδει την προσήκουσα δημοσιότητα σε όλους αυτούς τους κανονισμούς και να μην προβαίνει σε διακρίσεις τύποις ή ουσίας κατά των πλοίων οποιουδήποτε Κράτους ή κατά πλοίων που μεταφέρουν φορτία προς, από ή για λογαριασμό οποιουδήποτε Κράτους».<sup>675</sup>

Όσον αφορά στην αποκλειστική οικονομική ζώνη, τα παράκτια Κράτη δύνανται να «υιοθετούν κανονισμούς για την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης από πλοία οι οποίοι να συμφωνούν και να υλοποιούν τους γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανόνες και τα πρότυπα που έχουν θεσπιστεί μέσω του ΙΜΟ ή γενικής διπλωματικής διάσκεψης. Ειδικότερα σε «μια συγκεκριμένη και σαφώς καθορισμένη περιοχή των αντίστοιχων αποκλειστικών οικονομικών ζωνών είναι περιοχή στην οποία απαιτείται η υιοθέτηση ειδικών υποχρεωτικών μέτρων για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία λόγω αναγνωρισμένων τεχνικών λόγων σε σχέση με τις ωκεανογραφικές και οικολογικές συνθήκες καθώς επίσης και λόγω της χρησιμοποίησης, ή της προστασίας των πόρων της ή του ιδιόμορφου χαρακτήρα της κυκλοφορίας εκεί, τα παράκτια Κράτη, μετά από κατάλληλες διαπραγματεύσεις, μέσω του ΙΜΟ με οποιαδήποτε άλλα ενδιαφερόμενα Κράτη μπορούν να στείλουν ανακοίνωση στον οργανισμό αυτό, για την περιοχή αυτή, υποβάλλοντας παράλληλα επιστημονικά και τεχνικά στοιχεία προς υποστήριξη και πληροφόρησή του σχετικά με τις απαραίτητες ευκολίες υποδοχής. Μέσα σε δώδεκα μήνες από τη

<sup>671</sup> Άρθρο 217§1 UNCLOS, 1982.

<sup>672</sup> Άρθρο 217§2,3 και 4 UNCLOS, 1982.

<sup>673</sup> Άρθρα 217§6 και 7 UNCLOS, 1982.

<sup>674</sup> Άρθρα 21§1στ και 211§4 UNCLOS, 1982.

<sup>675</sup> Άρθρα 21§3 και 24§1β UNCLOS, 1982.

λήψη της ανακοίνωσης αυτής, ο οργανισμός αποφασίζει κατά πόσον οι συνθήκες στην περιοχή αυτή ανταποκρίνονται στις προϋποθέσεις που ορίστηκαν πιο πάνω. Εναπόκειται στον ΙΜΟ να αποφασίσει αν τα παράκτια Κράτη μπορούν στη συνέχεια για την περιοχή αυτή να υιοθετήσουν κανονισμούς με σκοπό την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης από πλοία εφαρμόζοντας τους διεθνείς κανόνες και πρότυπα ή μεθόδους στον τομέα της ναυσιπλοΐας. Οι κανονισμοί δεν εφαρμόζονται στα ξένα πλοία πριν περάσουν 15 μήνες από την ημερομηνία υποβολής της ανακοίνωσης στον οργανισμό.<sup>676</sup>

Η εφαρμογή των αναφερομένων διατάξεων από τα παράκτια Κράτη εκτελείται όταν ένα πλοίο βρίσκεται εκούσια σε λιμένα ή σε λιμενική εγκατάσταση παρακτίου Κράτους, εκκινώντας τις διαδικασίες σχετικά με οποιαδήποτε παράβαση των κανονισμών του που υιοθετήθηκαν σύμφωνα με την UNCLOS, 1982 ή με τους διεθνώς εφαρμοζόμενους κανόνες και πρότυπα για την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης από πλοία, εφόσον η παράβαση έχει λάβει χώρα στην χωρική θάλασσα ή την αποκλειστική οικονομική ζώνη του παρακτίου Κράτους. Όπου υπάρχουν σαφείς λόγοι να πιστεύεται ότι ένα πλοίο που πλέει στη χωρική θάλασσα κάποιου Κράτους έχει, κατά τη διάρκεια της διέλευσής του από αυτή, παραβεί τους κανονισμούς του Κράτους αυτού που υιοθετήθηκαν σύμφωνα με την UNCLOS, 1982 ή με τους διεθνώς εφαρμοζόμενους κανόνες και πρότυπα για την πρόληψη, μείωση και έλεγχο της ρύπανσης από πλοία, το παράκτιο Κράτος μπορεί να προβεί σε επιθεώρηση του πλοίου σε σχέση με την παράβαση και μπορεί, εφόσον τα αποδεικτικά στοιχεία το δικαιολογούν, να κινήσει διαδικασία, συμπεριλαμβανομένης και της κράτησης του πλοίου.<sup>677</sup> Όταν ένα πλοίο θεωρείται βέβαιο ότι έχει διαπράξει παράβαση των διεθνών κανονισμών περί ρυπάνσεως εντός της χωρικής θάλασσας ή της ΑΟΖ τότε το παράκτιο Κράτος καλεί το πλοίο να προβεί σε ταυτοποίηση. Αν πράγματι διαπιστωθεί η παράβαση τότε το παράκτιο Κράτος μπορεί να επιθεωρήσει το πλοίο και να εκκινήσει τις σχετικές διαδικασίες κράτησης του.<sup>678</sup> Η φράση «*με αποτέλεσμα να γίνει διαρροή ουσιών προκαλώντας μεγάλη ζημιά ή υπάρχει κίνδυνος να προκληθεί σοβαρή ζημιά στις ακτές ή στα συναφή συμφέροντα του παρακτίου Κράτους*» παρέχει ασαφείς έννοιες δίδοντας στο παράκτιο Κράτος επιπρόσθετη δυνατότητα άσκησης της δικαιοδοσίας του η οποία δύναται να προκαλέσει αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών. Όταν πρόκειται για ναυτικό ατύχημα το παράκτιο Κράτος λαμβάνει, και πέραν από την χωρική θάλασσα, όλα τα κατά τη κρίση του μέτρα για την προστασία των ακτών του και την προάσπιση των συμφερόντων του.<sup>679</sup>

Προκειμένου το παράκτιο Κράτος να αποδείξει την ρύπανση των πλοίων, η UNCLOS, 1982 προβλέπει ότι «*όταν ένα πλοίο έχει καταπλεύσει εκούσια σε λιμένα ή σε πλωτή εγκατάσταση ενός Κράτους, το Κράτος αυτό μπορεί να διεξάγει έρευνες και εφόσον τα αποδεικτικά στοιχεία το δικαιολογούν, να κινήσει διαδικασία σχετικά με οποιαδήποτε απόρριψη ουσιών από το πλοίο αυτό έξω από τα εσωτερικά ύδατα, τη χωρική θάλασσα ή την αποκλειστική οικονομική ζώνη του Κράτους αυτού κατά παράβαση των διεθνώς εφαρμοζόμενων κανόνων και προτύπων που*

<sup>676</sup> Άρθρα 211§5 και 6 UNCLOS, 1982.

<sup>677</sup> Άρθρα 220§1 και 2 UNCLOS, 1982.

<sup>678</sup> Άρθρα 220§3,4,5 και 6 UNCLOS, 1982.

<sup>679</sup> Άρθρο 221 UNCLOS, 1982.



θεσπίστηκαν μέσω του ΙΜΟ ή γενικής διπλωματικής διάσκεψης». <sup>680</sup> Αυτό σημαίνει ότι το παράκτιο Κράτος δύναται να διεξάγει έρευνες επί υπόπτου πλοίου ακόμα και αν η παράβαση έλαβε χώρα στην ανοικτή θάλασσα. Όμως λόγω του ότι η άσκηση ελέγχου εκ μέρους του παρακτίου Κράτους δεν τυγχάνει διεθνούς εποπτείας υφίσταται αμφισβήτηση όσον αφορά στα «αποδεικτικά στοιχεία» από τα ναυτιλιακά Κράτη και έτσι δημιουργείται αντιπαράθεση μεταξύ των Κρατών σε τέτοιες περιπτώσεις. Άρα για να ασκήσει το παράκτιο Κράτος δικαιοδοσία σε πλοίο υπό ξένη σημαία θα πρέπει τα στοιχεία να είναι αδιάσειστα. Συναφώς «καμία διαδικασία δυνάμει του άρθρου 218§1 δεν κινείται σχετικά με την παράβαση της απόρριψης στα εσωτερικά ύδατα, τη χωρική θάλασσα ή την αποκλειστική οικονομική ζώνη ενός άλλου Κράτους παρά μόνο κατόπιν έκκλησης από το Κράτος αυτό, το Κράτος της σημαίας ή το Κράτος που υφίσταται τη ζημιά ή απειλείται από την παράβαση απόρριψης αποβλήτων ή εφόσον το αδίκημα έχει προκαλέσει ή ενδέχεται να προκαλέσει ρύπανση στα εσωτερικά ύδατα, τη χωρική θάλασσα ή την αποκλειστική οικονομική ζώνη του Κράτους που κινεί τη διαδικασία». <sup>681</sup> Επί διεξαγωγής τέτοιου είδους έρευνας από το παράκτιο Κράτος εφαρμόζεται το άρθρο 226 σε συνδυασμό με το άρθρο 218§4 UNCLOS, 1982 με την προαγωγή της συνεργασίας των Κρατών. Η UNCLOS, 1982 παρέχει το γενικό θεσμικό πλαίσιο ως προς την υποχρέωση των Κρατών να προστατεύουν το θαλάσσιο περιβάλλον. Η απροθυμία των Κρατών να περιορίσουν την χρήση των ορυκτών πηγών ενέργειας, ο ελλιπής διεθνής έλεγχος των ωκεανών κατά την μεταφορά επικινδύνων υλικών από τα πλοία και η σθεναρή αντίδραση των ναυτιλιακών Κρατών ως προς τον περιορισμό της ελεύθερης διακίνησης των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών χάριν της προστασίας του περιβάλλοντος, η ανομοιομορφία ως προς τις διατάξεις των περιφερειακών Συνθηκών δημιουργούν την αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών. Τα παράκτια Κράτη είναι υπεύθυνα για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος υπό τα διεθνή πρότυπα και με την συνεργασία των ναυτιλιακών Κρατών. Ο θεσμός των ελέγχων του Κράτους Λιμένα συμβάλει θετικά προς τον σκοπό αυτό. Η συμμόρφωση με τις διεθνείς Συνθήκες για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και η συνεχής αντιμετώπιση του ζητήματος σε επίπεδο ΙΜΟ αλλά και ειδικότερα εντός περιφερειακών οργανισμών, ίσως, κατευθύνει τα Κράτη στην επίλυση του ζητήματος.

Τελικά τα κυριαρχικά δικαιώματα του παρακτίου Κράτους στην ΑΟΖ επιφέρουν αντιπαραθέσεις μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών. Η UNCLOS, 1982 παρέχει το θεσμικό πλαίσιο δράσης μεταξύ των Κρατών και των διεθνών οργανισμών όπως ο ΙΜΟ. Το δικαίωμα της ελευθερίας στην ναυσιπλοΐα δεν είναι απόλυτο και περιορίζεται στην ΑΟΖ περισσότερο από ότι στην ανοικτή θάλασσα. Τα παράκτια Κράτη δεν δύναται να διαχωρίσουν τα δικαιώματα τους στην ΑΟΖ από τις υποχρεώσεις τους προς τα άλλα Κράτη λόγω της δέουσας προσοχής. Το γενικό θεσμικό πλαίσιο της UNCLOS, 1982 επιχειρεί να προστατέψει την ελευθερία της ναυσιπλοΐας στην ανοικτή θάλασσα όμως παρουσιάζονται κάποιες δυσκολίες όπως το εύρος της δυναμικής δράσεως ενός πολεμικού πλοίου κατά τον έλεγχο ενός πλοίου υπό ξένη σημαία και αν μια τέτοια δράση είναι νόμιμη και συμβατή με τις διατάξεις της UNCLOS, 1982. Για όλα τα ανωτέρω ζητήματα, η κατάσταση της αντιπαράθεσης θεωρείται θέμα αιχμής μεταξύ των Κρατών και απασχολεί την

<sup>680</sup> Άρθρο 218§1 UNCLOS, 1982.

<sup>681</sup> Άρθρο 218§2 UNCLOS, 1982.

διεθνή κοινότητα, με έμφαση στο περιβάλλον. Όμως, τα ναυτιλιακά Κράτη, τα οποία επιδιώκουν να διασφαλίσουν την απρόσκοπτη δια θαλάσσης μεταφορά επικινδύνων υλικών, επικαλούνται το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως ή ελευθερίας στην ναυσιπλοΐα, σύμφωνα με τις προβλέψεις της UNCLOS, 1982, δικαίωμα το οποίο επιτρέπει στα πλοία υπό ξένη σημαία να διέρχονται μέσω των θαλασσιών ζωνών των παρακτίων κρατών. Η θαλάσσια μεταφορά επικινδύνων υλικών έχει αυξηθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια ενώ τα Κράτη δεν έχουν ρυθμίσει επαρκώς το πλαίσιο που συνεπάγεται η μεταφορά των συγκεκριμένων φορτίων με πλοία. Το ζήτημα της αντιπαράθεσης ανακύπτει λόγω του ότι δεν προηγείται ενημέρωση των παρακτίων Κρατών για τη πρόθεση των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών να διασχίσουν τις θαλάσσιες ζώνες τους. Έτσι, αρκετά παράκτια Κράτη προέβλεψαν αντιδράσεις για την είσοδο στις θαλάσσιες ζώνες τους πλοίων μεταφοράς επικινδύνων φορτίων ενώ άλλα παράκτια Κράτη αρνήθηκαν τη χορήγηση του δικαιώματος της αβλαβούς διελεύσεως σε τέτοιου σκοπού πλοία. Η διαφορετική επί του θέματος άποψη στην οποία οφείλεται η αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών έγκειται στις διατάξεις του διεθνούς δικαίου σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των Κρατών αυτών αλλά και σε θέματα προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος. Τα παράκτια Κράτη κάνουν λόγο και για θέματα ασφαλείας, διότι τα ναυτιλιακά Κράτη διατηρούν τις μεταφορές των επικινδύνων υλικών με πλοία μυστικές και ισχυρίζονται το αμφιλεγόμενο επιχείρημα, ότι με τον τρόπο αυτό αποφεύγονται τυχόν τρομοκρατικές ή πειρατικές επιθέσεις. Συγκρατείται ότι, σε περίπτωση ατυχήματος, το παράκτιο Κράτος θα υποστεί τρομερές συνέπειες σε περιβαλλοντικό, κοινωνικό και οικονομικό επίπεδο.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

Κριτική προσέγγιση της διαχρονικής διαχείρισης - πρακτικής της θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων υλικών από Κράτη-Διεθνείς Οργανισμούς και Δικαιοδοτικά Όργανα

### 4.Α. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΖΗΤΗΜΑΤΟΣ ΑΠΟ ΤΑ ΚΡΑΤΗ

#### 4.1. Αβλαβής διέλευση και ελευθερία της ναυσιπλοΐας

Το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως, δια μέσου της αιγιαλίτιδας ζώνης του παρακτίου κράτους, υφίσταται προς όφελος της ελεύθερης ναυσιπλοΐας. Τα πλοία υπό ξένη σημαία δύνανται να διέρχονται δια της αιγιαλίτιδας ζώνης του παρακτίου κράτους υπό αβλαβείς συνθήκες. Το ερώτημα που τίθεται είναι εάν ο καθορισμός της έννοιας «αβλαβής» πρέπει να λάβει υποκειμενικό νόημα και να υποδειχθεί από το παράκτιο Κράτος ή να ερμηνευτεί αντικειμενικά. Στην UNCLOS, 1982 φαίνεται ότι πρεσβεύονται και τα δύο. Έτσι, δεν είναι εύκολο να βρεθούν οι αντικειμενικοί παράγοντες που καθορίζουν την διέλευση του πλοίου μεταφοράς επικινδύνων υλικών. Επίσης, δεν είναι ξεκάθαρο εάν το αντικειμενικό κριτήριο της UNCLOS, 1982 ή οι προτάσεις των παρακτίων Κρατών αποτελούν πρωτογενείς πηγές για το θέμα. Η επιβολή μέτρων από το παράκτιο Κράτος για την μεταφορά των επικινδύνων υλικών δεν εξυπηρετεί την κατάσταση. Η άρνηση της αβλαβούς διελεύσεως πρέπει να απορρέει από τη διαδικασία χαρακτηρισμού μίας διέλευσης ως μη αβλαβούς για την οποία και πάλι δεν υπάρχει σαφές πλαίσιο καθώς αυτό μπορεί να συμβεί μόνο σε περίπτωση διακύβευσης της τάξης και της ασφάλειας και όχι όταν το πλοίο μεταφοράς επικινδύνων υλικών υπό ξένη σημαία δεν συμμορφώνεται με τους κανονισμούς του παρακτίου Κράτους. Εκτός από τις ανωτέρω βασικές αρχές, δεν υπάρχει ειδικότερη ρύθμιση στην UNCLOS, 1982 η οποία να εμποδίζει το πλοίο ενός πλοίου μεταφοράς επικινδύνων υλικών δια μέσου της αιγιαλίτιδας ζώνης του παρακτίου Κράτους και των υπολοίπων θαλασσιών ζωνών.

Επί του δικαιώματος της αβλαβούς διελεύσεως των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα υλικά υφίσταται διαφοροποίηση ως προς τη ερμηνευτική προσέγγιση του. Τα ναυτιλιακά Κράτη υποστηρίζουν ότι τα πλοία έχουν το δικαίωμα να πλέουν κατά βούληση και διατείνονται υπέρ της ιδέας της ελευθερίας στην ναυσιπλοΐα ακόμη και για τη μεταφορά των πυρηνικών υλικών. Αντιθέτως, τα παράκτια Κράτη<sup>682</sup> επικαλούνται περιβαλλοντικού περιεχομένου διατάξεις της UNCLOS, 1982 βάσει των οποίων δύνανται να απαιτούν από τα ναυτιλιακά Κράτη ενημέρωση για κάθε μεταφορά επικίνδυνων υλικών και ως εκ τούτου να χορηγούν σχετική εξουσιοδότηση - άδεια προκειμένου τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών υπό ξένη σημαία να διέλθουν ειδικότερα δια της αιγιαλίτιδας ζώνης και κατ' επέκταση δια των υπολοίπων θαλασσιών ζωνών. Τα ναυτιλιακά Κράτη ισχυρίζονται ότι η άρνηση του δικαιώματος της αβλαβούς διελεύσεως δια της αιγιαλίτιδας ζώνης αποτελεί παραβίαση του διεθνούς δικαίου και ότι σε τέτοια περίπτωση (άρνησης) ενδέχεται

<sup>682</sup> Δηλώσεις και επιφυλάξεις Κρατών Μερών της UNCLOS, 1982.

[https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=\\_en](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=_en)

τα πλοία να εκπέσουν της πορείας τους και να αντιμετωπίσουν δυσμενείς καιρικές συνθήκες που θα θέσουν το πλοίο σε περαιτέρω κίνδυνο. Ακολούθως θα αναλυθεί η υπ' όψιν διαφωνία, η οποία προέρχεται από τις κωδικοποιημένες αρχές του διεθνούς δικαίου, το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως, ελευθερίας στην ναυσιπλοΐα των πλοίων και την υποχρέωση προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Υπό την UNCLOS, 1982 παρατηρείται η ευρεία χορήγηση του δικαιώματος της ελεύθερης ναυσιπλοΐας εντός των θαλασσιών ζωνών. Όλα τα Κράτη πρέπει να έχουν ελεύθερη πρόσβαση και να χρησιμοποιούν τη θάλασσα για μεταφορές ακόμα και να εισέρχονται ελεύθερα στις θαλάσσιες ζώνες των άλλων Κρατών. Όμως, τα παράκτια Κράτη διατηρούν ειδικά κυριαρχικά δικαιώματα εντός των θαλασσιών ζωνών τους τα οποία σε κάποιες περιπτώσεις περιορίζονται λόγω του δικαιώματος της αβλαβούς διελεύσεως και της ελευθερίας στην ναυσιπλοΐα των πλοίων υπό ξένη σημαία. Το παράκτιο Κράτος διαθέτει νομοθετική και εκτελεστική δικαιοδοσία εντός των θαλασσιών ζωνών όπως επί παραδείγματι στην αιγιαλίτιδα ζώνη με το άρθρο 21 UNCLOS, 1982. Τα ναυτιλιακά Κράτη πρέπει να σέβονται τη νομοθεσία του παρακτίου Κράτους όμως ταυτόχρονα το παράκτιο Κράτος δεν πρέπει να εμποδίζει το δικαίωμα των ναυτιλιακών Κρατών στην αβλαβή διέλευση σύμφωνα με το άρθρο 21§4 UNCLOS, 1982 και στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας. Ειδικότερα, το παράκτιο Κράτος διατηρεί πλήρη εκτελεστική εξουσία εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης όμως δεν μπορεί να επιβάλλει την εξουσία του σε όλες τις περιπτώσεις. Όταν ένα πλοίο επιβουλεύεται την ειρήνη εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης, τότε το παράκτιο Κράτος λαμβάνει μέτρα προκειμένου να αποκαταστήσει την τάξη. Επιπροσθέτως, στο άρθρο 220 UNCLOS, 1982 υπάρχει ειδικός κανόνας σχετικά με την προστασία από τη ρύπανση που δίδει το δικαίωμα στο παράκτιο Κράτος να επέμβει ώστε να ανατρέψει μία τέτοια κατάσταση. Βάσει του άρθρου αυτού το παράκτιο Κράτος μπορεί να λάβει μέτρα όταν ένα πλοίο μεταφοράς επικινδύνων υλικών εκτελεί διέλευση δια της αιγιαλίτιδας ζώνης ή της ΑΟΖ. Εκ των ανωτέρω, φαίνεται ότι εκτός των διατάξεων του άρθρου 220, οι κανόνες της UNCLOS, 1982 δημιουργούν περιορισμούς στο δικαίωμα της κυριαρχίας του παρακτίου Κράτους επί των θαλασσιών ζωνών και το ίδιο ισχύει κατά τη διέλευση πλοίου μεταφοράς επικινδύνων υλικών.

#### **4.2. Θεσμικό πλαίσιο μεταφοράς επικινδύνων υλικών**

Εκ των αναφερομένων στο πρώτο κεφάλαιο συμπεραίνεται ότι η δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών προκαλεί την ανησυχία των παρακτίων Κρατών. Το θαλάσσιο περιβάλλον και η επίδραση του στο φορτίο δημιουργούν ζητήματα τα οποία πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν πριν μία τέτοια μεταφορά λάβει χώρα. Ειδικότερα, η δια θαλάσσης μεταφορά των πυρηνικών υλικών, τα οποία είναι εξαιρετικά επικίνδυνα για τον άνθρωπο και το περιβάλλον, καθιστά το εγχείρημα ακόμη πιο προβληματικό αφού σε περίπτωση ατυχήματος οι συνέπειες είναι μη αναστρέψιμες. Αντιθέτως με την ξηρά, ένα ατύχημα στη θάλασσα θα είχε ως αποτέλεσμα τη μη οριοθέτηση της διαρροής των επικινδύνων υλικών και την ανεξέλεγκτη διασπορά στους ωκεανούς. Εξαιτίας του κινδύνου αυτού υπάρχει, όπως αναπτύχθηκε στο δεύτερο κεφάλαιο, ένα διεθνές-ενωσιακό καθεστώς το οποίο ρυθμίζει τη δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών. Ο κίνδυνος για το θαλάσσιο περιβάλλον και ο έλεγχος αποτελεί αντικείμενο πολλών συμβάσεων για το θέμα, ενώ

έμφαση δίδεται στην πρόληψη. Η ανάγκη μείωσης του κινδύνου της ρύπανσης καθιστά δυνατή τη λήψη περιοριστικών μέτρων και απαιτήσεων κατά τη δια θαλάσσης μεταφορά των υλικών αυτών. Όμως, στις περισσότερες περιπτώσεις το νομοθετικό πλαίσιο δεν δίνει την εξουσία ώστε να εμποδιστεί το δικαίωμα στην αβλαβή διέλευση ή στην ελευθερία της ναυσιπλοΐα των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών.

Επί παραδείγματι, στο άρθρο 23 UNCLOS, 1982 αναφέρεται ότι τα πλοία που μεταφέρουν πυρηνικά φορτία υποχρεούνται να φέρουν ειδικά πιστοποιητικά και να συμμορφώνονται με τη διεθνή νομοθεσία. Το παράκτιο Κράτος μπορεί να κατευθύνει τα πλοία αυτά σε ειδικούς θαλασσίους διαδρόμους αλλά δεν έχει το δικαίωμα να εμποδίσει την αβλαβή διέλευση των πλοίων αυτών. Οι Διεθνείς Συμβάσεις MARPOL και SOLAS διαθέτουν προληπτικές διατάξεις ώστε να εμποδίσουν τον κίνδυνο μόλυνσης του θαλασσίου περιβάλλοντος από τη μεταφορά των επικινδύνων υλικών. Οι Συμβάσεις αυτές έχουν εισαγάγει στη νομοθεσία απαιτήσεις σχετικά με την κατασκευή, τον εξοπλισμό, την φόρτωση και τη διεύθυνση του φορτίου των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών ενώ κατά τη Διεθνή Σύμβαση BASEL υφίστανται απαιτήσεις για πρότερη ενημέρωση και εξουσιοδότηση. Άρα, σύμφωνα με τη Σύμβαση BASEL, το ναυτιλιακό Κράτος είναι υποχρεωμένο να ενημερώνει το παράκτιο Κράτος για τη διέλευση πλοίου μεταφοράς επικινδύνων υλικών και το παράκτιο Κράτος να χορηγεί τη σχετική άδεια. Αξιοσημείωτο είναι ότι η Σύμβαση BASEL δεν αναφέρει τίποτα σχετικό για πυρηνικά παρά μόνο περί επικινδύνων υλικών τα οποία κατατάσσονται στα παραρτήματα της Σύμβασης.

### **4.3. Ναυτιλιακά Κράτη**

Το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως και ελευθερίας στην ναυσιπλοΐα, ανάλογα με την θαλάσσια ζώνη, επικαλούνται τα ναυτιλιακά Κράτη κατά τη μεταφορά των επικινδύνων υλικών με πλοία. Ακόμα στηρίζονται στις προβλέψεις της UNCLOS, 1982 περί της ελευθερίας των θαλασσών για όλα τα Κράτη. Το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως, υπό την UNCLOS 1982, δεν περιορίζεται στην σημαία, φορτίο ή τύπο του πλοίου. Επιπροσθέτως, η διέλευση πλοίου που μεταφέρει πυρηνικό φορτίο δεν θεωρείται αυτόματα και μη ασφαλής (Pedrozo, 2007:223). Σύμφωνα με την UNCLOS, 1982 το πλοίο πρέπει να εμπλέκεται σε μια εκ των δραστηριοτήτων που αναφέρονται στο άρθρο 19§2 για να θεωρηθεί ο πλους δια της αιγιαλίτιδας ζώνης ως μη αβλαβής. Η μεταφορά επικινδύνων υλικών κατά τη διέλευση του πλοίου δια μέσω της αιγιαλίτιδας ζώνης κάποιου Κράτους δεν απεικονίζεται στις ανωτέρω δραστηριότητες. Επομένως, η διέλευση αυτή θα έπρεπε να επιτρέπεται. Υπάρχει μία υποπαράγραφος στο άρθρο 19§2 που μπορεί να εφαρμοστεί στα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών. Το άρθρο 19§2 (η) UNCLOS, 1982 μιλάει για μη αβλαβή διέλευση σε περίπτωση «*οποιασδήποτε εκ προθέσεως σοβαρής ρύπανσης κατά παράβαση*». Όμως στο σημείο αυτό γίνεται λόγος για «*εκ προθέσεως ρύπανση*» και όχι για ατυχηματική. Ο κανόνας αυτός δεν εμποδίζει την απλή διέλευση του πλοίου μεταφοράς επικινδύνων υλικών το οποίο δεν έχει πρόθεση να ρυπάνει την αιγιαλίτιδα ζώνη του παρακτίου Κράτους.

Ένα επιχείρημα για τα πλοία που μεταφέρουν πυρηνικά μέσω της αιγιαλίτιδας ζώνης ξένων Κρατών αποτελούν και οι διατάξεις του άρθρου 23 της UNCLOS, 1982 «*Ένα πυρηνοκίνητο πλοίο*

και πλοία μεταφέροντα ραδιενεργές ή άλλες εγγενώς επικίνδυνες ή επιβλαβείς ουσίες» όπου αναφέρει ότι «Τα ξένα πυρηνοκίνητα πλοία και τα πλοία που μεταφέρουν ραδιενεργές ή άλλες εγγενώς επικίνδυνες ή βλαβερές ουσίες, κατά την άσκηση του δικαιώματος αβλαβούς διέλευσης από την αιγιαλίτιδα ζώνη, φέρουν έγγραφα και τηρούν τα ειδικά προληπτικά μέτρα που έχουν θεσπισθεί για αυτά τα πλοία από διεθνείς συμφωνίες». Άρα τα ναυτιλιακά κράτη φαίνεται ότι διαθέτουν αναφαίρετο δικαίωμα να μεταφέρουν ραδιενεργές ή άλλες εγγενώς επικίνδυνες ή βλαβερές ουσίες μέσω της αιγιαλίτιδας ζώνης των παρακτίων Κρατών κάνοντας χρήση του δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης. Ένα άλλο επιχείρημα των ναυτιλιακών Κρατών υπέρ της μεταφοράς των επικινδύνων υλικών δια μέσου της αιγιαλίτιδας ζώνης των παρακτίων Κρατών είναι και το δικαίωμα της μυστικότητας ώστε να μην γίνεται γνωστό το δρομολόγιο του πλοίου μεταφοράς επικινδύνων υλικών λόγω του φόβου για ενδεχόμενη τρομοκρατική επίθεση. Στην σημερινή εποχή ο κίνδυνος αυτός έχει πολλές φορές αποδειχθεί ότι υφίσταται. Επίσης, πρέπει να αναφερθεί και το άρθρο 302 της UNCLOS, 1982 όπου το Κράτος Μέρος της Σύμβασης δεν είναι υποχρεωμένο να αποκαλύπτει πληροφορίες αντίθετες σε ουσιαστικά ζητήματα ασφαλείας. Γενικά, όσο περισσότερο απομακρύνεται το πλοίο μεταφοράς επικινδύνων υλικών από την αιγιαλίτιδα ζώνη επικρατεί το δικαίωμα στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας.

#### 4.4. Παράκτια Κράτη

Τα παράκτια Κράτη δικαιούνται να ενημερώνονται για τη διέλευση πλοίων τα οποία μεταφέρουν επικίνδυνα υλικά, τουλάχιστον δια της αιγιαλίτιδας ζώνης, ώστε να παρέχουν τις σχετικές άδειες. Η θέση αυτή δικαιολογείται εκ της αμφίβολης καταστάσεως ασφαλείας των πλοίων και φορτίων αυτών. Επίσης, υπάρχουν περιπτώσεις όπου ακτιβιστές έχουν εύκολα επιβιβαστεί σε πλοία μεταφοράς πυρηνικών φορτίων και αυτό δείχνει το μέγεθος της έκθεσης σε ενδεχόμενο σενάριο κατάληψης τους από πειρατές ή τρομοκράτες (Samiotis and Grekos, 2015). Άλλο θέμα είναι τα πλαστά πιστοποιητικά ελέγχου των πλοίων μεταφοράς των επικινδύνων υλικών. Το 1999 γνωστοποιήθηκε ότι η εταιρεία British Nuclear Fuels διέθετε πλαστά πιστοποιητικά επί των υπό την ιδιοκτησία της πλοίων μεταφοράς πυρηνικών.<sup>683</sup> Το γεγονός αυτό αποδεικνύει ότι τα παράκτια Κράτη μπορούν να εγείρουν νομικές αξιώσεις, ειδικώς, κατά της εισόδου τέτοιων πλοίων εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης. Εν τέλει προκύπτει και το θέμα της υπευθυνότητας σε περίπτωση ατυχήματος αφού έχουν σημειωθεί τέτοια γεγονότα όπου το ναυτιλιακό Κράτος ή η πλοιοκτήτρια εταιρεία δεν έχουν συμβάλλει, όπως θα έπρεπε, στην αποκατάσταση του περιβάλλοντος μετά το ατύχημα. Τέτοια περίπτωση αποτελεί η βύθιση του MSC Carla,<sup>684</sup> το 1997, στις προσβάσεις των Αζορών όπου η Μεγάλη Βρετανία αποφάσισε να μην συμβάλει στην αποκατάσταση του περιβάλλοντος από το ραδιενεργό φορτίο που διέφυγε στην θάλασσα. Η πρακτική αυτή καθιστά απρόθυμα τα παράκτια Κράτη να συναινέσουν στην χορήγηση του δικαιώματος της αβλαβούς διελεύσεως ή της ελευθερίας στην ναυσιπλοΐα κατά τη δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών.

Υπό το καθεστώς της UNCLOS, 1982 δεν υπάρχει ρητή υποχρέωση για το δικαίωμα της προτέρας ενημερώσεως και εξουσιοδοτήσεως κατά τη δια θαλάσσης μεταφορά επικινδύνων υλικών. Τα

<sup>683</sup> <https://www.theguardian.com/uk/1999/sep/15/paulbrown.jonathanwatts>

<sup>684</sup> <https://www.marinelink.com/news/repairers-shakes-carla322239>

Κράτη αξιώνουν το δικαίωμα αυτό και σε μερικές περιπτώσεις αρνούνται το δικαίωμα των πλοίων να μεταφέρουν επικίνδυνα υλικά δια μέσου της περιοχής δικαιοδοσίας τους.<sup>685</sup> Πολλά Κράτη διατηρούν διαφορετικές πολιτικές στην αντιμετώπιση του θέματος και δη ενσωματωμένες στην εθνική νομοθεσία ή σε διακρατικές συμφωνίες. Οι μονομερείς δράσεις των Κρατών αντικατοπτρίζονται και σε περιφερειακές συμφωνίες οι οποίες ρυθμίζουν τη μεταφορά επικινδύνων υλικών. Παράδειγμα αποτελεί η Σύμβαση Bamako 1991, στην οποία προβλέπεται η συγκατάθεση του παρακτίου Κράτους κατά τη μεταφορά δια της αιγιαλίτιδας ζώνης επικινδύνων αποβλήτων. Άλλες συμφωνίες είναι το Πρωτόκολλο του Izmir 1996, για τη πρόληψη της ρύπανσης της Μεσογείου θάλασσας το οποίο περιλαμβάνει προβλέψεις για την προτέρα ενημέρωση του παρακτίου Κράτους κατά την είσοδο πλοίου που μεταφέρει πυρηνικό φορτίο στην αιγιαλίτιδα ζώνη, ενώ το Πρωτόκολλο της Τεχεράνης, 1998 και η περιφερειακή Σύμβαση του Κουβέιτ 1978, για τη συνεργασία επί της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος από τη ρύπανση δίνουν το δικαίωμα στα παράκτια Κράτη να απαιτούν ενημέρωση και να χορηγούν συγκατάθεση πριν διέλθουν επικίνδυνα φορτία δια της αιγιαλίτιδας ζώνης.

Τα τελευταία χρόνια, κάποια παράκτια Κράτη διαμαρτύρονται εντόνως κατά του αυξημένου όγκου μεταφοράς επικινδύνων υλικών δια της αιγιαλίτιδας ζώνης τους, ενώ σε αρκετές περιπτώσεις αρνούνται ακόμη και τη διέλευση πλοίων που μεταφέρουν πυρηνικά φορτία. Ενδεικτικά αναφέρονται οι ακόλουθες περιπτώσεις αντίδρασης των παράκτιων Κρατών:

- Το 1992, όταν η Ιαπωνία μετέφερε πλουτώνιο από τη Γαλλία με το πλοίο Akatsuki Maru, τα κράτη της Κοινότητας της Καραϊβικής εξέδωσαν δήλωση όπου ανέφεραν ότι το φορτίο αυτό δεν έπρεπε να μεταφερθεί μέσω των χωρικών τους υδάτων.<sup>686</sup>
- Το 1995, η μεταφορά πυρηνικών αποβλήτων από το Βρετανικό πλοίο Pacific Pintail από την Γαλλία στην Ιαπωνία, προκάλεσε διεθνείς διαμαρτυρίες, ενώ τα παράκτια Κράτη αρνήθηκαν τη διέλευση δια μέσου των χωρικών τους υδάτων και κάποια ακόμα και την είσοδο στην αποκλειστική οικονομική τους ζώνη, με αποτέλεσμα, τελικώς, το πλοίο να υποχρεωθεί να αλλάξει πορεία.<sup>687</sup>
- Το 1999, η Νότιος Αφρική δεν επέτρεψε σε δύο πλοία να εισέλθουν στα χωρικά της ύδατα αφού μετέφεραν μεγάλες ποσότητες πυρηνικών.<sup>688</sup>
- Το 2001 Δικαστήριο της Αργεντινής έλαβε την απόφαση ώστε να μην εισέλθει ένα Βρετανικό πλοίο εντός των χωρικών υδάτων της χώρας αφού το ραδιενεργό φορτίο του αποτελούσε σοβαρή απειλή για το περιβάλλον της χώρας (Roscini, 2002).
- Το 2016 μεταφέρθηκε πλουτώνιο από τη Βρετανία με τα πλοία Pacific Egret και Pacific Heron με προορισμό την Ιαπωνία και τις ΗΠΑ. Αντιδράσεις υπήρξαν από τις μη

<sup>685</sup> Δηλώσεις και επιφυλάξεις Κρατών Μερών της UNCLOS, 1982.

[https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=\\_en](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=_en)

<sup>686</sup> <http://www.panorientnews.com/en/news.php?k=2485>

<sup>687</sup> <https://www.upi.com/Archives/1995/03/17/Chile-rejects-plutonium-carrying-ship/7622795416400/>

<sup>688</sup> [http://www.hawaii.edu/elp/publications/faculty/JVD/Ultrahazardous\\_Radioactive\\_Materials.pdf](http://www.hawaii.edu/elp/publications/faculty/JVD/Ultrahazardous_Radioactive_Materials.pdf)

κυβερνητικές οργανώσεις Citizen Nuclear Information Center (Japan), Green Action (Japan), Savannah River Site Watch (U.S.), CORE (England), και Greenpeace.<sup>689</sup>

Τέτοια φορτία μεταφέρονται ετησίως σύμφωνα με τον κάτωθι πίνακα.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 20 - ΤΑΚΤΙΚΗ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΡΑΔΙΕΝΕΡΓΩΝ ΥΛΙΚΩΝ**

A/A	ΔΙΑΔΡΟΜΗ	ΦΟΡΤΙΟ	ΕΤΗΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΑΝΑ ΕΤΟΣ
1.	ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ-Β.ΑΜΕΡΙΚΗ	U <sub>3</sub> O <sub>8</sub>	ΠΕΡΙΠΟΥ 30
2.	ΑΦΡΙΚΗ-ΕΥΡΩΠΗ	U <sub>3</sub> O <sub>8</sub>	ΠΕΡΙΠΟΥ 20
3.	Β.ΑΜΕΡΙΚΗ-ΕΥΡΩΠΗ	ΦΥΣΙΚΟ UF <sub>6</sub>	ΠΕΡΙΠΟΥ 50
4.	ΕΥΡΩΠΗ-Β.ΑΜΕΡΙΚΗ	ΕΜΠΛΟΥΤΙΣΜΕΝΟ UF <sub>6</sub>	ΠΕΡΙΠΟΥ 90
5.	ΕΥΡΩΠΗ-ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ	ΕΜΠΛΟΥΤΙΣΜΕΝΟ UF <sub>6</sub>	ΠΕΡΙΠΟΥ 20
6.	ΕΥΡΩΠΗ-Β.ΑΜΕΡΙΚΗ	UO <sub>2</sub>	ΠΕΡΙΠΟΥ 15

**ΠΗΓΗ: ΙΑΕΑ, 2020.**

Υπογραμμίζεται ότι η Αργεντινή είναι ένα από τα Κράτη όπου διαμαρτύρεται εντόνως για τη μεταφορά πυρηνικών μέσω των χωρικών της υδάτων. Το 1996 η κυβέρνηση της Αργεντινής υπέβαλε στον ΙΜΟ πρόταση αναφέροντας ότι τα πλοία που μεταφέρουν ραδιενεργά καύσιμα θα πρέπει να αποφεύγουν την αιγιαλίτιδα ζώνη των παρακτίων Κρατών εκτός και αν λάβουν σχετική άδεια. Ο ΙΜΟ δεν έλαβε θέση επί του ζητήματος.<sup>690</sup> Άλλο παράδειγμα αποτελεί η κοινή δήλωση της Ισπανίας και Γαλλίας το 2002 μετά το ναυάγιο του δεξαμενοπλοίου Prestige. Τα Κράτη αυτά δήλωσαν ότι όλα τα δεξαμενόπλοια που πρόκειται να ταξιδέψουν μέσω της ΑΟΖ των χωρών αυτών θα πρέπει να λάβουν πρότερη άδεια. Η πρακτική αυτή θα μπορούσε να εφαρμοστεί και κατά τη μεταφορά πυρηνικών φορτίων. Σύμφωνα με τις ανωτέρω περιγραφόμενες συμβάσεις και κανονισμούς, το πλοίο που μεταφέρει πυρηνικό φορτίο κατά τη διέλευση από την αιγιαλίτιδα ζώνη θα πρέπει να ενημερώσει τις αρχές και αν κριθεί απαραίτητο να λάβει τις ανάλογες οδηγίες.<sup>691</sup> «Η έννοια της αβλαβούς διελεύσεως δεν σημαίνει ότι το πλοίο είναι ιερό και απαραβίαστο κατά τη διάρκεια της διελεύσεως».<sup>692</sup> Σε περίπτωση που οι αρχές διαπιστώσουν ότι το πλοίο παραβιάζει τους κανόνες περί αβλαβούς διελεύσεως τότε το παράκτιο Κράτος παρεμβαίνει προκειμένου να αποκαταστήσει την τάξη.<sup>693</sup> Σε κάθε περίπτωση το παράκτιο Κράτος διατηρεί το δικαίωμα άσκησης ποινικής και αστικής αρμοδιότητας στην αιγιαλίτιδα ζώνη του. Το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως αποτελεί κανόνα του διεθνούς δικαίου με μεγάλη αποδοχή μεταξύ των Κρατών. Η διένεξη ανακύπτει στο σημείο που η UNCLOS, 1982 αναγνωρίζει τόσο το κυριαρχικό δικαίωμα του παρακτίου Κράτους να προβεί στην περιβαλλοντική προστασία των θαλασσιών ζωνών του όσο και το δικαίωμα της ελευθερίας στην ναυσιπλοΐα των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών ήτοι υφίσταται σύγκρουση συμφερόντων μεταξύ των ναυτιλιακών και των παράκτιων Κρατών. Φαίνεται ότι το ζήτημα κλίνει υπέρ των παρακτίων

<sup>689</sup> <https://www.climatechangenews.com/2016/01/22/armed-ships-embark-on-secretive-plutonium-mission/>

<sup>690</sup> [https://brill.com/view/book/edcoll/9789004181557/Bej.9789004156753.i-576\\_011.xml](https://brill.com/view/book/edcoll/9789004181557/Bej.9789004156753.i-576_011.xml)

<sup>691</sup> Άρθρο 25(3) UNCLOS, 1982

<sup>692</sup> Τσάλτας, Γ., Κλάδη-Ευσταθοπούλου, Μ., (2003), Το διεθνές καθεστώς των θαλασσών και των ωκεανών, Εκδόσεις Ι. Σίδερης, Αθήνα.Σελ.248

<sup>693</sup> Άρθρο 25 (1) UNCLOS, 1982



Κρατών αφού ολοένα και περισσότερες διμερείς ή περιφερειακές συμφωνίες επιτρέπουν στο παράκτιο Κράτος να επέμβει στην εφαρμογή του δικαιώματος προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος.

#### **4.5. Αναγκαιότητα προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος-Βασικές αρχές και υποχρεώσεις**

Η ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος είναι ένα φαινόμενο το οποίο ταλανίζει διεθνώς όλα τα Κράτη. Στη λογική αυτή θα πρέπει να αντιμετωπιστεί ως το μείζον πρόβλημα το οποίο απειλεί τον πλανήτη με διακρατικές καταστρεπτικές συνέπειες που επηρεάζουν την ανθρωπότητα. Παράλληλα ο στόλος μεταφοράς επικινδύνων υλικών των ναυτιλιακών Κρατών διέρχεται δια των θαλασσιών ζωνών των παρακτίων Κρατών διατηρώντας το δικαίωμα στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας. Το δικαίωμα αυτό δεν δικαιολογεί ενέργειες που δύναται να προκαλέσουν ζημία στα παράκτια Κράτη όπως απόρριψη επικινδύνων υλικών και ρύπανση. Το θεσμικό πλαίσιο της ναυτιλίας είναι ικανό, σήμερα, να προστατέψει το θαλάσσιο περιβάλλον αλλά και να θωρακίσει το δικαίωμα στην ελεύθερη ναυσιπλοΐα. Όμως, παρά τη διεθνή και ενωσιακή νομοθεσία το πρόβλημα υφίσταται. Προσφάτως (12.03.2016), το πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων TS Ταϊρεί προσάραξε ανοιχτά της New Ταϊρεί City εντός αιγιαλίτιδας ζώνης της Ταϊwan. Εκτός της ρύπανσης που προκλήθηκε από το πετρέλαιο εκτιμάται ότι στην θάλασσα εισέρευσαν τριάντα τόνοι αποβλήτων και επικίνδυνων χημικών ουσιών που περιέχονταν σε ορισμένα εμπορευματοκιβώτια. Η φαινομενικά μικρή ρύπανση έχει ανυπολόγιστες συνέπειες για το περιβάλλον και την κοινωνικοοικονομική κατάσταση της περιοχής. Ιδιαίτερως, οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις δεν δύναται να αποτιμηθούν άμεσα (TS Ταϊρεί, 2016). Επισημαίνεται ότι όταν τα επικίνδυνα υλικά έρθουν σε επαφή με το θαλάσσιο περιβάλλον δεν μπορούν να ανακτηθούν παρά σε μικρό ποσοστό και εκείνο που προκύπτει είναι μόνο η καταστροφή. Εξαιτίας τέτοιων περιπτώσεων τα παράκτια Κράτη υποστηρίζουν ότι δέχονται προσβολή του δικαιώματος στο περιβάλλον και ταυτόχρονα μη αναστρέψιμη ζημία.

Με βάση τέτοιες περιπτώσεις τα παράκτια Κράτη υποστηρίζουν ότι τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών και δη πυρηνικών είναι εγγενώς επικίνδυνα και αποτελούν απειλή για την ειρήνη και ασφάλεια των Κρατών. Εξαιτίας της εξαιρετικώς επικίνδυνης φύσης τους, κατά την μεταφορά τέτοιων φορτίων, τα πλοία δεν θα πρέπει να δικαιούνται τη χρήση της αβλαβούς διελεύσεως. Ακόμα τα παράκτια Κράτη έχουν την υποχρέωση προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος κατά το άρθρο 94 της UNCLOS, 1982 σύμφωνα με το οποίο θα πρέπει να λάβουν όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε να προλάβουν, να μειώσουν και να ελέγξουν την ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος. Ως εκ τούτου, το παράκτιο Κράτος πρέπει να διαθέτει το δικαίωμα να σταματήσει τη διέλευση των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών δια των θαλασσιών ζωνών του στις περιπτώσεις που απαιτείται η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.

#### 4.6. Αρχές προστασίας και πρόληψης

Κατά την αρχή της προστασίας, σύμφωνα με το άρθρο 15 της Διακήρυξης του Rio, 1992<sup>694</sup> ένα ναυτιλιακό Κράτος απαιτείται να λάβει υπ' όψιν όλες τις περιβαλλοντικές συνέπειες πριν προβεί στη δια θαλάσσης μεταφορά επικινδύνων υλικών. Αυτά τα προληπτικά μέτρα περιλαμβάνουν, *inter alia*, μελέτη αξιολόγησης περιβαλλοντικού κινδύνου (Environmental Impact Assessment - EIA) εκ της οποίας θα αξιολογηθούν οι ενδεχόμενοι κίνδυνοι. Επιπλέον, τέτοια μέτρα παρέχονται και από το άρθρο 205 UNCLOS 1982, όπου τα ναυτιλιακά Κράτη πρέπει να πληροφορήσουν τα παράκτια Κράτη για το αποτέλεσμα της μελέτης περιβαλλοντικού κινδύνου. Άρα με τον τρόπο αυτό θα διαπιστωθεί ή όχι η ασφαλής μεταφορά του φορτίου και ο ενδεχόμενος κίνδυνος για το περιβάλλον. Εκτός των ανωτέρω, τα ναυτιλιακά Κράτη πρέπει να λάβουν αρκετά προληπτικά μέτρα πριν την έναρξη της μεταφοράς του επικινδύνου φορτίου σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο περιβάλλοντος.

Κατά την αρχή της πρόληψης, το παράκτιο Κράτος δεν επιτρέπεται να λάβει μέτρα εντός της δικαιοδοσίας του χωρίς να λάβει υπ' όψιν τα δικαιώματα των άλλων Κρατών. Πρόκειται για την «αρχή της καλής γειτονίας». Η αρχή αυτή δημιουργεί καθήκον πρόληψης των διασυνοριακών διενέξεων και συνεργασίας στη διαχείριση των περιβαλλοντικών κινδύνων. Η αρχή της πρόληψης είναι κανόνας λήψης μέτρων εκ των προτέρων και έχει επιβεβαιωθεί σε αρκετά νομικά κείμενα όπως στην αρχή 21 της Διακήρυξης της Στοκχόλμης, 1972 και στην αρχή 2 της Διακήρυξης του Rio, 1992. Με τις αρχές αυτές δηλώνεται ότι τα Κράτη είναι υποχρεωμένα να μην προκαλούν ζημία στο περιβάλλον των άλλων Κρατών, δημιουργώντας ταυτόχρονα περιορισμούς στην ποιότητα των δραστηριοτήτων που μπορούν να διεξαχθούν εντός της δικαιοδοσίας ενός Κράτους. Η αρχή της πρόληψης βασίζεται στη πολιτική ότι το Κράτος είναι ελεύθερο να χρησιμοποιεί τους πόρους του κατά βούληση, αλλά αν η χρήση αυτή επηρεάζει δυσμενώς τα άλλα Κράτη, το Κράτος αυτό είναι υποχρεωμένο να ενημερώσει τα υπόλοιπα ενδελεχώς για τις συνέπειες. Σε συνάρτηση με την πολιτική αυτή, τα ναυτιλιακά Κράτη διατείνονται ότι κατά τη δια θαλάσσης μεταφορά επικινδύνων υλικών θα πρέπει να εφαρμόζεται το δικαίωμα της ελεύθερης ναυσιπλοΐας. Όμως, στην περίπτωση όπου μπορεί να συμβεί ζημία σε βάρος του περιβάλλοντος του παρακτίου Κράτους, το ναυτιλιακό Κράτος θα πρέπει να ενημερώσει το παράκτιο Κράτος προ ενάρξεως των σχετικών δραστηριοτήτων (Sands, et.al, 2018).

#### 4.7. Προβλήματα στην αποτελεσματική υλοποίηση του θεσμικού πλαισίου προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος

Γεγονός είναι ότι σε διεθνές και ενωσιακό επίπεδο υφίσταται το θεσμικό πλαίσιο για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Το θαλάσσιο περιβάλλον ανήκει στην παγκόσμια κοινότητα και υπό αυτή την έννοια θα πρέπει να εισάγεται για συζήτηση οποιαδήποτε προτεινόμενη ρύθμιση. Τα Κράτη έχουν διαπιστώσει από τη Διακήρυξη της Στοκχόλμης (1972) τα βλαπτικά αποτελέσματα των ενεργειών τους κατά του φυσικού περιβάλλοντος. Το μελλοντικό

<sup>694</sup> Σαμιώτης, Γ., (2002), Από το Ρίο στο Γιοχάνεσμπουργκ: Το Θεσμικό Πλαίσιο της Παγκόσμιας Περιβαλλοντικής Πολιτικής, συγκαταλέγεται στο Συλλογικό Τόμο Παγκοσμιοποίηση και Περιβάλλον (επιμ. Ευθυμίουπουλος – Μοδινός) σελ. 233-245, ΔΙΠΕ.

νομοθετικό πλαίσιο θα στοχεύει στην εξισορρόπηση της προστασίας του περιβάλλοντος σε σχέση με τις περί της οικονομικής ανάπτυξης δραστηριότητες των Κρατών. Η αντιμετώπιση των οικονομικών προβλημάτων των Κρατών δημιούργησε όχι μόνο ακούσιες αλλά και εκούσιες περιβαλλοντικές καταστροφές με απώτερο σκοπό την ικανοποίηση των συμφερόντων τους. Σήμερα υφίσταται υποχρέωση των Κρατών στην προστασία του φυσικού περιβάλλοντος με προληπτικά και κατασταλτικά μέτρα ως πορεία χωρίς επιστροφή. Η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος από τη ρύπανση που συντελείται με εκούσιους ή ακούσιους τρόπους δεν είναι ζήτημα το οποίο μπορεί να ρυθμιστεί μόνον από το δίκαιο αλλά αποτελεί ιδιαίτερη πρόκληση για το διεθνές και ενωσιακό πολιτικό και κοινωνικοοικονομικό σύστημα. Στην παραδοχή αυτή συνίσταται και το γεγονός ότι παρά το συγκεκριμένο θεσμικό πλαίσιο προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος τα ατυχήματα πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών εξακολουθούν να συμβαίνουν. Γενικά η εισαγωγή νέου περιβαλλοντικού νομοθετικού πλαισίου αλλά και ο εκσυγχρονισμός του υφιστάμενου με την αναθεώρηση των σχετικών διεθνών Συμβάσεων συμβάλουν προς την κατεύθυνση της θωράκισης της περιβαλλοντικής προστασίας. Το θαλάσσιο περιβάλλον είναι μέρος του ευρύτερου φυσικού περιβαλλοντικού συστήματος και οι όποιες εκσυγχρονιστικές περιβαλλοντικές ρυθμίσεις προωθούνται έχουν θετικό αποτέλεσμα και στην προστασία της θάλασσας.

Η ανάπτυξη και η εξέλιξη της τεχνολογίας στην εποχή της παγκοσμιοποίησης έχει ως αποτέλεσμα την εκούσια ή ακούσια επέμβαση στο περιβάλλον. Οι συνέπειες αυτές είναι ορατές και έχουν ξεκινήσει σημαντικές προσπάθειες αναστροφής της συγκεκριμένης τάσης με μέτρα τα οποία λαμβάνονται με πρωτοβουλίες του ΟΗΕ, ΕΕ, Κρατών, Οργανισμών και απλών πολιτών. Τα μέτρα αυτά στοχεύουν στην πρόληψη, διατήρηση και βελτίωση του περιβάλλοντος και την προώθηση της αξίας του για την υγεία του κοινωνικού συνόλου. Το περιβάλλον ως «κοινό αγαθό» προστατεύεται τόσο από την διεθνή και ενωσιακή έννομη τάξη όσο και από την κρατική δια των συνταγματικών ρυθμίσεων. Στο πλαίσιο αυτό εισήχθη ο όρος βιώσιμη ανάπτυξη ως ένας τρόπος επίλυσης των περιβαλλοντικών προβλημάτων που δημιουργούνται εκ της ταχείας τεχνολογικής ανάπτυξης και παράλληλα εξισορρόπησης των περιβαλλοντικών και οικονομικών συμφερόντων. Η ενασχόληση αρκετών οργανισμών με την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος ίσως αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα για την ορθή και ταχεία θέσπιση των κατάλληλων ρυθμίσεων. Συγκεκριμένα υπό τον ΟΗΕ, όπως αναλύθηκε ανωτέρω, ο ΙΜΟ επεξεργάζεται, επικαιροποιεί και προτείνει, με τη μορφή διεθνών συμβάσεων και τροποποιήσεων, στα Κράτη Μέλη του το θεσμικό πλαίσιο προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Επίσης, υφίστανται περιφερειακά προγράμματα για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος όπως το United Nations Environment Programme (UNEP) καθώς και η Επιτροπή Helsinki (HELCOM), υπεύθυνη για την προστασία της Βαλτικής θάλασσας, η Σύμβαση Oslo-Paris (OSPAR) για τη Βόρεια θάλασσα και τον Βορειοανατολικό Ατλαντικό η οποία συμπεριλαμβάνει την ΕΕ. Συναφώς υπό την αιγίδα του United Nations Development Programme (UNDP) λειτουργούν περιφερειακές πρωτοβουλίες για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος όπως η PEMSEA (Partnerships in Environmental Management for the Seas of East Asia) αλλά και κρατικές ρυθμίσεις σε τοπικό επίπεδο.

Λόγω των εμπλεκόμενων αρμοδιοτήτων μεταξύ διεθνών, περιφερειακών και εθνικών οργανισμών καθίσταται προβληματική η ομοιόμορφη εφαρμογή του πλαισίου προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Ίσως η υιοθέτηση μιας συγκριτικής προσέγγισης σε επίπεδο IMO όλων των διεθνών ρυθμίσεων της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος και η κατάρτιση ενός και μόνο παγκοσμίου κειμένου επί του θέματος να αποτελούσε λύση στην πανσπερμία νομοθετικών ρυθμίσεων. Στο πλαίσιο αυτό αρωγός θα είναι η αρχή της πρόληψης, διαφάνειας, καθαρής κατάτμησης δικαιωμάτων και υποχρεώσεων, υιοθέτηση μηχανισμών συνεργασίας σε επίπεδο IMO με διαθρωτικές δομές αποφάσεων και επίλυσης διαφορών για όλες τις θαλάσσιες περιοχές. Το νομοθετικό αυτό πλαίσιο θα πρέπει να εμπεριέχει στη βάση του την αρχή της απελευθέρωσης του εμπορίου ώστε να μην προκαλείται στρέβλωση του ανταγωνισμού στην αγορά και την βιώσιμη ανάπτυξη. Η κατάρτιση ενός τέτοιου κειμένου θα ήταν εκτός από τυπική και ουσιαστική νομιμοποιητική διαδικασία επιβολής ρυθμίσεων περί της προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος. Υπό την ίδια θεώρηση η συνολική ρύθμιση της δια θαλάσσης μεταφοράς των επικινδύνων υλικών σε διεθνές επίπεδο (IMO) παρουσιάζει ιδανική ευκαιρία αποκάλυψης των πολιτικοοικονομικών συμφερόντων όταν αυτά έρχονται σε αντιπαράθεση με το περίπλοκο πρόβλημα της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Η κατανόηση των πολιτικών και των φορέων που ασχολούνται με την πρόληψη της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος είναι πρωταρχικός στόχος του προτεινόμενου νομοθετικού κειμένου.

Οι ρυθμιστικές παρεμβάσεις για τη διεθνή ναυτιλία σε επίπεδο IMO έχουν, πράγματι, παράγει κανόνες πρόληψης της ρύπανσης και αυτό εξακολουθεί να συμβαίνει. Οι συγκεκριμένες παρεμβάσεις αφορούν σε πρότυπα για τον έλεγχο της ατυχηματικής αλλά και της λειτουργικής ρύπανσης των πλοίων. Για την αντιμετώπιση των ρυπάνσεων από τα πλοία εισάγονται, μέσω των τεχνολογικών εξελίξεων στη ναυτιλία, σχετικά συστήματα πρόληψης βασιζόμενα στη σύγχρονη τεχνολογία τα οποία όμως συχνά δεν υιοθετούνται από τα Κράτη-Μέλη του IMO λόγω οικονομικών και πολιτικών αιτιών. Υφίσταται πάντοτε ο ισχυρισμός ότι τα συστήματα πρόληψης της ρύπανσης, όσο σύγχρονα κι αν είναι, δεν αρκούν ώστε να σταματήσουν την ρύπανση από ορισμένες αιτίες (ανωτέρα βία, δυσμενείς καιρικές συνθήκες, προσάραξη κτλ) και τότε θα πρέπει να εξεταστεί το θέμα των αποζημιώσεων προς το παράκτιο Κράτος που υπέστη ζημία συνεπεία ρυπάνσεως. Το δικαίωμα των παρακτίων Κρατών να προστατεύουν τις υπό την δικαιοδοσία τους θαλάσσιες ζώνες και να διεκδικούν αποζημιώσεις σε περίπτωση ρυπάνσεως θεωρείται ως όρος *sine qua non* για την ενδεχόμενη προσπάθεια αποκατάστασης του θαλασσίου περιβάλλοντος. Ο σημαντικός αριθμός ναυτικών ατυχημάτων που έχει παρατηρηθεί διεθνώς (παράρτημα VI) και πρόσφατα με το ατύχημα του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων TS TAIPEI εκ του οποίου, σύμφωνα με μαρτυρίες, απερρίφθησαν στο θαλάσσιο περιβάλλον πλησίον της TAIWAN περίπου τριάντα τόνοι τοξικών ουσιών, εγείρει ερωτήματα και ανησυχία για την ασφάλεια των θαλασσιών μεταφορών επικινδύνων υλικών και το μέλλον του περιβάλλοντος. Συναφώς, η δικαιοδοσία των Κρατών για την επιβολή μέτρων ελέγχου πρόληψης της ρυπάνσεως, σύμφωνα με το διεθνές και ενωσιακό νομοθετικό πλαίσιο χρήζει συζητήσεως. Σίγουρα, η απειλή ρυπάνσεως από τις δια θαλάσσης μεταφορές επικινδύνων υλικών, φαίνεται από το παράρτημα VI ότι, είναι μία διαχρονική απειλή για το θαλάσσιο περιβάλλον των παρακτίων Κρατών. Επίσης, η δικαιοδοσία επί

των πλοίων που διέρχονται τις θαλάσσιες ζώνες των παρακτίων Κρατών αποτελεί σημαντικό ζήτημα αντιπαραθέσεων.

Γενικότερα, τα Κράτη συναντώνται σε διάφορες διασκέψεις προκειμένου να ρυθμίσουν θέματα προστασίας του περιβάλλοντος. Κατά το παράρτημα VII (Status of IMO's Conventions), με αρχή την Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης της Θάλασσας από Πετρέλαιο, 1954 (OILPOL) τα Κράτη διαπραγματεύονται σε επίπεδο IMO τα θέματα μεταφοράς επικινδύνων υλικών και προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος κατόπιν ατέρμονων συζητήσεων. Για την μόρφωση ολοκληρωμένης εικόνας των θεμάτων που πραγματεύεται η διατριβή διεξήχθη εμπειριστατωμένη μελέτη των σχετικών εγγράφων των επιτροπών του IMO.<sup>695</sup> Μεγάλη βάση δόθηκε και σε ανάλογο υλικό που παρέχεται μέσω των γενικών διευθύνσεων Μεταφορών και Περιβάλλοντος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.<sup>696</sup> Το αποτέλεσμα των ερευνών έγκειται στο ότι η ασφάλεια της διαθάλασσης μεταφοράς επικινδύνων υλικών και η αντιμετώπιση ενδεχόμενης ρύπανσης είναι πολιτικό και οικονομικό θέμα. Τα διαθάλασσης μεταφερόμενα επικίνδυνα φορτία αποτελούν ίσως τους πιο σημαντικούς θαλάσσιους ρυπαντές και μέλλεται να απασχολήσουν ολοένα και περισσότερο τα Κράτη, τους διεθνείς οργανισμούς και την κοινή γνώμη. Η δημοσιότητα που λαμβάνουν τα καταστρεπτικά για το περιβάλλον ναυτικά ατυχήματα εγείρουν το κοινό αίσθημα και αναγκάζουν τα Κράτη να λάβουν μέτρα, ιδίως, υπό τις πιέσεις των περιβαλλοντικών οργανώσεων. Η βιβλιογραφία περί του διεθνούς περιβαλλοντικού δικαίου καθώς και η ανάλυση των αντιστοιχών θεματικών κειμένων του IMO έχει να προσφέρει πολλά τέτοια παραδείγματα αλλά και να διαφωτίσει περί των αιτιών των νομοθετικών προτάσεων που εισάγονται στην διεθνή και ενωσιακή έννομη τάξη. Η διεθνής ναυτιλία καλείται να συμμορφωθεί με τις ταχύτατες εξελίξεις που συμβαίνουν παγκοσμίως. Εγείρεται λοιπόν το ερώτημα αν τα μεμονωμένα Κράτη δύνανται να αντιμετωπίσουν τις διεθνείς προκλήσεις περί των ζητημάτων της ασφάλειας ναυσιπλοΐας και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Υφίσταται η άποψη ότι σε συλλογικό επίπεδο τα θέματα αυτά θα μπορούσαν να αντιμετωπιστούν αποτελεσματικότερα χωρίς να αποκλείονται μεμονωμένες λύσεις (Samiotis and Grekos, 2014).

Παράλληλα, οι μη κυβερνητικοί οργανισμοί που ασχολούνται με θέματα ναυτιλίας και περιβάλλοντος διατηρούν αυξημένη επιρροή στη λήψη αποφάσεων σε διεθνές και ενωσιακό επίπεδο. Πλέον αναγνωρίζεται ότι συχνά η συμμετοχή τους σε διάφορες διασκέψεις και η παροχή τεχνογνωσίας συμβάλλει στην επίτευξη καλύτερων αποτελεσμάτων. Η εξέταση της συμμετοχής των μη κυβερνητικών οργανισμών στη λήψη αποφάσεων περί των διαθάλασσης μεταφερόμενων επικινδύνων υλικών και της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος έφερε στο φως τον σκοπό δραστηριοποίησης τους αλλά και τα συμφέροντα που εκπροσωπούν. Στη λήψη αποφάσεων συμβάλλει και η άποψη των εταίρων της ναυτιλίας οι οποίοι έχουν εμπειρία στο χώρο. Οι ασχολούμενοι επί σειρά ετών με τα ναυτιλιακά ζητήματα γνωρίζουν τους υπολοίπους παράγοντες που κινούνται στη διεθνή ναυτιλία και είναι δυνατόν να επηρεάσουν καθοριστικά κατά την επίλυση των εν γένει ανακυπτουμένων θεμάτων. Η κατάσταση αυτή συχνά υπονομεύει το ρόλο

<sup>695</sup> <http://www.imo.org/en/OurWork/Pages/Home.aspx>

<sup>696</sup> <https://eur-lex.europa.eu/homepage.html>; [https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime_en); [https://ec.europa.eu/environment/index\\_en](https://ec.europa.eu/environment/index_en)

της ενιαίας αντιπροσώπευσης του Κράτους αφού σε περίπτωση διαφορετικών θέσεων πιθανότητα θα υπερισχύσει εκείνη όπου τοποθετείται καλύτερα στο στίβο της υψηλής διπλωματίας. Η εμφάνιση διαφορετικής προελεύσεως εταιρών και θεμάτων από ένα Κράτος πέραν των εθνικών συνόρων χωρίς κοινή θέση και συμμαχίες αδυνατίζει την επιρροή του Κράτους στη λήψη αποφάσεων σε διεθνές επίπεδο. Η αναφερόμενη εικόνα αντικατοπτρίζει τη συμπεριφορά των Κρατών σε επίπεδο του IMO και ΕΕ.

Με τα δεδομένα που παρέχουν, συνολικά, οι προσλαμβάνουσες των εταιρών της ναυτιλίας σχηματίζεται ένα νέο τοπίο στη διεθνή σκηνή των μεταφορών επικινδύνων υλικών το οποίο δεν είναι προσβάσιμο από τους δημόσιους φορείς και συνεχώς ακολουθεί τις διεθνείς εξελίξεις. Ιδιαίτερως, οι διεθνείς οργανισμοί, οι οποίοι συγκεντρώνουν σε διασκέψεις τα Κράτη, τους μη κυβερνητικούς οργανισμούς, τις ενώσεις των φορέων του αναλόγου κλάδου, αποτελούν πλέον τον πυρήνα μέσω του οποίου εκτυλίσσονται οι σύγχρονες εξελίξεις για την υπ' όψιν βιομηχανία. Οι διεθνείς οργανισμοί εργάζονται επί σειράς θεμάτων που απασχολεί τον κλάδο και όταν καταλήξουν στην τελική πρόταση η οποία είναι σε τέτοιο επίπεδο ώστε να λάβει τη μορφή Συμβάσεως τότε καλούνται οι εταίροι σε επίσημη συνδιάσκεψη η οποία συνήθως έχει σκοπό να αποτελέσει πεδίο συμμαχιών προκειμένου να υποστηριχθεί μία άποψη επί του κειμένου της προτεινόμενης Συμβάσεως όπου θα φέρει σε πλεονεκτικότερη θέση ένα Κράτος και όχι για να εξεταστεί σε βάθος το κείμενο της Συμβάσεως καθ' αυτό. Σημαντική θεωρείται η διαδικασία η οποία εξελίσσεται εντός ενός διεθνούς οργανισμού, επί παραδείγματι του IMO, προκειμένου να δύναται ο συγκεκριμένος οργανισμός να ανταποκριθεί στις προσδοκίες των Κρατών Μελών του και να προτείνει μία κατ' αρχάς άτυπη Σύμβαση. Στην δομή αυτή κυριαρχεί η οργάνωση δημιουργίας καθορισμένου νομοθετικού πλαισίου μέσω των διασκέψεων των Κρατών Μελών. Η συμφωνία των Κρατών Μελών ενός οργανισμού για την εισαγωγή στη διεθνή έννομη τάξη ενός κανόνα είναι μια αυστηρά τυποποιημένη διαδικασία και ο οργανισμός εντός του οποίου λαμβάνονται αποφάσεις είναι ο θεματοφύλακας.

Η επιρροή που ασκούν οι παλιοί και νέοι εταίροι της ναυτιλίας στις διαδικασίες λήψεως αποφάσεων διαφοροποιεί την εκάστοτε ημερήσια διάταξη καθώς επίσης και τον τρόπο σύναψης συμμαχιών. Λόγω της μεταβολής της κατάστασης εμφανίζονται, ιδιαιτέρως εντός του IMO, πολλά και ποικίλα θέματα προς συζήτηση και τελικώς για ρύθμιση τα οποία απασχολούν την διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα. Η εμφάνιση της ΕΕ και η διεκδίκηση της αντιπροσώπευσης των Κρατών Μελών της στον IMO θεωρείται ως γεγονός το οποίο αλλάζει τις ισορροπίες μεταξύ των ισχυρών ναυτιλιακών Κρατών, εντός του οργανισμού αλλά και των Κρατών Μελών της ΕΕ. Το ζήτημα της ασφαλούς μεταφοράς των επικινδύνων υλικών, των χημικών/πυρηνικών φορτίων και αποβλήτων και η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος κυριαρχούν στις συνεδριάσεις του IMO και απασχολούν την ΕΕ αλλά και τα εθνικά κοινοβούλια. Μέλημα της διεθνούς πολιτικής είναι η βιώσιμη ανάπτυξη δηλαδή ο συνδυασμός της κοινωνικοοικονομικής και περιβαλλοντικής ισορροπίας. Το βιώσιμο μέλλον της διεθνούς ναυτιλίας, η ανάπτυξη, η ασφάλεια των μεταφορών, ο έλεγχος της εκμετάλλευσης και χρήσης των πηγών ενέργειας και η πρόληψη της καταστροφής του περιβάλλοντος απασχολούν τα ναυτιλιακά και παράκτια Κράτη, έκαστο από την σκοπιά του. Η

ανησυχία αυτή συνεχίζεται λόγω των κατ' έτος ναυτικών ατυχημάτων που αναδύονται στην δημοσιότητα διεθνώς και επηρεάζουν σημαντικά τους εταίρους της ναυτιλίας.

Κατά συνέπεια, η έρευνα αντιμετωπίζει τον κατακερματισμό των ζητημάτων που ανακύπτουν στην ναυτιλία διότι προκύπτει ότι η ναυτιλιακή πολιτική δεν προσπαθεί πλέον να ρυθμίσει τα ζητήματα ολιστικά αλλά έχει γίνει κατανοητό ότι η θεραπεία ενός ζητήματος πρέπει να ξεκινήσει από όλες τις διαφορετικές πλευρές που το αποτελούν. Ο λόγος γίνεται για τις βάσεις της πολιτικής, δύναμης επιβολής και επιρροής που ασκείται ήτοι των διαφορετικών πλευρών που διαφοροποιούν το κάθε ζήτημα. Άρα η πολιτική που ασκείται για τη ρύθμιση των προβλημάτων τίθεται υπό αμφισβήτηση αφού δύναται να αλλάξει πορεία και να οδηγηθεί σε διαφορετική ρύθμιση. Προκειμένου λοιπόν ένα ζήτημα να λάβει την αρμόζουσα λύση θα πρέπει να εξεταστεί το ειδικό περιβάλλον από το οποίο επηρεάζεται και κατόπιν αφού εκεί επέλθει συμφωνία τότε να ανέλθει σε γενικότερο πλαίσιο με σκοπό να θεραπευτεί. Η συγκεκριμένη διαπίστωση θα μπορούσε να εκληφθεί και ως έλευση της διεθνούς πολιτικής πολυφωνίας και διαφάνειας η οποία μεταβάλλει την τάξη πραγμάτων της διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής και αποτελεί, ίσως, θέμα νέας διδακτορικής διατριβής. Στην σύγχρονη εποχή του διαδικτύου και επί της αναζήτησης δίκαιων λύσεων για όλα τα ενδιαφερόμενα ναυτιλιακά και παράκτια Κράτη στο επίκεντρο θα πρέπει να παραμείνει η ασφάλεια των μεταφορών και ειδικότερα των επικινδύνων υλικών σε συνδυασμό με τη προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Η μελέτη του διεθνούς περιβαλλοντικού δικαίου με έμφαση στο θαλάσσιο περιβάλλον αποκαλύπτει τις ρυθμίσεις που έχουν γίνει για το υπό εξέταση ζήτημα και τη σύγχρονη δομή του. Επίσης, διεξαγωγή των διαβουλεύσεων μεταξύ των Κρατών δύναται να επιταχυνθεί όταν η αξία του θαλασσίου περιβάλλοντος γίνει ευρύτερα γνωστή στους ανθρώπους και γίνουν κατανοητοί οι κίνδυνοι που εγκυμονεί η ρύπανση των περιβαλλοντικών πηγών. Γεγονός είναι ότι το οικοσύστημα αντιμετωπίζεται από τους περισσότερους ανθρώπους αλλά και τους επιχειρηματίες ως εξωτερικό της κοινωνίας, ανεκμετάλλευτο πεδίο, χωρίς συγκεκριμένο ιδιοκτησιακό καθεστώς, παραγνωρίζοντας τα οφέλη που διανέμονται αδαπάνως από το περιβάλλον στην κοινωνία, (Hardin, 1968).

Η ημερήσια διάταξη των διαβουλεύσεων περί της ασφάλειας των μεταφορών επικινδύνων υλικών σε επίπεδο IMO, ΕΕ και εθνικών κοινοβουλίων θα πρέπει να περιλαμβάνει και τις υπηρεσίες που προσφέρει το περιβάλλον καθώς και τις ζημίες (αρνητικές εξωτερικές οικονομίες - externalities) που υφίσταται από τα αποτελέσματα των οικονομικών - επιχειρηματικών δραστηριοτήτων της κοινωνίας, εν προκειμένω την μεταφορά των επικινδύνων υλικών δια θαλάσσης. Η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα πρέπει να επιλέξει αν θεωρεί ή όχι το περιβάλλον αναντικατάστατο και σε αυτή τη βάση, με συνεργασία, να ρυθμίζεται κάθε ζήτημα που ενδεχομένως αποτελεί κίνδυνο για το περιβάλλον. Οι περιβαλλοντικά βιώσιμες μεταφορές επικινδύνων υλικών απαιτούν αποφάσεις υπό τον συνδυασμό της εμπορικής απόδοσης του ναυτιλιακού εγχειρήματος και του θεσμικού πλαισίου προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος με τις ενδεχόμενες κοινωνικές προεκτάσεις. Η διεθνής ναυτιλιακή πολιτική, με τις μέχρι σήμερα ρυθμίσεις, έχει κατατάξει το θαλάσσιο περιβάλλον εντός των πρωταρχικών στόχων της ημερήσιας διάταξης της αλλά όχι τον πρωταρχικό. Η βιώσιμη ανάπτυξη της ναυτιλιακής βιομηχανίας επιτάσσεται από τις συνθήκες στις οποίες κινείται. Τώρα θα πρέπει τα Κράτη, οι διεθνείς οργανισμοί και οι εταίροι της ναυτιλίας να

αποδείξουν ότι εκτός των συμφερόντων τους υπηρετούν και την ανθρωπότητα και αυτό είναι η μέγιστη ανάγκη στις σύγχρονες παγκοσμιοποιημένες συνθήκες.

#### **4.8. Πιθανές πρακτικές άμβλυνσης της αντιπαράθεσης μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών**

Κατά τη μεταφορά των επικινδύνων υλικών τα ναυτιλιακά Κράτη τάσσονται υπέρ του βασικού δικαιώματος της αβλαβούς διελεύσεως που διέπει τα πλοία κατά την είσοδό τους στην αιγιαλίτιδα ζώνη του παρακτίου Κράτους και της ελευθερίας στην ναυσιπλοΐα για τις υπόλοιπες θαλάσσιες ζώνες. Πρόκειται για γενικούς κανόνες του διεθνούς δικαίου, οι οποίοι υποστηρίζονται από τη διεθνή κοινότητα, και εφόσον δεν υπάρχουν αλλαγές στο διεθνές εθιμικό και συμβατικό δίκαιο οι κανόνες αυτοί συνεχίζουν να εφαρμόζονται. Από την άλλη μεριά τα παράκτια Κράτη δηλώνουν εντόνως ότι διατηρούν το δικαίωμα να αρνούνται την είσοδο στην αιγιαλίτιδα ζώνη των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών. Αυτή η αντιμετώπιση του θέματος αποτελεί μία στενότερη εκδοχή του δικαιώματος αβλαβούς διελεύσεως. Τα θεμελιώδη ζητήματα είναι το δικαίωμα της προτέρας ενημερώσεως και σχετικής εξουσιοδοτήσεως εκ μέρους των παρακτίων Κρατών. Τα ναυτιλιακά Κράτη φαίνονται απρόθυμα να δεχτούν κάτι τέτοιο ως εμπόδιο στο δικαίωμα της ελεύθερης ναυσιπλοΐας. Υποστηρίζουν ότι η αποκάλυψη του ταξιδιού τείνει να καθιστά τον πλου επικίνδυνο λόγω ενδεχομένων τρομοκρατικών επιθέσεων. Ίσως τα επιχειρήματα αυτά να είναι μονομερή και η πρότερη διαβούλευση με το παράκτιο Κράτος, όσον αφορά στην σχεδίαση του πλου, πιθανόν, να καθιστά το ταξίδι ασφαλή από όλες τις πλευρές. Αντί να υπάρχει αντιπαράθεση μεταξύ των μερών, ήδη φαίνεται ότι η επικοινωνία του παρακτίου με το ναυτιλιακό Κράτος του πλοίου μεταφοράς των επικινδύνων φορτίων είναι η καλύτερη λύση διευθέτησης των διαφορών.

##### **4.8.1. Υιοθέτηση διεθνών περιφερειακών συμφωνιών**

Το θαλάσσιο περιβάλλον και τα παράκτια Κράτη υπόκεινται σε κίνδυνο λόγω της μεταφοράς των επικινδύνων υλικών δια των θαλασσιών ζωνών τους. Ο κίνδυνος αυτός συντελεί στη δημιουργία ενός πλαισίου ώστε να αντιμετωπιστεί. Ένας τρόπος αντιμετώπισης είναι και οι περιφερειακές συμφωνίες όπου τίθενται τα πρότυπα ασφαλείας κατά τη μεταφορά των επικινδύνων υλικών σε περιορισμένο γεωγραφικό εύρος. Στις διατάξεις των συμφωνιών αυτών μπορεί να περιλαμβάνεται η μελέτη αξιολόγησης κινδύνου (ΕΙΑ) και η υποχρέωση του ναυτιλιακού Κράτους να ενημερώνει το παράκτιο Κράτος για το διάπλου του πλοίου μεταφοράς επικινδύνων υλικών. Επίσης, δύναται να ενσωματωθούν η προετοιμασία των πλάνων έκτακτης ανάγκης και διάσωσης σε περίπτωση ατυχήματος. Κατά τη πρόταση αυτή, προκύπτει ότι, ενδεχομένως, θα δημιουργηθούν διενέξεις στις διάφορες διεθνείς επιτροπές και επιπρόσθετα προβλήματα στη ναυτιλιακή βιομηχανία όπου θα πρέπει να συμμορφώνεται με τους κανονισμούς του ΙΜΟ αλλά και με διαφορετικούς κανονισμούς των περιφερειακών συμφωνιών. Τελικώς, φαίνεται ότι κατά την εφαρμογή των διατάξεων των περιφερειακών συμφωνιών θα δημιουργηθούν νέες διενέξεις μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών, όχι απαραίτητα, σε βάρος της ναυτιλίας και του διεθνούς θαλασσιού εμπορίου. Η εφαρμογή των μνημονίων συνεννόησης για τον έλεγχο του Κράτους Λιμένα (MOUs)



αποδείχτηκε ως επιτυχημένο μοντέλο μη δεσμευτικών συμφωνιών και είχε ως αποτέλεσμα την απογείωση της εφαρμογής των Συμβάσεων του ΙΜΟ.

#### **4.8.2. Δημιουργία παγκοσμίων θαλασσιών οδών και ειδικών περιοχών**

Ο καθορισμός των παγκοσμίων θαλασσιών διαδρόμων θα μπορούσε να συμβάλει στην επίλυση της αντιπαράθεσης που προκύπτει από την επίκληση τους δικαιώματος της ελευθερίας στην ναυσιπλοΐα και της υποχρέωσης προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος. Ο προκαθορισμός ενός θαλασσιού διαδρόμου για τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών, ενδεχομένως, να γεφυρώσει το χάσμα μεταξύ των ναυτιλιακών και παρακτίων Κρατών. Χρησιμοποιώντας έναν τέτοιο διάδρομο τα πλοία θα εισέρχονται εκτός της αιγιαλίτιδας ζώνης, ενώ η χρήση των διαδρόμων θα έχει εγκριθεί από το παράκτιο Κράτος. Η πρόταση αυτή, όμως, δεν είναι και τόσο αξιόπιστη διότι δεν αποτελεί την τελική νομική λύση που απορρέει από το διεθνές δίκαιο. Αντιθέτως, αν εφαρμοστεί, τα μέρη θα συνεχίσουν να διατηρούν τις θέσεις τους χωρίς να έχει αποσαφηνιστεί το νομικό πεδίο. Επίσης, υπάρχει και το θέμα των διαπραγματεύσεων κατά τις οποίες κάποια Κράτη πιθανόν να υποστηρίξουν την ιδέα αρκεί να μην εφαρμοστεί στις δικές τους θαλάσσιες ζώνες.

Τα Κράτη φαίνονται απρόθυμα να συμφωνήσουν σε περαιτέρω ρύθμιση επί του δικαιώματος της ναυσιπλοΐας, αφού υπάρχει φόβος ότι η ελευθερία στην ναυσιπλοΐα θα περιοριστεί και πολύ περισσότερο ότι θα θιγούν θέματα σχετικά με προστατευόμενες θαλάσσιες περιοχές. Οι ειδικές αυτές περιοχές είναι ελεγχόμενες και ονομάζονται ιδιαιτέρως ευαίσθητες θαλάσσιες περιοχές (Particular Sensitive Sea Areas – PSSA). Με την εισαγωγή του όρου αυτού ο διεθνής νομοθέτης θέλησε να προστατέψει τις ευαίσθητες θαλάσσιες περιοχές από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Η ένταξη μίας περιοχής στην κατηγορία αυτή γίνεται με βάση οικολογικά και κοινωνικοοικονομικά κριτήρια. Η προσέγγιση αυτή δείχνει το σεβασμό στα διάφορα προβλήματα που αντιμετωπίζει το παράκτιο Κράτος που εξαρτάται από τον τουρισμό και την αλιεία. Σήμερα, το καθεστώς των ιδιαιτέρως ευαίσθητων θαλάσσιων περιοχών δεν μπορεί να διαχειριστεί τα προβλήματα που σχετίζονται με τη μεταφορά των επικινδύνων υλικών. Παρόλα αυτά, με την έννοια των ειδικών αυτών περιοχών θεσπίζεται ένα ξεχωριστό νομικό πλαίσιο και μπορεί να αποτελέσει λύση στην αντιπαράθεση των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών εάν περαιτέρω δημιουργηθεί μία διεθνής συμφωνία η οποία να ορίζει αρκετές τέτοιες περιοχές μη διέλευσης των εν λόγω πλοίων.

## **4.B. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ-ΕΕ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΥΛΙΚΩΝ**

### **4.9. Διεθνείς Οργανισμοί-Γενικά**

Οι διεθνείς οργανισμοί ιδρύονται από τα Κράτη Μέλη τους, δια πολυμερούς συνθήκης, με τη μεταβίβαση κρατικών αρμοδιοτήτων ώστε να εκπληρωθούν διεθνούς χαρακτήρα σκοποί. Οι συγκεκριμένοι σκοποί δεν δύναται να επιτευχθούν μεμονωμένα παρά μόνο με τη συνεργασία των Κρατών Μελών υπό τον διεθνή οργανισμό ο οποίος διαθέτει νομική προσωπικότητα ώστε να

επιφέρει έννομες συνέπειες στη διεθνή κοινότητα με τις αποφάσεις του. Οι ιδρυτικές συνθήκες των διεθνών οργανισμών έχουν κανονιστικό και λειτουργικό χαρακτήρα για τα ζητήματα του οργανισμού όπως η σύνθεση των Κρατών Μελών, τα όργανα και οι αρμοδιότητες τους.<sup>697</sup> Η Σύμβαση για το Δίκαιο των Συνθηκών (Βιέννη, 1969) διέπει τις ιδρυτικές συνθήκες των διεθνών οργανισμών. Οι εξειδικευμένοι διεθνείς οργανισμοί υπό το σύστημα του ΟΗΕ, όπως ο ΙΜΟ, είναι ανεξάρτητοι μεν αλλά τελούν υπό τον έλεγχο του Κοινωνικού και Οικονομικού Συμβουλίου του ΟΗΕ.<sup>698</sup> Επίσης βασίζονται στην οικονομική συνεισφορά των Κρατών Μελών τους.

Άρα απαραίτητη προϋπόθεση των, σχετικών με τη ναυτιλία και τη προστασία του περιβάλλοντος, διεθνών οργανισμών ώστε να σταθούν αρωγοί στην εξισορρόπηση των συμφερόντων μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη δια θαλάσσης μεταφορά επικινδύνων υλικών, θα πρέπει να είναι η εξέταση των βασικών νομικών κανόνων που συνιστούν τους οργανισμούς αυτούς (σκοπός καταστατικού) και κατόπιν ο τρόπος με τον οποίο οι κανόνες αυτοί χρησιμοποιούνται στη διεθνή πολιτική, υπό το διεθνές δίκαιο, προς όφελος επίλυσης διαφορών μεταξύ των Κρατών. Οι διεθνείς οργανισμοί που ασχολούνται με τη ναυτιλία και την προστασία του περιβάλλοντος επηρεάζουν τη διεθνή ναυτιλιακή πολιτική σύμφωνα με τη συστατική τους πράξη. Οι αρμόδιοι διεθνείς οργανισμοί, όπως ο ΙΜΟ, διαθέτουν μεγάλη δυναμική στο καθορισμό της διεθνούς ναυτιλιακής και περιβαλλοντικής πολιτικής και τα Κράτη δύνανται να ωφεληθούν από τη δράση τους αφού τα σημαντικότερα ζητήματα της διεθνούς και ενωσιακής ναυτιλίας τελούν διασυνδεδεμένα με τους αρμόδιους διεθνείς οργανισμούς. Όμως, μέχρι σήμερα, η δράση των συγκεκριμένων οργανισμών δεν έχει καταφέρει να επιλύσει το ζήτημα της αντιπαράθεσης μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών.

Γενικά αυτό, ενδεχομένως, συμβαίνει διότι οι διεθνείς οργανισμοί δεσμεύονται από όρους οι οποίοι αναφέρονται στο καταστατικό τους και οι αποφάσεις τους θα πρέπει να εγκρίνονται από τα Κράτη Μέλη τους. Οι διεθνείς οργανισμοί αναλαμβάνουν να παράσχουν στα Κράτη Μέλη τους το μηχανισμό διεθνούς συνεργασίας ώστε αφενός να επιλυθούν οι διαφορές τους και αφετέρου να προάγουν τους ιδρυτικούς σκοπούς τους. Τα Κράτη Μέλη δεσμεύονται, έναντι των διεθνών οργανισμών, να συμμορφώνονται με τις αποφάσεις τους και σε διαφορετική περίπτωση εφαρμόζεται η διαδικασία συμμόρφωσης που προβλέπεται στο καταστατικό. Στις διεθνείς ναυτιλιακές μεταφορές επικινδύνων υλικών τα Κράτη είναι αλληλεξαρτώμενα και έτσι η σημασία των αρμοδίων διεθνών οργανισμών είναι σημαντική ως προς την εφαρμοστέα πολιτική. Τα Κράτη εκχωρούν δικαιώματα στους διεθνείς οργανισμούς και έχουν υποχρεώσεις έναντι αυτών τις οποίες οφείλουν να τηρούν. Λόγω κάποιων ασαφειών, επί των όρων, του καταστατικού των διεθνών οργανισμών προκύπτουν αντιπαραθέσεις και όταν δεν υφίσταται κάποιο ειδικό όργανο του διεθνούς οργανισμού ώστε να επιβάλει, εκ των έσω, την τάξη τότε τα ζητήματα αντιπαράθεσης μεταξύ Κρατών και συμμόρφωσης με τις αποφάσεις του οργανισμού εγείρουν την επίλυση τους δια της νομικής ερμηνείας και πρακτικής.

<sup>697</sup> Άρθρα 57 και 58 Καταστατικού Χάρτη ΟΗΕ

<sup>698</sup> Άρθρα 60 και 63 Καταστατικού Χάρτη ΟΗΕ

Σκοπός του IMO είναι η συνεργασία των Κρατών Μελών του στον τομέα του θεσμικού πλαισίου της ναυτιλίας και ειδικότερα η προπαρασκευή διεθνών συμβάσεων επί θεμάτων θαλάσσιας ασφάλειας-προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος, η ανταλλαγή τεχνογνωσίας με άλλους διεθνείς οργανισμούς, η εξυπηρέτηση και απελευθέρωση του διεθνούς εμπορίου. Κράτη Μέλη του IMO είναι όλα τα Κράτη Μέλη του ΟΗΕ τα οποία έχουν αποδεχτεί το καταστατικό του IMO ενώ δεν γίνεται λόγος για απώλεια της ιδιότητας του Μέλους. Σε περίπτωση μομφής θα πρέπει να αποφασίσει η Γενική Συνέλευση του ΟΗΕ.<sup>699</sup> Το ανώτατο όργανο του IMO είναι η συνέλευση η οποία αποτελείται από όλα τα Κράτη Μέλη του IMO και συνέρχεται ανά διετία. Η Συνέλευση του IMO εκλέγει τα σαράντα μέλη του Συμβουλίου με τις εξής προϋποθέσεις (α) δέκα μέλη με το μεγαλύτερο ενδιαφέρον για τη ναυτιλία (β) δέκα μέλη με το μεγαλύτερο ενδιαφέρον για τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές και (γ) είκοσι μέλη με ειδικό ενδιαφέρον στη ναυσιπλοΐα ή τις θαλάσσιες μεταφορές. Το Συμβούλιο εργάζεται μόνιμα και έχει διακριτή δράση από τη Συνέλευση.<sup>700</sup> Τα νομοθετικά κείμενα του IMO δεν είναι δεσμευτικά αλλά απευθύνονται προς τα Κράτη Μέλη του ως συστάσεις για την ενσωμάτωση τους στο εθνικό δίκαιο. Το σημείο αυτό αποτελεί και λόγο διεύρυνσης του προβλήματος μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών.

Η δυναμική ενός διεθνούς οργανισμού διαφαίνεται στην ιδρυτική του συνθήκη (καταστατικό) η οποία περιέχει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των Κρατών Μελών του. Ως εκ τούτου η έρευνα των όρων του καταστατικού ενός διεθνούς οργανισμού είναι ο πρώτος τρόπος επίλυσης ενός σχετικού προβλήματος. Οι όροι αυτοί συνήθως δεσμεύουν τα Κράτη Μέλη του διεθνούς οργανισμού ώστε να συμμορφώνονται με τις αρχές του διεθνούς δικαίου. Κατά κανόνα, οι διεθνείς οργανισμοί συνίστανται με διακρατικές συνθήκες όπου αναφέρονται οι στόχοι τους. Τα Κράτη Μέλη συναινούν με τους στόχους αυτούς και αναλαμβάνουν υποχρεώσεις σύμφωνα με την ιδρυτική συνθήκη ή υποχρεώσεις που προκύπτουν από τις αποφάσεις του οργανισμού. Η συναίνεση των Κρατών με τις αποφάσεις του οργανισμού είναι ρητή κατά τη συμμετοχή τους στην ιδρυτική πράξη ενώ αργότερα είναι υποχρεωμένα να τηρήσουν τις αποφάσεις που λαμβάνει ο οργανισμός. Υπάρχουν όμως και περιπτώσεις που ενώ ένα Κράτος Μέλος έχει δεσμευτεί από τις αποφάσεις του διεθνούς οργανισμού, για κάποιους λόγους, κυρίως εθνικούς, δεν συμμορφώνεται με αυτές. Η έρευνα των περιπτώσεων ρητής συναίνεσης με τις αποφάσεις του οργανισμού ή μη συμμόρφωσης παρουσιάζουν ενδιαφέρον όσον αφορά στον τρόπο επίλυσης της συγκεκριμένης διαφοράς. Οι διεθνείς οργανισμοί συνίστανται με τέτοιο τρόπο όπου στο καταστατικό τους δεν υφίσταται αποτελεσματικός τρόπος εξαναγκασμού των Κρατών Μελών να συμμορφωθούν με τις αποφάσεις τους. Επί παραδείγματι, σε περίπτωση μη συμμόρφωσης ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου δύναται να εγείρει εμπορικές κυρώσεις κατά των Μελών του ενώ ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός αποφασίζει κατόπιν διαπραγματεύσεων, αρχικά με πλειοψηφία για την εισαγωγή ενός νομοθετικού κειμένου (σύμβαση) και κατόπιν με ποσοστό της παγκόσμιας συνολικής χωρητικότητας για να εφαρμοστεί μία σύμβαση. Επίσης αφήνει τα Κράτη να ενσωματώσουν στην εθνική έννομη τάξη τη συγκεκριμένη σύμβαση ώστε να αποτελεί νόμο του Κράτους. Βεβαίως για

<sup>699</sup> Άρθρο 1 και 5 Καταστατικού IMO

<sup>700</sup> Άρθρα 16 έως 26 Καταστατικού IMO

ένα Κράτος το οποίο δεν τηρεί τις αποφάσεις ενός διεθνούς οργανισμού υπάρχει και η ηθική απαξίωση της διεθνούς κοινότητας.

Οι περιπτώσεις μη συμμόρφωσης των Κρατών Μελών με τις αποφάσεις ενός διεθνούς οργανισμού οφείλονται και στο κατά πόσο οι υποχρεώσεις των Κρατών Μελών έναντι ενός διεθνούς οργανισμού είναι ευθυγραμμισμένες με ζητήματα εθνικής κυριαρχίας. Τα κυρίαρχα Κράτη διαθέτουν το αποκλειστικό δικαίωμα λήψης αποφάσεων εντός των συνόρων τους. Οποιαδήποτε προσπάθεια καταστρατήγησης του συγκεκριμένου δικαιώματος δεν είναι αποδεκτή υπό την αρχή της μη επεμβάσεως στα εσωτερικά άλλου Κράτους. Συναφώς οι κανόνες του διεθνούς δικαίου και των διεθνών οργανισμών είναι υποδεέστεροι του δικαιώματος της Κρατικής κυριαρχίας. Το διεθνές δίκαιο εφαρμόζεται διότι τα Κράτη συναινούν σε αυτό. Εδώ βρίσκεται και ο λόγος των εντάσεων που προκύπτουν όταν τα Κράτη δεν εφαρμόζουν τις αποφάσεις των διεθνών οργανισμών. Οι διεθνείς οργανισμοί εισαγάγουν υποχρεώσεις για τα Κράτη Μέλη τους επειδή τα Κράτη έχουν συναινέσει να τις υλοποιήσουν. Εφόσον τα Κράτη είναι κυρίαρχα τότε είναι ελεύθερα να συναινέσουν ή όχι με τις αποφάσεις των διεθνών οργανισμών ανάλογα με το εθνικό συμφέρον. Το πρόβλημα αυτό είναι κοινό σε όλους τους διεθνείς οργανισμούς. Οι διεθνείς οργανισμοί υφίστανται για να ρυθμίσουν ένα πρόβλημα το οποίο δεν ήταν δυνατόν να κάνουν μεμονωμένα τα Κράτη. Αυτή είναι η ειδοποιός διαφορά για τη ρύθμιση ενός διεθνούς προβλήματος. Αν οι διεθνείς οργανισμοί δεν καταφέρουν ώστε οι αποφάσεις τους να τηρούνται τότε θα έχουν αποτύχει. Οι διεθνείς οργανισμοί βασίζονται στη διεθνή συνεργασία για την επίλυση ενός προβλήματος με την προαγωγή της συμμόρφωσης με τις αποφάσεις τους. Οι αποφάσεις τους έχουν πολιτικό αντίκτυπο ανάλογα με το αν είναι ευνοϊκές ή όχι για κάποια Κράτη και ως εκ τούτου η συνεργασία και η αντιπαράθεση είναι όροι οι οποίοι αντιμετωπίζονται τακτικά κατά τις συνεδριάσεις των οργανισμών. Οι διεθνείς οργανισμοί πρέπει να διακριθούν από τον όρο παγκόσμια διακυβέρνηση διότι η παγκόσμια διακυβέρνηση αναφέρεται σε ένα ευρύ πεδίο κανόνων και δρώντων που εισάγουν ρυθμίσεις αντιμετώπισης ενός ζητήματος χωρίς συγκεκριμένα όρια. Αντιθέτως οι διεθνείς οργανισμοί ασχολούνται με την επίλυση συγκεκριμένου διεθνούς προβλήματος με συγκεκριμένους κανόνες υπό τη συστατική τους πράξη (Weiss and Wilkinson, 2018:25επ).

Το *modus operandi* των διεθνών οργανισμών δύναται να διαμορφώσει αντιπαραθέσεις μεταξύ των Κρατών λόγω της δυναμικής που παρουσιάζουν οι πολιτικές των οργανισμών οι οποίες κάποιες φορές δεν ευνοούν τα συμφέροντα μεμονωμένων Κρατών. Οι διεθνείς οργανισμοί αποτελούν κέντρα της διεθνούς διπλωματίας και παρέχουν το πεδίο διαπραγματεύσεων ώστε τα Κράτη να επιλύσουν τις διαφορές τους ή να υπερασπίζονται τα συμφέροντά τους. Οι σχέσεις των διεθνών οργανισμών με τα Κράτη διακρίνονται σε νομικές, πολιτικές και κοινωνικές. Τα χαρακτηριστικά των οργανισμών είναι ότι δημιουργούνται από διακρατικές συμφωνίες των Κρατών, διαθέτουν νομική προσωπικότητα, τα Κράτη αποτελούν τα μέλη τους και ως εκ τούτου οι οργανισμοί υφίστανται ως αυτόνομοι νομικοί δρώντες με τη παραχώρηση κρατικών εξουσιών. Οι διεθνείς οργανισμοί λαμβάνουν πρωτοβουλίες ανεξαρτήτως υποδείξεων των Κρατών Μελών τους παρέχοντας το τόπο συναντήσεων όπου τα Κράτη δύνανται να επιλύσουν τις διαφορές και να αναθεωρήσουν τις πολιτικές τους.

Οι διεθνείς οργανισμοί συνίστανται ως ανεξάρτητες νομικές οντότητες υπό το διεθνές δίκαιο ενώ παράλληλα διαθέτουν γραμματεία η οποία είναι υπεύθυνη για την επίτευξη της λειτουργίας, του σκοπού και των σχέσεων του οργανισμού με τα Κράτη Μέλη του ή άλλους οργανισμούς. Η επιρροή των διεθνών οργανισμών στη λήψη αποφάσεων είναι δεδομένη στη διεθνή κοινότητα. Οι οργανισμοί παρέχουν το τόπο των διασκέψεων όπου τα Κράτη Μέλη ή και άλλοι οργανισμοί συζητούν προβλήματα κοινού ενδιαφέροντος. Η εξειδικευμένη γνώση των προβλημάτων που κατέχουν οι οργανισμοί είναι αρωγός στην επίλυση τους. Οι διεθνείς οργανισμοί μεριμνούν ώστε τα Κράτη Μέλη τους να συναντώνται ανά ορισμένο χρονικό διάστημα σε ολομέλεια ώστε να ελέγχεται το έργο του οργανισμού και να τίθενται στόχοι. Οι περισσότεροι διεθνείς οργανισμοί δύνανται να υποβάλλουν σχέδια νομοθετικών κειμένων ή συστάσεις προς την ολομέλεια αλλά δεν διαθέτουν δεσμευτική αποφασιστική αρμοδιότητα με αποτέλεσμα οι αποφάσεις του οργανισμού να είναι ζήτημα διαπραγματεύσεων μεταξύ των Κρατών Μελών. Εδώ φαίνεται και η οριοθέτηση της δυναμικής του κάθε διεθνούς οργανισμού. Τα Κράτη Μέλη οφείλουν να συνεργαστούν με τους διεθνείς οργανισμούς τους οποίους έχουν συστήσει ώστε να επιτευχθούν οι ιδρυτικοί σκοποί των οργανισμών.

#### **4.10. Παγκόσμιοι και περιφερειακοί Διεθνείς Οργανισμοί**

Ο σπουδαιότερος περιφερειακός οργανισμός είναι η Ευρωπαϊκή Ένωση ως συνδυασμός διεθνών και πολιτικών θεσμών. Οι αρχές της βασίζονται στη δημιουργία μιας Ευρωπαϊκής Κοινότητας Άνθρακα και Χάλυβα και πλέον πρόκειται για περιφερειακό διεθνή οργανισμό αποτελούμενο από την ένωση των οικονομιών των εικοσιεπτά Κρατών Μελών της ΕΕ. Μέχρι την πλήρη ένωση των οικονομιών τα Κράτη Μέλη έχουν μεταβιβάσει στην ΕΕ κάποιες εκ των αρμοδιοτήτων τους μέσω σχετικών συνθηκών. Άλλοι περιφερειακοί οργανισμοί είναι η Αφρικανική Ένωση (AU)<sup>701</sup>, η Ένωση των Κρατών της ΝΑ Ασίας (ASEAN)<sup>702</sup> και ο οργανισμός των Αμερικανικών Κρατών (OAS).<sup>703</sup> Οι περιφερειακοί οργανισμοί σε σχέση με τους διεθνείς περιλαμβάνουν μικρότερο αριθμό Κρατών ενώ στοχεύουν στην προσέγγιση ενός περιορισμένου γεωγραφικά φάσματος θεμάτων. Για την επίτευξη των στόχων τους άλλοι περιφερειακοί οργανισμοί δημιούργησαν μια κεντρική διοίκηση η οποία έχει αποφασιστικό ρόλο στα περισσότερα θέματα εξ ονόματος των Κρατών Μελών της όπως η ΕΕ ενώ οι Αφρικανική Ένωση, η ASEAN και ο Οργανισμός των Αμερικανικών Κρατών αφήνουν τις κυβερνήσεις των Κρατών να λάβουν αποφάσεις. Οι κατευθύνσεις των περιφερειακών οργανισμών για πολιτική, οικονομική και νομική ολοκλήρωση δεν είναι πάντοτε αποδεκτές από όλα τα Κράτη με αποτέλεσμα να δημιουργούνται αντιπαραθέσεις. Η ΕΕ αποτελεί παράδειγμα περιφερειακού οργανισμού ο οποίος έχει αναλάβει τέτοιες εξουσίες ώστε να αμφισβητεί την οργάνωση των διεθνών οργανισμών αλλά και των κυρίαρχων Κρατών. Η Αφρικανική Ένωση και ο Οργανισμός Αμερικανικών Κρατών δεν διαθέτουν μεγάλη αυτονομία και οι δράσεις τους υπόκεινται στην έγκριση των Κρατών Μελών. Η ASEAN είναι ένας περιφερειακός διεθνής οργανισμός με δράσεις

---

<sup>701</sup> <https://au.int/>

<sup>702</sup> <https://asean.org/>

<sup>703</sup> <http://www.oas.org/en/>

υπό την πίεση των ισχυροτέρων Κρατών Μελών της. Κοινή πεποίθηση των συγκεκριμένων περιφερειακών οργανισμών είναι ότι η επίλυση των διαφορών και η ανάδειξη των προβλημάτων αποτελούν μέρος του διακριτικού συντονισμού των Κρατών Μελών τους. Πρακτικά παρατηρείται ότι η σύγκριση των ολοκληρωμένων στόχων των περιφερειακών οργανισμών κυμαίνεται σε πολύ διαφορετικό βαθμό και οι υποχρεώσεις των Κρατών Μελών τους δεν είναι ίδιες. Το ίδιο ισχύει και περί της συμμόρφωσης και επιβολής των υποχρεώσεων αυτών.

Οι περιφερειακοί οργανισμοί κατηγοριοποιούνται στους διεθνείς οργανισμούς με σκοπό το συντονισμό μιας περιφερειακής ομάδας Κρατών και την ανάδειξη κοινών περιφερειακών πολιτικών. Οι περιφερειακοί οργανισμοί αντιμετωπίζουν τα προβλήματα με τη συνεργασία των Κρατών Μελών τους ενώ οι διεθνείς οργανισμοί είναι υπεύθυνοι για την επίλυση των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν τα Κράτη Μέλη τους. Οι οργανισμοί είναι αποτέλεσμα συμφωνιών των Κρατών Μελών τους αλλά πολλές φορές τα Κράτη Μέλη δεν επιθυμούν, παρότι έχουν επί της αρχής συναινέσει, την εφαρμογή των αποφάσεων των οργανισμών. Οι περισσότεροι οργανισμοί δεν διαθέτουν τα κατάλληλα εργαλεία για να επιβάλλουν στα Κράτη Μέλη τις αποφάσεις τους με αποτέλεσμα να δημιουργούνται περίπλοκα ζητήματα. Οι οργανισμοί είναι εξαρτώμενοι από τα ισχυρά Κράτη Μέλη τους τα οποία υποδεικνύουν τις αποφάσεις των οργανισμών. Εδώ ανακύπτει το πρόβλημα της αποφασιστικής αρμοδιότητας των οργανισμών το οποίο θα πρέπει να επιλυθεί με τη συνεργασία των Κρατών Μελών ώστε να αναδειχτεί η αποτελεσματικότητα επίτευξης των στόχων του οργανισμού.

#### **4.11. Ρόλος και πρακτική των Διεθνών Οργανισμών στην αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών**

Τα στοιχεία που αναλύθηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια επιβεβαίωσαν ότι η κύρια αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών έγκειται, κατά βάση, στο περιβαλλοντικό, κοινωνικό και πολιτικοοικονομικό κόστος που δύναται να επιφέρει η θαλάσσια ατυχηματική ρύπανση συνεπεία των επικινδύνων υλικών. Γεγονός είναι ότι από την πρώτη προσπάθεια συμβατικής αντιμετώπισης του φαινομένου στις αρχές της δεκαετίας του 1950 και μέχρι σήμερα έχουν συντελεστεί σοβαρές προσπάθειες στο πεδίο του διεθνούς - ενωσιακού δικαίου και πολιτικής. Το κέντρο αυτών των προσπαθειών κατέχει ο IMO χωρίς αυτό να σημαίνει ότι οι σχετικές ρυθμίσεις της ΕΕ και μεμονωμένων Κρατών (ΗΠΑ) δεν επηρεάζουν τις αποφάσεις του. Σε επίπεδο κυρίως IMO παρήχθησαν συμβατικοί νομικοτεχνικοί κανονισμοί επί της ατυχηματικής ρυπάνσεως και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος συνεπεία των επικινδύνων υλικών ενώ και σε επίπεδο ΕΕ μετά την δεκαετία του 1990 υφίσταται σημαντική πρόοδος. Η UNCLOS, 1982 παράσχει το γενικό πλαίσιο ενδυνάμωσης της ικανότητας των Κρατών να προστατέψουν το θαλάσσιο περιβάλλον από την ατυχηματική ρύπανση συνεπεία επικινδύνων υλικών. Όμως τα καταστρεπτικά ναυτικά ατυχήματα πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών που έχουν συμβεί καταδεικνύουν ότι οι νομοθετικές ρυθμίσεις δεν είναι αρκετές ή δεν είναι αποτελεσματικές για την αναστροφή του φαινομένου. Αυτό συμβαίνει, ίσως, διότι ο νομοθέτης θεσπίζει προστατευτικές ρυθμίσεις χωρίς να ενδιαφέρεται πραγματικά για τα αίτια τα οποία οδηγούν τα Κράτη στη διαδικασία επιβολής ρυθμίσεων με

συνέπεια, εν τέλει, το αποτέλεσμα να μην είναι πρακτικά εφαρμόσιμο από τα Κράτη. Η υιοθέτηση της διεθνούς ή ενωσιακής νομοθεσίας από την εθνική έννομη τάξη προκειμένου να τύχει εφαρμογής είναι απτό παράδειγμα της αλληλεπίδρασης των δύο νομικών συστημάτων. Ειδικότερα οι νομοθετικές ρυθμίσεις για την αντιμετώπιση της αντιπαράθεσης μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών πρέπει να ειδικωθούν ως παραχθείσες πολιτικών επιρροών εκ μέρους των Κρατών και διεθνών οργανισμών. Ο ρόλος των διεθνών οργανισμών στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος σχετίζεται με τα συμφέροντα των Κρατών Μελών τους τα οποία εκπροσωπούν. Άρα οι διεθνείς οργανισμοί οι οποίοι ασχολούνται με το ζήτημα της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος δεν είναι μόνο υψηλής τεχνογνωσίας θεσμοί αλλά και παράγοντες επιρροής αποφάσεων αναλόγως με τους επιδιωκόμενους σκοπούς του καταστατικού τους και τις πολιτικές που ψηφίζουν τα Κράτη Μέλη τους. Συνεπώς η κατανόηση του ζητήματος της αντιπαράθεσης μεταξύ των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών άγεται όχι μόνο από αυτή καθαυτή τη φύση των νομοθετικών ρυθμίσεων της ρύπανσης αλλά και από τις πολιτικές επιρροές των αποφάσεων Κρατών και διεθνών οργανισμών.

Η ανάλυση των χαρακτηριστικών της αντιπαράθεσης μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά την ατυχηματική ρύπανση συνεπεία επικινδύνων υλικών καταγράφει την εμπειρία του συγγραφέως. Τα χαρακτηριστικά της θαλάσσιας ατυχηματικής ρύπανσης συνεπεία επικινδύνων υλικών που έχουν αντίκτυπο στην εξέλιξη αντιμετώπισης του ζητήματος είναι τα εξής (α) οι νομοθετικές ρυθμίσεις και οι εκτιμήσεις των συνεπειών βασίζονται στα επιστημονικά στοιχεία των μέχρι σήμερα ναυτικών ατυχημάτων (β) η ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος λόγω επικινδύνων υλικών θεωρείται απλώς μια συνέπεια σε σχέση με την καθημερινή οικονομική δραστηριότητα της μεταφοράς των επικινδύνων υλικών ανά τον κόσμο και (γ) η αντιμετώπιση του ζητήματος εξαρτάται από την υιοθέτηση των τεχνολογικών καινοτομιών όπου όλα τα Μέρη του προβλήματος δεν είναι έτοιμα να αποδεχθούν, τουλάχιστον άμεσα, κυρίως λόγω του κόστους. Πράγματι οι συνέπειες της ρύπανσης επικινδύνων υλικών ποικίλουν αναλόγως του υλικού το οποίο διαχέεται στη θάλασσα. Η εξέταση των ναυτικών ατυχημάτων του πρώτου κεφαλαίου έδειξε ότι οι συνέπειες του φαινομένου γίνονται ιδιαίτερες κατανοητές στις παράκτιες περιοχές ενώ στην ανοικτή θάλασσα το αποτέλεσμα της ρύπανσης επηρεάζει σημαντικά το θαλάσσιο περιβάλλον αλλά εφόσον δεν είναι άμεσα ορατό δεν προκαλεί την κοινή γνώμη. Επίσης, σε περίπτωση διαρροής φυσικού αερίου ή χημικών η ρύπανση δεν είναι αρχικά εμφανής όμως έχει καταστρεπτικές συνέπειες για τον άνθρωπο και το περιβάλλον. Οι καταστρεπτικές συνέπειες βασίζονται στα επιστημονικά στοιχεία των ερευνών για τα ναυτικά ατυχήματα και υπό αυτές τα Κράτη λαμβάνουν περαιτέρω μέτρα ή ακολουθούν το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο αντιμετώπισης αφού καταλαγιάσει η αντίδραση της κοινής γνώμης. Άρα μετά την προσπάθεια περιορισμού των συνεπειών της ρύπανσης επικινδύνων υλικών, τα Κράτη δεν συνέρχονται σε διεθνές επίπεδο IMO ή περιφερειακό ώστε να εκτιμηθεί η κατάσταση παρά ενεργοποιείται ο κρατικός μηχανισμός ώστε να παράσχει στοιχεία και το ζήτημα παραμένει σε εθνικό επίπεδο. Εδώ ο κίνδυνος επιρροής ιδιωτικών συμφερόντων κατά την επιστημονική εκτίμηση, αντιμετώπιση, έρευνα, λύση και ρύθμιση της ρύπανσης είναι αυξημένος διότι τα περισσότερα Κράτη δεν διαθέτουν τους

εξειδικευμένους μηχανισμούς αντίδρασης σε κατάσταση ρύπανσης συνεπεία επικινδύνων υλικών με αποτέλεσμα οι ιδιώτες να αναλαμβάνουν εν συνόλω την υπόθεση. Όταν εκδίδεται η επιστημονική ανάλυση των λόγων και συνεπειών της ρύπανσης τότε τα Κράτη συνηθίζουν να υποστηρίζουν τα συμπεράσματα και να δηλώνουν ότι η ρύπανση αντιμετωπίστηκε βάσει του υφισταμένου θεσμικού πλαισίου. Η επιστημονική ανάλυση των συνεπειών της ρύπανσης δεν πρέπει να παραμένει σε εθνικό αλλά να διεξάγεται σε διεθνές ανεξάρτητο επίπεδο, ίσως, από ειδική επιτροπή του IMO και στην συνέχεια τα συμπεράσματα να τίθενται ενώπιον των Κρατών Μελών για την περαιτέρω ενίσχυση του θεσμικού πλαισίου. Κατά τη λήψη αποφάσεων σε επίπεδο IMO και ΕΕ εφαρμόζεται η διαδικασία της διαπραγμάτευσης και εκεί επικρατούν τα συμφέροντα κάποιων Κρατών σε σχέση με κάποια άλλα. Αυτό ισχύει και κατά την εισαγωγή νέων νομοθετικών ρυθμίσεων περί προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος οι οποίες ακόμα και αν λάβουν την έγκριση των Κρατών Μελών του IMO θα πρέπει κατόπιν να υιοθετηθούν από την εθνική έννομη τάξη για να εφαρμοστούν. Άρα η διαδικασία νομοθέτησης δεν αποτελεί μόνο διαπραγμάτευση συμφερόντων αλλά είναι παράλληλα και χρονοβόρα.

Ας ληφθεί υπ' όψιν ότι η ιστορία σύναψης των σχετικών διεθνών συμβάσεων έχει δείξει ότι η σύναψη τους και η επίλυση των περιβαλλοντικών προβλημάτων διαρκούν μακροπρόθεσμα. Η πρακτική αυτή έχει ως συνέπεια τη διαιώνιση του προβλήματος με ανεπανόρθωτες ζημίες για το περιβάλλον. Σε αυτήν την πρακτική συνάδει και το κόστος των ρυθμίσεων το οποίο δεν επιθυμούν να αναλάβουν όχι μόνο τα ναυτιλιακά Κράτη αλλά και τα συμφέροντα που εκπροσωπούν. Ως εκ τούτου και μέχρι να επέλθει συμφωνία ο IMO και ΕΕ αξιολογούν την κατάσταση και προγραμματίζουν νέες συναντήσεις μέχρι να ωριμάσει το ζήτημα. Τα παράκτια Κράτη διαμαρτύρονται για τα ναυτικά ατυχήματα τα οποία προκαλούν ρύπανση συνεπεία επικινδύνων υλικών όμως όταν δεν αποδεικνύεται επιστημονικά ότι θα πρέπει να ενδυναμωθεί το θεσμικό πλαίσιο αντιμετώπισης τότε οι διαμαρτυρίες κατευνάζονται από τις διαβεβαιώσεις περί άμεσης κινητοποίησης και ελέγχου της ρύπανσης χωρίς να ερευνάται διεξοδικά η αιτία. Τα δεκάδες σοβαρά ατυχήματα αποδεικνύουν ότι μόνον όταν οι συνέπειες ρύπανσης των επικινδύνων υλικών είναι καταστρεπτικές πλησίον των ακτών τότε ο IMO εξετάζει σοβαρά το ζήτημα και εισάγει άμεσα νομοθετικές ρυθμίσεις ήτοι η αναβάθμιση του οικείου θεσμικού πλαισίου εξαρτάται από τα καταστρεπτικά αποτελέσματα της ρύπανσης. Ακόμα και αν οι επιτροπές του IMO και ΕΕ παρουσιάσουν σχέδια αντιμετώπισης τέτοιων περιστατικών και προτείνουν ρυθμίσεις εναπόκειται στα Κράτη η τελική απόφαση.

Κάποια Κράτη θεωρούν ότι η ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος λόγω επικινδύνων υλικών είναι απλώς μια συνέπεια σε σχέση με την καθημερινή οικονομική δραστηριότητα της μεταφοράς των επικινδύνων υλικών ανά τον κόσμο. Η ανάλυση του πρώτου κεφαλαίου έδειξε ότι η παγκοσμιοποίηση, η οικονομική και τεχνολογική ανάπτυξη αλλά και η αναβάθμιση του επιπέδου ζωής της ανθρωπότητας εξαρτώνται από τις θαλάσσιες μεταφορές των επικινδύνων υλικών με αποτέλεσμα να εντείνεται το ενδεχόμενο της ρύπανσης. Οι οικονομίες κλίμακας στηρίζονται στις μεταφορές των επικινδύνων υλικών με μεγαλύτερα πλοία με δεινή κατάληξη σε περίπτωση ατυχήματος. Όμως, καίτοι η συγκεκριμένη περίπτωση αποτελεί αιτία του προβλήματος αυτό δεν επιδρά ουσιαστικά στην διεθνή οικονομία και στις αγορές. Αντιθέτως, εφόσον οι θαλάσσιες



μεταφορές εξακολουθούν να χαρακτηρίζονται φιλικές προς το περιβάλλον και λιγότερο δαπανηρές από τα άλλα μέσα μεταφοράς το ενδεχόμενο μελλοντικών ναυτικών ατυχημάτων θα είναι μη αναστρέψιμη πραγματικότητα. Σε διεθνές επίπεδο οι ναυτιλιακές εταιρείες και οι εταιρείες παραγωγής επικινδύνων υλικών λειτουργούν σε συνθήκες ανταγωνισμού και ως εκ τούτου χρησιμοποιούν τα κατάλληλα πλοία για τις μεταφορές ανεξαρτήτως σημαίας και πληρώματος ώστε να διεξάγουν μεταφορές προς όλα τα Κράτη. Άρα η ρύπανση συνεπεία επικινδύνων υλικών προκύπτει από τις δραστηριότητες των παραγωγών Κρατών τα οποία δύνανται να επηρεάσουν σοβαρά το σχηματισμό των αντίστοιχων πολιτικών και νομοθετικών ρυθμίσεων. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να μην αντιμετωπίζονται όλες οι περιπτώσεις το ίδιο και έτσι να δημιουργείται αντιπαράθεση μεταξύ των Κρατών. Γενικά τα Κράτη δεν επιθυμούν να επιβαρύνουν τη ναυτιλία με ρυθμίσεις οι οποίες δημιουργούν οικονομικά κόσθη διότι αυτό συνάδει με ανταγωνιστικό μειονέκτημα. Η πρακτική αυτή είναι εμπόδιο στην νομοθετική πρόοδο και θεραπεία των αντιπαραθέσεων. Γεγονός είναι ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία αντιτίθεται στους νομοθετικούς περιορισμούς για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και είναι απρόθυμη να αναλάβει το μερίδιο της σε περίπτωση ρύπανσης. Τα ναυτιλιακά Κράτη τάσσονται υπέρ του ελεύθερου εμπορίου, της ελευθερίας των θαλασσών και της πρόληψης επιβολής οικονομικών επιβαρύνσεων λόγω νομοθετικών ρυθμίσεων. Ειδικά το τελευταίο δεν δύναται να επιτευχθεί διότι ο σύγχρονος έλεγχος της ρύπανσης συνεπεία των θαλασσίων μεταφορών επικινδύνων υλικών γίνεται δια της τεχνολογικής εξέλιξης των συστημάτων παρακολούθησης και πληροφοριών αλλά και των κατασκευαστικών προτύπων των πλοίων. Η αντίθεση των ναυτιλιακών Κρατών στις νομοθετικές πρωτοβουλίες προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος θεραπεύεται μόνον όταν συμβεί ναυτικό ατύχημα το οποίο έχει πολύπλευρες συνέπειες και από τα επιστημονικά στοιχεία η περίπτωση δεν μπορεί να καλυφθεί από το ήδη υπάρχον θεσμικό πλαίσιο. Αυτός είναι και ο λόγος της νωχελικής νομοθετικής προόδου σε διεθνές και ενωσιακό επίπεδο.

#### **4.12. Ρόλος των ναυτιλιακών και παρακτίων Κρατών στη λήψη αποφάσεων του IMO και ΕΕ**

Οι αποφάσεις εντός του IMO και ΕΕ λαμβάνονται από τα Κράτη Μέλη τους. Η ναυτιλιακή βιομηχανία και τα ιδιωτικά συμφέροντα προσπαθούν να επηρεάσουν τις αποφάσεις αλλά τελικά τα Κράτη είναι αυτά που θα ψηφίσουν για την προώθηση των νομοθετικών πρωτοβουλιών. Οι εκπρόσωποι της ναυτιλιακής βιομηχανίας και οι μη κυβερνητικές οργανώσεις συμμετέχουν στις αποφάσεις των Κρατών καταθέτοντας τις απόψεις τους. Οι επιτροπές του IMO και ΕΕ συγκεντρώνουν τα αποτελέσματα των διαπραγματεύσεων και θέτουν ενώπιον των Κρατών προς ψήφιση τις βέλτιστες επιστημονικές και νομικοτεχνικές προτάσεις. Άρα οι αποφάσεις των Κρατών σε επίπεδο IMO και ΕΕ βασίζονται σε μια σειρά παραγόντων όμως το βάρος της τελικής απόφασης υπέχουν τα ίδια τα Κράτη χωρίς αυτό να σημαίνει ότι ένα ψήφισμα θα υιοθετηθεί σύμφωνα με τα συμφέροντα συγκεκριμένου Κράτους. Έτσι προκειμένου να προστατέψουν τα συμφέροντα τους τα Κράτη διακρίνονται σε παράκτια και ναυτιλιακά. Η διάκριση αυτή αναδεικνύει ακριβώς τις επιδιώξεις των Κρατών και τις σχετικές πολιτικές τους.

Στο πρώτο κεφάλαιο ειπώθηκε ότι πέντε Κράτη, σύμφωνα με την εθνικότητα των πλοιοκτητών (Ιαπωνία, Ελλάδα, Κίνα, Σιγκαπούρη και Χονγκ Κόνγκ), διαθέτουν περισσότερο από το 50% του

παγκοσμίου στόλου υπό όρους χωρητικότητας. Άνω του 70% του παγκοσμίου στόλου υπό όρους χωρητικότητας είναι νηολογημένο σε διαφορετική σημαία από εκείνη της εθνικότητας του πλοιοκτήτη. Επίσης δέκα Κράτη διατηρούν νηολογημένο το μέγιστο αριθμό του παγκοσμίου στόλου υπό όρους αξίας (Πίνακας 21). Άρα αν οι πλοιοκτήτες που έχουν την εθνικότητα των κύριων ναυτιλιακών Κρατών επέτειναν τις προσπάθειες συμμόρφωσης με το θεσμικό πλαίσιο προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος τότε η αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών θα πλησίαζε στην επίλυση. Σημαντικό ρόλο στην επίλυση παίζει και η επί του θέματος στάση η οποία τηρείται από τις ΗΠΑ. Η ενδεχόμενη απόφαση περί συμμόρφωσης των ναυτιλιακών Κρατών με το θεσμικό πλαίσιο προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος επηρεάζει την πλοιοκτησία, τους εφοπλιστές και γενικά την ναυτιλιακή και ασφαλιστική αγορά.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 21 - ΚΟΡΥΦΑΙΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ ΥΠΟ ΟΡΟΥΣ ΑΞΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΕ ΔΟΛΑΡΙΑ ΗΠΑ**

Flag of registration	Oil tankers	Bulk carriers	General cargo ships	Container ships	Gas carriers	Chemical tankers	Offshore vessels	Ferries and passenger ships	Other/not applicable	Total
Panama	12 783	44 379	3 871	14 555	5 505	10 611	8 943	21 185	7 815	129 648
Marshall Islands	23 637	28 792	487	6 314	4 631	1 341	15 145	20 085	2 607	103 040
Bahamas	7 595	4 982	86	425	123	28 627	11 517	23 885	2 757	79 996
Liberia	17 412	22 108	1 091	15 973	2 263	150	5 287	11 812	1 741	77 837
Hong Kong, China	10 467	26 125	1 849	18 073	1 906	46	5 201	306	123	64 095
Malta	9 736	11 221	1 664	8 401	1 899	11 609	4 569	4 875	950	54 924
Singapore	11 138	13 039	1 191	11 109	3 141		5 756	6 558	1 724	53 657
China	4 928	13 892	2 827	2 615	1 511	4 526	705	6 784	2 663	40 451
Greece	9 210	3 547	38	257	68	1 576	4 506	1	96	19 299
Italy	1 185	831	2 521	103	467	12 474	286	521	473	18 862
<b>Subtotal top 10</b>	<b>108 090</b>	<b>168 918</b>	<b>15 625</b>	<b>77 826</b>	<b>21 514</b>	<b>70 959</b>	<b>61 915</b>	<b>96 013</b>	<b>20 949</b>	<b>641 809</b>
<b>Other</b>	<b>30 193</b>	<b>27 720</b>	<b>25 143</b>	<b>27 664</b>	<b>12 311</b>	<b>37 513</b>	<b>24 708</b>	<b>71 553</b>	<b>12 270</b>	<b>269 075</b>
<b>World total</b>	<b>138 283</b>	<b>196 638</b>	<b>40 768</b>	<b>105 490</b>	<b>33 825</b>	<b>108 472</b>	<b>86 623</b>	<b>167 566</b>	<b>33 219</b>	<b>910 884</b>

ΠΗΓΗ: UNCTAD, 2021.

Το απαραίτητο κριτήριο για να χαρακτηριστεί ένα Κράτος ως ναυτιλιακό είναι η εγγραφή αυξημένου αριθμού πλοίων στο νηολόγιο του. Παράλληλα ο γνήσιος δεσμός μεταξύ της εθνικότητας του πλοιοκτήτη και του Κράτους της σημαίας του πλοίου θέτει υπό αμφισβήτηση τον χαρακτηρισμό ενός Κράτους ως «αμιγώς» ναυτιλιακού ιδιαιτέρως όταν αυτό το Κράτος εφαρμόζει χαλαρή πολιτική ως προς την εφαρμογή του θεσμικού πλαισίου προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος προσελκύνοντας με τον τρόπο αυτό πλοία στο νηολόγιο του. Η τακτική αυτή, η οποία προκαλεί τα παραδοσιακά ναυτιλιακά Κράτη, ακολουθείται από τα λεγόμενα Κράτη με σημαία ευκαιρίας. Οι σημαίες ευκαιρίας έχουν σκοπό την αύξηση του στόλου τους με εμφανή αποτέλεσμα την συρρίκνωση του στόλου των παραδοσιακών ναυτιλιακών Κρατών. Η επιλογή των ναυτιλιακών Κρατών για συμμόρφωση με ένα κοστοβόρο θεσμικό πλαίσιο προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος θα ενεθάρρυνε τους πλοιοκτήτες να μεταφέρουν τα πλοία τους σε Κράτη με σημαίες ευκαιρίας.

Η ναυτιλία είναι μια καθαρά ανταγωνιστική βιομηχανία και κάθε επιπλέον οικονομική επιβάρυνση επηρεάζει το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα και ως εκ τούτου και τα έσοδα των πλοιοκτητών. Δεν συμβαίνει το ίδιο με τις εταιρείες παραγωγής των επικινδύνων υλικών οι οποίες δύνανται να επωμιστούν το κόστος των μέτρων προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Άρα τα ναυτιλιακά Κράτη κινδυνεύουν να απολέσουν τον χαρακτηρισμό τους ως ναυτιλιακά αν εφαρμόσουν αυστηρά περιβαλλοντικά μέτρα. Η κατάσταση αυτή προκύπτει και από το ότι το κόστος των μέτρων προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος δεν αποτελεί εσωτερικό κόστος της οικονομικής διαδικασίας κατασκευής και εκμετάλλευσης του πλοίου αλλά κοινωνικό κόστος το οποίο αναλαμβάνουν τα Κράτη. Το αποτέλεσμα είναι η συντριπτική πλειοψηφία των μέτρων προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος να εισάγονται, υπό την πίεση της κοινής γνώμης, μετά από κάποιο καταστρεπτικό ναυτικό ατύχημα πλοίου μεταφοράς επικινδύνων υλικών. Το ίδιο ισχύει όχι μόνο σε διεθνές αλλά σε περιφερειακό και εθνικό επίπεδο. Μόνον όταν οι παραγωγοί επικινδύνων υλικών απαιτήσουν πλοία τα οποία τηρούν τα σύγχρονα περιβαλλοντικά μέτρα τότε η επιδίωξη των πλοιοκτητών για το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα δύναται να έχει θετικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Η επιρροή των παραγωγών έχει μεγάλη απήχηση στα Κράτη και συνεπώς σε επίπεδο IMO και ΕΕ.

Πέραν των ναυτιλιακών Κρατών υφίστανται και άλλα Κράτη τα οποία δεν διαθέτουν συμφέροντα επί των ναυτιλιακών δρωμένων. Τα Κράτη, των οποίων το νηολόγιο δεν αριθμεί σημαντική χωρητικότητα, ούτε εμπλέκονται αυτά καθ' αυτά με τις βιομηχανίες παραγωγής επικινδύνων υλικών αλλά εφαρμόζουν πολιτική προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος κατατάσσονται στα παράκτια. Η περιβαλλοντική δέσμευση των παρακτίων Κρατών συνδέεται με τα κοινωνικοοικονομικά συμφέροντα τα οποία εκπροσωπούν, ιδίως, εντός των θαλασσιών ζωνών τους. Σε επίπεδο IMO – ΕΕ, τα παράκτια Κράτη εφήρμοσαν πολιτικές προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος μετά την δεκαετία του εβδομήντα και ενενήντα αντίστοιχα. Τα καταστρεπτικά ναυτικά ατυχήματα ήταν εκείνα που ήγειραν το ζητηρό ενδιαφέρον των παρακτίων Κρατών να θεσπίσουν το εθνικό νομικό πλαίσιο ή να προτείνουν την ανάληψη πρωτοβουλιών για διεθνή ή περιφερειακά μέτρα προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Οι σχετικές διατάξεις της UNCLOS, 1982 αποτέλεσαν επιστέγασμα αυτών των προσπαθειών. Στο πλαίσιο αυτό ακόμα και η εφαρμογή της νομοθεσίας για την προστασία θαλασσίου περιβάλλοντος από τα παράκτια Κράτη έχει περιορισμούς. Πάντως σε σχέση με τα ναυτιλιακά Κράτη η επιρροή των συμφερόντων στη διαδικασία θέσπισης και εφαρμογής της νομοθεσίας προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος είναι σημαντικά μικρότερη διότι ως παράκτια Κράτη δεν διαθέτουν ισχυρούς συνδέσμους στο διεθνές ναυτιλιακό πολιτικό σκηνικό. Καίτοι τα παράκτια Κράτη έχουν την απαιτούμενη εμπειρία να εισαγάγουν νομοθετικές ρυθμίσεις για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος στις επιτροπές του IMO και ΕΕ εντούτοις ο μικρός αριθμητικός στόλος τον οποίο εκπροσωπούν κατατάσσει αυτομάτως αυτά σε εξαιρετικά δυσχερή θέση επιρροής. Ιδιαίτερως στον IMO όπου κυριαρχούν τα ναυτιλιακά Κράτη είναι δύσκολο να περάσουν οι θέσεις των παρακτίων Κρατών. Όμως αυτός δεν είναι ο κανόνας σε ενωσιακό επίπεδο με παράδειγμα τη νομοθέτηση για τα πλοία διπλού κύτους-τοιχώματος. Κατά τις επί του θέματος διασκέψεις εντός IMO όλες οι αποφάσεις

εξαρτώνται από τη συναίνεση των ναυτιλιακών Κρατών. Η διαφαινόμενη λύση εφαρμογής νομοθετικών πρωτοβουλιών εκ μέρους των παρακτίων Κρατών είναι η μεμονωμένη εφαρμογή μέτρων σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο η οποία όμως περιορίζεται από τις διατάξεις της UNCLOS, 1982. Άρα η επιβολή αυξημένων μέτρων προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος σε εθνικό επίπεδο δεν θα έχει τα αναμενόμενα αποτελέσματα σε διεθνές.

#### **4.13. Ρόλος των ΗΠΑ και των ισχυρών ναυτιλιακών Κρατών εντός IMO**

Η μελέτη της ακολουθούμενης πολιτικής από τη δεκαετία του εξήντα μέχρι σήμερα δύναται να κατατάξει τις ΗΠΑ ως ναυτιλιακό και ταυτόχρονα παράκτιο Κράτος. Αυτό συμβαίνει διότι ενώ οι ΗΠΑ προασπίζουν τα συμφέροντα της ναυτιλίας παράλληλα εισαγάγουν ριζοσπαστικές περιβαλλοντικές πολιτικές προστασίας του παρακτίου θαλασσίου περιβάλλοντος. Οι περιβαλλοντικές πολιτικές των ΗΠΑ αποτελούν οδηγό για τα υπόλοιπα Κράτη. Η τακτική αυτή εξηγείται υπό της προσπάθειας των ΗΠΑ να εξυπηρετήσει αφενός τις ανάγκες εισαγωγής και εξαγωγής προϊόντων και αφετέρου της προστασίας του περιβάλλοντος των θαλασσιών ζωνών τους. Οι υψηλές απαιτήσεις που επιβάλλονται στα πλοία υπό σημαία ΗΠΑ διαμόρφωσε μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο τις σημαίες ευκαιρίας όπου εδύνατο να καταφύγουν οι πλοιοκτήτες ώστε να συνεχίσουν το εμπόριο με τις ΗΠΑ ενώ παράλληλα τα πλοία τους να υπόκεινται σε χαλαρές απαιτήσεις. Εδώ έγκειται και η ευθύνη των ΗΠΑ στον τομέα της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος από τη ρύπανση συνεπεία επικινδύνων υλικών. Ενώ οι ΗΠΑ εφαρμόζουν αυστηρά περιβαλλοντικά πρότυπα για τη σημαία τους από την άλλη οδηγούν τους πλοιοκτήτες στις σημαίες ευκαιρίες όπου λόγω των χαλαρών απαιτήσεων τα πλοία υπό σημαία ευκαιρίας είναι επιρρεπή στα ναυτικά ατυχήματα. Αυτό συμβαίνει εξαιτίας της εξυπηρέτησης των οικονομικών συμφερόντων. Οι ΗΠΑ έχουν αποδείξει ότι εισάγουν πολιτικές, όπως η OPA, 1990, οι οποίες επηρεάζουν και δεν εξαρτώνται από τον IMO. Άρα αν ήθελαν, πραγματικά, να επιβάλλουν αυστηρές πολιτικές για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος θα μπορούσαν να το πετύχουν εντός του IMO και άλλων οργανισμών. Επίσης, οι ΗΠΑ είναι σε θέση να απαιτήσουν την εφαρμογή υψηλών τεχνικών προτύπων κατασκευής των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών. Ο στόλος υπό σημαία ΗΠΑ είναι μικρός και εξυπηρετεί τις εσωτερικές ανάγκες άρα οποιεσδήποτε ρυθμίσεις επηρεάζουν αμυδρά τη ναυτιλία των ΗΠΑ. Έτσι διευκολύνεται η περιβαλλοντική πολιτική των ΗΠΑ να επιβάλλει μέτρα τα οποία απαιτούν κόστος. Το κόστος συνηγορεί στην αποτροπή λήψης μέτρων από τα ναυτιλιακά Κράτη. Οι ΗΠΑ δύναται να ρυθμίσουν τις εξελίξεις εντός IMO επικαλούμενες όχι μόνο ότι διαθέτουν μεγάλη αγορά, πλούτο και πρωτογενή βιομηχανία αλλά και ότι η οικονομία τους εξαρτάται από τις ναυτιλιακές μεταφορές. Η ενδεχόμενη απειλή των ΗΠΑ να δράσει εκτός του IMO είναι σίγουρο ότι θα έχει εξαιρετική απήχηση κατά τη λήψη των αποφάσεων του διεθνούς ναυτιλιακού οργανισμού.

Τα Κράτη επηρεάζουν τις αποφάσεις του IMO ανάλογα με το ποσοστό της χωρητικότητας του στόλου τους και τον ρόλο εντός των οργάνων του, την συμμετοχή τους στις ειδικές επιτροπές και στις διασκέψεις. Γεγονός αποτελεί ότι οι μέχρι σήμερα διατελέσαντες Γενικοί Γραμματείς του IMO προέρχονται από τα ναυτιλιακά Κράτη. Έτσι όταν πρόκειται να ληφθούν αποφάσεις που αφορούν εκσυγχρονισμό των πλοίων ειδικότερα λόγω προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος το

ενδιαφέρον των Κρατών που δύνανται να επηρεάσουν τις αποφάσεις είναι μειωμένο. Γενικά τα συμφέροντα των Κρατών διαφέρουν μεταξύ τους και διακρίνονται μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών όταν πρόκειται να αντιμετωπίσουν μια πρόταση η οποία θα επιφέρει κόστος εις βάρος των πλοιοκτητών. Επίσης σημαντικό ρόλο στις αποφάσεις του IMO παίζουν και τα μη παραδοσιακά ναυτιλιακά Κράτη με σημαία ευκαιρίας. Η Λιβερία, οι Νήσοι Μάρσαλ και ο Παναμάς αριθμούν τον μεγαλύτερο στόλο πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών υπό όρους χωρητικότητας. Η συμμετοχή των Κρατών αυτών στον IMO έχει ως στόχο την επιρροή στις αποφάσεις ώστε αυτές να είναι ευνοϊκές για τα συμφέροντα που εξυπηρετούν ήτοι την προσέλκυση νέων πλοίων στα νηολόγια τους. Γίνεται εμφανές ότι οι πολιτικές και η επιρροή στη νομοθέτηση ενός σύγχρονου περιβαλλοντικού πλαισίου για την αντιμετώπιση της ρύπανσης συνεπεία των θαλασίων μεταφορών επικινδύνων υλικών εξαρτάται από μια σειρά χαρακτηριστικών των Κρατών. Είτε πρόκειται για ναυτιλιακό είτε για παράκτιο Κράτος σημασία έχουν τα συμφέροντα που εκπροσωπούνται και τα οποία καθορίζουν την μορφή της πίεσης εντός του οργανισμού.

Σήμερα τα ποιοτικά παραδοσιακά νηολόγια δεν έχουν την ευελιξία προσέλκυσης πλοίων λόγω της εφαρμογής των αυστηρών διεθνών προτύπων. Κάποια εξ αυτών εξακολουθούν να διατηρούν ευνοϊκό θεσμικό και φορολογικό καθεστώς, όπως η Ελλάδα με τους νόμους 2687/1953 (Α 317)<sup>704</sup> και 27/1975 (Α 77),<sup>705</sup> χωρίς σημαντικά αποτελέσματα αφού η πλειοψηφία της διεθνούς πλοιοκτησίας προτιμά τα ανοικτά νηολόγια. Τα παραδοσιακά νηολόγια τα οποία εφαρμόζουν το διεθνές θεσμικό πλαίσιο της ναυτιλίας και της προστασίας του θαλασίου περιβάλλοντος θα πρέπει να καταβάλουν φιλότιμες προσπάθειες ώστε να εκσυγχρονίσουν την εθνική νομοθεσία νηολόγησης ή να υιοθετήσουν ένα εναρμονισμένο διεθνές ή περιφερειακό σύστημα ώστε να παράσχουν ανταγωνιστικό πεδίο για την πλοιοκτησία σε σχέση με τα ανοικτά νηολόγια (σημαίες ευκαιρίας). Αν υπάρξουν κίνητρα εκ μέρους των παραδοσιακών νηολογίων τότε η πλοιοκτησία θα αδράξει την ευκαιρία προκειμένου τα πλοία της να φέρουν την σημαία του παραδοσιακού νηολογίου έστω και για λόγους γοήτρου. Η μείωση των υποβαθμισμένων πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών τα οποία είναι εγγεγραμμένα στα ανοικτά νηολόγια θα μειωθεί αναλόγως των κινήτρων που προσφέρουν τα παραδοσιακά νηολόγια. Επίσης, τα παραδοσιακά νηολόγια, όπως το ελληνικό, θα πρέπει να δείξουν περισσότερη εξωστρέφεια ώστε να προσελκύσουν την ελληνόκτητη πλοιοκτησία με απευθείας επαφές.

Γεγονός αποτελεί ότι τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών τα οποία εμπλέκονται σε περιπτώσεις ρυπάνσεων επιφέρουν σοβαρές οικονομικές συνέπειες στους πλοιοκτήτες, ναυλωτές

<sup>704</sup> Περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού. Σύμφωνα με το άρθρο 13, κεφάλαια εξωτερικού κατά την έννοια του νόμου αυτού είναι και τα πλοία ολικής χωρητικότητας τουλάχιστον 1.500 κόρων που νηολογούνται υπό την ελληνική σημαία. Η νηολόγηση τέτοιων πλοίων τελείται με τις λεγόμενες εγκριτικές πράξεις νηολόγησης (κοινές αποφάσεις υπουργείων ναυτιλίας, οικονομικών και ανάπτυξης) κατά τις οποίες δύνανται να ορίζεται ενδεικτικά (α) η ελεύθερη διάθεση του συναλλάγματος από την πώληση του πλοίου (β) η ελεύθερη διαχείριση των εσόδων χωρίς κανέναν περιορισμό (γ) η αναγνώριση ως ελληνικού πλοίου που ανήκει σε αλλοδαπούς και κάθε όρος που εξυπηρετεί τους σκοπούς του άρθρου 14 (δηλαδή την προσέλκυση πλοίων άνω των 1.500 ΚΟΧ στην ελληνική σημαία) κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις νόμων.

<sup>705</sup> Περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφοράς προς ανάπτυξιν της Εμπορικής Ναυτιλίας, εγκαταστάσεως αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων.

αλλά και στους φορείς της υπόλοιπης εφοδιαστικής αλυσίδας. Ακόμα, όταν σε ενδεχόμενο έλεγχο του Κράτους Λιμένα παρατηρηθούν ελλείψεις σε ένα τέτοιο πλοίο τότε η αποκατάσταση απαιτεί μεγάλο κόστος για την πλοιοκτησία και καθυστέρηση για την εφοδιαστική αλυσίδα. Άρα τα παραδοσιακά νηολόγια θα πρέπει να εστιάσουν σε αυτά τα σημεία και να πείσουν την πλοιοκτησία περί του μακροπροθέσμου οφέλους τους από την ύψωση της σημαίας ενός ευυπόληπτου παραδοσιακού ναυτιλιακού Κράτους. Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι και κάποια εκ των παραδοσιακών ανοικτών νηολογίων ακολουθούν τις γραμμές συμμόρφωσης με τη διεθνή ναυτιλιακή νομοθεσία παρέχοντας ταυτόχρονα ισχυρά κίνητρα νηολόγησης στην πλοιοκτησία. Ο ανταγωνισμός των παραδοσιακών νηολογίων με τα ανοικτά είναι μονόδρομος για την μελλοντική επιβίωση τους. Το φαινόμενο των ανοικτών νηολογίων είναι τόσο στενά συνδεδεμένο με τη σύγχρονη ναυτιλία ώστε δεν φαίνεται να ανατρέπεται εύκολα η τάση αυτή. Συναφώς ο έλεγχος του Κράτους Λιμένα δεν μπορεί να υποκαταστήσει τον έλεγχο της σημαίας του πλοίου ήτοι των ναυτιλιακών Κρατών. Ο αυστηρός έλεγχος της σημαίας του πλοίου αποτελεί ζητούμενο. Ίσως η σύνδεση των ποιοτικών σημαιών με τους ναυλωτές και ιδιοκτήτες φορτίου να έδινε κίνητρα στην πρόληψη της κυκλοφορίας υποβαθμισμένων πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών. Την δυνατότητα αυτή μπορούν να υλοποιήσουν οι δυνάμεις τις αγοράς και όχι ο IMO. Εντός του IMO θα πρέπει να ασκηθεί πίεση στα ναυτιλιακά Κράτη ώστε να συμμορφώνονται άμεσα με το διεθνές ναυτιλιακό θεσμικό πλαίσιο χωρίς χρονοτριβές.

Βεβαίως, εφόσον τα ναυτιλιακά Κράτη δεν συμμορφώνονται με το διεθνές ναυτιλιακό θεσμικό πλαίσιο άμεσα τότε ο θεσμός ελέγχου του Κράτους Λιμένα θα πρέπει να φροντίσει για τη διασφάλιση των κανόνων. Έτσι τα παράκτια Κράτη έχουν το θεσμό του ελέγχου του Κράτους Λιμένα ως εχέγγυο εξασφάλισης της περιβαλλοντικής προστασίας. Από την άλλη δεν νοείται κατάχρηση του θεσμού του Κράτους Λιμένα εις βάρος των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών τα οποία φέρουν σημαία ευκαιρίας. Για το λόγο αυτό η εφαρμογή της νομοθεσίας κατά τον έλεγχο του Κράτους Λιμένα θα πρέπει να είναι οριζόντια σε όλα τα πλοία που καταπλέουν στους λιμένες του εκάστοτε μνημονίου συνεργασίας. Η συνεργασία των μνημονίων συνεργασίας για τον έλεγχο στο πλαίσιο του Κράτους Λιμένα πρέπει να ενισχύεται για την καταπολέμηση των υποβαθμισμένων πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών. Η πρωτοβουλία της ΕΕ και της Γαλλικής ναυτιλιακής διοίκησης για την έναρξη λειτουργίας της ηλεκτρονικής βάσης ανταλλαγής δεδομένων EQUASIS<sup>706</sup> είναι ένα ισχυρό βήμα στο κατεύθυνση αυτή. Όταν οι έλεγχοι μεταξύ Κρατών Λιμένων δεν είναι της ίδιας ποιότητας τότε υφίσταται κίνδυνος τα υποβαθμισμένα πλοία να κυκλοφορούν εντός της περιοχής ευνοϊκής μεταχείρισης εις βάρος των συμφερόντων των παραδοσιακών νηολογίων. Τα παραδοσιακά νηολόγια, προκειμένου καταστούν ανταγωνιστικά, θα πρέπει να μεριμνήσουν ώστε το διεθνές θεσμικό ναυτιλιακό πλαίσιο να εφαρμόζεται στο ίδιο επίπεδο από όλα τα Κράτη και σε αυτή την προσπάθεια μπορεί να ηγηθεί ο IMO.

#### **4.14. Ρόλος και δράση των εξειδικευμένων μη κυβερνητικών οργανισμών**

Η δράση των μη κυβερνητικών οργανισμών αποδεικνύεται με το εξής σύγχρονο παράδειγμα. Προσφάτως, αρκετοί περιβαλλοντικοί μη κυβερνητικοί οργανισμοί εξέφρασαν εγγράφως την

<sup>706</sup> <https://www.equasis.org/EquasisWeb/public/HomePage>

ανησυχία τους για το ενδεχόμενο έγκρισης άδειας εξαγωγής εκ μέρους της ΕΕ πλοίων προς τα διαλυτήρια της νότιας Ασίας. Οι οργανισμοί αναφέρουν<sup>707</sup> ότι η ΕΕ παραβιάζει την οικεία διεθνή και ενωσιακή νομοθεσία επιτρέποντας ένα τέτοιο εγχείρημα. Ειδικότερα, οι μη κυβερνητικές οργανώσεις Δίκτυο Δράσης Basel,<sup>708</sup> το γραφείο για το ευρωπαϊκό περιβάλλον,<sup>709</sup> Greenpeace και η πλατφόρμα για τη διάλυση των πλοίων<sup>710</sup> προειδοποίησαν την ΕΕ ότι αν επιτραπεί η εν λόγω εξαγωγή τότε όχι μόνο καταστρατηγείται το νομοθετικό πλαίσιο αλλά και η νέα πολιτική της ΕΕ περί των στρατηγικών οικονομικών και περιβαλλοντικών πρωτοβουλιών. Η Σύμβαση της Βασιλείας απαγορεύει στα αναπτυσσόμενα Κράτη να αποστέλλουν επικίνδυνα απόβλητα, όπως τα πλοία για διάλυση, στα αναπτυσσόμενα Κράτη. Η διάταξη αυτή της Σύμβασης Βασιλείας ισχύει από το Δεκέμβριο του 2019 και εφαρμόζεται στα Κράτη Μέρη της Σύμβασης Βασιλείας ήτοι και στα Κράτη Μέλη της ΕΕ. Εδώ οι μη κυβερνητικοί οργανισμοί ασχολούμενοι με την προστασία του περιβάλλοντος ελέγχουν τον μεγαλύτερο περιφερειακό οργανισμό με αποτέλεσμα τελικά τη συμμόρφωση του με την οικεία νομοθεσία. Στο πεδίο της διεθνούς κοινότητας δραστηριοποιούνται διεθνείς οργανισμοί οι οποίοι ονομάζονται μη κυβερνητικοί διότι δεν συνίστανται από Κράτη αλλά από φυσικά πρόσωπα, εθελοντές ή νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου. Πρόκειται θεωρητικά για επικουρικές δραστηριότητες των διεθνών κυβερνητικών οργανισμών και των ιδιωτικών επιχειρήσεων χωρίς αυτό να δύναται να ειπωθεί με ακρίβεια διότι είναι εύκολο ένας μη κυβερνητικός οργανισμός να μετατραπεί σε ιδιωτική κερδοσκοπική επιχείρηση. Οι μη κυβερνητικοί οργανισμοί δραστηριοποιούνται διεθνώς προσπαθώντας να πετύχουν τον ιδρυτικό τους σκοπό. Οι διεθνείς διακυβερνητικοί οργανισμοί δύναται να συνεργάζονται με τους μη κυβερνητικούς και να ανταλλάσσουν τεχνογνωσία.

Ίσως η αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών να επιφέρει εκτός από την αναθεώρηση του οικείου θεσμικού πλαισίου και την αναδιοργάνωση των ιδίων των αρμοδίων διεθνών οργανισμών και ειδικότερα του ΙΜΟ με σκοπό τη θεραπεία του προβλήματος. Οι περιβαλλοντικές οργανώσεις όπως το Παγκόσμιο Ταμείο για τη Φύση (World Wide Fund for Nature-WWF),<sup>711</sup> το Pacific Environment,<sup>712</sup> οι Φίλοι της Γης (Friends of the Earth International-FOEI),<sup>713</sup> και η Greenpeace International,<sup>714</sup> παρόλο που η συνεισφορά τους στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος είναι σημαντική, δεν φαίνεται ότι μπορεί να επηρεάσει τις αποφάσεις του ΙΜΟ. Πάντως η συμμετοχή των περιβαλλοντικών μη κυβερνητικών οργανώσεων στον ΙΜΟ υπενθυμίζει την ισορροπία που πρέπει να υπάρχει μεταξύ των συμφερόντων της ναυτιλιακής βιομηχανίας μεταφοράς επικινδύνων υλικών και του περιβάλλοντος. Οι περιβαλλοντικές οργανώσεις προτείνουν εναλλακτικές ρυθμίσεις και εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου που παραμένει σε λήθη και έτσι προκαλούν κάποιες περιβαλλοντικές αποφάσεις του ΙΜΟ. Τα καταστρεπτικά ναυτικά ατυχήματα έχουν αυξήσει την

<sup>707</sup> <https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2020/09/Report-EU-SRR-Ban-Amendment-BAN-EEB-GP-SBP.pdf>

<sup>708</sup> <https://www.ban.org/green-ship-recycling>

<sup>709</sup> <https://meta.eeb.org/2020/09/23/eu-slammed-for-dumping-toxic-ships-in-developing-countries/>

<sup>710</sup> <https://www.shipbreakingplatform.org/>

<sup>711</sup> <https://wwf.panda.org/>

<sup>712</sup> [www.pacificenvironment.org](http://www.pacificenvironment.org)

<sup>713</sup> [www.foei.org](http://www.foei.org)

<sup>714</sup> [www.greenpeace.org/international](http://www.greenpeace.org/international)

επιρροή των περιβαλλοντικών οργανώσεων στον ΙΜΟ. Όμως οι αποφάσεις του ΙΜΟ, τελικώς, εξαρτώνται από τη ναυτιλιακή βιομηχανία με αποτέλεσμα οι νομοθετικές πρωτοβουλίες του επί της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος να απαιτούν μακρόχρονες διαπραγματεύσεις οι οποίες πολλές φορές καταλήγουν σε αδιέξοδο.

Τα Κράτη Μέλη του ΙΜΟ εκτός από τις τεχνικές επιτροπές του ΙΜΟ επικουρούνται κατά τη λήψη αποφάσεων από τις εξειδικευμένες<sup>715</sup> μη κυβερνητικές οργανώσεις όπως ο Comité Maritime International (CMI)<sup>716</sup> ήτοι ο παλαιότερος οργανισμός στον κόσμο που αποκλειστικά ασχολείται με την ενοποίηση του ναυτικού δικαίου και των σχετικών εμπορικών πρακτικών καθώς και το διεθνές ναυτιλιακό επιμελητήριο (International Chamber of Shipping - ICS).<sup>717</sup> Άλλοι εξειδικευμένοι μη κυβερνητικοί οργανισμοί που ασχολούνται με τη θαλάσσια μεταφορά επικινδύνων υλικών είναι το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Χημικών Βιομηχανιών (European Chemical Industry Council - CEFIC),<sup>718</sup> ο Διεθνής Οργανισμός Εμπορευματοκιβωτίων και Διατροφικών Μεταφορών (Bureau International des Containers et du Transport Intermodal - BIC),<sup>719</sup> το Γνωμοδοτικό Συμβούλιο Επικινδύνων Υλικών (Dangerous Goods Advisory Council - DGAC),<sup>720</sup> η Διεθνή Ένωση Πλοιοκτητών Δεξαμενοπλοίων (International Association of Independent Tanker Owners -INTERTANKO),<sup>721</sup> η Διεθνή Ένωση Παραγωγών Πετρελαίου και Φυσικού Αερίου (International Association of Oil & Gas Producers - IOGP),<sup>722</sup> το Παγκόσμιο Ινστιτούτο Μεταφορών Πυρηνικών (World Nuclear Transport Institute-WNTI),<sup>723</sup> το Διεθνές Θαλάσσιο Κέντρο Πετρελαϊκών Εταιρειών (Oil Companies International Marine Forum - OCIMF),<sup>724</sup> η Εταιρεία προώθησης υψηλών προδιαγραφών και υιοθέτησης των βέλτιστων πρακτικών λειτουργίας πλοίων μεταφοράς φυσικού αερίου και τερματικών σταθμών ανά τον κόσμο (Society of International Gas Tanker and Terminal Operators Ltd - SIGTTO),<sup>725</sup> η Ένωση Διαχειριστών Πλοίων Μεταφοράς Επικινδύνων Υλικών (International Vessel Operators Dangerous Goods Association, Inc.-IVODGA),<sup>726</sup> η Διεθνής Ομοσπονδία Πλοιοκτητών Δεξαμενοπλοίων για θέματα Ρύπανσης (International Tanker Owners Pollution Federation Ltd - ITOPF),<sup>727</sup> και Διεθνής Οργανισμός Ελέγχου Πετρελαιοκηλίδων (International Spill Control Organization - ISCO).<sup>728</sup>

Το διεθνές ναυτιλιακό επιμελητήριο (ICS) αντιπροσωπεύει σχεδόν όλα τα ναυτικά επιμελητήρια και ως εκ τούτου τα ναυτιλιακά Κράτη. Στο ίδιο πλαίσιο κινείται ο CMI ο οποίος περιλαμβάνει τις

---

<sup>715</sup> <http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/NGOsInConsultativeStatus.aspx>

<sup>716</sup> [www.comitemaritime.org](http://www.comitemaritime.org)

<sup>717</sup> [www.ics-shipping.org](http://www.ics-shipping.org)

<sup>718</sup> [www.cefic.org](http://www.cefic.org)

<sup>719</sup> [www.bic-code.org](http://www.bic-code.org)

<sup>720</sup> [www.dgac.org](http://www.dgac.org)

<sup>721</sup> [www.intertanko.com](http://www.intertanko.com)

<sup>722</sup> [www.iogp.org](http://www.iogp.org)

<sup>723</sup> [www.wnti.co.uk](http://www.wnti.co.uk)

<sup>724</sup> [www.ocimf.com](http://www.ocimf.com)

<sup>725</sup> [www.sigtto.org](http://www.sigtto.org)

<sup>726</sup> [www.ivodga.com](http://www.ivodga.com)

<sup>727</sup> [www.itopf.com](http://www.itopf.com)

<sup>728</sup> [www.spillcontrol.org](http://www.spillcontrol.org)



ενώσεις ναυτικού δικαίου των ναυτιλιακών Κρατών. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Χημικών Βιομηχανιών απαρτίζεται από επιχειρήσεις και ενώσεις που εκπροσωπούν όλο το μήκος της εφοδιαστικής αλυσίδας χημικών. Το Γνωμοδοτικό Συμβούλιο Επικινδύνων Υλικών (DGAC) προωθεί την ασφαλή μεταφορά επικινδύνων υλικών παρέχοντας εκπαίδευση, βοήθεια και πληροφορίες στους ενδιαφερομένους φορείς. Το Διεθνές Θαλάσσιο Κέντρο Πετρελαϊκών Εταιρειών (OCIMF) αποτελείται από μεμονωμένες εταιρείες, ενώ η INTERTANKO και ΙΤΟΡΡ από πλοιοκτήτες. Το διεθνές ναυτιλιακό επιμελητήριο μέχρι το 1970 είχε αναλάβει την ρύθμιση θεμάτων των επικινδύνων υλικών. Όμως η συγκέντρωση των σχετικών αρμοδιοτήτων από τον ΙΜΟ και η διάκριση των συμφερόντων του πλοιοκτήτη από του εφοπλιστή, ναυλωτή και ιδιοκτήτη φορτίου επέφερε την ανάγκη εξειδίκευσης. Οι μη κυβερνητικοί οργανισμοί είναι οχήματα των συμφερόντων της βιομηχανίας και λειτουργούν επηρεάζοντας την πολιτική του ΙΜΟ και των Κρατών. Η εξέταση των τίτλων των μη κυβερνητικών οργανισμών οι οποίοι δρουν ως συμβουλευτικά όργανα του ΙΜΟ δείχνει ότι πράγματι παρέχουν εξειδικευμένες τεχνικές γνώσεις αλλά παράλληλα εκπροσωπούν αμιγώς ναυτιλιακά συμφέροντα και έτσι τα παράκτια Κράτη τελούν σε δυσχερή θέση έναντι των ναυτιλιακών.

#### **4.15. Θαλάσσιο περιβάλλον και ΙΜΟ**

Η δημιουργία του ΙΜΟ δεν είχε ως αυτοσκοπό την ρύθμιση της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Ήδη από την ιδρυτική συνθήκη του ΙΜΟ (06.03.1948)<sup>729</sup> προκύπτει ότι ο νομοθέτης όχι μόνο δεν προέβλεψε την πιθανότητα των καταστρεπτικών ναυτικών ατυχημάτων πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών τα οποία προκάλεσαν την ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος αλλά ούτε περιέλαβε διατάξεις για την αντιμετώπιση της ρύπανσης. Η κατάσταση αυτή έχει αλλάξει δραματικά σήμερα και ο ΙΜΟ διατηρεί εξέχοντα ρόλο στην προώθηση του διεθνούς θεσμικού πλαισίου προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Παρόλα αυτά η εξέλιξη του θεσμικού πλαισίου προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος επηρεάζεται από τις πολιτικές διεργασίες εντός του ΙΜΟ. Εκ της ιδρυτικής συνθήκης του ΙΜΟ φαίνεται ότι ο οργανισμός παρέχει το πεδίο συναντήσεων των Κρατών ώστε να αμβλύνει τις αντιπαραθέσεις και να διευκολύνει τη λήψη αποφάσεων. Εξ αρχής ο προσανατολισμός και η δομή του ΙΜΟ έδωσε τον έλεγχο της πολιτικής ανάπτυξης του θεσμικού πλαισίου στο Συμβούλιο και στην Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφαλείας (ΜΣC). Αργότερα εμφανίστηκε η Επιτροπή Προστασίας του Θαλασσίου Περιβάλλοντος (ΜΕΡC) η οποία ανέλαβε τις εξειδικευμένες προτάσεις υπό τους περιορισμούς που επιβάλλουν οι πολιτικές συμμαχίες των Κρατών στο πεδίο του ΙΜΟ.

Τα ναυτιλιακά Κράτη στο πεδίο του ΙΜΟ διατηρούν ανεπίσημο έλεγχο και επιρροή των αποφάσεων των επιτροπών. Η εξέλιξη του θεσμικού πλαισίου του ΙΜΟ βασίζεται στις νομοθετικές πρωτοβουλίες των επιτροπών του οι οποίες παράγουν σχέδια συμβάσεων και ψηφισμάτων. Στις συναντήσεις των Κρατών για την εξέταση των προτεινόμενων νομοθετικών ρυθμίσεων από τις επιτροπές του ΙΜΟ κρύβονται οι πολιτικές διεργασίες για το αν θα προχωρήσει η εξέλιξη του θεσμικού πλαισίου ή θα υπάρξει ανατροπή με κάποια εναλλακτική πρόταση λιγότερο κοστοβόρα

<sup>729</sup> [https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XII-1&chapter=12&lang=en](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XII-1&chapter=12&lang=en)

και περιβαλλοντικά φιλική. Αφού οι προτάσεις των επιτροπών συμφωνηθούν μεταξύ των εκπροσώπων των Κρατών τότε ορίζεται η συνδιάσκεψη για την επίσημη συζήτηση προς αποδοχή ή όχι. Η εμπειρία έχει δείξει ότι οι προπαρασκευαστικές συναντήσεις των εκπροσώπων των Κρατών και οι πολιτικές συμμαχίες καθορίζουν την έκβαση της συνδιάσκεψης. Ως εκ τούτου, πρόταση η οποία δεν έχει συζητηθεί ή αποφασιστεί στις προπαρασκευαστικές συναντήσεις των επιτροπών είναι απίθανο να έχει τύχη κατά την συνδιάσκεψη. Ειδικότερα προτάσεις οι οποίες επιβάλλουν κόστη προκειμένου υιοθετηθούν αυστηρότερα μέτρα για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος τίθενται, εκ των πραγμάτων, εκτός της ημερήσιας διάταξης. Αυτό συμβαίνει όχι μόνο λόγω του κόστους αλλά και διότι οι αντιπροσωπείες δεν έχουν προετοιμαστεί να δεχτούν νέες πρωτοβουλίες με αποτέλεσμα οι διαπραγματεύσεις να καθυστερήσουν την έκβαση της συνδιάσκεψης και πιθανόν να την οδηγήσουν σε τέλμα.

Διαχρονικά η γενική γραμματεία του IMO δεν φαίνεται να έχει κάνει πολλά για να αλλάξει τον ρου των πραγμάτων επικαλούμενη, σύμφωνα με την ιδρυτική συνθήκη (άρθρο 2), ότι οι επιτελείς του οργανισμού δεν διαθέτουν εξουσιοδότηση ψήφου επί των τελικών αποφάσεων αλλά ο ρόλος τους είναι συμβουλευτικός και ανεξάρτητος των συμφερόντων των Κρατών. Κύριο μέλημα των επιτελών του IMO είναι η διευκόλυνση των Κρατών στην ανταλλαγή απόψεων, εγγράφων και πληροφοριών ώστε να αποκτήσουν πλήρη γνώση του αντικειμένου της υπό ψήφιση συμβάσεως ή ψηφίσματος. Πράγματι, κατά τη διαδικασία μίας νομοθετικής πρωτοβουλίας, όπου εισάγεται μια πρόταση για τη διερεύνηση ενός προβλήματος και τίθεται στην ημερησία διάταξη, η γενική γραμματεία του IMO δεν έχει επιρροή. Όσον αφορά πρωτοβουλίες σχετικά με την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος αυτές προκύπτουν είτε από επικαιροποιήσεις του θεσμικού πλαισίου είτε από τις αντιπροσωπείες των Κρατών. Άρα τα Κράτη διαθέτουν την εξουσία εισαγωγής νομοθετικών πρωτοβουλιών εντός του IMO. Συναφώς προτάσεις δύναται να υποβληθούν και από μη κυβερνητικούς οργανισμούς σε συνεργασία με τα Κράτη. Η κατάσταση αυτή φέρει τον IMO ως έναν οργανισμό ο οποίος παρέχει το πεδίο σε αλληλοσυγκρουόμενα συμφέροντα με σκοπό να επικρατήσει ο πολιτικά ισχυρότερος χωρίς πολλές φορές καμία παραχώρηση. Κατά τις διαπραγματεύσεις για τα ζητήματα προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος ο IMO εμπλέκεται απόλυτα και διατηρεί διακριτό ρόλο σε σχέση με άλλους οργανισμούς όπως η UNCTAD ή UNEP. Ο IMO προβάλλει το έργο του προς όφελος των μελών του και της διεθνούς κοινωνίας. Αυτό γίνεται με την επιτυχή έκβαση των διεθνών συμβάσεων των οποίων είναι θεματοφύλακας. Κατά τις εργασίες για την υπογραφή συμβάσεων περιβαλλοντικού περιεχομένου η σύγκλιση των απόψεων μεταξύ των Κρατών είναι δύσκολη. Η αποστολή του IMO είναι ο συμβιβασμός των συμφερόντων ώστε να επιτευχθεί το τελικό αποτέλεσμα. Όμως στην αποστολή του αυτή αντιμετωπίζει σοβαρά συμφέροντα τα οποία δύναται να ρυθμίζουν την πολιτική του οργανισμού προς όφελος των ναυτιλιακών Κρατών και να εμποδίζουν τον IMO να δρα ανεξάρτητα.

Η αντιμετώπιση του κινδύνου της ρύπανσης συνεπεία επικινδύνων υλικών απασχολεί τη διεθνή ναυτιλιακή πολιτική χωρίς να παρατηρείται σθεναρή, έστω νομοθετική, αντίδραση. Αντιθέτως υφίστανται προσπάθειες προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος μέσω διαπραγματεύσεων οικονομικών - περιβαλλοντικών συμφερόντων με σκοπό να ρυθμιστούν οι παρεμβάσεις ανάλογα

με το είδος του πλοίου που χρησιμοποιείται για τη μεταφορά των επικινδύνων υλικών. Η κατάσταση αυτή φέρνει στο προσκήνιο την τραγωδία της κοινοκτημοσύνης.<sup>730</sup> Οι διαπραγματεύσεις εντός του IMO αναδεικνύουν την πολυπλοκότητα των παραγόντων που παρουσιάζονται προκειμένου ληφθούν αποφάσεις για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος. Το βάρος της υποστήριξης των θαλασσιών περιβαλλοντικών προβλημάτων τα οποία απαιτούν ρύθμιση έχουν τα παράκτια Κράτη και όχι τα ναυτιλιακά, τα πλοία των οποίων ρυπαίνουν τις θάλασσες. Η ρύπανση αποδεικνύεται ότι θεωρείται πλευρική απώλεια του οικονομικού εγχειρήματος που αντιπροσωπεύει η θαλάσσια μεταφορά και στο βωμό των οικονομικών κερδών υφίσταται αντίσταση στην ρύθμιση της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος. Τα Κράτη προσπαθούν να υπερασπίσουν τα συμφέροντα τους παραγνωρίζοντας ότι η ρύπανση του θαλασσιού περιβάλλοντος είναι διακρατικό ζήτημα. Ως εκ τούτου πρόκειται περί αντιπαράθεση μεταξύ πολιτικοοικονομικών και περιβαλλοντικών συμφερόντων.

Τα Κράτη εντός των διεθνών οργανισμών που ασχολούνται με τη ναυτιλία και την προστασία του περιβάλλοντος δύναται να λάβουν αυστηρότερα μέτρα ενίσχυσης του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου όμως οι αποφάσεις τους δέχονται επιρροές ανάλογα με τα συμφέροντα που εκπροσωπούν. Τα ναυτιλιακά Κράτη προσπαθούν να προστατέψουν τα συμφέροντα τους ενώ τα παράκτια Κράτη τάσσονται υπέρ μέτρων αντιμετώπισης της ρύπανσης των ακτών τους. Εδώ φαίνεται ότι τα αναπτυγμένα Κράτη τα οποία καταναλώνουν περισσότερο από τα υπόλοιπα είναι οι μεγαλύτεροι ρυπαντές ενώ παράλληλα οι αντιπροσωπείες τους κυριαρχούν στους διεθνείς οργανισμούς και στα πεδία συναντήσεων για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος. Τα παράκτια Κράτη δεν έχουν την ίδια δύναμη στο διεθνές πεδίο λήψης αποφάσεων και έτσι παράγεται η αντιπαράθεση εξαιτίας των πολιτικών των ναυτιλιακών Κρατών. Υπό αυτές τις συνθήκες ο ρόλος που δύναται να παίξει ο IMO είναι περιορισμένος και εξυπηρετεί ως πεδίο συνάντησης των ναυτιλιακών Κρατών τα οποία καθορίζουν τις κινήσεις του οργανισμού. Αυτή η τάση είναι ανάγκη να αντιστραφεί.

#### **4.16. ΕΕ-Περιβαλλοντική πολιτική στη ναυτιλία και νομικοτεχνικές αδυναμίες**

Βιώσιμη ανάπτυξη είναι η *«ανάπτυξη που ικανοποιεί τις ανάγκες των σύγχρονων γενεών χωρίς να θέτει σε κίνδυνο την ικανότητα των επόμενων γενεών να ικανοποιήσουν τις δικές τους ανάγκες»* (Brundtland, 1987). Οι αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, όπως και ο ανωτέρω ορισμός, διατυπώθηκαν νομικά στη Διεθνή Συνδιάσκεψη του Rio de Janeiro (1992), για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη, όπου η βιώσιμη ανάπτυξη αναφέρεται ως η ανάπτυξη που παρέχει μακροπρόθεσμα οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά οφέλη φροντίζοντας τις ανάγκες της παρούσας και των μελλοντικών γενεών (Agenda 21). Η βιωσιμότητα συμπληρώνεται και από την έννοια της ασφάλειας των κοινωνικοοικονομικών και περιβαλλοντικών τομέων. Υπό την έννοια της ασφάλειας περιλαμβάνεται ο κυριαρχικός έλεγχος του παρακτίου Κράτους επί των δια θαλάσσης μεταφερομένων επικινδύνων υλικών. Η βιώσιμη ανάπτυξη δύναται να επιτευχθεί υπό την προϋπόθεση ότι θα σταματήσει η ρύπανση και ειδικά για τη θάλασσα αυτό αποτελεί πεδίο

<sup>730</sup> Hardin, G., (1968). The Tragedy of the Commons. Science. 162 (3859): 1243-1248.

ευθύνης κυρίως των ναυτιλιακών Κρατών. Επ' αυτού η βιώσιμη ανάπτυξη δεν φαίνεται να είναι συμβατή με το θεσμικό πλαίσιο της ομαλής λειτουργίας των πλοίων αφού θα πρέπει περιοριστούν οι φορτοεκφορτώσεις και οι εκπομπές καυσαερίων για να σταματήσει η ρύπανση. Επίσης, η UNCLOS, 1982 (άρθρο 2§1) εξουσιοδοτεί τα παράκτια Κράτη να ελέγχουν τα πλοία υπό ξένη σημαία για τυχόν πρόκληση ρύπανσης. Υπό την UNCLOS, 1982 τα παράκτια Κράτη επιβάλλουν ειδικούς περιβαλλοντικούς περιορισμούς στα πλοία υπό ξένη σημαία ως προϋποθέσεις για την είσοδο στους λιμένες τους. Η κανονιστική αρμοδιότητα για τον έλεγχο του Κράτους στους λιμένες τους βρίσκεται στις διατάξεις των άρθρων 25§2, 211§3 και εξειδικεύεται στο άρθρο 218 UNCLOS, 1982. Το τελευταίο άρθρο αποτελεί εξαίρεση της αποκλειστικής αρμοδιότητας του Κράτους της σημαίας του πλοίου στην ανοικτή θάλασσα και ενισχύει την ιδέα της βιώσιμης ανάπτυξης. Γενικά το ζήτημα εφαρμογής της βιώσιμης ανάπτυξης στη ναυτιλία είναι περίπλοκο και πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν αρκετοί παράγοντες και συμφέροντα.

Η βιώσιμη ανάπτυξη του θαλασσίου περιβάλλοντος αποτελεί επίσης σημαντικό στόχο της Γαλάζιας ανάπτυξης της ΕΕ και μπορεί να θεωρηθεί ως η διαδικασία με την οποία βελτιστοποιείται αφενός η προστασία του περιβάλλοντος και αφετέρου η ποιότητα ζωής σε βραχυπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα (Alhaji, 2003). Ως παράδειγμα, το Μεσογειακό Σχέδιο Δράσης (UNEP-MAP), περιφερειακά, φιλοδοξεί να συνδράμει τα Κράτη της περιοχής ώστε να διαμορφώσουν πρακτικές αντιμετώπισης της θαλάσσιας ρύπανσης. Το MAP πέρασε στη δεύτερη φάση του αφού έλαβε υπ' όψιν τις αδυναμίες του προηγούμενου εγχειρήματος αλλά και τα αποτελέσματα της Συνδιάσκεψης του ΟΗΕ για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (Rio, 1992), επί του ζητήματος της βιώσιμης ανάπτυξης. Σήμερα το MAP είναι σε θέση να αντιμετωπίσει μαζί με τα Κράτη Μέλη τις προκλήσεις σε θέματα θαλάσσιας ρύπανσης που ταλανίζουν την Μεσόγειο Θάλασσα. Δράσεις και πρωτοβουλίες για την προσέγγιση της βιώσιμης ανάπτυξης της περιοχής τελούν υπό το γενικότερο σχεδιασμό του MAP, όμως παρόλα αυτά το θαλάσσιο περιβάλλον της περιοχής εξακολουθεί να θεωρείται απειλούμενο. Άρα, η ΕΕ και τα Κράτη Μέλη της οφείλουν να δημιουργήσουν εκείνες τις συνθήκες ώστε να αποτραπεί οποιαδήποτε απειλή προς τους πόρους των ωκεανών, θαλασσών και ακτών της ΕΕ ειδικότερα λόγω της τεταμένης κατάστασης στη περιοχή της ανατολικής Μεσογείου.

Επιπλέον, με την εφαρμογή του εργαλείου του Θαλασσίου Χωροταξικού Σχεδιασμού τα Κράτη της Μεσογείου θα μπορούσαν να διασφαλίσουν και την ολοκληρωμένη διασυνοριακή προσέγγιση των θαλασσίων δραστηριοτήτων, με απώτερο στόχο την βιώσιμη ανάπτυξη των τοπικών οικονομιών. Η Οδηγία Πλαίσιο 2014/89/ΕΕ [Άρθρο 3(2)] αναφέρει ότι: «ως θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός (ΘΧΣ) νοείται η διαδικασία με την οποία οι αρχές του οικείου κράτους μέλους αναλύουν και οργανώνουν τις ανθρώπινες δραστηριότητες στις θαλάσσιες περιοχές για την επίτευξη οικολογικών, οικονομικών και κοινωνικών στόχων». Ο ΘΧΣ αποτελεί διατομεακό μέσο πολιτικής της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής (ΟΘΠ). Η αποτελεσματική διαχείριση του θαλασσίου χώρου μέσω του χωροταξικού σχεδιασμού θα επιτρέψει, ίσως, τη σύγκλιση των διαφορών μεταξύ Κρατών, την προσέλκυση των επενδύσεων και την βελτιστοποίηση της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Παρόλα αυτά και ενώ σύμφωνα με τις αρχές του, ο ΘΧΣ φαινόταν ένα εργαλείο αποτροπής της επιχείρησης του πλοίου Cape Ray για την επεξεργασία των χημικών όπλων της

Συρίας εντός της Μεσογείου, ο σχεδιασμός του δεν έχει ως τώρα ευδοκιμήσει στην περιοχή (Samiotis and Grekos, 2016).

Η περιβαλλοντική πολιτική της ΕΕ για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος έχει προεκτάσεις σε εθνικό και διεθνές επίπεδο. Η εφαρμογή της περιλαμβάνει τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης. Τα Κράτη για να συμβάλλουν στην κατεύθυνση αυτή θα πρέπει να εισάγουν το σύστημα περιβαλλοντικής προστασίας στο Σύνταγμα τους ώστε το περιβάλλον να περιβληθεί την υψηλότερη νομοθετική κάλυψη. Τότε οι εθνικοί κανόνες σε συνδυασμό με τους ενωσιακούς για το θαλάσσιο περιβάλλον θα είναι νομικώς δεσμευτικοί και αυξημένης τυπικής ισχύος. Η συμμόρφωση και προσαρμογή της εθνικής με την ενωσιακή νομοθεσία για το περιβάλλον είναι ζήτημα συμβιβασμών και συνεργασίας. Για το λόγο αυτό η ΕΕ υιοθετώντας τις προτάσεις της έκθεσης Mandelkern (2001)<sup>731</sup> για την βελτίωση της νομοθέτησης εισάγει επτά βασικές αρχές ήτοι (i) την αναγκαιότητα ώστε μέσω της διερεύνησης όλων των ρυθμίσεων να επιλεγεί η κατάλληλη, (ii) την αναλογικότητα των ρυθμίσεων με τα νομοθετικά εργαλεία, (iii) την επικουρικότητα με βάση ότι η αρμοδιότητα τελεί σε εθνικό από ότι σε ενωσιακό επίπεδο, (iv) την διαφάνεια μέσω της διαβούλευσης μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών, (v) την λογοδοσία ήτοι δημοκρατικός έλεγχος των νομοθετικών ρυθμίσεων, (vi) την προσβασιμότητα στα έγγραφα υπό προϋποθέσεις, (vii) την απλοποίηση των νομοθετικών ρυθμίσεων με σκοπό την κατανόηση από όλους. Συγκεκριμένα η ΕΕπ για τον έλεγχο εφαρμογής της περιβαλλοντικής νομοθεσίας εισήγαγε το πρόγραμμα βελτίωσης της καταλληλότητας και της αποδοτικότητας του κανονιστικού πλαισίου (REFIT).<sup>732</sup>

Όπως αναλύθηκε στο δεύτερο κεφάλαιο τα όργανα της ΕΕ ελέγχουν την εφαρμογή του θεσμικού πλαισίου προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος μέσω των αναφορών (reports), της επισκόπησης εφαρμογής της νομοθεσίας (scoreboards) και των εκτιμήσεων αναθεώρησης (implementation review).<sup>733</sup> Γενικά, κύριο όργανο ελέγχου εφαρμογής της νομοθεσίας είναι το κοινοβούλιο το οποίο έχει επισημάνει ότι υφίσταται ανάγκη για αυστηροποίηση της περιβαλλοντικής νομοθεσίας εκ μέρους των Κρατών Μελών.<sup>734</sup> Η ΕΕπ έχει ως αρμοδιότητα την ορθή εφαρμογή της ενωσιακής νομοθεσίας και των Συνθηκών. Υπό το πλαίσιο αυτό, η ΕΕπ δικαιούται να προβεί στον έλεγχο εφαρμογής από τα Κράτη Μέλη της περιβαλλοντικής νομοθεσίας και να επιβάλει τις ανάλογες κυρώσεις (άρθρο 258 ΣΛΕΕ). Επίσης διαθέτει συντρέχουσα αρμοδιότητα για την επισκόπηση της περιβαλλοντικής πολιτικής και οφείλει να διευκολύνει τα Κράτη Μέλη στην εξεύρεση λύσεων επί των περιβαλλοντικών προβλημάτων όπως η ελλιπής εφαρμογή του περιβαλλοντικού δικαίου.<sup>735</sup> Συναφώς ο Ευρωπαϊός Διαμεσολαβητής, ως ανεξάρτητη αρχή, δύναται να ελέγξει περιπτώσεις κακοδιοίκησης και μη συμμόρφωσης με τις διατάξεις του περιβαλλοντικού δικαίου εκ μέρους των οργάνων της ΕΕ. Σημειωθήτω ότι οι παραβάσεις εφαρμογής του δικαίου της ΕΕ αυξήθηκαν ελαφρώς το 2018 σε σχέση με το 2017 ενώ

<sup>731</sup> <http://www.smartreg.pe/reportes/Mandelkern%20Report%20on%20Better%20Regulation%202001.pdf>

<sup>732</sup> REFIT Evaluation of the SEA Directive 2001/42/EC <https://ec.europa.eu/environment/eia/sea-refit.htm>

<sup>733</sup> [https://ec.europa.eu/environment/legal/implementation\\_en.htm](https://ec.europa.eu/environment/legal/implementation_en.htm)

<sup>734</sup> Ανακοίνωση για τη βελτίωση των οφελών από τα περιβαλλοντικά μέτρα της ΕΕ COM/2012/095 final

<sup>735</sup> [https://ec.europa.eu/environment/waste/pdf/story\\_book\\_el.pdf](https://ec.europa.eu/environment/waste/pdf/story_book_el.pdf)

το υψηλότερο επίπεδο πενταετίας κατέχει το έτος 2016.<sup>736</sup> Οι τομείς παραβάσεων αφορούσαν κυρίως το περιβάλλον και τις μεταφορές. Άρα τα παράκτια Κράτη της ΕΕ θα πρέπει να ελέγχουν την ορθή εφαρμογή του περιβαλλοντικού δικαίου ώστε να διασφαλίζεται η αποτελεσματική προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Σε αυτή την κατεύθυνση αρωγοί είναι οι διοικητικοί και δικαστικοί μηχανισμοί με γνώμονα ότι η εθνική περιβαλλοντική νομοθεσία είναι αναγκαίο να καθορίζεται από την ενωσιακή.

#### **4.17. Μεταφορά επικινδύνων υλικών και πρωτοβουλίες προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος**

Η ρύπανση συνεπεία της θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων υλικών αποτελεί ένα εκ των στοιχείων των περιβαλλοντικών απειλών. Οι αιτίες της συγκεκριμένης μορφής ρύπανσης έχουν την βάση τους στο περίπλοκο πολιτικοοικονομικό και τεχνολογικό σύστημα. Το σύστημα αυτό δύναται να αντιμετωπιστεί μέσω των νομοθετικών ρυθμίσεων για τη προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Όμως, μέχρι σήμερα, ο έλεγχος της θαλάσσιας μεταφοράς των επικινδύνων υλικών δεν είναι επαρκής όπως αποδεικνύεται από τα καταστρεπτικά ναυτικά ατυχήματα. Έτσι ιδιαίτερο ενδιαφέρον εκτός των νομοθετικών ρυθμίσεων θα πρέπει να δοθεί και στις πολιτικές πρωτοβουλίες του ελέγχου της θαλάσσιας μεταφοράς των επικινδύνων υλικών. Οι πολιτικές πρωτοβουλίες είναι χρήσιμες και αποτελούν παραδείγματα της διαδικασίας που διέπει την επίλυση των σύγχρονων διεθνών διαφορών. Εκ των προαναφερθέντων προκύπτει ότι ο έλεγχος της θαλάσσιας μεταφοράς των επικινδύνων υλικών χρήζει βελτιώσεως και απαιτούνται νέες στρατηγικές. Η κατεύθυνση αυτή είναι περίπλοκη και απαιτεί απτή γνώση των πολιτικών συμμαχιών των Κρατών τα οποία καθορίζουν το νομοθετικό πεδίο. Άρα προκειμένου προταθούν νέες στρατηγικές για τον έλεγχο της θαλάσσιας μεταφοράς των επικινδύνων υλικών και της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος θα πρέπει να εξεταστούν οι πολιτικές συμμαχίες των Κρατών οι οποίες δύναται να επηρεάσουν τις όποιες πρωτοβουλίες.

Στα προηγούμενα κεφάλαια αποτυπώθηκε το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο μεταφοράς των επικινδύνων υλικών και προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος. Κατωτέρω θα αναλυθούν οι πολιτικές που δύναται να ακολουθηθούν σε σχέση με το θεσμικό πλαίσιο ως πιθανή θεραπεία της αντιπαράθεσης μεταξύ των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών. Οι πολιτικές αποφάσεις που χαρακτηρίζουν το θεσμικό πλαίσιο μεταφοράς των επικινδύνων υλικών και προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος επηρεάζονται από εσωτερικούς και εξωτερικούς παράγοντες. Οι εσωτερικοί παράγοντες, όπως είναι η κατανομή των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών στις σημαίες των ναυτιλιακών Κρατών και το πεδίο αποφάσεων εντός του ΙΜΟ, σχετίζονται ειδικά με το υπό εξέταση ζήτημα και ρυθμίζουν τις βραχυπρόθεσμες αλλαγές στο πλαίσιο του ΙΜΟ. Επίσης, υφίστανται οι εξωτερικοί παράγοντες, όπως η ζήτηση και κατανάλωση των επικινδύνων υλικών, οι οποίοι συνάδουν άμεσα με τις περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης. Έτσι η οικονομική ανάπτυξη καθορίζει τη συχνότητα των θαλασσίων μεταφορών οι οποίες εξυπηρετούν την σύνδεση προσφοράς και ζήτησης μεταξύ των Κρατών παραγωγών επικινδύνων υλικών, ναυτιλιακών Κρατών και Κρατών καταναλωτών επικινδύνων υλικών. Οι συγκεκριμένοι παράγοντες σε συνδυασμό με τη

<sup>736</sup> [https://ec.europa.eu/info/publications/2018-commission-report-and-factsheets-monitoring-application-eu-law\\_en](https://ec.europa.eu/info/publications/2018-commission-report-and-factsheets-monitoring-application-eu-law_en).

φύση του ζητήματος, τις πολιτικές των Κρατών και διεθνών οργανισμών και τις διαβουλεύσεις εντός IMO, πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν κατά τη διαμόρφωση του θεσμικού πλαισίου μεταφοράς των επικινδύνων υλικών και προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος.

Το θεσμικό πλαίσιο μεταφοράς των επικινδύνων υλικών και προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος εντός IMO φαίνεται ότι με βάση τα ναυτικά ατυχήματα θα πρέπει να διαμορφωθεί αναλόγως για την αντιμετώπιση τους. Γεγονός είναι, όπως απεδείχθη στο πρώτο κεφάλαιο, ότι η ζήτηση και κατανάλωση των επικινδύνων υλικών θα είναι αυξημένη στο μέλλον με συνέπεια τις θαλάσσιες μεταφορές των επικινδύνων υλικών. Η αυξημένη ζήτηση επικινδύνων υλικών επιφέρει την ανάγκη κατασκευής μεγάλων πλοίων για μεταφορές (γιγαντισμός πλοίων) με αποτέλεσμα σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος οι κοινωνικοοικονομικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις να είναι ανυπολόγιστες. Η μελέτη των ναυτικών ατυχημάτων πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών δείχνει ότι οι νομοθετικές δράσεις αναλαμβάνονται συνήθως μετά τις σοβαρές θαλάσσιες ρυπάνσεις. Επίσης όσο περισσότερο αναδεικνύονται τα αποτελέσματα της μόλυνσης των θαλασσίων υδάτων εξαιτίας των επικινδύνων υλικών τόσο η διεθνής κοινότητα θα λαμβάνει αυστηρότερα μέτρα. Άρα η ίδια η φύση των επικινδύνων υλικών θα πρέπει να αναγκάζει τον νομοθέτη να εισαγάγει ανάλογα μέτρα για την πρόληψη και αντιμετώπιση του ζητήματος. Στο συγκεκριμένο πεδίο καθοριστικό ρόλο παίζουν οι πολιτικές των Κρατών. Οι πολιτικές αυτές αντικατοπτρίζουν τη θέση των συμφερόντων που υποστηρίζουν τα Κράτη και η τάση που επικρατεί από την ανάλυση του μέχρι σήμερα θεσμικού πλαισίου δείχνει ότι δεν υφίσταται συνειδητή ανησυχία για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος αλλά συντηρητικές νομοθετικές παρεμβάσεις με ελάχιστες μεμονωμένες εξαιρέσεις (OPA, 1990). Ως εκ τούτου οι νομοθετικές παρεμβάσεις θεραπείας της αντιπαράθεσης μεταξύ των παρακτιών και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος θα πρέπει να ρυθμίσουν και να υπερκεράσουν τις προαναφερόμενες επικρατούσες τάσεις.

Τέτοιες πρωτοβουλίες, όπως η OPA, 1990, ή ένας ριζικός εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου μεταφοράς επικινδύνων υλικών και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος εντός του μετώπου των ναυτιλιακών Κρατών και των αντίστοιχων συμφερόντων είναι απίθανες. Στο ίδιο μήκος κύματος κινούνται και τα Κράτη παραγωγοί επικινδύνων υλικών όπου η συγκεκριμένη δραστηριότητα χαρακτηρίζει την γενική οικονομική κατάστασή τους. Έτσι τα Κράτη αυτά θα διατηρήσουν μια απρόθυμη συμπεριφορά ως προς την επιβολή κοστοβόρων μέτρων ακόμη και σε περίπτωση νέων ναυτικών ατυχημάτων. Παρόλα αυτά δύναται να συμβούν παρεμβάσεις με κάποιο λελογισμένο οικονομικό κόστος. Βασική προϋπόθεση αποτελεί η απαίτηση εκ μέρους των Κρατών παραγωγών επικινδύνων υλικών ως προς την χρησιμοποίηση πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών τα οποία να συμμορφώνονται με τα διεθνή πρότυπα και κανονισμούς. Η προϋπόθεση αυτή είναι εύκολο να ελεγχθεί από τα Κράτη όχι μόνον τυπικά ως όρος των ναυλοσυμφώνων αλλά και ουσιαστικά με την σχετική επί σκηνής επιθεώρηση από αρμόδια κλιμάκια. Συναφώς η αποσύνδεση της μεταφοράς επικινδύνων υλικών των Κρατών παραγωγών με πλοία υπό σημαία ευκαιρίας θα έδινε μια διαφορετική διάσταση στο συνολικό ζήτημα. Η

ενδυνάμωση του ελέγχου του Κράτους Λιμένα με συνεχείς αυστηρές επιθεωρήσεις και ενδεχόμενες κυρώσεις σε όλα ανεξαιρέτως τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών που καταπλέουν στους λιμένες τους θα συνέβαλε στην κατεύθυνση της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Ο θεσμός των ελέγχων του Κράτους Λιμένα είναι το σοβαρότερο εργαλείο στην κατεύθυνση της συμμόρφωσης με τους σχετικούς κανονισμούς των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Ακόμα και σε επίπεδο παρακτίων Κρατών, τα οποία αντιπροσωπεύουν συμφέροντα τα οποία σχετίζονται με τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, το ενδιαφέρον προς ρηξικέλευθες νομοθετικές πρωτοβουλίες είναι μειωμένο. Συνεπώς δεν αναμένονται νέες πρωτοβουλίες για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος αλλά η συντηρητική προσέγγιση του ζητήματος επιβολής αυστηρότερων κυρώσεων στα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών τα οποία δεν συμμορφώνονται με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο. Η κατάσταση αυτή επηρεάζει το σύστημα λήψεως αποφάσεων των συγκεκριμένων παρακτίων Κρατών με αποτέλεσμα την αποδυνάμωση των υψηλών περιβαλλοντικών προτύπων και την ανισορροπία δυνάμεων εντός του ΙΜΟ μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών. Η οικονομική ανάπτυξη κάποιων εκ των παρακτίων Κρατών ίσως επιφέρει συντηρητικές περιβαλλοντικές πολιτικές και τάσεις παρόμοιες με εκείνες των ναυτιλιακών Κρατών. Από την μελέτη του πίνακα, στον οποίο εμφανίζονται τα Κράτη με το μεγαλύτερο στόλο υπό όρους χωρητικότητας,<sup>737</sup> γίνεται κατανοητό ότι παράκτια Κράτη, ως αναπτυσσόμενες οικονομίες όπως η Βραζιλία, η Ρωσία, η Ινδία, η Κίνα και η Νότιος Αφρική (BRICS), τα οποία εκφράζουν και ναυτιλιακά συμφέροντα διατηρούν συντηρητική περιβαλλοντική πολιτική.<sup>738</sup> Εκτός της Κίνας η οποία διατηρεί σημαντικό αριθμό πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών, η εφαρμογή νέων περιβαλλοντικών μέτρων δεν έχει οικονομικό αντίκτυπο στα ναυτιλιακά συμφέροντα που εκπροσωπούν οι BRICS αφού συντηρεί τα πρότυπα προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος. Άρα η οικονομική ανάπτυξη των Κρατών δεν φαίνεται να ευνοεί το θεσμικό πλαίσιο προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος και ειδικότερα εντός του ΙΜΟ.

Γενικά τα παράκτια Κράτη θα πρέπει να κατανοήσουν τα χαρακτηριστικά του δικαιώματος της ψήφου εντός του ΙΜΟ αλλά και άλλων διεθνών οργανισμών. Ίσως, ακόμα και αν επιτευχθεί ο συνασπισμός των παρακτίων Κρατών δεν θα εκμαιευθούν απτά αποτελέσματα αλλά θα διατηρηθεί το διαπραγματευτικό πλεονέκτημα προς ικανοποίηση κάποιων εκ των συμφερόντων τους. Η οργανωμένη συμμετοχή τους στις συναντήσεις των κλιμακίων ή επιτροπών του ΙΜΟ και η ανακοίνωση των προτάσεων τους θα αναδείξει τα προβλήματα των παρακτίων Κρατών και πιθανόν θα υποδειχθούν λύσεις. Η ενισχυόμενη συμμετοχή των παρακτίων Κρατών στον ΙΜΟ θα προβάλλει περισσότερο τα θαλάσσια περιβαλλοντικά ζητήματα και την απειλή της ρύπανσης συνεπεία ενδεχομένου ατυχήματος πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών. Η αδιάλειπτη συμμετοχή και οι επαφές εντός ΙΜΟ θα εξελιχθούν σε εμπειρία η οποία θα είναι αρωγός στην υποστήριξη των περιβαλλοντικών αιτημάτων των παρακτίων Κρατών. Παρά τη τάση που επικρατεί, ήτοι τα Κράτη να υποστηρίζουν τα οικονομικά συμφέροντα τους έναντι των

<sup>737</sup> UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2019 σελ.37

<sup>738</sup> <http://www.nkibrics.ru/posts/show/5cfa4f8e6272692ee0100000>



περιβαλλοντικών, ίσως μπορεί να εισαχθεί εντός IMO μια ειδική διαδικασία διαμεσολάβησης ώστε να επέρχεται ισορροπία μεταξύ οικονομικών και περιβαλλοντικών συμφερόντων. Οι ΗΠΑ δύνανται να παίξουν πρωταγωνιστικό ρόλο επί της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος εντός IMO. Το ίδιο και τα Κράτη Μέλη της ΕΕ αν συνασπιστούν ή αν τελικά εκπροσωπηθούν συνολικά από την ΕΕ, το οποίο θεωρείται απίθανο για το εγγύς μέλλον. Καίτοι τα παράκτια Κράτη δεν έχουν μεγάλη επιρροή στις αποφάσεις του IMO εν τούτοις ο θεσμός του Κράτους Λιμένα θα μπορούσε να υποκαταστήσει αυτή την αδυναμία και να υποχρεώσει τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών σε συμμόρφωση με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο θεραπεύοντας έτσι και την απροθυμία των Κρατών της σημαίας να προβούν σε ουσιαστικούς ελέγχους. Οι ΗΠΑ και η ΕΕ θα πρέπει να απαιτήσουν από τον IMO και τα Κράτη Μέλη του όπως οι αποφάσεις του οργανισμού εφαρμόζονται αμέσως μόλις γίνονται δεκτές και όχι υπό την προϋπόθεση συμπλήρωσης ενός ορισμένου ποσοστού ολικής χωρητικότητας του παγκοσμίου στόλου. Σε διαφορετική περίπτωση ο IMO βαίνει προς μια μεγάλη περίοδο συντηρητικής αντιμετώπισης των θεμάτων θαλασίων μεταφορών επικινδύνων υλικών και προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος.

Επιπροσθέτως, το ζήτημα της θεσμικής αντιμετώπισης της θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων υλικών και της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος θα διακατέχεται από τις επιρροές των διεθνών συμφερόντων. Τα διεθνή συμφέροντα έχουν σημαντική επιρροή στην λήψη αποφάσεων επί της μεταφοράς των επικινδύνων υλικών και ευθύνη στη δημιουργία της αντιπαράθεσης μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών. Ως ανάχωμα στα συμφέροντα θα μπορούσαν να τοποθετηθούν οι μη κυβερνητικοί οργανισμοί. Οι μη κυβερνητικοί οργανισμοί λειτουργούν ως μοχλοί πίεσης των Κρατών ώστε να εφαρμοστούν τα διεθνή πρότυπα και οι κανονισμοί. Οι μη κυβερνητικοί οργανισμοί εντός του IMO διαθέτουν τεχνογνωσία και δρουν προς αυτήν την κατεύθυνση. Άρα φαίνεται ότι η αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών είναι αντικείμενο της διεθνούς οικονομικής κατάστασης και η επίλυση του ζητήματος σε διεθνές επίπεδο είναι αποτέλεσμα συμβιβασμού των οικείων συμφερόντων δια του θεσμικού πλαισίου.

#### **4.18. Εξωτερικοί παράγοντες και έλεγχος θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων υλικών**

Η μελέτη αποκάλυψε ότι εκτός των εσωτερικών υφίστανται και εξωτερικοί παράγοντες με σημαντικό ρόλο στον έλεγχο της θαλάσσιας μεταφοράς των επικινδύνων υλικών και κατά προέκταση στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Οι εξωτερικοί παράγοντες ασκούν ιδιαίτερη επιρροή στο ζήτημα της θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων υλικών και δεν ανήκουν στο πεδίο του διεθνούς ναυτιλιακού οργανισμού αλλά ούτε σε αυτό της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πρόκειται για τις παγκόσμιες διαδικασίες οικονομικής και τεχνολογικής ανάπτυξης οι οποίες αντιμετωπίζουν την ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος ως εξωτερικότητα ή πλευρική απώλεια. Εδώ η μελέτη εντοπίζει την κύρια αιτία του προβλήματος της αντιπαράθεσης μεταξύ των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών. Ως εκ τούτου τα διεθνή πρότυπα για την ασφαλή μεταφορά των επικινδύνων υλικών και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος θα πρέπει να εισάγονται παράλληλα και να προσαρμόζονται στις παγκόσμιες οικονομικές και τεχνολογικές εξελίξεις. Η εκ των υστέρων

εισαγωγή των σχετικών προτύπων τελεί σε απόσταση από τις σύγχρονες εξελίξεις και θέτει σε κίνδυνο, μέχρι την εφαρμογή των προτύπων, το θαλάσσιο περιβάλλον.

Η παρακολούθηση των σύγχρονων οικονομικών και τεχνολογικών εξελίξεων από τον IMO και την ΕΕ θα συμβάλει στην τροποποίηση του σύγχρονου θεσμικού πλαισίου την κατάλληλη στιγμή και παράλληλα με τις εξελίξεις ώστε να επέλθουν εποικοδομητικές αλλαγές των προτύπων στη ναυτιλία. Οι εξελίξεις θα πρέπει να εσωτερικεύουν τις δαπάνες που απαιτούνται για την προσαρμογή των πλοίων στα σύγχρονα περιβαλλοντικά δεδομένα και το θεσμικό πλαίσιο να αναπτύσσεται σε αυτή την κατεύθυνση. Υπό αυτές τις συνθήκες θεραπεύεται και το εμπόδιο του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος που προβάλλεται από τις ναυτιλιακές εταιρείες όταν πρόκειται να ληφθούν νέα μέτρα για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Σημαντικό θεωρείται το θεσμικό πλαίσιο προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος να ρυθμίζεται σε συνδυασμό με τη διεθνή οικονομική και τεχνολογική ανάπτυξη. Τα Κ-Μ του IMO και της ΕΕ θα πρέπει να αντιληφθούν τη σοβαρότητα της προαναφερόμενης ρύθμισης και με τη σειρά τους να ασκούν πίεση σε διεθνές επίπεδο. Το ίδιο και οι σχετικοί με την ναυτιλία και προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος κυβερνητικοί και μη κυβερνητικοί οργανισμοί των οποίων η αρωγή είναι απαραίτητη. Τα περισσότερα εκ των ισχυρών Κ-Μ του IMO έχουν την δυνατότητα να προβλέψουν τις οικονομοτεχνολογικές εξελίξεις και να εγείρουν ζήτημα ενσωμάτωσης των δαπανών προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος στις διεθνείς αποφάσεις καθώς και να προτείνουν ανάλογη ρύθμιση του θεσμικού πλαισίου. Όμως τα περισσότερα από τα ισχυρά ανεπτυγμένα Κράτη του IMO είναι παράλληλα «ισχυροί» ρυπαντές και άρα η συμβολή τους είναι αβέβαιη. Η χρήση των εναλλακτικών πηγών ενέργειας, οι οποίες είναι φιλικές προς το περιβάλλον, θα εδύνατο να μειώσει το επίπεδο διακινδύνευσης που παρατηρείται από τη θαλάσσια μεταφορά των επικινδύνων υλικών. Το ζήτημα της θαλάσσιας μεταφοράς των επικινδύνων υλικών περιλαμβάνεται στην παγκόσμια ενεργειακή πολιτική το μέλλον της οποίας έχει τη δυνατότητα να καθορίσει τα περαιτέρω βήματα της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Η προσαρμογή των πολιτικών του IMO με τις κρατούσες οικονομικές και τεχνολογικές εξελίξεις θα είναι η αρχή επίλυσης της αντιπαράθεσης μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών. Τα ισχυρά ανεπτυγμένα Κράτη του IMO τα οποία είναι και «ισχυροί ρυπαντές» θα πρέπει να πειστούν εντός IMO ότι η εσωτερίκευση των δαπανών προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος σε όλες τις σύγχρονες εξελίξεις του θεσμικού πλαισίου εξυπηρετούν τα συμφέροντα τους και την ανθρωπότητα. Σε διαφορετική περίπτωση φαίνεται ότι τα ισχυρά Κράτη του IMO ηγούνται των πολιτικών του οργανισμού βάσει των συμφερόντων τους χωρίς τα υπόλοιπα Κράτη Μέλη να έχουν ουσιαστικό λόγο. Θα πρέπει να παύσει αυτού του είδους η πολιτική νομοθέτησης και αντ' αυτού να κατευθυνθεί προς το συνδυασμό των οικονομοτεχνολογικών και περιβαλλοντικών εξελίξεων. Οι εξελίξεις εντός IMO εξαρτώνται από τις διεθνείς οικονομικές και τεχνολογικές πρωτοβουλίες. Εκεί πρωτοστατούν τα ισχυρά ανεπτυγμένα Κράτη όπως και εκτός του IMO. Άρα ο IMO δεν μπορεί θεωρητικά να γεφυρώσει με τις αποφάσεις του την επιρροή των ισχυρών Κρατών με το σύνολο των συμφερόντων που εκπροσωπεί. Επίσης υπό αυτή τη πρακτική οι ναυτιλιακές εξελίξεις δεν δύναται να ακολουθήσουν τις διεθνείς

οικονομοτεχνολογικές με αποτέλεσμα η κατάσταση αυτή να καταλήγει εις βάρος του θαλασσίου περιβάλλοντος. Ο ΙΜΟ σε συνεργασία και με άλλους μη κυβερνητικούς οργανισμούς προσπαθεί να εκσυγχρονίσει το ναυτιλιακό θεσμικό πλαίσιο όμως ο ρόλος του περιορίζεται, σε γραφειοκρατικό επίπεδο, στην ανάπτυξη πρωτοβουλιών για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Τούτων έπεται ότι μόνο τα ισχυρά Κράτη του ΙΜΟ σε συνεργασία με τον οργανισμό έχουν την ικανότητα να συνδυάσουν τις διεθνείς οικονομοτεχνολογικές και περιβαλλοντικές εξελίξεις. Επίσης θα πρέπει να αποτελεί παράδειγμα ότι σύμφωνα με την ιστορική αναδρομή μόνο μετά από ένα καταστρεπτικό ναυτικό ατύχημα εισάγονται πρωτοβουλίες εκσυγχρονισμού του νομοθετικού πλαισίου. Τα Κράτη Μέλη του ΙΜΟ και ο οργανισμός ήγγικεν η ώρα να νομοθετήσουν σύμφωνα με τις σύγχρονες προοπτικές και όχι με τις επιταγές της κοινής γνώμης.

Το ζήτημα εντός του ΙΜΟ εμφανίζεται ακόμα πιο περίπλοκο όταν κατά τις διαπραγματεύσεις για την εισαγωγή κάποιας νομοθετικής πρωτοβουλίας η οποία αφορά το περιβάλλον τα Κράτη ενδιαφέρονται κυρίως να προστατέψουν τα εθνικά τους συμφέροντα και όχι τα διεθνή. Η προστασία των εθνικών συμφερόντων έχει διττή σημασία ήτοι προστασία της εθνικής κυριαρχίας και οικονομικών συμφερόντων. Η προστασία της εθνικής κυριαρχίας αποτελεί, γενικώς, κώλυμα για την εισαγωγή μέτρων προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος και έρχεται σε αντίθεση με τη προστασία της διεθνούς κοινωνίας. Η εμφάνιση διεθνών οργανισμών με αποκλειστικό σκοπό την προστασία του περιβάλλοντος έρχεται ως αντίβαρο σε αυτή τη τακτική των Κρατών με σημαντικά αποτελέσματα. Η συνεργασία ΙΜΟ, UNEP και ΕΕ θα αποβεί ο μελλοντικός ρυθμιστής των εξελίξεων στον τομέα της προστασίας του περιβάλλοντος. Αυτό διότι η ΕΕ έχει αποδείξει ότι έχει το σθένος να εισάγει περιβαλλοντικές ρυθμίσεις και να επηρεάσει τις εξελίξεις στον ΙΜΟ. Η μακροπρόθεσμη επίλυση της αντιπαράθεσης μεταξύ των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη διαθάλασσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών βασίζεται στη δομή ενός διεθνούς ειδικού κανονισμού εντός του ΙΜΟ που να εξασφαλίζει το παράκτιο Κράτος και να επιβάλει μέτρα στο ναυτιλιακό Κράτος. Αυτό δύναται να επιτευχθεί όταν τα συμφέροντα των Κρατών συνασπιστούν σε εκείνο της διεθνούς προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος το οποίο και αποτελεί πρόκληση για τη διεθνή κοινωνία.

#### **4.19. Πρακτική εισαγωγής νομοθετικών ρυθμίσεων μεταφοράς επικινδύνων υλικών και προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος**

Όπως έχει ήδη ειπωθεί στο δεύτερο κεφάλαιο, οι διεθνείς συμβάσεις αποτελούν πηγές του διεθνούς δικαίου και στην περίπτωση αυτή ανήκουν και οι ναυτιλιακές.<sup>739</sup> Η διεθνής Σύμβαση για το δίκαιο των Συμβάσεων (Βιέννη, 1969) αναφέρει ότι η διαδικασία κατάρτισης των συμβάσεων περιλαμβάνει τη διαπραγμάτευση, την υπογραφή, την επικύρωση, την έναρξη ισχύος και την δημοσίευση τους. Επιπροσθέτως για την *de facto* ισχύ της σύμβασης θα πρέπει να επέλθει η επικύρωση-υιοθέτηση της από την εθνική έννομη τάξη με νομοθετικό κείμενο. Ειδικότερα η έναρξη ισχύος των ναυτιλιακών συμβάσεων του ΙΜΟ επιτελείται υπό την προϋπόθεση αποδοχής της σύμβασης από ελάχιστο αριθμό Κρατών Μελών τα οποία αντιπροσωπεύουν ένα ελάχιστο

<sup>739</sup> Άρθρο 38 Καταστατικό του Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης

ποσοστό της παγκοσμίου ολικής χωρητικότητας. Έτσι, τα ισχυρά ναυτιλιακά Κράτη έχουν το πρόσταγμα για την έναρξη ισχύος ή όχι μιας σύμβασης. Σήμερα τα ανοικτά νηολόγια έχουν το προβάδισμα λόγω του μεγάλου ποσοστού της παγκοσμίου ολικής χωρητικότητας που είναι εγγεγραμμένο στα νηολόγια τους. Τα ανοικτά νηολόγια έχουν ως κύριο σκοπό την προσέλκυση πλοίων στα νηολόγια τους και όχι την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και την ασφάλεια των μεταφορών επικινδύνων υλικών. Άρα όταν κάποια σύμβαση έρχεται σε αντίθεση με την κύριο σκοπό των ανοικτών νηολογίων τότε τουλάχιστον η χρονική υστέρηση της είναι βέβαιη.

Η κατάσταση αυτή δεν είναι προς όφελος των παρακτίων Κρατών ή των Κρατών Μελών του IMO με μικρό ποσοστό επί της παγκοσμίου ολικής χωρητικότητας. Ίσως, ο τρόπος έναρξης ισχύος μιας σύμβασης θα πρέπει να αλλάξει και να εδραιωθεί το πλειοψηφικό σύστημα με ισότιμη ψήφο μεταξύ των Κρατών εξαιρουμένου του παράγοντα της χωρητικότητας ο οποίος ευνοεί τα ανοικτά νηολόγια ή τα παραδοσιακά ναυτιλιακά Κράτη με μεγάλη χωρητικότητα. Ο γενικός στόχος των Κρατών Μελών, ιδιαιτέρως του IMO, πρέπει να είναι η ταχύτατη έναρξη ισχύος των Συμβάσεων διότι σε διαφορετική περίπτωση (χρονοτριβής) οι διατάξεις τους δύναται να μην είναι πλέον σύγχρονες. Τότε οι διατάξεις καθίστανται ανεφάρμοστες και απαιτείται εκ νέου αναθεώρηση και τροποποίηση των διατάξεων μιας σύμβασης. Η κατάσταση αυτή ωθεί τα παράκτια Κράτη σε μεμονωμένες δράσεις. Το σημερινό σύστημα έναρξης ισχύος των συμβάσεων, με προϋποθέσεις αυξημένης χωρητικότητας, δεν προάγει την ισοτιμία μεταξύ των Κρατών Μελών αλλά το δίκαιο του ισχυρού. Παρόλα αυτά η αλλαγή του συστήματος έναρξης ισχύος των συμβάσεων του IMO θα πρέπει να εξεταστεί προσεκτικά διότι διακυβεύονται μεγάλα συμφέροντα των Κρατών με μεγάλο ποσοστό της παγκοσμίου χωρητικότητας και η ενδεχόμενη διαφωνία τους με τις νέες ρυθμίσεις ενδέχεται να δημιουργήσει δομικά προβλήματα στον ίδιο τον IMO. Επίσης, οι συμβάσεις του IMO φημίζονται για την αποδοχή τους από το μεγαλύτερο ποσοστό της παγκοσμίου χωρητικότητας ήτοι από τα περισσότερα ναυτιλιακά Κράτη. Άρα οι διεθνείς συμβάσεις του IMO διακατέχονται από οικουμενική αποδοχή το οποίο μπορεί να απολεσθεί αν τροποποιηθεί η διαδικασία έναρξης ισχύος των συμβάσεων. Εδώ προτείνεται να τίθενται σε ισχύ οι συμβάσεις με πλειοψηφία κατόπιν ισότιμης ψήφου των Κρατών και στην πορεία με την αρωγή του ελέγχου των Κρατών Λιμένων να αναγκάζονται τα Κράτη να τις επικυρώσουν. Η τακτική αυτή δεν έχει τη συναίνεση όλων των Κρατών Μελών του IMO και ενδέχεται να εκληφθεί ως τιμωρητική. Γεγονός είναι ότι τα ναυτιλιακά Κράτη με μεγάλα ποσοστά χωρητικότητας δεν επιθυμούν την εφαρμογή συμβάσεων του IMO οι οποίες επιβάλλουν περιβαλλοντικό κόστος. Θα πρέπει να υπάρξουν κίνητρα ώστε η πλοιοκτησία να επιστρέψει στα παραδοσιακά νηολόγια όπου ακολουθούν πιστά τις συμβάσεις του IMO και τα ανοικτά νηολόγια να ερευνηθούν για τον τρόπο με τον οποίο έχουν καταφέρει να αποτελούν φορολογικούς και νομοθετικούς παραδείσους.

Η διαδικασία κατάρτισης των διεθνών ναυτιλιακών συμβάσεων είναι, πράγματι, χρονοβόρα και εν τέλει η εξέλιξη τους δύναται να συντονίζεται από τα ναυτιλιακά Κράτη. Όμως το μεγαλύτερο πρόβλημα ελέγχου της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος, η οποία προέρχεται από τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών, είναι η μέθοδος επιβολής των ρυθμίσεων που περιέχονται στις σχετικές συμβάσεις. Ίσως είναι καιρός οι ναυτιλιακές συμβάσεις να ειδωθούν ως το μέσο δια του οποίου καθησυχάζεται η κοινή γνώμη, τα διαμαρτυρόμενα για τη θαλάσσια ρύπανση

παράκτια Κράτη και οι μη κυβερνητικές οργανώσεις ενώ οι παραγωγοί επικινδύνων υλικών και τα πλοία συνεχίζουν το έργο τους. Ιστορικά, η άμεση εφαρμογή των διεθνών ναυτιλιακών συμβάσεων δεν κατέστη ποτέ δυνατή. Πάντοτε προβλέπεται ένα διάστημα συμμόρφωσης το οποίο δύναται να επεκταθεί αναλόγως της επικρατούσας κατάστασης η οποία ρυθμίζεται από τα ναυτιλιακά Κράτη εντός IMO. Υπό αυτές τις συνθήκες δημιουργείται οιοσδήποτε δοκιμή των διατάξεων των ναυτιλιακών συμβάσεων μεταφοράς επικινδύνων υλικών και θαλάσσιας ρύπανσης και εξαρτάται η χρονική περίοδος επιβολής τους. Έτσι αν τα ναυτιλιακά Κράτη θεωρήσουν ότι η επιβολή των διατάξεων μιας τέτοιας σύμβασης δεν εξυπηρετεί τα συμφέροντα τους τότε η επέκταση εφαρμογής της τίθεται στο διηκεές. Σε πολιτικό επίπεδο η κοινή γνώμη θα έχει ικανοποιηθεί αλλά το πρόβλημα θα εξακολουθεί να υφίσταται. Οι προοπτικές συμμόρφωσης και επιβολής των διατάξεων μιας σύμβασης επικεντρώνονται στο κατά πόσο τα χαρακτηριστικά των διατάξεων της είναι πρακτικά εφαρμόσιμα.

Η συμμόρφωση με τις διατάξεις μιας σύμβασης εναπόκειται στην πρακτική χρησιμότητα των χαρακτηριστικών τους. Οι εξαιρέσεις από τις διατάξεις της σύμβασης και οι απαιτήσεις για την εγκατάσταση νέων τεχνολογιών για τον έλεγχο των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών και της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος πρέπει να διατυπώνονται με εκ των προτέρων συναίνεση προκειμένου η σύμβαση να εφαρμοστεί. Οι αντιθέσεις δεν θα πρέπει να υποτιμώνται αλλά να λαμβάνονται υπ' όψιν και να θεραπεύονται. Ακόμα και τα πλέον νομικώς τεκμηριωμένα συμβατικά πρότυπα δεν είναι σίγουρο ότι θα εφαρμοστούν από τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα. Η εισαγωγή νέων τεχνολογιών στα πλοία δύναται να αποφευχθεί με το επιχείρημα της μεγάλης οικονομικής επιβάρυνσης και η σύμβαση να καταστεί ανενεργή. Επίσης, η σύμβαση θα πρέπει να είναι σε θέση να διορθώσει τις υφιστάμενες παραβιάσεις του ρυθμιζόμενου πεδίου εισάγοντας ένα σύστημα επιθεωρήσεων ώστε να διασφαλιστεί η συνεχής συμμόρφωση με τα πρότυπα. Οι νηογνώμονες είναι σε θέση να επιτελέσουν το έργο αυτό. Οι επιθεωρήσεις των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών εκ μέρους των νηογνώμωνων δεν είναι πανάκεια όπως φαίνεται από τα σχετικά ναυτικά ατυχήματα. Ας ληφθεί υπ' όψιν ότι οι νηογνώμονες διοικούνται από επιτροπές στις οποίες συμμετέχουν επί τω πλείστον πλοιοκτήτες και ως τούτου δύναται να επηρεάσουν τις αποφάσεις των οργανισμών. Οι αυστηροί έλεγχοι από τους νηογνώμονες είναι σημαντικό βήμα βελτίωσης της ασφάλειας των πλοίων και της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Ο IMO και τα Κράτη Μέλη του θα πρέπει να τελούν σε ευθεία γραμμή με τους νηογνώμονες για τους προαναφερόμενους σκοπούς.

Όταν το πλοίο εφοδιαστεί από τον νηογνώμονα με τα κατάλληλα πιστοποιητικά τότε εναπόκειται στο Κράτος Λιμένα ο έλεγχος των παραβιάσεων των διεθνών κανονισμών. Η μη συμμόρφωση ελέγχεται με διοικητικά πρόστιμα από το Κράτος Λιμένα κάτι το οποίο θα έπρεπε να είχε ήδη διαπιστωθεί από το Κράτος της σημαίας του πλοίου. Τα διοικητικά πρόστιμα είναι μόνο ένας τρόπος επιβολής συμμόρφωσης με το θεσμικό πλαίσιο. Η καθυστέρηση του πλοίου στο λιμένα μέχρι να αποκατασταθούν οι ελλείψεις δημιουργεί σημαντικά κόστη και κάποιες φορές δεν καλύπτονται ασφαλιστικά. Ο IMO και ο EMSA δύναται σε συνεργασία να λάβουν αυστηρότερα μέτρα ώστε να προάγουν την συμμόρφωση των πλοίων με τις συμβατικές απαιτήσεις. Οι ελλείψεις συμμόρφωσης με το συμβατικό πλαίσιο ίσως οφείλονται και στην αδυναμία κατανόησης των

κανονισμών. Επ' αυτού το Κράτος της σημαίας ευθύνεται ως προς την ενημέρωση των πλοίων. Το σύστημα επιβολής του συμβατικού πλαισίου του ΙΜΟ, καίτοι περίπλοκο έργο, πρέπει να βελτιωθεί. Αν δεν συμβεί αυτό τότε οι περισσότερες συμβάσεις θα παραμείνουν ένα καλογραμμένο νομικό κείμενο.

Σημαντικό ζήτημα είναι οι δράσεις των παρακτίων Κρατών όπου παρά την επικύρωση των ναυτιλιακών συμβάσεων δεν είναι σε θέση να ανταγωνιστούν σε πολιτικό επίπεδο τα ναυτιλιακά Κράτη εντός του ΙΜΟ. Τα παράκτια Κράτη αγωνίζονται για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος αλλά η τεχνογνωσία, οι οικονομικοί πόροι και οι πολιτικές συμμαχίες εντός ΙΜΟ δεν στέκονται αρωγοί για την επίτευξη του συγκεκριμένου στόχου. Εδώ είναι ανάγκη ο ίδιος ο ΙΜΟ να εισάγει κατάλληλες πολιτικές για την αντιμετώπιση αυτής της κατάστασης ίσως με αλλαγές στο καταστατικό του. Πράγματι οι επιτροπές του ΙΜΟ διαθέτουν τεχνογνωσία και υποστηρίζουν τα Κράτη Μέλη του οργανισμού όμως σε περίπτωση που πρέπει να επιτευχθεί συμβιβασμός για να «περάσει» μια διάταξη τότε αρμόδια για να αποφασίσουν είναι τα Κράτη και εν τέλει υπερισχύουν οι πολιτικές συμμαχίες. Στο σημείο αυτό έγκειται και το πολιτικό κενό το οποίο καλείται να εξετάσει ο ΙΜΟ υπό το μέτρο της δικαιοσύνης. Σε διαφορετική περίπτωση το σημείο αυτό θα αποτελέσει την αχίλλειο πτέρνα του οργανισμού και τον μετασχηματισμό του σε περιφερειακούς ή διμερείς οργανισμούς. Ως εκ τούτου υφίστανται χρονοβόρες πολιτικές διεργασίες από την εισαγωγή μιας σύμβασης για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος έως την ουσιαστική εφαρμογή της. Η σύμβαση θα πρέπει να γίνει αποδεκτή και να επικυρωθεί από έναν καθορισμένο αριθμό Κρατών ώστε να εφαρμοστεί. Ακόμα και τότε όμως υφίστανται εμπόδια στην αποτελεσματική εφαρμογή της σύμβασης τα οποία δύνανται να την καταστήσουν ανενεργή. Ο σπουδαίος και δύσκολος ρόλος του ΙΜΟ είναι να αναδείξει τις συμβάσεις θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων υλικών και προστασίας θαλασσιού περιβάλλοντος όχι μόνο αποδεκτές αλλά και εσωτερικό δίκαιο όλων των Κρατών.

Το ζήτημα της συμμόρφωσης των Κρατών με το διεθνές ναυτιλιακό θεσμικό πλαίσιο δεν έχει μέχρι σήμερα επιλυθεί. Εφόσον οι αρμόδιοι διεθνείς οργανισμοί δεν δύνανται να αναγκάσουν τα Κράτη Μέλη τους σε συμμόρφωση με το ενοποιημένο θεσμικό πλαίσιο της ναυτιλίας είναι βέβαιο ότι θα υπάρξει μεμονωμένη αντίδραση σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο ιδιαιτέρως όσον αφορά το πρόβλημα της θαλάσσιας μεταφοράς των επικινδύνων υλικών. Τέτοιες μεμονωμένες δράσεις θα έχουν ως αποτέλεσμα να κλονίσουν την αξιοπιστία των διεθνών οργανισμών και δη του ΙΜΟ. Επίσης από τις ενδεχόμενες μεμονωμένες δράσεις των Κρατών διακυβεύεται το δικαίωμα στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας. Παρά το διεθνές και ενωσιακό θεσμικό πλαίσιο υφίστανται στην ενέργεια υποβαθμισμένα πλοία (sub standards vessels) τα οποία θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια των επιβαινόντων και του περιβάλλοντος. Τα υποβαθμισμένα πλοία είναι νηολογημένα συνήθως σε μια εκ των σημαιών ευκαιρίας και λόγω της γενικότερης κατάστασης τους είναι πρόσφορα σε σχέση με τα υπόλοιπα των παραδοσιακών νηολογίων για την πρόκληση ναυτικού ατυχήματος. Η παύση της κυκλοφορίας υποβαθμισμένων πλοίων τα οποία δεν συμμορφώνονται με τη διεθνή ναυτιλιακή νομοθεσία είναι πρόκληση για τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα και τους αρμόδιους οργανισμούς. Οι προσπάθειες θα πρέπει να είναι συντονισμένες από όλους τους αρμοδίους φορείς, διεθνείς οργανισμούς, ΕΕ, ναυτιλιακών Κρατών, πλοιοκτητών συμπεριλαμβανομένων των

νηογνωμόνων, ναυλωτών, ιδιοκτητών φορτίων και ασφαλιστών. Ο συντονισμός τέτοιων πρωτοβουλιών δύναται να προέλθει υπό την αιγίδα του ΙΜΟ.

Η ιδιαίτερη φιλοσοφία της υπεύθυνης διαχείρισης των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών πρέπει να διακατέχει όλους τους παράγοντες που σχηματίζουν την εφοδιαστική αλυσίδα παραγωγής, θαλάσσιας μεταφοράς και παραλαβής των επικινδύνων υλικών. Οι διαχειριστές των πλοίων, τα οποία συμμορφώνονται με το θεσμικό πλαίσιο και ελέγχονται από τα Κράτη Λιμένα χωρίς να σημειώνονται ελλείψεις, θα πρέπει να επιβραβεύονται και τα πλοία τους να προηγούνται κατά την είσοδο σε συγκεκριμένους λιμένες εξαιρούμενα σχετικών ελέγχων. Οι έλεγχοι στο πλαίσιο των μνημονίων συνεργασίας των Κρατών Λιμένων αναδεικνύουν τις αντικανονικότητες. Αυτό το πλαίσιο ελέγχου θα μπορούσε να περιλαμβάνει τους νηογνώμονες που παρακολουθούν τα πλοία. Οι σχολαστικοί έλεγχοι των υποβαθμισμένων πλοίων δια του θεσμού των Κρατών Λιμένων και το ενδεχόμενο δημοσίευσης στοιχείων τέτοιων πλοίων τα οποία δεν τηρούν τα διεθνή πρότυπα θα αποτελέσει πίεση προς συμμόρφωση με το θεσμικό πλαίσιο. Συναφώς, τα ασφαλιστικά συμβόλαια των υποβαθμισμένων πλοίων και φορτίων επικινδύνων υλικών τιμώνται πολύ υψηλά με αποτέλεσμα, παρά τα ελκυστικά ναυλοσύμφωνα, οι ναυλωτές και οι ιδιοκτήτες φορτίων να διατηρούν επιφυλάξεις.

Οι συγκεκριμένες επιφυλάξεις δύναται να ερμηνευτούν ενδεχομένως και ως έμμεση αυτοουργία σε πρόκληση ναυαγίου όταν οι ναυλωτές/παραλήπτες φορτίου και ιδιοκτήτες φορτίου εμπιστεύονται τη μεταφορά επικινδύνων υλικών σε εκναυλωτές που κατέχουν υποβαθμισμένα πλοία.<sup>740</sup> Ίσως οι ναυλωτές/παραλήπτες φορτίου και οι ιδιοκτήτες φορτίων επικινδύνων υλικών πρέπει να πειστούν ότι η χρήση υποβαθμισμένων πλοίων δεν εξυπηρετεί, μακροπρόθεσμα, τα συμφέροντα τους. Άρα στην περίπτωση που οι ναυλωτές/παραλήπτες φορτίου και οι ιδιοκτήτες φορτίων επικινδύνων υλικών συνδεθούν με το ναυτικό ατύχημα υποβαθμισμένου πλοίου μεταφοράς επικινδύνων υλικών θεωρείται βέβαιο ότι η τάση της αγοράς θα αλλάξει. Υπό το τρέχον καθεστώς διεθνών αποζημιώσεων οι ναυλωτές/παραλήπτες φορτίου και ιδιοκτήτες δεν φέρουν ευθύνη για τη ζημία που προκάλεσε φορτίο επικινδύνων υλικών κατά το ναυτικό ατύχημα. Η πλοιοκτησία ευθύνεται πλήρως σε τέτοια περίπτωση.<sup>741</sup> Κατόπιν η πλοιοκτησία έχει το δικαίωμα να στραφεί κατά των ναυλωτών/παραληπτών φορτίου ή των ιδιοκτητών φορτίου επικινδύνων υλικών λόγω δόλου ή αμέλειας.<sup>742</sup> Πάντως θεωρείται απίθανο να έχει θετικό αποτέλεσμα μία τέτοιου είδους αγωγή εκ μέρους της πλοιοκτησίας κατά των ναυλωτών/παραληπτών φορτίου ή των ιδιοκτητών φορτίου επικινδύνων υλικών. Άρα οι ναυλωτές/παραλήπτες φορτίου και οι ιδιοκτήτες φορτίων επικινδύνων υλικών προκειμένου καταστούν υπεύθυνοι θα πρέπει να εισαχθεί συγκεκριμένη διάταξη στη Σύμβαση HNS περί αστικής ευθύνης και αποζημίωσης για ζημία σε σχέση με τη θαλάσσια μεταφορά επικινδύνων και επιβλαβών ουσιών.

<sup>740</sup> Η έμμεση αυτοουργία δεν προβλέπεται στις μορφές συμμετοχής του ελληνικού ποινικού δικαίου αλλά θεωρητικώς αποτελεί νομικό πλάσμα.

<sup>741</sup> <https://www.hnsconvention.org/the-convention/>

<sup>742</sup> Άρθρο 756 Σύμβασης HNS

Το διεθνές ναυτιλιακό Forum των εταιρειών πετρελαιοειδών (OCIMF)<sup>743</sup> με ενδιαφέρον στις θαλάσσιες μεταφορές επικινδύνων υλικών, που συστήθηκε το 1970 κατόπιν των έντονων αντιδράσεων της κοινής γνώμης για τη ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος εξαιτίας του ναυτικού ατυχήματος Torrey Canyon (1967), παίζει σπουδαίο ρόλο στη βελτίωση των συνθηκών μεταφοράς επικινδύνων υλικών και παρακολουθεί από το 1971 τις οικείες συναντήσεις του IMO παρουσιάζοντας, υπό συμβουλευτικό καθεστώς, τις απόψεις της βιομηχανίας πετρελαιοειδών. Το OCIMF έχει εισάγει το πρόγραμμα διαχείρισης και αυτό αξιολόγησης δεξαμενοπλοίων (Tanker Management and Self-Assessment program) ως αρωγή προς τους διαχειριστές δεξαμενοπλοίων ώστε να βελτιώσουν τα πρότυπα του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης των πλοίων. Το πρόγραμμα υιοθετείται από τις εταιρείες πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών με σκοπό να αξιολογηθούν τα συστήματα διαχείρισης ασφάλειας έναντι βασικών δεικτών απόδοσης (KPIs). Τα αποτελέσματα της αξιολόγησης χρησιμοποιούνται για τη βελτίωση και επανεξέταση των συστημάτων ασφαλούς διαχείρισης των πλοίων. Η εναρμόνιση των πρακτικών των εταιρειών με το διεθνές θεσμικό πλαίσιο επιτυγχάνει υψηλά πρότυπα ασφαλείας και πρόληψης της ρύπανσης. Η εφαρμογή του συγκεκριμένου συστήματος έγκειται αποκλειστικά στην ευθύνη της κάθε εταιρείας και δεν εμπλέκεται περαιτέρω το OCIMF. Ανάλογο σύστημα χρησιμοποιείται και για τα πλοία μεταφοράς χημικών. Τα αποτελέσματα από την εφαρμογή του συστήματος σε ένα πλοίο μεταφοράς επικινδύνων υλικών δείχνει αν το πλοίο είναι κατάλληλο για ναύλωση. Οι ναυλωτές/ παραλήπτες φορτίου και οι ιδιοκτήτες φορτίων επικινδύνων υλικών δεν έχουν παρά να παρακολουθήσουν τα αποτελέσματα της κατάστασης του πλοίου και σε περίπτωση που προχωρήσουν σε ναύλωση υποβαθμισμένου πλοίου να εγείρονται αξιώσεις. Η ενδεχόμενη απόδοση ευθυνών στους ναυλωτές/παραλήπτες φορτίου και ιδιοκτήτες φορτίων επικινδύνων υλικών για παράνομη ναύλωση υποβαθμισμένου πλοίου είναι σίγουρο ότι θα εξανάγκαζε την πλοιοκτησία να χρησιμοποιεί σύγχρονα και αξιόπλοα πλοία. Το γεγονός αυτό θα είχε θετικό αποτέλεσμα στην επίλυση της αντιπαράθεσης μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών.

Στην ίδια κατηγορία με τους ναυλωτές/παραλήπτες φορτίου και ιδιοκτήτες φορτίων επικινδύνων υλικών βρίσκονται και οι νηογνώμονες ήτοι δεν δύναται να καταστούν υπεύθυνοι για ένα ναυτικό ατύχημα πλοίου υπό την παρακολούθηση και πιστοποίηση τους. Η πλοιοκτησία ευθύνεται πλήρως σε τέτοια περίπτωση και σε αυτό συμβάλλουν οι συμβάσεις του IMO και οι συμβατικές υποχρεώσεις των νηογνωμόνων έναντι της πλοιοκτησίας.<sup>744, 745</sup> Άρα είναι ανάγκη να υπάρξει εμπλοκή των νηογνωμόνων και ειδικά ως προς την αποζημίωση σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος πλοίου μεταφοράς επικινδύνων υλικών ώστε να θεραπευτεί η αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη δια θαλάσσης μεταφορά επικινδύνων υλικών. Ως εκ τούτου στην περίπτωση που αποδεδειγμένα ένας νηογνώμονας πιστοποίησε πλοίο μεταφοράς επικινδύνων υλικών το οποίο ήτο υποβαθμισμένο και δια της καταστάσεως του βυθίστηκε με αποτέλεσμα τη ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος τότε ο νηογνώμονας πρέπει τουλάχιστον

<sup>743</sup> The Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) <https://www.ocimf.org/organisation/introduction.aspx>

<sup>744</sup> Liability of Classification Societies <https://core.ac.uk/download/pdf/55810092.pdf>

<sup>745</sup> <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Dr-Denise-Micallef-A-Legal-Analysis-CMI-YB-2014-pp-275.pdf>



να καταστεί υπεύθυνος από κοινού με την πλοιοκτησία. Στην ΕΕ με την Οδηγία 2009/15/ΕΚ όπως ισχύει σήμερα «*σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών*»<sup>746</sup> η ευθύνη των νηογνώμωνων υφίσταται αναφορικά με τις πράξεις τους οφειλόμενες σε δόλο ή αμέλεια. Εδώ φαίνεται ότι όταν ο ΙΜΟ δεν είναι σε θέση να λάβει μέτρα τότε με μεμονωμένες πράξεις η ΕΕ καταφέρνει να αποδώσει ευθύνες στους νηογνώμονες με αποτέλεσμα αφενός το διεθνές πλαίσιο να μην είναι εναρμονισμένο και αφετέρου να τίθεται υπό αμφισβήτηση ο ηγετικός ρόλος του ΙΜΟ στα ναυτιλιακά ζητήματα. Η κατάσταση αυτή παρακολουθείται από τους δανειστές της πλοιοκτησίας ήτοι μεγάλα οικονομικά επενδυτικά σχήματα και τους ασφαλιστές οι οποίοι δεν επιθυμούν να κινδυνεύσει η αποπληρωμή των δανείων τους και η πληρωμή ζημιών αναλόγως. Άρα η σύνδεση των μερών που λαμβάνουν μέρος στην διαδικασία της δια θαλάσσης μεταφοράς επικινδύνων υλικών με την αποζημίωση σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος αποτελεί τον τρόπο θεραπείας της αντιπαράθεσης μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών.

Η εφαρμογή μιας διεθνούς ναυτιλιακής συμβάσεως στην πράξη δεν είναι εύκολο ζήτημα. Οι εξειδικευμένες συζητήσεις των νομομαθών κατά τις διαπραγματεύσεις και προ υπογραφής της συμβάσεως από τα Κράτη διαφέρουν σε σχέση με τον τρόπο ανάγνωσης και συμμόρφωσης από τα πλοία, όπως η θεωρία με τη πράξη. Στο σημείο αυτό υφίσταται κενό το οποίο ίσως δύναται να καλυφθεί αφενός αν η σύμβαση ακολουθήσει τις αρχές του διεθνούς δικαίου και αφετέρου αν, προκειμένου τα πλοία να συμμορφωθούν, τα Κράτη της σημαίας καταστήσουν τις διατάξεις της σύμβασης κατανοητές προς τους ενδιαφερόμενους μέσω εμπειριστατωμένης εγκυκλίου. Η εισαγωγή μίας διεθνούς συμβάσεως στην έννομη τάξη υπάγεται σε αργές και επίπονες διαδικασίες. Επί παραδείγματι οι διεθνείς συμβάσεις που αφορούν στην θαλάσσια μεταφορά των επικινδύνων υλικών αλλά και στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος (παράρτημα Χ) προκειμένου να τεθούν σε ισχύ επήλθε ένα μεγάλο χρονικό διάστημα συζητήσεων και διαπραγματεύσεων μεταξύ των Κρατών καθιστώντας κάποιες φορές το αρχικό κείμενο ανεπίκαιρο. Σημειωθήτω ότι οι διαπραγματεύσεις για την υπογραφή της UNCLOS, 1982 διήρκεσαν εννέα έτη. Η καθυστέρηση αυτή επηρεάζει την μεταφορά των διεθνών συμβάσεων στο εθνικό δίκαιο και την υποχρεωτική συμμόρφωση από τα Κράτη και τους εταίρους της ναυτιλίας. Επίσης τα εμπόδια που υπεισέρχονται για τη δημιουργία μιας νέας σύμβασης δεν φαίνεται να έχουν επαρκώς αντιμετωπιστεί σε διεθνές και ενωσιακό επίπεδο.

Στα Κράτη Μέρη μιας ναυτιλιακής συμβάσεως συμμετέχουν τα ναυτιλιακά Κράτη προκειμένου να εγγυηθούν την αποτελεσματικότητα της αφού χωρίς αυτά οποιοδήποτε νέο νομοθέτημα δεν θα είχε νόημα εφαρμογής. Οι νέες ναυτιλιακές ρυθμίσεις θα πρέπει να γίνονται αποδεκτές πρώτα από τα Κράτη με τα μεγαλύτερα συμφέροντα. Αν κάποιο από τα ναυτιλιακά Κράτη δεν αποδεχτεί τις ρυθμίσεις μιας σύμβασης η οποία επιβάλλει οικονομικά κόστη συμμόρφωσης στα πλοία τότε αυτομάτως διαθέτει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των υπολοίπων ναυτιλιακών Κρατών. Έτσι για λόγους τάξης η ναυτιλιακή σύμβαση θα πρέπει να γίνει αποδεκτή από όλα τα ναυτιλιακά

<sup>746</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:02009L0015-20190726>

Κράτη. Αυτό έχει ως συνέπεια την αναμονή θέσεως σε ισχύ της σύμβασης μέχρι να επέλθει συμφωνία μεταξύ των ναυτιλιακών Κρατών. Φαίνεται ότι η καθυστέρηση θέσεως σε ισχύ των ναυτιλιακών συμβάσεων δεν είναι μόνο θέμα αρχικών διαπραγματεύσεων για την εισαγωγή του κειμένου αλλά και ύστερων συμφωνιών οι οποίες καθιστούν ελεγχόμενη την ημερομηνία εισαγωγής τους στην διεθνή και εθνική έννομη τάξη. Η κατάσταση δύναται να βελτιστοποιηθεί αν δοθούν κίνητρα στα Κράτη. Επίσης η τακτική δημοσιοποίησης των τελικών διατάξεων της σύμβασης με σκοπό τα Κράτη να συμμορφωθούν εγκαίρως και προ της θέσεως της σε ισχύ έχει συμβάλει θετικά. Επί παραδείγματι αν κάποια από τα ισχυρά Κράτη όπως οι ΗΠΑ υιοθετήσουν στην εθνική νομοθεσία τους τις διατάξεις μιας νέας ναυτιλιακής σύμβασης πριν αυτή τεθεί σε ισχύ τότε τα υπόλοιπα ναυτιλιακά Κράτη προκειμένου να έχουν τη δυνατότητα κατάπλου στους λιμένες των ΗΠΑ θα αναγκαστούν να συμμορφωθούν άμεσα. Άλλη περίπτωση είναι η συνομολόγηση όρου υπό τον οποίο τα Κράτη Μέρη σε μια ναυτιλιακή σύμβαση συμφωνούν να εφαρμοστεί στα πλοία τους κατά πλειοψηφία. Άρα ακόμα και αν κάποιο Μέρος της σύμβασης δεν συμφωνήσει τα πλοία υπό τη σημαία του θα είναι υποχρεωμένα να συμμορφωθούν με τις προβλέψεις της εν λόγω σύμβασης. Το πλεονέκτημα αυτής της τακτικής είναι ότι τα Κράτη τα οποία δεν θα συμμορφωθούν τίθενται σε δυσχερή ανταγωνιστική θέση σε σχέση με τα υπόλοιπα.

Συναφώς η διαδικασία επικαιροποίησης μιας ναυτιλιακής σύμβασης μέσω της τροποποίησης συντελεί ως τρόπος αποδοχής και συμμόρφωσης με τις διατάξεις της. Η τροποποίηση μιας σύμβασης γίνεται ευκολότερα από την σύνταξη μιας νέας και δίνει την δυνατότητα στα Κράτη να μεταρρυθμίσουν τα αναγκαία σημεία της σύμβασης. Όμως η απουσία μιας συγκεκριμένης, ταχείας και αποτελεσματικής διαδικασίας τροποποίησης μιας σύμβασης είναι ένα σοβαρό εμπόδιο. Επίσης η τροποποίηση πρέπει να προβλέπεται από τις διατάξεις της αρχικής σύμβασης. Υπό αυτές τις συνθήκες η συμβολή του IMO δεν είναι εύκολη αλλά είναι απαραίτητη. Η πρόοδος των διεθνών ναυτιλιακών συνθηκών περί της θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων υλικών και προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος εντός του IMO δεν είναι δομικό πρόβλημα του οργανισμού περί της διαδικασίας υπό την οποία τίθενται αυτές εν ισχύ αλλά πρόκειται για πολιτικό ζήτημα αντιπαραθέσεων των Κρατών. Βέβαιο είναι ότι κατά την εισαγωγή νέων νομοθετικών πρωτοβουλιών εντός του IMO παρατηρείται άρνηση και αντιπαραθέση μεταξύ των Κρατών. Το κόστος που επιφέρουν οι νέες ρυθμίσεις δεν μπορεί να ειπωθεί ότι είναι ο κύριος λόγος που επιμηκύνει την επικύρωση μιας σύμβασης. Έτσι το πρόβλημα της μακράς διάρκειας για την επικύρωση μιας σύμβασης ίσως πρέπει να συμπεριλάβει και την αδιαφορία των Κρατών. Αυτό βασίζεται στις αναστολές που έχουν τα Κράτη όσον αφορά τις επιπτώσεις που έχει η εφαρμογή των συμβάσεων στα υπό τη σημαία τους πλοία. Η επικύρωση μιας σύμβασης δεν είναι συλλογική πράξη των Κρατών αλλά εναπόκειται στην ναυτιλιακή διοίκηση του μεμονωμένου Κράτους. Η επικύρωση περιλαμβάνει την συμμετοχή των εθνικών οργάνων και της νομοθετικής εξουσίας. Συνήθως τα όργανα αυτά έχουν βαρύ φορτίο να επιτελέσουν άρα η καθυστέρηση της επικύρωσης μιας σύμβασης φαίνεται δικαιολογημένη.

Γενικά, τα ναυτιλιακά Κράτη εφόσον κρίνουν ότι μια σύμβαση θα εξυπηρετήσει την ομοιόμορφη εφαρμογή του δικαίου κατά τις θαλάσσιες μεταφορές επικυρώνουν την σύμβαση στον επιθυμητό χρόνο. Αυτό συμβαίνει κυρίως όταν ένα ισχυρό ναυτιλιακό Κράτος αναλαμβάνει μεμονωμένη

πρωτοβουλία εθνικών μέτρων και ως εκ τούτου αποτελεί ένα μέσο πίεσης για τη λήψη ισχυρότερων περιβαλλοντικών μέτρων. Η αποτυχία επιτάχυνσης της επικύρωσης των συμβάσεων του IMO εκ μέρους των Κρατών υποβαθμίζει την διαπραγματευτική ισχύ του πεδίου εντός IMO και οδηγεί τα Κράτη να αναζητήσουν λύσεις εκτός του οργανισμού. Ειδικότερα τα παράκτια Κράτη προκειμένου να προστατέψουν το θαλάσσιο περιβάλλον τους θα καταφύγουν στην ενδυνάμωση των υπάρχοντων ή σύναψη νέων περιφερειακών ή διμερών συμβάσεων. Τα παράκτια Κράτη δεν έχουν ναυτιλιακά συμφέροντα αλλά έχουν σημαντικές περιβαλλοντικές ανησυχίες. Ο αριθμός των συμβάσεων που ρυθμίζουν την θαλάσσια μεταφορά των επικινδύνων υλικών και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος οδηγεί στο συμπέρασμα ότι υφίσταται πολυνομία ήτοι έλλειψη κωδικοποιημένης νομοθεσίας με υφιστάμενες και κάποιες φορές αντικρουόμενες διατάξεις. Η κωδικοποιημένη νομοθεσία εξασφαλίζει ασφάλεια δικαίου και οι ενδιαφερόμενοι δύνανται εύκολα να αναζητήσουν τις διατάξεις που ισχύουν. Η πολυνομία επηρεάζει όχι μόνο το οικονομικό εγχείρημα της πλοιοκτησίας αλλά και τα συμφέροντα των εταιρών της ναυτιλίας. Η πλοιοκτησία προκειμένου να επενδύσει στην ναυπήγηση πρέπει να διαθέτει πραγματική εικόνα του θεσμικού πλαισίου που αφορά συγκεκριμένα τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών για τουλάχιστον ορισμένο χρονικό διάστημα της απόσβεσης. Ακόμη το θεσμικό πλαίσιο είναι ουσιαστικό να διακατέχεται από νομικοτεχνική ποιότητα το οποίο είναι καθήκον του IMO. Οι διατάξεις είναι αναγκαίο να διατυπώνονται ορθώς από τις αρμόδιες επιτροπές χωρίς αλληλεπικαλύψεις. Οι συμβάσεις του IMO προσφέρουν πολλά στη διεθνή ναυτιλία και κοινωνία αλλά η επικαιροποίηση τους ανάλογα με τις σύγχρονες καταστάσεις είναι αδήριτη ανάγκη. Όμως οι διατάξεις των συμβάσεων περί της διαδικασίας επικύρωσης δεν δίνουν στα Κράτη το έναυσμα για την επιτάχυνση της. Τα Κράτη τα οποία δεν ασχολούνται με την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος δεν ενδιαφέρονται να δεσμευτούν. Έτσι θα πρέπει να αντικατασταθούν οι διατάξεις επικύρωσης ώστε όταν ωριμάσει μια σύμβαση να επικυρώνεται χωρίς τα ναυτιλιακά Κράτη να μπορούν να προσδιορίζουν την ημερομηνία θέσεως της σε ισχύ.

#### **4.20. Μνημόνια MOU και συμβολή τους στην υποχρεωτικότητα νομοθετικών ρυθμίσεων του IMO**

Υπό τα ανωτέρω ο IMO, σύμφωνα με το διεθνή ρόλο του στα ναυτιλιακά δρώμενα, θα πρέπει να διασφαλίσει ότι κατά τη θαλάσσια μεταφορά των επικινδύνων υλικών όλοι οι φορείς που συμμετέχουν στην εφοδιαστική αλυσίδα, επί του ναυτιλιακού τομέα, θα συμμορφώνονται με το οικείο διεθνές θεσμικό πλαίσιο της ναυτιλίας. Όμως, ο IMO δεν διαθέτει στο καταστατικό του τη δυνατότητα επιβολής των διεθνών ναυτιλιακών συμβάσεων. Η σύγχρονη εποχή της ελεύθερης ναυσιπλοΐας και της κυριαρχίας των ναυτιλιακών Κρατών υπονομεύει τις δυνατότητες του IMO στη ρύθμιση της ασφάλειας ναυσιπλοΐας και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος αφού τα όποια νομοθετήματα δεν δύναται να επιβληθούν εκ μέρους του οργανισμού. Η ισχυροποίηση της γενικής γραμματείας του IMO με αυξημένες εξουσίες επιβολής της νομοθεσίας στα Κράτη Μέλη του οργανισμού φαίνεται ότι δεν δύναται να καθυστερήσει διότι σε διαφορετική περίπτωση διακυβεύεται το status του οργανισμού από μεμονωμένες νομοθετικές πρωτοβουλίες Κρατών όπως οι ΗΠΑ και περιφερειακών οργανισμών όπως η ΕΕ. Επί παραδείγματι, σήμερα ο επόπτης του έργου του IMO είναι το Συμβούλιο το οποίο αποτελείται από σαράντα μέλη σε σύνολο εκατόν

εβδομήντα τεσσάρων. Τα σαράντα αυτά μέλη κατανέμονται σε τρεις κατηγορίες ήτοι (α) δέκα Κράτη με το μεγαλύτερο ενδιαφέρον για την παροχή διεθνών ναυτιλιακών υπηρεσιών: Κίνα, Ελλάδα, Ιταλία, Ιαπωνία, Νορβηγία, Παναμάς, Δημοκρατία της Κορέας, Ρωσική Ομοσπονδία, Ηνωμένο Βασίλειο, Ηνωμένες Πολιτείες, (β) δέκα Κράτη με το μεγαλύτερο ενδιαφέρον για το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο: Αργεντινή, Αυστραλία, Βραζιλία, Καναδάς, Γαλλία, Γερμανία, Ινδία, Ολλανδία, Ισπανία, Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα και (γ) είκοσι Κράτη που έχουν ιδιαίτερα συμφέροντα για τη θαλάσσια μεταφορά ή την ναυσιπλοΐα και των οποίων η εκλογή στο Συμβούλιο θα εξασφαλίσει την εκπροσώπηση όλων των μεγάλων γεωγραφικών περιοχών του κόσμου: Μπαχάμες, Βέλγιο, Χιλή, Κύπρος, Δανία, Αίγυπτος, Ινδονησία, Τζαμάικα, Κένυα, Λιβερία, Μαλαισία, Μάλτα, Μεξικό, Μαρόκο, Περού, Φιλιππίνες, Σιγκαπούρη, Νότια Αφρική, Ταϊλάνδη, Τουρκία.<sup>747</sup> Τα Κράτη που βρίσκονται στη κατηγορία (α) ή ακόμα τα πέντε εξ αυτών δύνανται να θέσουν σε ισχύ άμεσα οποιαδήποτε σύμβαση του IMO λόγω του μεγάλου ποσοστού χωρητικότητας που διαθέτουν. Άρα αν ο IMO επιθυμεί την ενίσχυση της ισότητας μεταξύ των Κρατών κατά την ψήφιση των νομοθετικών κειμένων με σκοπό την εκπλήρωση της υποχρέωσης προαγωγής της ναυτιλιακής ασφάλειας και προστασίας θαλασσιού περιβάλλοντος κατά τη δια θαλάσσης μεταφοράς των επικινδύνων υλικών θα πρέπει το σύστημα εκπροσώπησης Κρατών στο Συμβούλιο να τροποποιηθεί με ισότιμη παρουσία όλων των Κρατών. Η δομή του IMO απαιτείται να αναθεωρηθεί για την επιτάχυνση των διαδικασιών δίκαιης νομοθέτησης.

Η αναθεώρηση της δομής του IMO σημαίνει τροποποίηση του καταστατικού του. Η πρώτη παρέμβαση είναι η κατάργηση του μονοπωλίου εκλογής Κρατών των κατηγοριών Α και Β στο Συμβούλιο και η ένταξη σε θέσεις ελέγχου του Συμβουλίου και των σημαιών ευκαιρίας ώστε όχι μόνο να λαμβάνουν αποφάσεις αλλά και να τις εφαρμόζουν ως ναυτιλιακά Κράτη. Επίσης στα μέλη του Συμβουλίου θα πρέπει να εκπροσωπούνται Κράτη με περιφερειακή ποσόστωση και όχι με βάση τη χωρητικότητα των πλοίων. Σίγουρα ένα Συμβούλιο με μέλη από όλες της περιφέρειες του κόσμου θα λάβει αποφάσεις περισσότερο φιλικές προς το περιβάλλον. Σε διαφορετική περίπτωση τα παραδοσιακά ναυτιλιακά Κράτη θα εξακολουθήσουν να έχουν το πρόσταγμα στον IMO. Στο πλαίσιο της αναθεώρησης και λόγω της πολυνομίας και των δυσκολιών εφαρμογής ο IMO θα πρέπει να διατηρήσει σταθερή την ημερήσια διάταξη των προτεραιοτήτων του και να στοχεύει στην επίτευξη των πιο σημαντικών. Αν οι συμβάσεις του IMO δεν επικυρώνονται ή δεν εφαρμόζονται τελικά αυτό θα αποτελέσει πλήγμα στην αξιοπιστία του οργανισμού. Όσον αφορά τις διαδικασίες ενσωμάτωσης των Συμβάσεων του IMO στο εθνικό δίκαιο, ο οργανισμός θα μπορούσε να παράσχει τεχνική βοήθεια στα Κράτη τα οποία αντιμετωπίζουν δυσκολίες με σκοπό την άμεση υιοθέτηση και εφαρμογή των Συμβάσεων του IMO από όλα τα Κράτη Μέλη του. Η επιτροπή διευκολύνσεων έχει τη δυνατότητα να παίζει το ρόλο αυτό και να διασφαλίσει τη πειθαρχία στην υιοθέτηση και εφαρμογή. Επιπλέον τα Κράτη δεν θα έχουν τη δυνατότητα να προτείνουν νέα νομοθετικά μέτρα αν δεν έχουν εξεταστεί οι επιπτώσεις των συγκεκριμένων μέτρων στα υπόλοιπα Κράτη. Η αξιολόγηση των μέτρων θα έχει βάση τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης.

<sup>747</sup> <http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/32-Council-elections-A31.aspx>

Με σκοπό την εφαρμογή των μέτρων για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, ο ΙΜΟ θα πρέπει να εισάγει μια πιο ευρεία έννοια της αρχής ο ρυπαίνων πληρώνει ήτοι πέραν της πλοιοκτησίας το οικονομικό βάρος της αποκατάστασης να επωμίζονται οι ναυλωτές και οι ιδιοκτήτες φορτίου επικινδύνων υλικών. Μια τέτοια ρύθμιση θα έφερνε όλη την εφοδιαστική αλυσίδα των επικινδύνων υλικών προ των ευθυνών της ακόμα και με μεγαλύτερη τιμή ναύλου με αποτέλεσμα τα υποβαθμισμένα πλοία να τεθούν εκτός ναυλώσεων. Ο ΙΜΟ θα μεριμνήσει για την εισαγωγή τροποποιήσεων των κανονισμών περί προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος ώστε οι ναυλωτές και οι ιδιοκτήτες φορτίου να αναλάβουν μέρος του κόστους αποκατάστασης της ρύπανσης συνεπεία ατυχήματος πλοίου μεταφοράς επικινδύνων υλικών. Οι τροποποιήσεις θα υιοθετηθούν από την εθνική νομοθεσία η οποία θα απαιτεί υπευθυνότητα. Άρα εκτός από την πλοιοκτησία σε σχολαστικό έλεγχο του πλοίου μεταφοράς επικινδύνων υλικών θα προβαίνουν οι ναυλωτές και οι ιδιοκτήτες φορτίου. Εδώ ο ανταγωνισμός θα αποβεί υπέρ του εκσυγχρονισμού της ποιοτικής ναυτιλίας. Έτσι, ο ΙΜΟ θα εξισορροπήσει τη προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος με τις νέες νομοθετικές πρωτοβουλίες.

#### **4.21. Διεθνής ναυτιλιακή πολιτική και πρωτοβουλίες**

Οι σύγχρονες πολιτικοοικονομικές και τεχνολογικές εξελίξεις επιφέρουν την εξειδίκευση και ως εκ τούτου την συμμετοχή εκτός των Κρατών και των διεθνών οργανισμών στις αποφάσεις για τον έλεγχο της θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων υλικών και προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος. Υπό αυτές τις συνθήκες, το αποφασιστικό καθεστώς για το συγκεκριμένο ζήτημα έχει κατακερματιστεί διότι οι διεθνείς οργανισμοί λόγω της εξειδίκευσης τους δύνανται να ηγούνται των εισηγήσεων για τις νέες ρυθμίσεις. Το ζήτημα της ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος συνεπεία της θαλάσσιας μεταφοράς των επικινδύνων υλικών ανακύπτει μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο και την οικονομική και τεχνολογική ανάπτυξη των Κρατών. Η ανάπτυξη προϋποθέτει κατανάλωση ενέργειας η οποία μεταφέρεται κατά το μεγαλύτερο ποσοστό δια των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών με αποτέλεσμα να υφίστανται διαχρονικά τα καταστρεπτικά ναυτικά ατυχήματα και η ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος. Τα Κράτη παραγωγοί και καταναλωτές των επικινδύνων υλικών καθώς και τα Κράτη τα οποία διαθέτουν ισχυρό ναυτιλιακό στόλο τελούν σε αλληλεξάρτηση ιδιαίτερος στις σημερινές συνθήκες παγκοσμιοποίησης. Παράλληλα, η ρύπανση συνεπεία των επικινδύνων υλικών εξακολουθεί να προκαλεί καταστρεπτικά αποτελέσματα στο θαλάσσιο περιβάλλον και ο έλεγχος της προκύπτει από τον συνδυασμό πολιτικοοικονομικών και τεχνολογικών παραγόντων.

Οι συμπεριφορά των εμπλεκόμενων στις διαπραγματεύσεις για τον έλεγχο της θαλάσσιας μεταφοράς των επικινδύνων υλικών και της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος είναι κοινή με εκείνη που αντιμετωπίζεται στα σύγχρονα διεθνή ζητήματα που ταλανίζουν την διεθνή κοινότητα. Τα Κράτη δεν διαθέτουν το προνόμιο της πρωτοκαθεδρίας αλλά διαθέτουν ισότιμη ψήφο κατά τη δράση τους σε διεθνή επίπεδο. Για το λόγο αυτό κατά τη διεθνή δράση τους συνασπίζονται σε συμμαχίες ώστε να καταφέρουν να επηρεάσουν τις αποφάσεις του ΙΜΟ, της ΕΕ και άλλων οργανισμών. Επίσης, σε περίπτωση εκπροσώπησης ενός Κράτους από διαφορετικά υπουργεία είναι δυνατόν να παρατηρηθεί αντιπαράθεση όταν πρόκειται για αντικείμενα που

αφορούν τις θαλάσσιες μεταφορές επικινδύνων υλικών και το περιβάλλον με αποτέλεσμα η εθνική θέση να είναι διαφορετική. Τα χαρακτηριστικά αυτά επηρεάζουν τις πολιτικές που εφαρμόζονται και δεν ενισχύουν την ασφάλεια των θαλασσιών μεταφορών επικινδύνων υλικών αλλά ούτε και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος. Συνεπώς, οι πολιτικές που εισάγονται επί του ζητήματος επηρεάζονται σε μεγάλο βαθμό από τα κοινά συμφέροντα των παραγόντων. Ομοίως τα Κράτη δύνανται να επηρεάσουν τις νομοθετικές εξελίξεις ανάλογα με το ποσοστό επί της χωρητικότητας των υπό τη σημαία τους πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών, τον έλεγχο στην αγορά και την παραγωγή επικινδύνων υλικών. Τα Κράτη που διαθέτουν τα στοιχεία αυτά ελέγχουν τις νομοθετικές πρωτοβουλίες, διαμορφώνουν τα αποτελέσματα και προβλέπουν τον ρυθμό εφαρμογής και επιβολής. Οι αντιπαραθέσεις μεταξύ των ισχυρότερων Κρατών περιορίζονται ενώ τα υπόλοιπα Κράτη απέχουν με αποτέλεσμα να διαμορφώνεται το αποτέλεσμα σύμφωνα με τα συμφωνηθέντα των ισχυρότερων ναυτιλιακών Κρατών. Οι διεθνείς οργανισμοί και ιδιαιτέρως ο ΙΜΟ οφείλουν να ασκούν επιρροή στις αποφάσεις των Κρατών η οποία δύναται να αποβεί ζωτικής σημασίας για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος κατά τις διαπραγματεύσεις. Η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα επιθυμεί ένα ομοιόμορφο νομοθετικό καθεστώς εντός του οποίου θα παράγονται οι εξελίξεις. Ο ΙΜΟ διατηρεί αυτό το προνόμιο για τα ναυτιλιακά δρώμενα ενεργώντας ως κέντρο συναντήσεων εντός του οποίου διενεργούνται οι διαπραγματεύσεις, παρέχονται οι σχετικές διευκολύνσεις και τελικά παράγεται η νομοθεσία. Πάντως, παρόλο που οι μονομερείς νομοθετικές πρωτοβουλίες των Κρατών ή της ΕΕ διατηρούν θετικό πρόσημο για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος, τα Κράτη, με γνώμονα τη χρόνια πρακτική τους, φαίνεται ότι επιθυμούν την θέσπιση κανονισμών εντός του ΙΜΟ.

Το ζήτημα της θαλάσσιας μεταφοράς των επικινδύνων υλικών και της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος περιλαμβάνει και τα πλοία που χρησιμοποιούνται σε κυβερνητική μη εμπορική υπηρεσία.<sup>748</sup> Κατά τις θαλάσσιες μεταφορές επικινδύνων υλικών με τα συγκεκριμένα πλοία τίθεται ως όρος ασφαλείας η μυστικότητα της αποστολής και έτσι δεν αποκαλύπτεται το ακριβές είδος του φορτίου και οι συνθήκες μεταφοράς του. Αυτή η κατάσταση θα μπορούσε γρήγορα να αλλάξει, αλλά η ισορροπία δυνάμεων και η προφανής χρησιμότητα τέτοιων πλοίων για στρατιωτικούς σκοπούς ή άλλους στόχους δεν επιτρέπει την εμπλοκή της διεθνούς κοινότητας σε εθνικά στρατιωτικά θέματα καίτοι υφίστανται περιβαλλοντικές ανησυχίες εντός των υπηρετούντων στο πολεμικό ναυτικό.<sup>749</sup> Τα πλοία τα οποία χρησιμοποιούνται για κρατική μη εμπορική υπηρεσία του άρθρου 96 UNCLOS, 1982 θα πρέπει να ελέγχονται όπως τα κοινά εμπορικά πλοία και να τηρούν την διεθνή νομοθεσία. Σε διαφορετική περίπτωση διακυβεύεται η προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος πίσω από το δήθεν απόρρητο ή μυστικότητα στρατιωτικών αποστολών των οποίων αρωγοί είναι τα πλοία τα οποία χρησιμοποιούνται για κρατική μη εμπορική υπηρεσία. Τα Κράτη καλύπτονται από τα σχετικά άρθρα της UNCLOS, 1982 όμως αν πραγματικά υφίσταται εθνική βούληση ρύθμισης της θαλάσσιας μεταφοράς των επικινδύνων υλικών και της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος τότε αυτή θα πρέπει να

---

<sup>748</sup> Άρθρα 95 και 96 UNCLOS, 1982

<sup>749</sup> Η διαπίστωση αυτή πηγάζει από την εμπειρία του συγγραφέως κατά τις επαφές του με αξιωματικούς πολεμικού ναυτικού διαφόρων Κρατών.

μην εξαιρεί αλλά να συμπεριλαμβάνει και τα πλοία τα οποία χρησιμοποιούνται για κρατική μη εμπορική υπηρεσία. Και πάλι το κόστος συμμόρφωσης των πλοίων αυτών με τις σύγχρονες απαιτήσεις προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος είναι μεγάλο (Samiotis, et.al 2021).

Τα θέματα οικονομικής χρηματοδότησης κυριαρχούν όχι μόνον στην ημερήσια διάταξη των Κρατών αλλά και των διεθνών και περιφερειακών οργανισμών. Το ίδιο συμβαίνει και στα θέματα διαμόρφωσης κοινής πολιτικής ρύθμισης της θαλάσσιας μεταφοράς των επικινδύνων υλικών και της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Η μεταφορά των επικινδύνων υλικών για τα αναπτυγμένα Κράτη είναι ο μοχλός κίνησης των οικονομιών τους και το πλοίο είναι ο φθηνότερος τρόπος μεταφοράς. Άρα οι πολιτικές κυριαρχούνται από τα οικονομικά συμφέροντα και τα αποτελέσματα τους αντικατοπτρίζουν την γενική δομή της παγκόσμιας οικονομικής εξουσίας. Ως εκ τούτου τα ισχυρά ναυτιλιακά Κράτη εισάγουν πολιτικές τις οποίες υποχρεώνονται να ακολουθήσουν τα αδύναμα και οικονομικά εξαρτώμενα παράκτια Κράτη. Ακόμα και τα Κράτη παραγωγοί επικινδύνων υλικών ακολουθούν αυτή την τακτική. Το πολιτικό σύστημα της εποχής έχει ως οδηγό τις επιταγές των αγορών τις οποίες ακολουθεί. Το συγκριτικό πλεονέκτημα είναι το κύριο μέλημα των Κρατών ώστε να διατηρήσουν το επίπεδο της οικονομίας τους και οι ρυθμίσεις είναι αποδεκτές όσο δεν επηρεάζουν την οικονομία. Έτσι τα οικονομικά συμφέροντα συντάσσονται με τα ισχυρά ναυτιλιακά Κράτη και αποτρέπουν την επιθυμία των παρακτίων Κρατών να εισάγουν μέτρα ασφαλείας κατά την θαλάσσια μεταφορά των επικινδύνων υλικών και της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Άρα το διακύβευμα μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών είναι οικονομικό και όχι κυρίως περιβαλλοντικό ζήτημα. Συναφώς τα οικονομικά όχι μόνον επηρεάζουν βαθιά τη φύση του ζητήματος αλλά εξουσιάζουν και τις πολιτικές των Κρατών. Υπό τις παρούσες διαπιστώσεις, το θεσμικό πλαίσιο ασφάλειας της θαλάσσιας μεταφοράς των επικινδύνων υλικών και της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος θα πρέπει να προχωρήσει σύμφωνα με τις αρχές τις βιώσιμης ανάπτυξης.

#### **4.22. ΕΕ και μελλοντικές νομοθετικές πρωτοβουλίες**

Η αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών δεν έχει πραγματικά αντιμετωπιστεί από την ΕΕ και αυτό δύναται να προκαλέσει μεμονωμένες αντιδράσεις σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος· δοκιμάζοντας την ενότητα των Κ-Μ. Οι χρονοβόρες διαδικασίες νομοθέτησης και η μεμονωμένη εκπροσώπηση των Κ-Μ της ΕΕ στον ΙΜΟ συμβάλουν σε αυτή τη κατεύθυνση. Η ΕΕ έχει κατά καιρούς λάβει κάποιες νομοθετικές πρωτοβουλίες με σκοπό να βελτιώσει την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Όμως για να είναι αποτελεσματικές οι συγκεκριμένες πρωτοβουλίες θα πρέπει η ΕΕ να αποκτήσει νομοθετική αυτονομία η οποία να προέρχεται από τα θεσμικά όργανα της, τουλάχιστον επί των ναυτιλιακών θεμάτων, χωρίς την άμεση συμμετοχή των Κ-Μ. Η προοπτική αυτή απαιτεί πολιτική βούληση η οποία δεν φαίνεται να υφίσταται. Στο νέο στρατηγικό θεματολόγιο 2019-2024<sup>750</sup> τα Κ-Μ αναγνώρισαν ότι η ΕΕ πρέπει να είναι σε θέση να δρα αυτόνομα. Οι αυτόνομες δράσεις έχουν ως αποτέλεσμα την εφαρμογή των αποφάσεων που

<sup>750</sup> <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2019/06/20/a-new-strategic-agenda-2019-2024/>

απορρέουν από τα Κ-Μ. Η ΕΕ δρα σε ένα ασταθές και περίπλοκο διεθνές ναυτιλιακό περιβάλλον αντιμετωπίζοντας μεμονωμένες δράσεις όχι μόνο εκ των έσω αλλά και από διεθνείς δρώντες όπως οι ΗΠΑ, Ρωσία και Κίνα. Η ΕΕ και τα Κ-Μ της δεν έχουν κοινή αντιμετώπιση των ναυτιλιακών ζητημάτων στον ΙΜΟ και αυτό πρέπει να σταματήσει αν η ένωση επιθυμεί να ανταποκριθεί στις σύγχρονες ναυτιλιακές προκλήσεις. Υπό τη νομοθετική αυτονομία χωρίς την άμεση συμμετοχή των Κ-Μ στις διαδικασίες, η ΕΕ θα εκπληρώσει τους στόχους του στρατηγικού θεματολογίου 2019-2024 ώστε να προστατέψει τα συμφέροντα της και να αντιμετωπίσει αντιπαραθέσεις σε παγκόσμιο επίπεδο.

Η ήπια και χρονοβόρα πολιτική που εφαρμόζει η ΕΕ κατά τη λήψη αποφάσεων είναι πιθανό να αποδυναμώσει, μελλοντικά, τη θέση της σε παγκόσμια επίπεδο.<sup>751</sup> Άρα θα πρέπει να βρεθεί τρόπος ώστε με νομοθετική αυτονομία τα όργανα της ΕΕ να αποφασίζουν και οι αποφάσεις να εφαρμόζονται. Η πολιτική βούληση αποτελεί βασικό στοιχείο για την επιδίωξη της νομοθετικής αυτονομίας ιδίως καθώς απαιτεί από τα Κ-Μ και τα θεσμικά όργανα να λειτουργήσουν προς το συμφέρον της ΕΕ. Η αντίδραση των Κ-Μ επί μιας τέτοιας αυτονομίας της ΕΕ στα ναυτιλιακά θέματα αναδεικνύει το τρωτό σημείο των διαδικασιών λήψης αποφάσεων και την ανικανότητα επίτευξης συναίνεσης. Η ΕΕ για να αντιστρέψει την κατάσταση θα μπορούσε να χρησιμοποιήσει τη διαδικασία λήψεως αποφάσεων με ψηφοφορία ειδικής πλειοψηφίας. Έτσι θα λάβει άμεσα αποφάσεις οι οποίες θα εφαρμόζονται σε σύντομο χρόνο. Η Συνθήκη της Λισαβόνας (άρθρο 355 ΣΕΕ) και το Συμβούλιο μπορούν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στην κατεύθυνση αυτή. Η εμπάθυνση της διαδικασίας ολοκλήρωσης της ΕΕ είναι καθοριστική για την νομοθετική αυτονομία των οργάνων της χωρίς να είναι σίγουρο ότι αυτό επιθυμούν και τα Κ-Μ ιδίως λόγω της αρνητικής συμπεριφοράς τους για κοινή εκπροσώπηση στον ΙΜΟ.

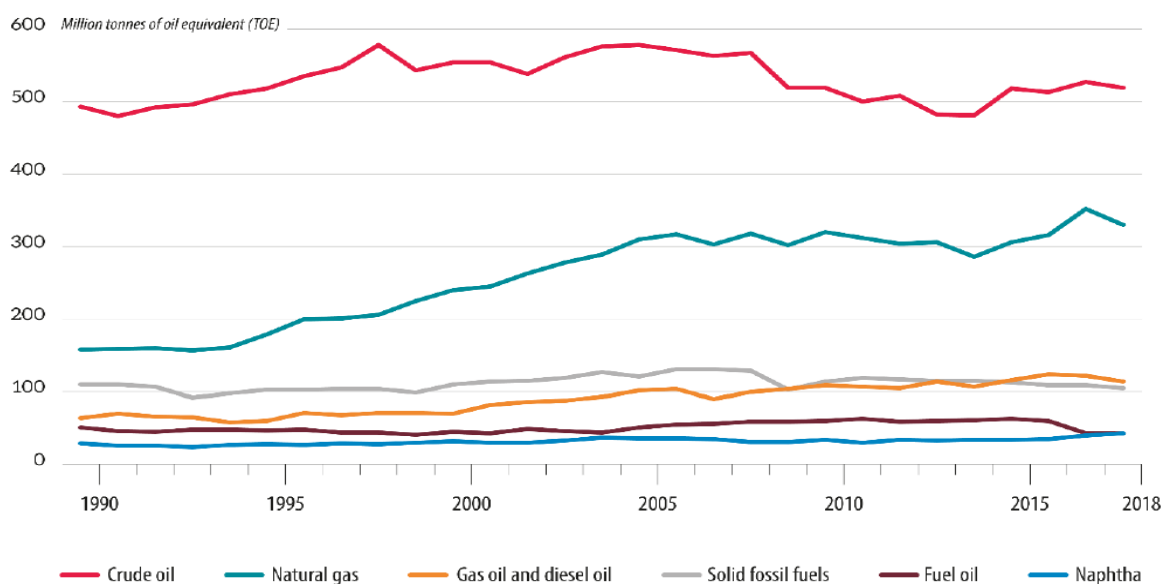
Η ΕΕ αύξησε τις εισαγωγές ενέργειας (επικινδύνων υλικών) από 56% το 2000 σε 58% το 2020 (Σχήμα 42).<sup>752</sup> Όλα τα Κ-Μ της ΕΕ εισάγουν ενέργεια. Μέσω του νέου στρατηγικού θεματολογίου 2019-2024 πρέπει να επιτευχθεί ο στόχος μετασχηματισμού της ΕΕ ως κλιματικά φιλικής. Λόγω των εισαγωγών επικινδύνων υλικών, η ΕΕ δεν δύναται να λάβει μεμονωμένα αποφάσεις για τα θέματα ενεργειακής πολιτικής. Η Συνθήκη της Λισαβόνας στο άρθρο 194 ΣΛΕΕ καθορίζει τις αρμοδιότητες της ΕΕ επί της ενεργειακής πολιτικής όπου επισημαίνεται ότι τα Κ-Μ έχουν το δικαίωμα επιλογής μεταξύ διαφόρων ενεργειακών πηγών και τη γενική διάρθρωση του εφοδιασμού τους υπό την επιφύλαξη του άρθρου 192 ΣΛΕΕ. Εδώ υφίσταται ζήτημα προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος αφού το κάθε Κ-Μ δύναται να επιλέξει όποια ενεργειακή πηγή επιθυμεί και όποιον τρόπο μεταφοράς επιθυμεί χωρίς να υπάρχει κοινή αντιμετώπιση εκ μέρους της ΕΕ. Η κοινή αντιμετώπιση του ζητήματος από την ΕΕ απαιτεί ομοφωνία για την μεταβίβαση της συγκεκριμένης αρμοδιότητας. Το ζήτημα του ενεργειακού εφοδιασμού των Κ-Μ της ΕΕ ενισχύει την αντιπαράθεση μεταξύ των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών και σε περιφερειακό επίπεδο αφού ούτε η ΕΕ δεν φαίνεται ότι μπορεί να ενεργήσει νομοθετικά αυτόνομα δια των οργάνων της και να ρυθμίσει το ζήτημα.

<sup>751</sup> Leonard, M., and Shapiro, J., 2019. Empowering EU Member States with Strategic Sovereignty. ECFR.EU.

<sup>752</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/cache/infographs/energy/images/pdf/pdf-energy-eurostat-2020.pdf>



#### ΣΧΗΜΑ 42 - ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΕΕ ΜΕΤΑΞΥ 1990-2020



ΠΗΓΗ: EUROSTAT, 2020.

Η ΕΕ με την εισαγωγή του σχεδίου δράσης της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας (European Green Deal)<sup>753</sup> σκοπεύει να μειώσει τις επιπτώσεις στο περιβάλλον από τη χρήση των επικινδύνων υλικών και έτσι να πετύχει την κλιματική ουδετερότητα μέχρι το 2050. Η ΕΕπ πρότείνει την μείωση κατά 55% των αερίων του θερμοκηπίου μέχρι το 2030 δια του νέου Ευρωπαϊκού Δικαίου του Κλίματος.<sup>754</sup> Σύμφωνα με την έκθεση 2019<sup>755</sup> του Προγράμματος του ΟΗΕ για το Περιβάλλον (UNEP) για να διατηρηθεί η υπερθέρμανση της γης κάτω του 1,5° C θα πρέπει οι εκπομπές καυσίμων να μειωθούν σε ποσοστό 7,6% ετησίως για την επόμενη δεκαετία. Η ΕΕ έχει δεσμευτεί, υπό τη Συμφωνία των Παρισίων, για την μείωση των αερίων του θερμοκηπίου κατά 40% μέχρι το 2030. Ο φιλόδοξος αυτός στόχος έχει σαφώς αντίκτυπο και μπορεί να συμβάλει θετικά στη θεραπεία της αντιπαράθεσης μεταξύ παρακτινών και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών αφού η ΕΕ θα πρέπει να επινοήσει το τρόπο χρήσης ενέργειας μέσω φιλικών προς το περιβάλλον πηγών οι οποίες θα αντικαταστήσουν τα επικίνδυνα υλικά. Η πολιτική αυτή<sup>756</sup> είναι ανάγκη να υιοθετηθεί και από τα υπόλοιπα Κράτη του ΙΜΟ και ιδίως από τις ΗΠΑ και τα Κράτη της κατηγορίας Α του Συμβουλίου του ΙΜΟ.

#### 4.23. Το θεσμικό πλαίσιο και το πολιτικό έλλειμμα εφαρμογής του

Σε μια συνολική προσέγγιση του ζητήματος εφαρμόζεται το διεθνές και ενωσιακό δίκαιο το οποίο ρυθμίζει, κυρίως, τις συμπεριφορές των Κρατών με στόχο την εξασφάλιση της συνεργασίας για την

<sup>753</sup> [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_en](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en)

<sup>754</sup> [https://ec.europa.eu/clima/policies/eu-climate-action\\_en](https://ec.europa.eu/clima/policies/eu-climate-action_en)

<sup>755</sup> <https://www.unenvironment.org/interactive/emissions-gap-report/2019/>

<sup>756</sup> [https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?reference=2020/0036\(COD\)&l=en](https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?reference=2020/0036(COD)&l=en)

επίλυση των διαφορών σε διεθνές επίπεδο, με δεδομένο ότι το Κράτος είναι Κυρίαρχο στην επικράτεια του, τηρεί τη διεθνή νομοθεσία και δεν επεμβαίνει στις εσωτερικές υποθέσεις άλλων Κρατών. Αναφέρεται ότι το άρθρο 2§7 του Χάρτη του ΟΗΕ κάνει λόγο για την αρχή της μη επεμβάσεως τρίτων στις υποθέσεις που ανήκουν στην εσωτερική αρμοδιότητα των Κρατών. Συνεπώς, η εφαρμογή της σχετικής διεθνούς και ενωσιακής νομοθεσίας οδήγησε και στην πολιτική αντιμετώπιση του ζητήματος. Η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης επιχειρεί να φέρει την οικονομική ανάπτυξη από τη μία πλευρά και τις περιβαλλοντικές ανησυχίες (συμπεριλαμβανομένης μιας υπεύθυνης χρήσης των φυσικών πόρων) από την άλλη πλευρά σε ισορροπία. Δεν λειτουργεί ως γενική αρχή του δικαίου αλλά συντάσσεται με τις διεθνείς συνθήκες περί περιβαλλοντικής προστασίας. Η Διάσκεψη του ΟΗΕ για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (UNCED) στο Ρίο (1992) αποτέλεσε την διεθνή αναγνώριση της έννοιας της βιώσιμης ανάπτυξης.

Η ιστορία έχει δείξει ότι τα ατυχήματα πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών, ανεξαρτήτως της γεωγραφικής τους θέσης, επιφέρουν δυνητικά ανεπανόρθωτες καταστροφές οι επιπτώσεις των οποίων επηρεάζουν και τις επόμενες γενεές. Η πολιτική της ΕΕ για το περιβάλλον έχει ως βάση τις αρχές της προφύλαξης, πρόληψης και διόρθωσης των ρυπάνσεων στην πηγή. Εφόσον υπάρχουν τα παραδείγματα καταστρεπτικών ατυχημάτων πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών πρέπει να ενεργοποιηθεί εκ μέρους της ΕΕ, τουλάχιστον, η αρχή της πρόληψης και δη να τεθεί σε ενέργεια η Σύμβαση του Aarhus (1998) σύμφωνα με την οποία οι περιβαλλοντικές πληροφορίες που έχουν στην διάθεση τους οι δημόσιες αρχές πρέπει να είναι προσβάσιμες ώστε να ενημερωθούν οι πολίτες της ΕΕ, και με τη συμβολή του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος (ΕΕΑ), για την ουσιαστική κατάσταση της ρύπανσης και αντιμετώπισης της. Ένα ενδεχόμενο ατύχημα, όπως αυτό του δεξαμενοπλοίου Prestige (2002), θα προκαλούσε ανυπολόγιστες διασυνοριακές επιπτώσεις. Το δίκαιο ρυθμίζει τις περιπτώσεις αυτές με έμφαση στην αρχή της αμοιβαίας συνεκτίμηση των συμφερόντων (Hanqin, 2009). Η υποχρέωση σεβασμού προς το περιβάλλον των Κρατών έχει αναγνωριστεί από πολλές διαιτητικές αποφάσεις και σήμερα πρέπει να θεωρείται ως εθνικό διεθνές δίκαιο (Wolfrum, 2013). Επίσης το θέμα ρυθμίζεται από συμβατικά κείμενα όπως η Σύμβαση περί Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων σε Διασυνοριακό Πλαίσιο (1991), αποκαλούμενη και Espoo-Convention.

Με γνώμονα τα διαμειφθέντα, η ΕΕ, εκ του ηπίου τρόπου αντιμετώπισης της κατάστασης, δίδει την εντύπωση ότι δεν αντελήφθη πλήρως την πολιτική των ΗΠΑ και ειδικότερα (α) τα αποτελέσματα της καταστροφής των χημικών όπλων της Συρίας, εν πλω επί του πλοίου Cape Ray και (β) ότι σε περίπτωση ατυχήματος ή αστοχίας του επικινδύνου πλοϊκού εγχειρήματος οι ζημιές θα ήταν υπερπολλαπλάσιες εκείνων που προκλήθηκαν π.χ. από το ναυάγιο του δεξαμενοπλοίου Prestige. Το εγχείρημα της εν πλω καταστροφής των χημικών όπλων της Συρίας ίσως είναι το έναυσμα για την συνέχιση της ίδιας διαδικασίας για τα χημικά όπλα που κατέχουν η Αίγυπτος και άλλα κράτη της Μέσης Ανατολής. Αν η καταστροφή του χημικού οπλοστασίου της Συρίας με τη μέθοδο της υδρόλυσης στα ύδατα της Μεσογείου χαρακτηριστεί ως επιτυχημένη συνάγεται ότι θα αποτελέσει προηγούμενο για την επανάληψη της επιχείρησης, με τους ίδιους όρους, όπου κριθεί σκόπιμο και ενδεχομένως θα γενικευθεί. Η κατάσταση αυτή δεν φαίνεται να μπορεί να αντιμετωπιστεί δια της νομικής οδού. Τα διεθνή δικαιοδοτικά όργανα θα μπορούσαν να

προσφέρουν καθοδήγηση εάν οι αποφάσεις τους πραγματικά επιφέρουν την επίλυση δεδομένου ότι, παρά την πληρότητα του θεσμικού πλαισίου που διέπει το πρόβλημα, η πραγματικότητα εγείρει έντονο προβληματισμό.

Οι διεθνείς οργανισμοί που ασχολούνται με τα ναυτιλιακά ζητήματα και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος διακρίνονται από χρονοβόρες διαδικασίες εισαγωγής στην έννομη τάξη και εφαρμογής των διεθνών συμβάσεων. Άρα η αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών δεν φαίνεται να επιλύεται σε διεθνές επίπεδο με αποτέλεσμα να μην αποκλείεται λύση σε διμερές ή πολυμερές περιφερειακό επίπεδο και εκτός UNCLOS, 1982. Το ενδεχόμενο μια τέτοιας λύσης θέτει τους διεθνείς οργανισμούς προ των ευθυνών τους αλλά και αποτελεί διακύβευμα της υπόστασης τους. Ίσως το σύστημα λήψης αποφάσεων που ακολουθούν οι διεθνείς οργανισμοί, με προεξάρχοντα τον IMO, να πρέπει να αναδιοργανωθεί εφόσον δεν κρίνεται πλέον αποτελεσματικό. Σε περίπτωση που οι μεμονωμένες δράσεις των παρακτίων Κρατών για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος κατά τη δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών αναληφθούν σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο τα συμφέροντα των ναυτιλιακών Κρατών τουλάχιστον θα απειληθούν. Επίσης, η κατάσταση αυτή θα κλονίσει την ελευθερία της ναυσιπλοΐας υπό την UNCLOS, 1982 αφού η αρμοδιότητα των παρακτίων Κρατών θα επικεντρωθεί στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και στην αντιμετώπιση της διέλευσης των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών. Οι επιπτώσεις αυτής της κίνησης θα είναι σοβαρές όχι μόνο για τους διεθνείς οργανισμούς και τον IMO αλλά και για τη σταθερότητα διεξαγωγής του διεθνούς εμπορίου επικινδύνων υλικών.

Σήμερα, οι μονομερείς νομοθετικές ρυθμίσεις δύναται να προέλθουν κυρίως από την ΕΕ ή τις ΗΠΑ οι οποίες διαθέτουν τη δυναμική υποστήριξης των αποφάσεων τους. Αυτό συνάγεται από τις δράσεις του παρελθόντος μετά από κάποιο σοβαρό ναυτικό ατύχημα το οποίο έλαβε μεγάλη δημοσιότητα και αφού εξετάστηκε ότι ο IMO δεν διέθετε τη συναίνεση των Κρατών Μελών του να αντιμετωπίσει το ζήτημα, τουλάχιστον, άμεσα. Όμως και τα παράκτια Κράτη υπό την αυξανόμενη ανησυχία για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος έχουν την δυνατότητα μονομερών δράσεων εφόσον η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα και οι οργανισμοί δεν ανταποκρίνονται σχετικώς. Οι ενδεχόμενες νέες διμερείς ή πολυμερείς νομοθετικές ρυθμίσεις των παρακτίων Κρατών είναι βέβαιο ότι θα αυξήσουν τα κόστη μεταφοράς της εφοδιαστικής αλυσίδας των επικινδύνων υλικών αλλά και θα εισάγουν πολυνομία ανάλογα με την περιοχή αρμοδιότητας. Ειδικότερα η ποιότητα των ελέγχων ασφαλείας και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος θα μεταβληθεί ανάλογα με το Κράτος ή την περιοχή. Τα παράκτια Κράτη οδηγούνται σε μονομερείς, διμερείς ή περιφερειακές δράσεις λόγω του ότι οι νομοθετικές αντιδράσεις των διεθνών οργανισμών έρχονται εκ του αποτελέσματος των ναυτικών ατυχημάτων, είναι χρονοβόρες, έχουν ανεπαρκή εφαρμογή και δεν υφίσταται μηχανισμός συμμόρφωσης των Κρατών Μελών με τις αποφάσεις. Άρα οι διεθνείς οργανισμοί και ιδιαιτέρως ο IMO θα πρέπει να αναδιοργανώσουν το σύστημα διοίκησης και αποφάσεων ώστε να (α) λαμβάνουν νομοθετικές πρωτοβουλίες εκ των προτέρων (β) εξασφαλίζουν την άμεση κατάρτιση και εφαρμογή των νομοθετικών κειμένων και (γ) συμμορφώνονται τα Κράτη Μέλη με τα νομοθετικά κείμενα τα οποία τίθενται σε ισχύ χωρίς δυνατότητα επιφυλάξεων.

Οι διεθνείς οργανισμοί, οι οποίοι έχουν ως αντικείμενο τα ζητήματα της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος και των ασφαλών δια θαλάσσης μεταφορών των επικινδύνων υλικών, δεν φαίνεται να λαμβάνουν εκ των προτέρων νομοθετικές πρωτοβουλίες με σκοπό την αποφυγή των ναυτικών ατυχημάτων. Στο συμπέρασμα αυτό συμβάλει ο τρόπος αντιμετώπισης των συνεπειών των καταστρεπτικών ναυτικών ατυχημάτων πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών τα προηγούμενα εβδομήντα έτη. Επί παραδείγματι η εξέταση των σημαντικών νομοθετικών ρυθμίσεων του IMO αποδεικνύει ότι αυτές εισάγονται περιστασιακά στην διεθνή ναυτιλία κατόπιν ενός ναυτικού ατυχήματος και εφόσον απαιτούνται δράσεις από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης και τα παράκτια Κράτη. Ακόμα και οι αντιπολιτεύσεις των κυβερνήσεων μετά από ένα ναυτικό ατύχημα δράττονται της ευκαιρίας ώστε να αναδείξουν το πρόβλημα. Τότε οι κυβερνήσεις απειλούν τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα για μεμονωμένες νομοθετικές πρωτοβουλίες εντός των θαλασσιών ζωνών τους με απώτερο σκοπό τη διεθνή επίλυση του προβλήματος. Υπό αυτές τις συνθήκες το διεθνές νομοθετικό σύστημα δεν δύναται να προβεί σε κατάλληλες δράσεις για την επίλυση του προβλήματος της αντιπαράθεσης μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών αλλά μάλλον σε βραχυπρόθεσμες αντιδράσεις ώστε να κατευνάσει τα μέσα μαζικής ενημέρωσης και τα παράκτια Κράτη.

Επιπλέον αν αντί για την εκ του αποτελέσματος εισαγωγή νομοθετικών ρυθμίσεων για την αντιμετώπιση των ατυχημάτων πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών υπήρχε κανονιστικό πλαίσιο αυξημένων ελέγχων τότε ίσως πολλά από τα ναυτικά ατυχήματα να μην είχαν συμβεί. Η ταχύρυθμη νομοθέτηση εκ μέρους των διεθνών οργανισμών μετά από ένα ναυτικό ατύχημα όχι μόνο δεν επιλύει ριζικά το πρόβλημα αλλά αφήνει ατέλειες στο επικείμενο νομοθετικό κείμενο με αποτέλεσμα να εντείνεται η αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών. Έτσι, μετά από ένα ναυτικό ατύχημα και ενώ η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα δεν έχει άλλη επιλογή από το να ρυθμίσει το ζήτημα η ευκαιρία αυτή ουσιαστικά χάνεται εις βάρος του διεθνούς ναυτιλιακού θεσμικού πλαισίου. Επί παραδείγματι σε μια τέτοια περίπτωση θα εδύνατο να ληφθούν θεμελιώδη θεσμικά μέτρα επί της σχέσης μεταξύ παραδοσιακών και ανοικτών νηολογίων όσον αφορά στον τρόπο νηολογήσεως, πλοιοκτησίας και διαχείρισης των πλοίων. Ως εκ τούτου η θεραπεία της αντιπαράθεσης μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών έγκειται και στην εκ των προτέρων νομοθέτηση και πρόληψη των ναυτικών ατυχημάτων. Τα ναυτιλιακά Κράτη και οι νηογνώμονες θα πρέπει να εποπτεύονται ως προς την εφαρμογή του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου το οποίο θα είναι κοινό για όλα τα Κράτη. Η αρχή της πρόληψης κατά το αποφασιστικό μέρος εφαρμόζεται από τον IMO όμως μέχρι να καταρτιστεί και να εφαρμοστεί από τα Κράτη Μέλη του μια νέα σύμβαση πιθανόν οι διατάξεις της να είναι αναχρονιστικές.

Το διεθνές ναυτιλιακό θεσμικό πλαίσιο το οποίο οφείλεται στους διεθνείς οργανισμούς και ειδικότερα στον IMO είναι αρωγός στην αποφυγή των ναυτικών ατυχημάτων. Όμως οι αποφάσεις των εξειδικευμένων διεθνών οργανισμών του ΟΗΕ συμπεριλαμβανομένου και του IMO υπαγορεύονται από τις πολιτικές επιταγές των ισχυρότερων Κρατών ανάλογα με τα οικονομικά κόστη. Η αναδιοργάνωση των οργανισμών αυτών και η εισαγωγή μιας γενικής γραμματείας με

αποφασιστικές αρμοδιότητες επί των νομοθετικών κειμένων, υπό τύπου κανονισμών της ΕΕ, θα ήταν ένα είδος άμεσης και εκ των προτέρων δράσης ώστε να αντιμετωπιστούν οι σύγχρονες προκλήσεις που φέρνει στην επιφάνεια η αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών. Η, υπό προϋποθέσεις, νομοθέτηση από την γενική γραμματεία των διεθνών οργανισμών και η απαίτηση συμμόρφωσης των Κρατών Μελών με τις νέες διατάξεις άμεσα αποτρέπει τη μεμονωμένη δράση των Κρατών και εισάγει νέα διάσταση στην εφαρμογή του διεθνούς δικαίου. Την σύνδεση της γενικής γραμματείας με την οργανωτική δομή των διεθνών οργανισμών για την καλή νομοθέτηση μπορεί να κάνει μια αντίστοιχη επιτροπή διευκολύνσεων (Facilitation Committee) όπως αυτή που διαθέτει ο ΙΜΟ<sup>757</sup> με αναβαθμισμένο ρόλο. Η επιτροπή αυτή θα ενημερώνει τους εκπροσώπους των Κρατών Μελών για τις νέες νομοθετικές πρωτοβουλίες και θα διασφαλίζει, πριν προτείνει στη γενική γραμματεία την εισαγωγή ενός νομοθετικού κειμένου, ότι τηρείται η ισορροπία ασφάλειας ναυσιπλοΐας και της διευκόλυνσης του ναυτιλιακού εμπορίου. Επίσης θα διασφαλίζει ότι το νομοθετικό κείμενο είναι επείγον, αποτελεσματικό και εφαρμόσιμο από όλες τις πλευρές. Ο έλεγχος του νομοθετικού κειμένου θα επιτελείται στη βάση των αρχών της πρόληψης και προφύλαξης. Η επιτροπή διευκολύνσεων θα είναι ο τόπος υποβολής των προτάσεων των Κρατών για μελέτη και περαιτέρω επεξεργασία.

Εν όψει αυτών των θεσμικών αλλαγών η γενική γραμματεία και τα Κράτη Μέλη θα έχουν το δικαίωμα να εισάγουν νομοθετικές πρωτοβουλίες με τη διαφορά ότι η γενική γραμματεία θα δύναται να τις εφαρμόσει. Οι πρωτοβουλίες θα διακατέχονται από λογική προσέγγιση προς επίλυση των τρεχόντων επειγουσών προβλημάτων με στόχο τον περιορισμό των ναυτικών ατυχημάτων. Η συγκεκριμένη τακτική θα εξαλείψει τις μεμονωμένες πρωτοβουλίες των Κρατών και πιθανόν θα θεραπεύσει την αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών αφού οι αυξημένες αρμοδιότητες της γενικής γραμματείας των διεθνών οργανισμών και δη του ΙΜΟ θα δίνει τη δυνατότητα στον ίδιο τον οργανισμό να αντιστέκεται στη θέληση των ισχυρών ναυτιλιακών Κρατών. Η εξέλιξη αυτή θα μειώσει τις νηολογήσεις των πλοίων στα μεγάλα ανοικτά νηολόγια και θα αναγκάσει τα ναυτιλιακά Κράτη να υποστηρίξουν τις εκ των προτέρων πρωτοβουλίες της γενικής γραμματείας επί της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος και της ασφαλούς μεταφοράς των επικινδύνων υλικών. Σε κάθε περίπτωση η γενική γραμματεία θα έχει αυξημένο αποφασιστικό ρόλο επί των ζητημάτων μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών.

Πριν προταθούν πολιτικές για την δια θαλάσσης ασφαλή μεταφορά των επικινδύνων υλικών, θεωρείται σημαντική η παραδοχή της ευθύνης εκ μέρους των ναυτιλιακών Κρατών. Η διεθνής ελκρινή συνεργασία των Κρατών θα πρέπει να στοχεύει στην ρύθμιση του ζητήματος με την εφαρμογή νέων μέτρων περιορισμού τους και σε εθνικό επίπεδο. Επίσης, η εξέταση του υφιστάμενου νομοθετικού πλαισίου και των μέχρι σήμερα πολιτικών για τον περιορισμό των δια θαλάσσης μεταφορών επικινδύνων υλικών δεν έχει αποδώσει συγκεκριμένα αποτελέσματα. Συνεπώς, οι επιτυχημένες πολιτικές θα πρέπει να εναρμονιστούν με τα νέα νομοθετικά μέτρα ενώ

---

<sup>757</sup> <http://www.imo.org/en/OurWork/Facilitation/FALCommittee/Pages/default.aspx>

οι υπόλοιπες θα πρέπει να καταργηθούν ώστε να παραχθούν σύγχρονες πολιτικές αντιμετώπισης. Η συνεκτική αυτή δέσμη μέτρων οικοδομεί ουσιαστικά ένα σταθερό νομοθετικό πλαίσιο για την αντιστροφή του φαινομένου της δια θαλάσσης μεταφοράς επικινδύνων υλικών με απώτερο σκοπό την προσέλκυση επενδύσεων επί των νέων τεχνολογιών ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Η χάραξη πολιτικών για την βιώσιμη ανάπτυξη των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και η απεξάρτηση από τις συμβατικές πηγές ενέργειας προσδιορίζει την μελλοντική μείωση των ποσοστών μεταφοράς επικινδύνων υλικών και την σταδιακή εξάλειψη τους. Φαίνεται ότι η χάραξη μίας διεθνούς πολιτικής για την αντιμετώπιση της δια θαλάσσης μεταφοράς επικινδύνων υλικών πρέπει να περιλαμβάνει την ενίσχυση της χρήσης των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας με παράλληλη συνεργασία του Κρατών και ναυτιλιακής βιομηχανίας για το συγκεκριμένο σκοπό. Η ελεύθερη οικονομία με συνθήκες ανταγωνισμού ευνοεί την αναφερόμενη πολιτική και εξασφαλίζει τις βάσεις για την προστασία του περιβάλλοντος.

Γενικώς παραδεκτό θεωρείται ότι η Συνδιάσκεψη του ΟΗΕ για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη, που πραγματοποιήθηκε στο Rio de Janeiro της Βραζιλίας τον Ιούνιο του 1992, αποτέλεσε σημαντικό ρυθμιστικό πεδίο της προστασίας του περιβάλλοντος. Συναφώς, σε περιφερειακό επίπεδο, η ΕΕ κατέχει καίριο ρόλο στο νομοθετικό περιβαλλοντικό γίνεσθαι και αντιμετωπίζει το ζήτημα του περιορισμού των πυρηνικών ως υψηλή προτεραιότητα των πολιτικών της. Οι συνθήκες είναι ώριμες ώστε να γίνει αντιληπτό ότι τα ατυχήματα των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών συμβάλουν σοβαρά στη μόλυνση του θαλασσίου περιβάλλοντος. Η ουσιαστική συμμετοχή της κοινωνίας στην προαγωγή λύσεων που σχετίζονται με την βιώσιμη ανάπτυξη και παραγωγή ενέργειας είναι καθοριστικής σημασίας αφού δύναται να επηρεάσει μέσω της εκλογής των κυβερνήσεων την περιβαλλοντική πολιτική των Κρατών. Η αντίδραση στην δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών, ιδιαίτερα για στρατιωτικούς σκοπούς, μέσω ουσιαστικής περιβαλλοντικής πολιτικής είναι πλέον κοινωνική πρόκληση αφού η υποβάθμιση του περιβάλλοντος έχει επιπτώσεις και στην υγεία των ανθρώπων. Η δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών αποτελεί ένα παγκόσμιο πρόβλημα με έντονο αντίκτυπο στην πορεία της ανθρωπότητας. Με τον όρο βιώσιμη ανάπτυξη και αντιμετώπιση του ζητήματος της θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων υλικών δεν γίνεται αντιληπτό από όλα τα Κράτη και τους φορείς το ίδιο νόημα. Κάποιοι θεωρούν ότι πρέπει να δανειοδοτηθούν για να προχωρήσουν σε βιώσιμη ανάπτυξη και αντιμετώπιση ενώ άλλοι νομίζουν ότι είναι ευκαιρία να κερδοσκοπήσουν. Για την αναδιάρθρωση των ενεργοβόρων τομέων δεν γίνεται ούτε λόγος. Η θεμελίωση της βιώσιμης ανάπτυξης και οικονομίας δεν φαίνεται να μπορεί να επιτευχθεί χωρίς αναδόμηση του χρηματοοικονομικού και φορολογικού συστήματος ενώ ο τραπεζικός τομέας θα πρέπει να προσφέρει ευκαιρία για «πράσινες» επενδύσεις.

Μέχρι σήμερα, η σχετική αποτυχία των κανονιστικών ρυθμίσεων περιορισμού των επικινδύνων υλικών οφείλεται στην απροθυμία των Κρατών. Παρότι η πολιτική περί γαλάζιας ανάπτυξης πρεσβεύει την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, η ΕΕ αλλά και τα κράτη της Μεσογείου, τα οποία πλήττονται από μία ενδεχόμενη εκούσια ή ακούσια ατυχηματική περίπτωση πλοίου μεταφοράς επικινδύνων υλικών δεν αντέδρασαν αποτελεσματικά. Ποιο θα ήταν το αποτέλεσμα σε περίπτωση ατυχήματος και ποια η πορεία της γαλάζιας ανάπτυξης για τις παράκτιες περιοχές της

Μεσογείου θάλασσας είναι προφανές. Οι ΗΠΑ συνεχίζουν την πρακτική που εφήρμοσαν στην περίπτωση της μεταφοράς και εν πλω καταστροφής, εντός της Μεσογείου, των χημικών όπλων της Συρίας μετατρέποντας την περιοχή σε κέντρο πειραμάτων, εν πλήρη γνώση της ΕΕ. Η δραστηριοποίηση των παρακτίων Κρατών για τον έλεγχο και την παρακολούθηση του θέματος είναι επιβεβλημένη ώστε να ληφθούν τα αναγκαία μέτρα αποτροπής μιας ενδεχόμενης περιβαλλοντικής καταστροφής με ανυπολόγιστο περιβαλλοντικό και κοινωνικό κόστος. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να επισημανθεί ότι σύμφωνα με τη Σύμβαση του Aarhus (1998)<sup>758</sup> για το δικαίωμα της πρόσβασης σε περιβαλλοντικές πληροφορίες θα έπρεπε να δημοσιοποιηθεί η ακριβής σύσταση και ποσότητα των δια θαλάσσης μεταφερόμενων επικινδύνων υλικών. Είναι επίσης ανάγκη να συνειδητοποιηθεί η ευθύνη που προκύπτει από την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος ως παρακαταθήκη για τις μελλοντικές γενεές (κοινή κληρονομιά της ανθρωπότητας - tragedy of commons). Επιπλέον, η γαλάζια ανάπτυξη έχει αναγνωριστεί ως η βασική κινητήρια δύναμη των πρωτοβουλιών που σχετίζονται με τις περισσότερες ενωσιακές ρυθμίσεις στην θάλασσα. Η κύρια πρόκληση σήμερα είναι ο καθορισμός του *modus operandi* της οικονομικής ανάπτυξης με ηθικό κριτήριο και σε συνδυασμό με την προστασία του περιβάλλοντος, ώστε να δρομολογηθεί η βιώσιμη ανάπτυξη του πλανήτη. Το περιβάλλον δεν αποτελεί παράγοντα που περιορίζει την ανάπτυξη αλλά ενθαρρύνει την βιώσιμη ανάπτυξη. Με βάση αυτή την αρχή πρέπει να υπάρξουν ανάλογες παρεμβάσεις ώστε να μην υπάρξει περαιτέρω επιβάρυνση του θαλασσιού περιβάλλοντος από τις μεταφορές επικινδύνων υλικών και να διασφαλιστούν τα δημόσια περιβαλλοντικά αγαθά.

Παρά ταύτα στην συγκεκριμένη περίπτωση, της αντιμετώπισης της δια θαλάσσης μεταφοράς των επικινδύνων υλικών, τίθεται εν αμφιβόλω η αποτελεσματική λειτουργία των διεθνών και ενωσιακών θεσμών, ώστε να αντληθούν την σοβαρότητα της κατάστασης και να αποτρέψουν μια πιθανή περιβαλλοντική και κοινωνικοοικονομική καταστροφή. Τα Κράτη ίσως θα έπρεπε να αποταθούν και στην διεθνή δικαιοσύνη με επίκληση σειράς διεθνών περιβαλλοντικών κανόνων σύμφωνα με τις διατάξεις του Χάρτη του ΟΗΕ άρθρα 1(1), 2(3) και 33(1) χαρακτηρίζοντας την κατάσταση ως επικίνδυνη για τη διεθνή ειρήνη και κυρίως την (περιβαλλοντική) ασφάλεια. Είναι προφανές εκ των προαναφερθέντων ότι η επίλυση των περιβαλλοντικών προβλημάτων είναι εξαιρετικά πολύπλοκη. Η προηγμένη τεχνολογία και οι «ασφαλείς» προς το περιβάλλον μεταφορές επικινδύνων υλικών έχει αποδειχθεί λόγω των καταστρεπτικών ναυτικών ατυχημάτων ότι δεν επαρκούν. Θα πρέπει όταν υπάρχει κίνδυνος μη αναστρέψιμης ζημίας στο περιβάλλον από τις επιλογές των Κρατών, ιδιαίτερα στον τομέα των μεταφορών επικινδύνων υλικών, και η κοινωνία να συμβάλει καθοριστικά στις διαδικασίες λήψης μέτρων που να αποσκοπούν στην αποφυγή της υποβάθμισης του περιβάλλοντος. Η διεθνής κοινωνία απαιτείται να χαράξει κοινή ενεργειακή πολιτική που να κατευθύνεται από τις αρχές της δικαιοσύνης προκειμένου να αποτραπούν μελλοντικά φαινόμενα όπως τα ατυχήματα των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών.

---

<sup>758</sup> <https://ec.europa.eu/environment/aarhus/index.htm>

## 4.Γ. ΤΡΟΠΟΙ ΕΠΙΛΥΣΗΣ ΤΗΣ ΑΝΤΙΠΑΡΑΘΕΣΗΣ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ-ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗ ΔΙΚΑΙΟΔΟΤΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ

### 4.24. Υποχρεωτικό και χαλαρό δίκαιο (Hard and soft law)

Όσο τα ισχυρά Κράτη προκρίνουν την οικονομική και τεχνολογική ανάπτυξη εις βάρος της περιβαλλοντικής τόσο η αντιπαράθεση μεταξύ των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών θα εντείνεται και δη με το σοβαρό ενδεχόμενο των ναυτικών ατυχημάτων. Το φαινόμενο αυτό θα πρέπει να σταματήσει προς όφελος της κατάστασης των θαλασσών και της ανθρωπότητας. Στη λογική αυτή οι παράγοντες που προκαλούν το φαινόμενο θα μπορούσαν να αναστραφούν με την αλλαγή του οικείου θεσμικού πλαισίου και προσαρμογή του στις εξελίξεις. Η ανάλυση των καταλλήλων εναλλακτικών προσαρμογής στο θεσμικό πλαίσιο θα αναδείξει τους τρόπους εξισορρόπησης των συμφερόντων. Το κενό που υφίσταται το ισχύον θεσμικό πλαίσιο του αυστηρού δικαίου λόγω των χρονοβόρων αλλαγών αποτελεί σαφώς ανασταλτικό παράγοντα για την αντιμετώπιση του προβλήματος και έτσι εξετάζεται η χρήση του ηπίου δικαίου ως νέα ταχεία-προσέγγιση για την γεφύρωση της διαφοράς μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών. Οι διαπραγματεύσεις μεταξύ των Κρατών σε εθελοντική βάση θα μπορούσαν να διαμορφώσουν ένα σύγχρονο καθεστώς αντιμετώπισης του προβλήματος έστω και σε περιφερειακό ή διμερές επίπεδο.

#### 4.24.1. Το υποχρεωτικό δίκαιο

Η πρακτική σύναψης και τροποποίησης του δεσμευτικού θεσμικού πλαισίου των διεθνών συμβάσεων<sup>759</sup> έχει αποδειχτεί ότι απαιτεί χρονοβόρες διαδικασίες. Το θεσμικό πλαίσιο της δια θαλάσσης μεταφοράς των επικινδύνων υλικών πρέπει να είναι συγκεκριμένο, ήτοι προσανατολισμένο και μόνο στο σκοπό της δια θαλάσσης μεταφοράς των επικινδύνων υλικών, και να βασίζεται στην προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος ώστε να είναι λειτουργικό. Η σύναψη μιας πολυμερούς περιφερειακής σύμβασης η οποία θα περιείχε τους όρους διαχείρισης της δια θαλάσσης μεταφοράς των επικινδύνων υλικών και προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος δύναται να παράσχει μια σημαντική λύση για την ολιστική διαχείριση του προβλήματος των συγκεκριμένων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων οι οποίες απασχολούν σε περιφερειακό επίπεδο. Η σύμβαση αυτή θα αναδείξει τις δεσμεύσεις των Κρατών αναφορικά με τη βιώσιμη ανάπτυξη σε συνδυασμό με την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος μέσω του δικαιώματος επιβολής των νομοθετικών ρυθμίσεων εκ μέρους των Κρατών. Η εφαρμογή ενός τέτοιου πλαισίου αυστηρού δικαίου προβλέπεται από την UNCLOS, 1982 για τις θαλάσσιες προστατευόμενες περιοχές. Τέτοιες περιοχές είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν, αποκλειστικά για τη ναυσιπλοΐα των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών σε περιφερειακό επίπεδο. Η UNCLOS, 1982 διαθέτει τους μηχανισμούς για την συνεργασία σε περιφερειακό επίπεδο ώστε τα Κράτη να υιοθετήσουν ένα νομικώς δεσμευτικό σχέδιο δράσης υπό τις διατάξεις της (άρθρο 192 επ.) ώστε να εφαρμόζεται αυστηρός έλεγχος των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών. Το σχέδιο αυτό δεν θα επιτρέπει

<sup>759</sup> Στάδια σύναψης διεθνούς σύμβασης: διαπραγμάτευση, υπογραφή, επικύρωση, έναρξη ισχύος, δημοσίευση και λήξη.



τις διακρίσεις και θα διαφυλάττει τα δικαιώματα των Κρατών της σημαίας των πλοίων όπως προβλέπονται στην UNCLOS, 1982.

Άρα η UNCLOS, 1982 παραμένει ένα σύγχρονο εργαλείο ώστε να αποτελέσει την σκέπη μιας περιφερειακής συμφωνίας για την δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών συμβατή με τα άρθρα 237 και 311 και παράλληλα εγγυητή της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος όπως προβλέπεται στο Μέρος XII. Οι περιφερειακές συμφωνίες προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος δύναται να αποτελέσουν υποδείγματα για τη δημιουργία περιφερειακής συμφωνίας για τη δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών. Τα Κράτη αυτής της περιφερειακής συμφωνίας θα πρέπει να υποβάλλουν στον IMO αίτημα καθορισμού της θαλάσσιας περιοχής, την οποία καλύπτει η συμφωνία, ως ειδική περιοχή υπό την MARPOL 73/78 ή να ενσωματωθεί όρος στη συμφωνία ώστε να παρέχεται η δυνατότητα σε ειδικό περιφερειακό οργανισμό να εφαρμόζει τα αυστηρά μέτρα προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Τα Κράτη της προτεινόμενης περιφερειακής συμφωνίας είναι βέβαιο ότι χαρακτηρίζοντας τη θαλάσσια περιοχή ως ειδική, υπό την MARPOL 73/78, θα επιβάλλουν περιορισμούς η αποδοχή των οποίων από τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα δεν έχει μέχρι σήμερα ερευνηθεί. Η ενίσχυση των μέτρων προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος υπό την UNCLOS, 1982 μπορεί να επιφέρει θετικά περιβαλλοντικά μέτρα αλλά και λόγω αυτών να αποκόψει την περιοχή από το εμπορικό ενδιαφέρον κάποιων Κρατών. Αυτό είναι κάτι το οποίο θα πρέπει να απασχολήσει την περιφερειακή συμφωνία. Οι όροι της συμφωνίας οφείλονται καθαρά στις προθέσεις των Κρατών. Η ενσωμάτωση των βασικών αρχών λειτουργίας του μνημονίου συνεννόησης για τον έλεγχο των πλοίων από το Κράτος Λιμένα θα αναστείλει τις όποιες διαφωνίες των συμμετεχόντων Κρατών.

#### **4.24.2. Το χαλαρό δίκαιο**

Η προσέγγιση του αυστηρού δικαίου για την επίλυση της αντιπαράθεσης μεταξύ των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη δια θαλάσσης μεταφορά επικινδύνων υλικών είναι χρονοβόρα. Για το λόγο αυτό και δεδομένου ότι το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο δεν δύναται να προσφέρει ουσιαστικές λύσεις θα εξεταστεί η εφαρμογή του ηπιού δικαίου. Γεγονός είναι ότι για την εξυπηρέτηση του ναυτιλιακού εμπορίου, τα διεθνή συμβατικά κείμενα που αφορούν στις μεταφορές επικινδύνων υλικών σε συνδυασμό με την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος θα έπρεπε να είναι συγκεντρωμένα υπό μια οικεία σύμβαση. Παρόλα αυτά υφίστανται περιοχές οι οποίες δεν είναι συμβατές με τις προβλέψεις της UNCLOS, 1982 και εκεί δύναται να εφαρμοστεί μια περιφερειακή συμφωνία. Ας ληφθεί υπ' όψιν ότι ακόμα και η σύναψη μιας περιφερειακής συμφωνίας ακολουθεί τα πρότυπα του αυστηρού δικαίου καθώς και ότι τα Κράτη διατηρούν το δικαίωμα να επιφυλαχθούν για κάποιες από τις διατάξεις της συμφωνίας. Η υιοθέτηση αυστηρότερων μέτρων σύμφωνα με την MARPOL 73/78 καθιστά το ζήτημα περίπλοκο λόγω διαφωνιών. Οι διαφωνίες μακροπρόθεσμα δημιουργούν νομικές αντιπαραθέσεις εις βάρος του ναυτιλιακού εμπορίου. Επίσης οι διεθνείς συμβάσεις και οι περιφερειακές συμφωνίες τελούν πολλές φορές σε κατάσταση αλληλοεπικάλυψης ενώ τα Κράτη εφαρμόζουν, στις περιοχές αρμοδιότητάς τους, την εθνική νομοθεσία με αυστηρά πρότυπα για λόγους κυριαρχίας.

Η εφαρμογή του ηπίου δικαίου φαίνεται πιο ευέλικτη ώστε να προκαλέσει τη συναίνεση των Κρατών σε νέους κανόνες εντός μικρού χρονικού διαστήματος εφόσον οι κανόνες αυτοί δεν είναι νομικώς δεσμευτικοί για τα Κράτη. Στο πλαίσιο της καθορισθείσης αρμοδιότητας, οι κανόνες ενός μνημονίου συνεργασίας ρυθμίζουν τα συμφέροντα των συμμετεχόντων Κρατών, κατευθύνοντας τη συμπεριφορά τους, εισάγοντας ίσα δικαιώματα ή υποχρεώσεις υπό τη συγκεντρωτική δομή του μνημονίου. Πρόκειται για *lato sensu* κανόνες από τυπική πλευρά και διαδικασία κατάρτισης και το βασικό γνώρισμα τους είναι η απουσία νομικής δεσμευτικότητας. Λόγω του ότι το πρόβλημα του ελέγχου των ατυχημάτων πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών έχει αποτύχει σε παγκόσμια κλίμακα θα πρέπει να αποδειχτεί ότι υπάρχουν πιθανότητες να πετύχει σε περιφερειακό επίπεδο. Η δυνατότητα εφαρμογής μη δεσμευτικών μέτρων σε περιφερειακό επίπεδο και η εξισορρόπηση των συμφερόντων λιγότερων Κρατών επικρατεί ως λύση. Η περιφερειακή συνεργασία υπό το διεθνές δίκαιο θα μπορούσε να οδηγήσει και τα μέτρα σε εθνικό επίπεδο. Η δημιουργία ενός περιφερειακού συμβουλίου με τη συμμετοχή των Κρατών της περιοχής θα έχει το ρόλο του συντονιστή των αποφάσεων και ελεγκτή της εφαρμογής των κανονισμών. Προτείνεται η στάθμιση των ωφελειών ενός συνδυασμού του αυστηρού και ηπίου δικαίου με σκοπό τον συμβιβασμό των οικονομικοτεχνολογικών εξελίξεων με την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος. Το περιφερειακό συμβούλιο το οποίο θα λειτουργεί υπό το ήπιο δίκαιο και οι δεσμευτικές διεθνείς συνθήκες θα πρέπει να εξυπηρετήσουν τη δια θαλάσσης μεταφορά επικινδύνων υλικών και τη προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος. Το περιφερειακό συμβούλιο, έχοντας υπ' όψιν ότι τα Κράτη της περιοχής διαθέτουν θαλάσσιες ζώνες, θα μετατρέψει την περιφέρεια ευθύνης του, υπό το μη δεσμευτικό καθεστώς, σε περιφέρεια εφαρμογής των μέτρων προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος.

Το περιφερειακό μνημόνιο συνεργασίας θα πρέπει εκτός από τα παράκτια Κράτη να συμπεριλάβει και τα ναυτιλιακά Κράτη των οποίων τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών διέρχονται δια της περιοχής εμβέλειας του μνημονίου. Τα παράκτια Κράτη τα οποία έχουν ήδη κυρώσει τις διεθνείς συμβάσεις θα δρουν σύμφωνα με τις κανονιστικές διατάξεις τους. Τα Κράτη τα οποία δεν έχουν κυρώσει τις διεθνείς συμβάσεις θα δεσμεύονται από διακριτές διατάξεις όμοιες με εκείνες των διεθνών συμβάσεων και θα έχουν την υποχρέωση προσήκουσας επιμέλειας στα δικαιώματα των ναυτιλιακών Κρατών υπό όρους της αβλαβούς διελεύσεως και ελεύθερης ναυσιπλοΐας. Το περιφερειακό μνημόνιο συνεργασίας εισάγει ένα παράλληλο καθεστώς με εκείνο των δεσμευτικών διεθνών συμβάσεων ώστε να συνδυάσει την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος των παρακτίων Κρατών. Το καθεστώς αυτό θα εφαρμόζεται ως πρότυπο για την εθνική νομοθεσία και θα βοηθήσει στη μείωση των αντιπαραθέσεων και επίλυση νομικών διαφορών. Ο καθορισμός της περιφερειακής ζώνης που θα καλύπτει το μνημόνιο συνεργασίας ως θαλάσσιας προστατευόμενης περιοχής θα έχει ως αποτέλεσμα και τη συνεργασία των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών αναφορικά με τα πρότυπα ελέγχου και εφαρμογής της νομοθεσίας.

#### 4.25. UNCLOS, 1982 και δικαιοδοτικά όργανα επίλυσης διαφορών

Το κεφάλαιο αυτό θα αναδείξει τον προσφορότερο μηχανισμό επίλυσης διαφορών μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών που δύνανται να προκύψουν κατά την θαλάσσια μεταφορά των επικινδύνων υλικών δια των θαλασσιών ζωνών τους. Η UNCLOS, 1982 ακολουθώντας το διεθνές δίκαιο εισάγει ένα, ενσωματωμένο στις διατάξεις της, μηχανισμό επίλυσης διαφορών ο οποίος συνίσταται σε εκούσιες και υποχρεωτικές διαδικασίες. Η μελέτη των διατάξεων της UNCLOS, 1982 περί της επίλυσης διαφορών αποδεικνύει ότι δεν υφίσταται ένα συγκεκριμένο σύστημα αλλά διάφορα συστήματα διαδικασιών δικαιοδοτικής επίλυσης διαφορών. Ειδικότερα ενώ το Μέρος XV της UNCLOS, 1982 τιτλοφορείται επίλυση διαφορών στην ουσία δεν περιέχει όλες τις ρυθμίσεις για το σκοπό αυτό, οι οποίες βρίσκονται και σε άλλες διατάξεις της UNCLOS, 1982. Σημαντική καινοτομία της UNCLOS, 1982 είναι η ίδρυση του Διεθνούς Δικαστηρίου Δικαίου Θαλάσσης (ITLOS).<sup>760</sup> Η διαφορετική νομική ερμηνεία των κανόνων της UNCLOS, 1982 μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη θαλάσσια μεταφορά των επικινδύνων υλικών είναι πιθανό να δημιουργεί αντιπαράθεση. Έτσι η UNCLOS, 1982, παρά τις διάσπαρτες σχετικές διατάξεις της, παρέχει στη διάθεση των Κρατών διαφορετικούς μηχανισμούς επίλυσης διαφορών για κάθε περίπτωση, ανάλογα με τη μορφή της έννομης σχέσης, όπως φαίνεται στον πίνακα 22. Σύμφωνα με τα άρθρα 279 και 280 UNCLOS, 1982 τα Κράτη ελευθέρως επιλέγουν τον κατάλληλο μηχανισμό επίλυσης διαφορών με τα μέσα που αναφέρονται στο άρθρο 33§1 του Καταστατικού ΟΗΕ ήτοι διαπραγματεύσεις, έρευνα, μεσολάβηση, συνδιαλλαγή, διαιτησία, δικαστικό διακανονισμό, προσφυγή σε τοπικούς οργανισμούς ή συμφωνίες ή άλλα ειρηνικά μέσα της εκλογής τους.

Οι αντιπαράθεσεις που προκύπτουν μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη θαλάσσια μεταφορά των επικινδύνων υλικών δύναται να ενταχθούν στις διεθνείς διαφορές αναφορικά με την ερμηνεία ή την εφαρμογή της UNCLOS, 1982. Αρχικά τα Κράτη θα πρέπει να επιλύσουν την διαφορά διαμέσου κάποιας εκ των εκουσίων διαδικασιών και εφόσον δεν τελεσφορήσει τότε η διαφορά θα υπαχθεί στις υποχρεωτικές διαδικασίες του Τμήματος 2 του Μέρους XV. Επιφυλασσομένου του τμήματος 3 του Μέρους XV, κάθε διαφορά σχετικά με την ερμηνεία ή εφαρμογή της UNCLOS, 1982 όταν δεν έχει επιτευχθεί επίλυση κατόπιν προσφυγής στο Τμήμα 1 θα υποβάλλεται με αίτηση οποιουδήποτε Μέρους της διαφοράς στο δικαστήριο που έχει δικαιοδοσία δυνάμει του παρόντος τμήματος.<sup>761</sup> Κατά την άσκηση των δικαιωμάτων των Κρατών<sup>762</sup> (α) αν παράκτιο Κράτος παραβίασε την UNCLOS, 1982 σχετικά με το δικαίωμα της ελευθερίας στη ναυσιπλοΐα τότε η διαφορά θα υπάγεται στις γενικές διατάξεις του Μέρους XV (β) αν κάποιο ναυτιλιακό Κράτος άσκησε το δικαίωμα της ελευθερίας στη ναυσιπλοΐα κατά παράβαση της UNCLOS, 1982 ή διατάξεων του διεθνούς δικαίου οι οποίες δεν είναι αντίθετες στην UNCLOS, 1982 ή των κανονισμών του παρακτίου Κράτους τότε η διαφορά θα υπάγεται στις γενικές

<sup>760</sup> International Tribunal for the Law of the Sea <https://www.itlos.org/en/the-tribunal/>

<sup>761</sup> Άρθρο 286 UNCLOS, 1982

<sup>762</sup> Άρθρο 297 UNCLOS, 1982

διατάξεις του Μέρους XV και (γ) αν το παράκτιο Κράτος παραβίασε διεθνείς κανόνες για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος που εφαρμόζονται από το παράκτιο Κράτος και οι οποίοι έχουν καθιερωθεί από την UNCLOS, 1982 ή μέσω διεθνών οργανισμών ή διπλωματικών διασκέψεων τότε η διαφορά θα υπάγεται στις γενικές διατάξεις του Μέρους XV. Συναφώς συγκεκριμένες αρμοδιότητες του παρακτίου Κράτους δύναται να ελεγχθούν δικαστικώς όταν επηρεάζουν τα δικαιώματα του ναυτιλιακού Κράτους εντός των θαλασσιών ζωνών.

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 22 - ΑΝΑΛΥΣΗ UNCLOS, 1982 ΠΕΡΙ ΜΗΧΑΝΙΣΜΩΝ ΕΠΙΛΥΣΗΣ ΔΙΑΦΟΡΩΝ

A/A	ΔΙΑΤΑΞΗ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
1.	ΜΕΡΟΣ XV ΤΜΗΜΑ 1	ΑΡΘΡΑ 279-285 UNCLOS, 1982 ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ
2.	ΜΕΡΟΣ XV ΤΜΗΜΑ 2	ΑΡΘΡΑ 286-296 UNCLOS, 1982 ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ-ΔΕΣΜΕΥΤΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ
3.	ΜΕΡΟΣ XV ΤΜΗΜΑ 3	ΑΡΘΡΑ 297-299 UNCLOS, 1982 ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ-ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ ΤΜΗΜΑΤΟΣ 2
4.	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V ΣΥΝΔΙΑΛΛΑΓΗ	ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΣΥΝΔΙΑΛΛΑΓΗΣ ΚΑΤΟΠΙΝ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ ΚΡΑΤΩΝ
5.	ΠΑΡ.V-ΤΜΗΜΑ 1	ΑΡΘΡΑ 1-10 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΣΥΝΔΙΑΛΛΑΓΗΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΜΗΜΑΤΟΣ 1 ΜΕΡΟΥΣ XV
6.	ΠΑΡ.V-ΤΜΗΜΑ 2	ΑΡΘΡΑ 11-14 ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΥΠΑΓΩΓΗ ΣΕ ΣΥΝΔΙΑΛΛΑΓΗ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΜΗΜΑΤΟΣ 3 ΜΕΡΟΥΣ XV
7.	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI	ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΘΑΛΑΣΣΗΣ (ITLOS)
8.	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII	ΚΑΝΟΝΕΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ
9.	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII	ΚΑΝΟΝΕΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ-ΑΡΘΡΟ 5 ΕΡΕΥΝΑ
10.	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IX	ΑΡΘΡΟ 7 ΕΠΙΛΥΣΗ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΜΕ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ

#### 4.25.1. Εκούσιες διαδικασίες

Τα Κράτη, πριν οδηγηθούν στις υποχρεωτικές διαδικασίες επίλυσης των διαφορών, χρησιμοποιούν τις εκούσιες διαδικασίες του τμήματος 1 Μέρους XV UNCLOS, 1982 ήτοι (α) ανταλλαγή απόψεων<sup>763</sup> (β) ύπαρξη ειδικής δεσμευτικής συμφωνίας που αποκλείει την υποχρεωτική διαδικασία<sup>764</sup> και (γ) ύπαρξη συμφωνημένης διαδικασίας που συνεπάγεται δεσμευτική απόφαση.<sup>765</sup> Κατά τη διαδικασία ανταλλαγής απόψεων τα Κράτη σε μια διαφορά δύνανται ελεύθερα να συμφωνήσουν σχετικά με την καταλληλότερη μέθοδο για τη διευθέτηση της διαφοράς κατά μόνας ενώ δεν έχουν υποχρέωση προσφυγής στα δικαστήρια. Σε περίπτωση ύπαρξης ειδικής δεσμευτικής συμφωνίας που αποκλείει την υποχρεωτική διαδικασία, τα Κράτη θα πρέπει να εξαντλήσουν την διαδικασία επίλυσης διαφορών βάσει της ειδικής δεσμευτικής συμφωνίας και σε περίπτωση ασυμφωνίας τότε δύνανται να κάνουν χρήση των υπολοίπων δυνατοτήτων επίλυσης διαφορών της UNCLOS, 1982. Κατά την ύπαρξη συμφωνημένης διαδικασίας που συνεπάγεται δεσμευτική απόφαση, τα Κράτη τα οποία είναι Μέρη σε διαφορά σχετικά με την ερμηνεία ή εφαρμογή της UNCLOS, 1982 έχουν συμφωνήσει, μέσω γενικής περιφερειακής ή διμερούς συμφωνίας ή άλλως ότι μια τέτοια διαφορά, θα υποβάλλεται με αίτηση του Μέρους στη διαφορά σε διαδικασία η οποία συνεπάγεται δεσμευτική απόφαση, η διαδικασία αυτή θα εφαρμόζεται αντί των διαδικασιών που προβλέπονται στο Μέρους XV UNCLOS, 1982 εκτός αν τα Μέρη συμφωνήσουν διαφορετικά.

<sup>763</sup> Άρθρο 283 UNCLOS, 1982

<sup>764</sup> Άρθρο 281 UNCLOS, 1982

<sup>765</sup> Άρθρο 282 UNCLOS, 1982

Άλλη διπλωματική διαδικασία εκουσίας επίλυσης διαφορών είναι η συνδιαλλαγή η οποία διεξάγεται από ανεξάρτητη επιτροπή. Σύμφωνα με το άρθρο 284 UNCLOS, 1982 το Κράτος το οποίο είναι Μέρος σε διαφορά σχετικά με την ερμηνεία ή εφαρμογή της UNCLOS, 1982 μπορεί να καλέσει το άλλο Μέρος ή Μέρη να υποβάλουν τη διαφορά σε συνδιαλλαγή σύμφωνα με τη διαδικασία του παραρτήματος V τμήματος 1 ή σε άλλη διαδικασία συνδιαλλαγής. Για να υποβληθεί μια διαφορά σε εκουσία συνδιαλλαγή απαραίτητη είναι η συναίνεση των Μερών. Όταν μια διαφορά έχει υποβληθεί σε συνδιαλλαγή, η διαδικασία μπορεί να τερματισθεί μόνο κατά τη συμφωνημένη διαδικασία. Η διαδικασία εκουσίας συνδιαλλαγής περιλαμβάνεται στο τμήμα 1 του Παραρτήματος V UNCLOS, 1982. Η επιτροπή συνδιαλλαγής αποτελείται από πέντε μέλη. Δύο μέλη διορίζονται από κάθε Κράτος και το ένα ως προεδρεύων από κοινού. Αν υφίσταται διαφωνία μεταξύ των Κρατών ως προς τον πρόεδρο τότε αποφασίζει ο Γενικός Γραμματέας του ΟΗΕ.<sup>766</sup> Η επιτροπή συνδιαλλαγής αφού συσταθεί σε σώμα εξετάζει τη διαφορά μεταξύ των Κρατών και υποβάλλει προτάσεις προκειμένου να επιτευχθεί συμφωνία. Η επιτροπή οφείλει να αναφέρει στον Γενικό Γραμματέα του ΟΗΕ σχετικά με την επίλυση της διαφοράς εντός δώδεκα μηνών και εκείνος πρέπει να ενημερώσει τα Κράτη. Η αναφορά της επιτροπής συνδιαλλαγής δεν είναι δεσμευτική για τα Κράτη. Αν η διαφορά δεν επιλυθεί ή αν ένα εκ των Κρατών απορρίψει τις συστάσεις της επιτροπής τότε η διαφορά δύναται να οδηγηθεί στις υποχρεωτικές διαδικασίες.<sup>767</sup>

#### **4.25.2. Υποχρεωτικές διαδικασίες**

Αν η διαφορά μεταξύ των Κρατών δεν επιλυθεί βάσει των εκουσιών διαδικασιών τότε με αίτηση οποιουδήποτε Κράτους Μέρους η διαφορά θα υποβάλλεται στο δικαστήριο που έχει δικαιοδοσία δυνάμει του παρόντος τμήματος 2 Μέρους XV UNCLOS, 1982. Κατά τις συζητήσεις για την υπογραφή της UNCLOS, 1982 υπήρξε αντιπαράθεση σχετικά με αρμόδιο δικαστήριο εξέτασης των υποθέσεων του δικαίου θαλάσσης. Τα αναπτυσσόμενα Κράτη υποστήριξαν την δημιουργία ενός δικαστηρίου δικαίου θαλάσσης, τα ευρωπαϊκά και κάποια Κράτη της λατινικής Αμερικής ήταν υπέρ της επίλυσης των διαφορών του δικαίου θαλάσσης από το Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης ενώ τα Κράτη του τότε Ανατολικού Μετώπου και η Γαλλία πρότειναν την ειδική διαιτησία (Proelss, 2017:1813επ). Ως συναινετικό αποτέλεσμα των προαναφερόμενων θέσεων των Κρατών ήταν η σύνταξη του άρθρου 287 UNCLOS, 1982 σύμφωνα με το οποίο για την επίλυση των διαφορών σχετικά με την ερμηνεία και την εφαρμογή της UNCLOS, 1982 τα Κράτη Μέρη κατά την υπογραφή, επικύρωση ή προσχώρηση τους στην UNCLOS, 1982 ή και αργότερα δύναται να επιλέξουν τον μηχανισμό επίλυσης διαφορών που επιθυμούν με δήλωση τους στον Γενικό Γραμματέα του ΟΗΕ. Η επιλογή γίνεται μεταξύ του Διεθνούς Δικαστηρίου Δικαίου Θαλάσσης, Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης, Διεθνούς Διαιτητικού Δικαστηρίου του Παραρτήματος VII και του Ειδικού Διαιτητικού Δικαστηρίου του Παραρτήματος VII. Αν δεν το πράξουν τεκμαίρεται ότι η επιλογή τάσσεται υπέρ του Διεθνούς Διαιτητικού Δικαστηρίου του Παραρτήματος VII της UNCLOS, 1982.<sup>768</sup> Στην περίπτωση που παράκτιο και ναυτιλιακό Κράτος έχουν επιλέξει διαφορετικό

<sup>766</sup> Άρθρο 3 Παραρτήματος V UNCLOS, 1982

<sup>767</sup> Άρθρα 6,7,8 και 9 Παραρτήματος V UNCLOS, 1982

<sup>768</sup> Άρθρο 287§3 UNCLOS, 1982

μηχανισμό υποχρεωτικής επίλυσης<sup>769</sup> τότε η διαφορά υπάγεται στο Διεθνές Διαιτητικό Δικαστήριο του Παραρτήματος VII της UNCLOS, 1982 εκτός αν υπάρχει διαφορετική συμφωνία των Μερών.<sup>770</sup>

#### 4.26. Διεθνές Δικαστήριο Δικαίου Θαλάσσης

Το Διεθνές Δικαστήριο Δικαίου Θαλάσσης (ITLOS) ιδρύθηκε την 18.10.1996 σύμφωνα με το Παράρτημα VI της UNCLOS, 1982 με έδρα το Αμβούργο αλλά δεν αποτελεί όργανο του ΟΗΕ όπως το Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης.<sup>771</sup> Οι σχέσεις μεταξύ του Διεθνούς Δικαστηρίου Δικαίου Θαλάσσης και ΟΗΕ ρυθμίζονται από τη σχετική Συμφωνία Συνεργασίας του 1997.<sup>772</sup> Το ITLOS λειτουργεί βάσει του καταστατικού του (Παράρτημα VI της UNCLOS, 1982), λαμβάνοντας υπ' όψιν το Μέρος XV της UNCLOS, 1982 περί των γενικών διατάξεων αρμοδιότητας και διακανονισμού των διαφορών, τους διαδικαστικούς κανόνες του<sup>773</sup> και το διεθνές δίκαιο. Το ITLOS αποτελείται από εικοσιένα μέλη τα οποία προέρχονται από τα Κράτη Μέρη της UNCLOS, 1982 και είναι διεθνούς φήμης ανεξάρτητοι δικαστές εξειδικευμένοι στα θέματα του δικαίου θαλάσσης. Το ITLOS για να συγκληθεί σε ολομέλεια πρέπει να είναι παρόντες τουλάχιστον έντεκα δικαστές.<sup>774</sup> Επίσης το ITLOS δικαιούται να συστήνει ειδικά τμήματα για την εκδίκαση συγκεκριμένης κατηγορίας διαφορών όπως αυτές της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος καθώς και όταν το ζητήσουν τα διάδικα Κράτη. Επίσης συστήνεται ετησίως το τμήμα συνοπτικής διαδικασίας το οποίο εξετάζει υποθέσεις διαφορών συντομότερα σε σχέση με την ολομέλεια.<sup>775</sup> Η αρμοδιότητα του ITLOS προβλέπεται στα άρθρα 21 και 22 του Παραρτήματος VI της UNCLOS, 1982 και περιλαμβάνει (α) τις γενικές διαφορές επί των διατάξεων της UNCLOS, 1982 (β) τις διαφορές για τις οποίες μια συμφωνία μεταξύ Κρατών παραπέμπει για επίλυση στο ITLOS (γ) αίτηση ερμηνείας των αποφάσεων του ITLOS (δ) αίτηση προσωρινών μέτρων γενικών διαφορών όταν εκκρεμεί η σχετική προσφυγή και (ε) αίτηση άρσης κράτησης πλοίου. Το άρθρο 24 του Παραρτήματος VI της UNCLOS, 1982 ρυθμίζει την διαδικασία που ακολουθείται από το ITLOS για την επίλυση των διαφορών. Όταν κατατεθεί προσφυγή και δημιουργηθεί εκκρεμοδικία τότε το ITLOS δύναται να παραγγείλει στα διάδικα Κράτη περί της διαδικασίας και να λάβει προσωρινά μέτρα. Οι αποφάσεις λαμβάνονται με πλειοψηφικό σύστημα, δημιουργούν δεδουλευμένο και είναι υποχρεωτικές για τα διάδικα Κράτη. Αν τα διάδικα Κράτη διαφωνήσουν ως προς την έννοια απόφασης τότε το ITLOS δικαιούται να προβεί σε νέα ερμηνεία.<sup>776</sup>

#### 4.27. Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης<sup>777</sup>

Το Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης ιδρύθηκε το 1945 σύμφωνα με το άρθρο 92 του καταστατικού του ΟΗΕ ως κύριο δικαστικό όργανο του ΟΗΕ. Για να επιληφθεί το δικαστήριο σε μια διαφορά

<sup>769</sup> [https://www.un.org/Depts/los/settlement\\_of\\_disputes/choice\\_procedure.htm](https://www.un.org/Depts/los/settlement_of_disputes/choice_procedure.htm)

<sup>770</sup> Άρθρο 287§5 UNCLOS, 1982

<sup>771</sup> Άρθρο 287§1 UNCLOS, 1982

<sup>772</sup> <https://www.itlos.org/the-tribunal/relationship-with-the-united-nations/>

<sup>773</sup> Άρθρο 16 Παραρτήματος VI UNCLOS, 1982

<sup>774</sup> Άρθρα 3 και 4 Παραρτήματος VI UNCLOS, 1982

<sup>775</sup> Άρθρο 15§3 Παραρτήματος VI UNCLOS, 1982

<sup>776</sup> Άρθρα 26,29,30 και 33 Παραρτήματος VI UNCLOS, 1982

<sup>777</sup> <https://www.icj-cij.org/en/history>

μεταξύ Κρατών θα πρέπει να υπάρξει συναίνεση. Το Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης αποτελείται από δεκαπέντε εκλεγμένους δικαστές ειδικευμένους σε θέματα διεθνούς δικαίου και αποφαινεται επί διαφορών μεταξύ Κρατών ενώ εκδίδει γνωμοδοτήσεις. Το Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης για να δικάσει μία διαφορά μεταξύ Κρατών θα πρέπει τα Κράτη, αν δεν προκύπτει αρμοδιότητα του δικαστηρίου από μεταξύ τους συμφωνία ή συνθήκη, να καταθέσουν συνυποσχετικό με το οποίο αποδέχονται την αρμοδιότητα του. Επίσης, τα Κράτη Μέλη του ΟΗΕ και άρα και του Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης δύνανται οποτεδήποτε να υποβάλλουν κάποια διαφορά ενώπιον του δικαστηρίου η οποία αφορά σε ερμηνεία συμφωνίας διεθνούς δικαίου και παραβίαση διεθνών κανόνων. Η απόφαση του δικαστηρίου είναι δεσμευτική για τα διάδικα Κράτη και αμετάκλητη. Τα διάδικα Κράτη δύνανται να αιτηθούν ερμηνεία της απόφασης ή αναθεώρηση της δίκης. Από την άλλη οι γνωμοδοτήσεις του δικαστηρίου έχουν συμβουλευτικό ρόλο προς τον αιτηθέντα οργανισμό ενώ τα Κράτη δεν δικαιούνται του συγκεκριμένου προνομίου.<sup>778</sup>

#### **4.28. Υποχρεωτική συνδιαλλαγή**

Η διαδικασία της υποχρεωτικής συνδιαλλαγής αναφέρεται στο τμήμα 2 του Παραρτήματος V της UNCLOS, 1982. Όταν ένα Κράτος κινήσει την διαδικασία υποχρεωτικής συνδιαλλαγής βάσει έγγραφης ειδοποίησης τότε το άλλο Κράτος οφείλει να ανταποκριθεί υποχρεωτικά ενώ αν δεν το πράξει η διαδικασία εξακολουθεί κανονικώς από την επιτροπή συνδιαλλαγής. Η επιτροπή συνδιαλλαγής αποτελείται από ειδικευμένα μέλη τα οποία επιλέγονται από πινάκια που τηρούνται από τον Γενικό Γραμματέα του ΟΗΕ. Η επιτροπή αφού εξετάσει την υπόθεση προτείνει λύσεις φιλικού διακανονισμού στα Κράτη και εκδίδει σχετική αναφορά. Όταν κατά τη διαδικασία της υποχρεωτικής συνδιαλλαγής επιλυθεί το επίμαχο ζήτημα ή ένα εκ των Κρατών απορρίψει τις συστάσεις με έγγραφη δήλωση προς τον Γενικό Γραμματέα του ΟΗΕ ή παρέλθει τρίμηνο από την διαβίβαση της έκθεσης της επιτροπής στα διάδικα Κράτη τότε η συνδιαλλαγή περατούται.

#### **4.29. Διεθνές διαιτητικό δικαστήριο**

Το διεθνές διαιτητικό δικαστήριο συστήνεται υπό το Παράρτημα VII της UNCLOS, 1982 και αποτελείται από πέντε μέλη τα οποία διαθέτουν εμπειρία στα ναυτιλιακά ζητήματα.<sup>779</sup> Το διεθνές διαιτητικό δικαστήριο φαίνεται ότι διαδραματίζει σημαντικό ρόλο λόγω του ότι όταν τα Κράτη δεν συμφωνούν στην υποχρεωτική διαδικασία επίλυσης τότε η διαφορά παραπέμπεται ενώπιον του. Για να συσταθεί το διαιτητικό δικαστήριο θα πρέπει το διάδικο Κράτος να εγείρει έγγραφη ειδοποίηση προς το άλλο με την οποία να ζητάει την κίνηση της διαδικασίας και να αναφέρει τους λόγους. Οι τρεις διαιτητές ορίζονται με συμφωνία των Κρατών της διαφοράς και σε αντίθετη περίπτωση από τον πρόεδρο του ITLOS. Τα Κράτη οφείλουν να ορίσουν τους διαιτητές. Αν το Κράτος προς το οποίο απευθύνεται η ειδοποίηση δεν το πράξει τότε ο πρόεδρος του ITLOS διορίζει τον διαιτητή για το Κράτος αυτό. Οι όροι της διαδικασίας ενώπιον του διαιτητικού δικαστηρίου δύνανται να ρυθμιστούν με συμφωνία των Κρατών αλλά η απόφαση θα είναι οριστική εκτός αν προβλεφθεί, από τους διαδίκους, έφεση κατά της αποφάσεως.

<sup>778</sup> <https://www.icj-cij.org/en/how-the-court-works>

<sup>779</sup> Άρθρα 1 και 3 Παραρτήματος VII UNCLOS, 1982

#### 4.30. Ειδικό διαιτητικό δικαστήριο

Το ειδικό διαιτητικό δικαστήριο εξετάζει υποθέσεις των κατωτέρω αναφερομένων πεδίων σύμφωνα με το Μέρος XV σχετικά με την ερμηνεία ή την εφαρμογή των άρθρων της UNCLOS, 1982 και συστήνεται υπό το Παράρτημα VIII της UNCLOS, 1982. Αποτελείται από πέντε μέλη τα οποία διαθέτουν εμπειρία στα πεδία της (α) αλιείας (β) προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος (γ) θαλάσσιας επιστημονικής έρευνας (δ) ναυσιπλοΐας συμπεριλαμβανομένης της ρύπανσης από πλοία και της απόρριψης αποβλήτων. Τα μέλη επιλέγονται από καταλόγους εμπειρογνομόνων που τηρούνται στους αρμόδιους διεθνείς οργανισμούς. Αν υπάρξει διαφωνία των Κρατών σχετικά με τη σύνθεση ή τον προεδρεύων τότε αυτή επιλύεται από τον Γενικό Γραμματέα του ΟΗΕ. Το ειδικό διαιτητικό δικαστήριο υπό το Παράρτημα VIII εξουσιοδοτείται να κρίνει υποθέσεις μόνον κατόπιν συμφωνίας των Κρατών Μερών της διαφοράς. Αν δεν συμφωνήσουν διαφορετικά τα Κράτη, η απόφαση του ειδικού διαιτητικού δικαστηρίου είναι δεσμευτική για τους διάδικους. Τα Κράτη Μέρη της διαφοράς δύνανται να αιτηθούν στο ειδικό διαιτητικό δικαστήριο να λειτουργήσει και ως επιτροπή συνδιαλλαγής του οποίου η απόφαση δεν θα δεσμεύει τα Κράτη.<sup>780</sup>

Κατόπιν εξετάσεως της βιβλιογραφίας ανωτέρω αναπτύχθηκαν πιθανές λύσεις της αντιπαράθεσης μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη θαλάσσια μεταφορά των επικινδύνων υλικών. Ένας τρόπος επίλυσης του θέματος, κατόπιν διαβούλευσης μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών, είναι μέσω περιφερειακών συμφωνιών, στις οποίες θα περιλαμβάνονται τα πρότυπα ασφαλείας μαζί με την απαίτηση για πληροφόρηση και προτέρα ενημέρωση των παρακτίων Κρατών. Σε τέτοια περίπτωση, απαιτείται εξαιρετική προσοχή εκ μέρους των Κρατών, καθόσον θα προκύψουν δύο νομοθετικά σώματα που ενδεχομένως θα ρυθμίζουν σε διεθνές και περιφερειακό επίπεδο το ίδιο ζήτημα. Η δημιουργία παγκοσμίων θαλασσίων διαδρόμων προκρίνεται ως εναλλακτική λύση για την ασφαλή και άνευ αντιδράσεων μεταφορά των επικινδύνων υλικών. Με τον τρόπο αυτό, η διέλευση των πλοίων από τις θαλάσσιες ζώνες των παρακτίων Κρατών γίνεται κατ' ουσία με τη σύμφωνη γνώμη τους. Όμως ακόμη και αυτή η πρόταση έχει μερικά εμπόδια. Από τη στιγμή που τα Κράτη είναι απρόθυμα να συμφωνήσουν σε κανόνες σχετικά με το γενικό δικαίωμα στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας πιθανόν να είναι πιο εύκολο να εστιάσουν στη δημιουργία ελεγχόμενων περιοχών όπως μία συνεργασία σε ένα σύστημα ειδικών περιοχών (PSSA Particularly Sensitive Sea Area). Στη περίπτωση αυτή το γενικό δικαίωμα στη ναυσιπλοΐα δεν περιορίζεται και μια ειδικότερη προσέγγιση εφαρμόζεται για τις περιοχές αυτές υπό αυστηρή νομική βάση σε ιδιαίτερη διεθνή συμφωνία. Πρόκειται για την πιο αποτελεσματική μέθοδο αν επιταχυνθεί η διαδικασία διαβούλευσης και κύρωσης από τα Κράτη δια του IMO.

Γεγονός είναι ότι, ενώ η αντιπαράθεση για το ζήτημα μεταξύ των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών εξακολουθεί, οι δια θαλάσσης μεταφορές επικινδύνων υλικών θα διεξάγονται συχνότερα λόγω του μειωμένου κόστους σε σχέση με άλλους τρόπους μεταφοράς. Το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως ειδικότερα και το δικαίωμα της ελευθερίας στην ναυσιπλοΐα γενικότερα χρήζουν

<sup>780</sup> Άρθρα 1,2 και 3 Παραρτήματος VIII UNCLOS, 1982



περαιτέρω ερμηνείας προκειμένου να ικανοποιηθούν όλα τα εμπλεκόμενα μέρη. Μέσω του άρθρου 19 της UNCLOS, 1982 έγινε προσπάθεια να καθοριστεί η μη αβλαβής διέλευση χωρίς όμως να ληφθεί θέση αναφορικά με την υποκειμενική και αντικειμενική σκοπιά του θέματος, δημιουργώντας επιπλέον πεδία αντιθέσεων. Τα παράκτια Κράτη ζητούν αλλαγές ώστε να θεσπιστούν κάποιες ευνοϊκές για αυτά διατάξεις σε επίπεδο UNCLOS, 1982 περιορίζοντας την έννοια της αβλαβούς διελεύσεως και λαμβάνοντας υπ' όψιν το θέμα της ασφάλειας. Οι απαιτήσεις μεταξύ των παρακτίων Κρατών επί του θέματος της προτέρας ενημερώσεως δεν έρχονται σε αντίθεση με την UNCLOS, 1982 αφού η Σύμβαση επιτρέπει την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και έτσι μπορούν τα παράκτια Κράτη να ζητούν από τα πλοία που εισέρχονται στην αιγιαλίτιδα και στις υπόλοιπες θαλάσσιες ζώνες σχετικά στοιχεία με σκοπό την πρόληψη των ατυχημάτων. Η αξίωση των παρακτίων Κρατών για παροχή εξουσιοδότησης είναι θέμα το οποίο χρήζει αναλυτικής εξετάσεως σε διεθνές επίπεδο. Σίγουρα η διαμάχη δεν πρόκειται να λυθεί με μία απλή απόφαση για το θέμα της μεταφοράς επικινδύνων υλικών. Επίσης οι κανόνες για τη μεταφορά και τη διευθέτηση των φορτίων αυτών δεν είναι αρκετοί ώστε τα παράκτια Κράτη και η διεθνής κοινότητα να εφησυχάσουν. Το θέμα πρέπει να επιλυθεί και οι προτάσεις να συζητηθούν σε διεθνές επίπεδο εκτός UNCLOS, 1982. Η δημιουργία περιορισμένων περιοχών όπου η μεταφορά των επικινδύνων υλικών θα απαγορεύεται κερδίζει έδαφος μεταξύ των μερών αφού η ρύθμιση αυτή δεν θα επιφέρει αλλαγές στο διεθνές καθεστώς που διέπει την ελευθερία της ναυσιπλοΐας και θα ικανοποιήσει σαφώς τα παράκτια Κράτη.

Όσον αφορά στο σύστημα επίλυσης διαφορών που προβλέπεται στο Μέρος XV UNCLOS, 1982 πρέπει να ειπωθεί ότι αυτό λειτουργεί εφόσον τα Κράτη δεν έχουν επιλύσει με άλλο μηχανισμό (εκτός άρθρου 287 UNCLOS, 1982) τις διαφορές τους. Τα Κράτη καταφεύγουν σε δικαιοδοτικό μηχανισμό με τη συναίνεση τους. Εκ των ανωτέρω συνάγεται ότι οι διεθνείς διαφορές μεταξύ των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη θαλάσσια μεταφορά επικινδύνων υλικών δύναται να επιλυθούν μέσω της εκουσίας και υποχρεωτικής διαδικασίας. Οι μηχανισμοί αυτοί αποτελούν ταυτόχρονα εχέγγυο για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος διότι όταν η σχετική διαφορά μεταξύ των Κρατών οδηγηθεί ιδίως ενώπιον των δικαστηρίων τότε τα Κράτη θα πρέπει να συμμορφωθούν με τις οριστικές και αμετάκλητες αποφάσεις. Πάντως παρόλο που υφίστανται αρκετές επιλογές ώστε τα Κράτη να επιλύσουν τις διαφορές τους διαμέσου ενός δικαιοδοτικού οργάνου παράλληλα αναγνωρίζεται η έλλειψη ενός δικαστικού θεσμού ο οποίος να ασχολείται ειδικά με τις θαλάσσιες μεταφορές των επικινδύνων υλικών, τις διαφορές που προκύπτουν εξ αυτών μεταξύ των Κρατών σε συνδυασμό με την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Στο σημείο αυτό παρατηρείται κενό στο σχετικό δικαστικό σύστημα επίλυσης των διαφορών. Θα πρέπει τα Κράτη να θεσμοθετήσουν μια σύνδεση μεταξύ της διεθνούς και ενωσιακής νομοθεσίας που διέπει τις θαλάσσιες μεταφορές των επικινδύνων υλικών, το περιβαλλοντικό δίκαιο και το αντίστοιχο ειδικό δικαστήριο. Αυτό μπορεί εύκολα να συμβεί με τους μηχανισμούς της εκουσίας διαδικασίας επίλυσης διαφορών αλλά όχι με της υποχρεωτικής. Το λειτουργικό πλαίσιο των διεθνών δικαστηρίων εμφορείται από τις έννοιες της ανεξαρτησίας, αμεροληψίας και δικαστικής ελευθερίας και δι' αυτών θα κρίνει τις υποθέσεις του το προτεινόμενο ειδικό δικαστήριο διαφορών επί των θαλασσίων μεταφορών επικινδύνων υλικών. Σημειωθήτω ότι ενώ μία διαφορά

μεταξύ των Κρατών δύναται να έχει ευμενή κατάληξη υπέρ του Κράτους το οποίο θεωρείται πολιτικοοικονομικά πιο δυνατό εν τούτοις όταν η διαφορά υποβληθεί ενώπιον ενός διεθνούς δικαστηρίου τότε τα Κράτη αντιμετωπίζονται ισόνομα.

Ως εκ τούτου η δημιουργία ενός ειδικού δικαστηρίου, το οποίο θα επιταχύνει την διαδικασία επίλυσης των διαφορών μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τις θαλάσσιες μεταφορές των επικινδύνων υλικών, θα θεραπεύσει και ίσως με το δεδικασμένο επιλύσει δια παντός συγκεκριμένες αντιπαραθέσεις. Ειδικότερα οι υποθέσεις μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη θαλάσσια μεταφορά των επικινδύνων υλικών δια των θαλασσίων ζωνών οι οποίες θα κριθούν από το προτεινόμενο ειδικό δικαστήριο θα είναι κρίσιμες και θα οδηγήσουν τη νομική συμπεριφορά των Κρατών. Η αποκτηθείσα εμπειρία των αρμοδίων διεθνών οργανισμών και ιδιαιτέρως του ΙΜΟ θα είναι πολύτιμη κατά την διαδικασία εξέτασης των περίπλοκων υποθέσεων από το προτεινόμενο ειδικό δικαστήριο. Τα μέλη του προτεινόμενου ειδικού δικαστηρίου δεν θα χρειάζεται να επιλεγούν λόγω της εμπειρίας τους επί των θαλασσίων μεταφορών επικινδύνων υλικών διότι θα είναι ήδη εξειδικευμένα. Επίσης προ της τελικής κρίσης το προτεινόμενο ειδικό δικαστήριο θα παραγγέλλει βάσει των προσωρινών μέτρων ώστε να προλαμβάνεται η τυχόν ζημία. Η λειτουργία του προτεινόμενου ειδικού δικαστηρίου και με σκοπό την επιτάχυνση της διαδικασίας θα στηρίζεται στη προδικασία. Η αξιοποίηση του διαστήματος μεταξύ της κατάθεσης της διαφοράς, των ισχυρισμών και του αποδεικτικού υλικού ενώπιον του δικαστηρίου και της συζήτησης μπορεί να συμβεί διαμέσου του εισηγητή εξειδικευμένου δικαστή. Ο εισηγητής θα προετοιμάσει την υπόθεση σε συνεργασία με τους δικηγόρους των διάδικων Κρατών και κατά την εκδίκαση οι δικαστές θα αποφασίσουν εκτιμώντας τα στοιχεία επί της εισήγησης όπου θα παρουσιάζονται τα πραγματικά περιστατικά και κρίσιμα νομικά ζητήματα. Αν η διαφορά είναι νόμω αβάσιμη θα μπορεί να απορριφθεί από τον εισηγητή δικαστή.

Ο μηχανισμός επίλυσης διαφορών υπό την UNCLOS, 1982 βασίζεται σε εκούσιες και υποχρεωτικές διαδικασίες. Τα οριζόμενα στο Μέρος XV της UNCLOS, 1982 για τη δικαστική διευθέτηση των διαφορών επιχειρούν να επιτύχουν ισορροπία μεταξύ των Μερών στη βάση της συγκατάθεσης τους. Το ITLOS ασχολείται με διαφόρων τύπων αντιπαραθέσεις επί θεμάτων του δικαίου θαλάσσης και δύναται να παράσχει τις κατάλληλες νομικές λύσεις. Όμως λόγω της εξειδίκευσης των θαλασσίων μεταφορών επικινδύνων υλικών και των διαστάσεων που δύναται να λάβουν οι ανεπίλυτες διαφορές των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών, σε αυτές τις περιπτώσεις, η δημιουργία ενός αποκλειστικού δικαστηρίου εντός του οποίου θα επιταχύνεται η διαδικασία επίλυσης διαφορών κατά τη θαλάσσια μεταφορά των επικινδύνων υλικών ίσως να αποδειχτεί η θεραπεία των αντιπαραθέσεων.

#### **4.31. Αντιπαραθεση Κρατών επί υποθέσεων μεταφοράς επικινδύνων υλικών ενώπιον ΔΔΔΘ και εθνικών δικαστηρίων**

Οι διατάξεις του Μέρους XV περί επίλυσης διαφορών εφαρμόζονται σε δικαστικό επίπεδο από την έναρξη ισχύος της UNCLOS, 1982. Την τελευταία εικοσιπενταετία, το μεγαλύτερο μέρος των υποβληθεισών υποθέσεων ενώπιον του ΔΔΔΘ αφορά σε αντιπαραθέσεις που δημιουργήθηκαν

από τη σύλληψη πλοίων και στις οποίες περιλαμβάνονται πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών.<sup>781</sup> Σε τέτοιες υποθέσεις, σύμφωνα με το άρθρο 290§5 UNCLOS, 1982, εξετάζονται κατόπιν συμφωνίας των μερών (α) τα περί της αρμοδιότητας του ΔΔΔΘ ή έτερου δικαστηρίου να διατάξει προσωρινά μέτρα για διαφορά που θα τεθεί ενώπιον του ΔΔΔΘ εν αναμονή της συνεδριάσεως του και (β) αίτημα εκ μέρους του Κράτους της σημαίας του πλοίου σύμφωνα με το άρθρο 292 UNCLOS, 1982 περί ταχείας απόλυσης πλοίου και πληρώματος που κρατούνται κατόπιν εγγυήσεως ή άλλης οικονομικής ασφάλειας που θα αποφασιστεί από το δικαστήριο. Παλαιότερα, το Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης θεωρείτο ως ο κύριος τόπος επίλυσης διαφορών του δικαίου θαλάσσης.<sup>782</sup> Η UNCLOS, 1982 δεν θέτει περιορισμούς ως προς την επιλογή του δικαστηρίου στο οποίο θα οδηγηθεί μια αντιπαράθεση μεταξύ Κρατών κατά το τμήμα 1 του Μέρους XV και τα άρθρα 279-280.<sup>783</sup> Σε αρκετές περιπτώσεις προκρίνεται ως τρόπος επίλυσης διαφορών αστικής φύσεως η διαιτησία (εξωδικαστικός συμβιβασμός) εκτός των προβλέψεων του άρθρου 287 UNCLOS, 1982 με εφαρμογή όμως των διατάξεων της UNCLOS, 1982. Όσον αφορά τις ποινικές κυρώσεις αυτές επιβάλλονται από τα εθνικά δικαστήρια ενώ οι αστικές αποζημιώσεις καταλογίζονται δια των δικαστηρίων αλλά και της διαιτησίας μεταξύ των Μερών.

### **Υποθέσεις ενώπιον του Διεθνούς Δικαστηρίου Δικαίου Θαλάσσης**

#### **Υπόθεση San Padre Pio (2020)<sup>784</sup>**

Η υπόθεση έγκειται στην αντιπαράθεση μεταξύ Ελβετίας (ναυτιλιακό Κράτος) και Νιγηρίας (παράκτιο Κράτος) κατά την διενέργεια πετρέλευσης εντός ΑΟΖ από το δεξαμενόπλοιο «San Padre Pio» προς άλλα πλοία. Την 21.05.2019, η Ελβετία υπέβαλε στο ΔΔΔΘ αίτημα λήψεως προσωρινών μέτρων, σύμφωνα με το άρθρο 290§5 UNCLOS, 1982, εν αναμονή της συγκρότησης διαιτητικού δικαστηρίου λόγω της αντιπαράθεσης με τη Νιγηρία σχετικά με τη σύλληψη και κράτηση του δεξαμενοπλοίου «San Padre Pio». Σύμφωνα με τα πρακτικά της υπόθεσης,<sup>785</sup> το πολεμικό ναυτικό της Νιγηρίας συνέλαβε το δεξαμενόπλοιο «San Padre Pio» σημαίας Ελβετίας, ενώ τελούσε εν πλω διαδικασία εφοδιασμού με πετρέλαιο (πετρέλευση) άλλου πλοίου εντός της νιγηριανής αποκλειστικής οικονομικής ζώνης (ΑΟΖ). Το ΔΔΔΘ διέταξε ότι η Ελβετία θα πρέπει να παράσχει οικονομική εγγύηση και παράλληλα να διασφαλίσει ότι οι ναυτικοί του πλοίου θα είναι διαθέσιμοι να παραστούν στο ποινικό νιγηριανό δικαστήριο αν το δικαστήριο του παραρτήματος VII της UNCLOS, 1982 καταλήξει ότι τα ληφθέντα μέτρα εκ μέρους της Νιγηρίας δεν συνιστούν παραβίαση της UNCLOS, 1982. Συναφώς, η Νιγηρία θα πρέπει άμεσα να απελευθερώσει το πλοίο και τους ναυτικούς. Τα προσωρινά μέτρα προστατεύουν τα δικαιώματα των Μερών εν αναμονή της τελικής απόφασης σε μια διαφορά. Η UNCLOS, 1982 προβλέπει ότι τα μέτρα πρέπει να είναι κατάλληλα σύμφωνα με τα γεγονότα ώστε να διατηρηθούν τα δικαιώματα των Μερών εν αναμονή της τελικής απόφασης του δικαστηρίου του Παραρτήματος VII (άρθρο 290§1 UNCLOS, 1982) και η απόφαση

<sup>781</sup> <https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/>

<sup>782</sup> Corfu Channel (UK v Albania), ICJ Reports 1949, 4.

<sup>783</sup> Churchill, R., 2017. The General Dispute Settlement System of the UNCLOS, 1982. *Ocean Development & International Law*, 48:3-4, σελ.216-238

<sup>784</sup> [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/press\\_releases\\_english/PR\\_298\\_en.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/press_releases_english/PR_298_en.pdf)

<sup>785</sup> [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/press\\_releases\\_english/PR\\_290\\_En.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/press_releases_english/PR_290_En.pdf)

πρέπει να ληφθεί μόνο όταν το επείγον της κατάστασης το απαιτεί (290§5 UNCLOS, 1982). Όμως με την απόφαση προσωρινών μέτρων, το Δικαστήριο φάνηκε ότι υιοθέτησε μια προληπτική προσέγγιση όπως είχε κάνει και στην υπόθεση «The Arctic Sunrise».<sup>786</sup>

Σύμφωνα με το άρθρο 290§5 UNCLOS, 1982 το επείγον της υπόθεσης εκτιμάται από το εάν υφίσταται πραγματικός και επικείμενος κίνδυνος για τα δικαιώματα των Μερών της διαφοράς. Ειδικότερα, εξετάζεται αν το δικαίωμα της Ελβετίας στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας<sup>787</sup> υπέστη ανεπανόρθωτη βλάβη (irreparable harm). Το δικαστήριο διαπίστωσε ότι το δεξαμενόπλοιο «San Padre Pio» δεν τέθηκε μόνον υπό κράτηση για μεγάλο διάστημα αλλά τέθηκε και ζήτημα συνεχούς διακινδύνευσης πλοίου, φορτίου και πληρώματος λόγω περιστατικού ένοπλης ληστείας (πειρατείας). Κατά την ανάλυση της υπόθεσης, η σχέση μεταξύ του δικαιώματος στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας και της ασφάλειας (πλοίου, φορτίου, ναυτικών) δεν έγινε εντελώς ξεκάθαρο. Επί παραδείγματι και σε ανάλογες συνθήκες, στην υπόθεση «The Enrica Lexie» το δικαστήριο δεν έλαβε υπ' όψιν τον ανθρώπινο παράγοντα.<sup>788</sup> Στην υπόθεση «The Arctic Sunrise», το δικαστήριο εκτίμησε ότι η γενική κατάσταση του πλοίου χειροτέρευε λόγω της κράτησης με ενδεχόμενο ρύπανσης για το περιβάλλον ενώ το πλήρωμα στερούνταν του δικαιώματος της ελευθερίας αφού κρατείτο από τις Ρωσικές αρχές. Η απόφαση προσωρινών μέτρων με τη διαδικασία του επείγοντος είναι μάλλον προβληματική διότι στερεί στη Νιγηρία τη δυνατότητα ποινικής διώξεως των μελών του πληρώματος ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου αφού τα μέλη του πληρώματος εφόσον ελευθερωθούν θεωρείται αμφίβολο αν θα επιστρέψουν στη Νιγηρία. Σημειωθήτω ότι δεν είναι Ελβετοί πολίτες. Για το λόγο αυτό, κατά την απόφαση κάποιοι εκ των δικαστών ήγειραν αντιρρήσεις και πρότειναν να ελευθερωθεί μόνο το πλοίο και όχι οι ναυτικοί. Πιθανόν, το δικαστήριο να διέταξε την απελευθέρωση των ναυτικών λόγω των ποινών που προβλέπει το ποινικό σύστημα της Νιγηρίας και την αστάθεια που επικρατεί στη χώρα. Ως αντισταθμιστικό όφελος επέβαλε στην Ελβετία την καταβολή εγγύησης σε περίπτωση που οι ναυτικοί δεν επιστρέψουν στην Νιγηρία για να δικαστούν. Το ίδιο συνέβη στις υπόθεσεις «The Arctic Sunrise» και «The Enrica Lexie». Η διενέργεια εφοδιασμού με καύσιμα άλλων πλοίων από το δεξαμενόπλοιο «San Padre Pio» εντός της ΑΟΖ της Νιγηρίας αποτελεί παράνομη συναλλαγή ή λαθρεμπόριο καυσίμων.<sup>789</sup> Τα παράκτια Κράτη της δυτικής Αφρικής επεκτείνουν τη δικαιοδοσία τους προκειμένου να ελέγξουν τις πετρελεύσεις εντός της ΑΟΖ. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, πρόκειται για την δεύτερη σύλληψη του δεξαμενοπλοίου «San Padre Pio» για πετρέλευση άλλων πλοίων εντός της ΑΟΖ παρακτίων Κρατών. Η προηγούμενη σύλληψη έγινε στη ΑΟΖ της Αγκόλα.<sup>790</sup> Η υπόθεση εν τελεί τέθηκε στο αρχείο κατόπιν συμφωνίας των μερών και το δεξαμενόπλοιο «San Padre Pio» αφέθηκε ελεύθερο.<sup>791</sup>

<sup>786</sup> DOI: <https://doi.org/10.5305/amerjintellaw.108.2.0271>

<sup>787</sup> Άρθρα 58§1,2 και 92 UNCLOS, 1982

<sup>788</sup> [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no.24\\_prov\\_meas/24\\_published\\_texts/2015\\_24\\_Ord\\_24\\_Aug\\_2015-E.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.24_prov_meas/24_published_texts/2015_24_Ord_24_Aug_2015-E.pdf)

<sup>789</sup> [https://www.unodc.org/documents/Maritime\\_crime/19-02087\\_Maritime\\_Crime\\_Manual\\_Second\\_Edition\\_ebook.pdf](https://www.unodc.org/documents/Maritime_crime/19-02087_Maritime_Crime_Manual_Second_Edition_ebook.pdf) σελ.165.

<sup>790</sup> <https://shippingwatch.com/secure/carriers/Tanker/article7614674.ece>

<sup>791</sup> [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/29/C29\\_Order\\_20211229.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/29/C29_Order_20211229.pdf)

## Υπόθεση Norstar (2019)

Στην υπόθεση του παναμαϊκής σημαίας δεξαμενοπλοίου «Norstar», το ΔΔΔΘ εισήγαγε, την 10.04.2019, στην έννομη τάξη δύο αποφάσεις.<sup>792</sup> Με τη πρώτη αποφασίστηκε ότι το ΔΔΔΘ διαθέτει δικαιοδοσία για την επίλυση της διαφοράς και ότι οι αξιώσεις του Παναμά ήταν παραδεκτές ενώ με τη δεύτερη ότι η Ιταλία παραβίασε το δικαίωμα του Παναμά στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας εντός της ανοικτής θάλασσας. Παρά τη διαφωνία της μειοψηφίας των δικαστών, η πλειοψηφία έκρινε ότι η αποκλειστική δικαιοδοσία του Κράτους της σημαίας περιλαμβάνει την κανονιστική και τη δικαιοδοσία επιβολής της νομοθεσίας του στην ανοικτή θάλασσα. Το ΔΔΔΘ διαπίστωσε ότι η Ιταλία παρέβη το άρθρο 87§1 αλλά όχι το άρθρο 300 UNCLOS, 1982 ενώ το άρθρο 87§2 UNCLOS, 1982 δεν είχε εφαρμογή επί της υποθέσεως.<sup>793</sup> Η έρευνα των δραστηριοτήτων του δεξαμενοπλοίου «Norstar» και της μεσιτικής εταιρείας πετρέλευσης (Rossmare International S.A.S.) αποκάλυψε ότι το εν λόγω πλοίο φόρτωνε αφορολόγητο πετρέλαιο (κίνησης) από την Ιταλία και το εκφόρτωνε (πωλούσε) σε πλοία αναψυχής στα διεθνή ύδατα (ανοικτή θάλασσα) πλησίον των ακτών της ιταλικής πόλης Sanremo.<sup>794</sup> Η Ιταλία άσκησε ποινική δίωξη κατά των εμπλεκόμενων φυσικών προσώπων και εξέδωσε ένταλμα κατάσχεσης του δεξαμενοπλοίου «Norstar» ως *corpus delicti*. Η Ισπανία κατάσχεσε το πλοίο όταν βρέθηκε εντός των εσωτερικών της υδάτων. Τελικώς, το Ιταλικό Δικαστήριο το οποίο είχε επιληφθεί της υποθέσεως διέταξε το «Norstar» να αφεθεί ελεύθερο αλλά οι πλοιοκτήτες δεν κατάφεραν να το παραλάβουν διότι το πλοίο είχε εκπλειστηριαστεί από τις ισπανικές αρχές.<sup>795</sup> Η υπόθεση ανέλυσε το άρθρο 87§1 UNCLOS, 1982 περί του δικαιώματος της ελευθερίας στην ναυσιπλοΐα και του άρθρου 92§1 UNCLOS, 1982 περί της αποκλειστικής δικαιοδοσίας του Κράτους της σημαίας.

Το «Norstar» ως *corpus delicti* συμμετείχε στην αγορά και πώληση του αφορολογήτου πετρελαίου κίνησης εκτός των ιταλικών χωρικών υδάτων. Με το πετρέλαιο αυτό εφοδιάζονταν τα πλοία αναψυχής τα οποία επέστρεφαν στους ιταλικούς λιμένες χωρίς να δηλώσουν τη πράξη αυτή στις τελωνειακές αρχές. Σύμφωνα με την υπόθεση του δεξαμενοπλοίου «Virginia G»,<sup>796</sup> η πετρέλευση των πλοίων αναψυχής στην ανοικτή θάλασσα από το «Norstar» εμπίπτει στο πεδίο του δικαιώματος της ελευθερίας στην ναυσιπλοΐα.<sup>797</sup> Όμως δεδομένης της κατάσχεσης του «Norstar» εντός των εσωτερικών υδάτων της Ισπανίας, όπου δεν υφίσταται το δικαίωμα στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας,<sup>798</sup> το ΔΔΔΘ ρητά επιβεβαίωσε ότι το άρθρο 87 UNCLOS, 1982, το οποίο παρέχει μια μη εξαντλητική περιγραφή των ελευθεριών στην ανοικτή θάλασσα, εφαρμόζεται όταν ένα στοιχείο εξωεδαφικής κανονιστικής αρμοδιότητας προκύπτει ήτοι κάθε πράξη παρέμβασης του παρακτίου Κράτους σε δραστηριότητες πλοίου υπό ξένη σημαία στην ανοικτή θάλασσα συνιστά παραβίαση της ελευθερίας στην ναυσιπλοΐα, εκτός από εξαιρετικές περιπτώσεις που προβλέπονται ρητά στη UNCLOS, 1982 ή σε άλλες διεθνείς συνθήκες. Ως εκ τούτου η παρέμβαση της Ιταλίας, μέσω

<sup>792</sup> <https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-no-25/>

<sup>793</sup> [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no.25/case\\_no\\_25\\_merits/C25\\_J\\_100419.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.25/case_no_25_merits/C25_J_100419.pdf) (παρ.469)

<sup>794</sup> [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no.25/case\\_no\\_25\\_merits/C25\\_J\\_100419.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.25/case_no_25_merits/C25_J_100419.pdf) (παρ.69-70)

<sup>795</sup> [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no.25/case\\_no\\_25\\_merits/C25\\_J\\_100419.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.25/case_no_25_merits/C25_J_100419.pdf) (παρ.80-86)

<sup>796</sup> [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no.19/judgment\\_published/C19\\_judgment\\_140414.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.19/judgment_published/C19_judgment_140414.pdf) (παρ.223)

<sup>797</sup> [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no.25/case\\_no\\_25\\_merits/C25\\_J\\_100419.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.25/case_no_25_merits/C25_J_100419.pdf) (παρ.219)

<sup>798</sup> [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no\\_18\\_merits/published/C18\\_Judgment\\_280513.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_18_merits/published/C18_Judgment_280513.pdf) (παρ.109)

άσκησης ποινικής διώξεως, κατά την πράξεων του «Norstar» στην ανοικτή θάλασσα συνιστά παραβίαση του δικαιώματος στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας κατά το άρθρο 87 UNCLOS, 1982.<sup>799</sup>

Η άποψη αυτή στηρίζεται στη πάγια νομολογία [SS Lotus,<sup>800</sup> M/V Saiga (No 2),<sup>801</sup>] ότι, εκτός εάν η εξαίρεση ισχύει, όταν το παράκτιο Κράτος ασκήσει την εξουσία επιβολής της νομοθεσίας του στην ανοικτή θάλασσα ή στην ΑΟΖ επί πλοίου ξένης σημαίας τότε ενδέχεται να παραβιάζει το δικαίωμα στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας κατά το άρθρο 87 UNCLOS, 1982. Σε τέτοια περίπτωση το Κράτος της σημαίας δικαιούται να εγείρει αντιρρήσεις ή να χρησιμοποιήσει το μηχανισμό επίλυσης διαφορών της UNCLOS, 1982. Αυτό συνέβη και στην υπόθεση «Virginia G».<sup>802</sup> Σύμφωνα με το άρθρο 293§1 UNCLOS, 1982 «*Το δυνάμει του τμήματος αυτού αρμόδιο δικαστήριο εφαρμόζει την παρούσα σύμβαση και άλλους κανόνες διεθνούς δικαίου που δεν συγκρούονται με την παρούσα σύμβαση*». Γεγονός είναι ότι η ιταλική επιχειρηματολογία επικεντρώθηκε στην εφαρμογή της εθιμικής κανονιστικής αρμοδιότητας η οποία δεν έχει κωδικοποιηθεί στην UNCLOS, 1982 ή σε άλλη Συνθήκη. Το άρθρο 92§1 UNCLOS, 1982 προβλέπει «*Τα πλοία πλέουν με τη σημαία ενός μόνο κράτους και εκτός από εξαιρετικές περιπτώσεις, που προβλέπονται ρητά σε διεθνείς συνθήκες ή σε αυτή τη σύμβαση, υπόκεινται στην αποκλειστική του δικαιοδοσία στην ανοικτή θάλασσα*». Ο Παναμάς κατά την τελική υποβολή της επιχειρηματολογίας του για την υπόθεση «Norstar» δεν ανεφέρθη στο άρθρο 92 UNCLOS, 1982 και ως εκ τούτου αν η παραβίαση του συγκεκριμένου άρθρου συνέβη δεν ήταν ούτε μέρος της αξίωσης του Παναμά ούτε της δικαιοδοσίας του Δικαστηρίου.<sup>803</sup> Ωστόσο, το ΔΔΔΘ έλαβε υπ' όψιν του το άρθρο 92 UNCLOS, 1982 και την αρχή της αποκλειστικής δικαιοδοσίας του Κράτους σημαίας στο πλαίσιο της ερμηνείας του άρθρου 87 UNCLOS, 1982 και δήλωσε ότι η αρχή της αποκλειστικής δικαιοδοσίας του Κράτους της σημαίας απαγορεύει όχι μόνον την άσκηση δικαιοδοσίας επιβολής της νομοθεσίας στην ανοικτή θάλασσα των Κρατών αλλά και την επέκταση της κανονιστικής τους δικαιοδοσίας σε νόμιμες δραστηριότητες οι οποίες διεξάγονται από πλοία υπό ξένη σημαία στην ανοικτή θάλασσα.<sup>804</sup> Ως εκ τούτου, δυνάμει της αρχής της ελευθερίας στην ανοικτή θάλασσα κανένα Κράτος δεν μπορεί να ασκεί οποιαδήποτε δικαιοδοσία επί των ξένων πλοίων.

Η υπόθεση αποτέλεσε αντιπαράθεση όχι μόνον των Κρατών αλλά και των δικαστών του ΔΔΔΘ, υπογραμμίζοντας τη νομική αβεβαιότητα που προέκυψε από την ανάλυση της δικαιοδοσίας των Κρατών και τη παραβίαση του άρθρου 87 UNCLOS, 1982. Ακόμη και όταν η νομοθεσία του παρακτίου Κράτους επιβάλλεται στα εσωτερικά ύδατα, το άρθρο 87 UNCLOS, 1982 μπορεί να εξακολουθεί να ισχύει και να παραβιάζεται εάν ένα Κράτος επεκτείνει την ποινική και τελωνειακή νομοθεσία του εξωεδαφικά σε δραστηριότητες πλοίων υπό ξένη σημαία στην ανοικτή θάλασσα. Αυτό έκανε η Ιταλία. Έτσι, το ΔΔΔΘ διαπίστωσε ότι παραβιάστηκε το άρθρο 87§1 UNCLOS, 1982 διότι η Ιταλία επέκτεινε την επιβολή της ποινικής και τελωνειακής της νομοθεσίας στην ανοικτή

<sup>799</sup> [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no.25/case\\_no\\_25\\_merits/C25\\_J\\_100419.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.25/case_no_25_merits/C25_J_100419.pdf) (παρ.224-225)

<sup>800</sup> [https://www.icj-cij.org/public/files/permanent-court-of-international-justice/serie\\_A/A\\_10/30\\_Lotus\\_Arret.pdf](https://www.icj-cij.org/public/files/permanent-court-of-international-justice/serie_A/A_10/30_Lotus_Arret.pdf) σελ.25

<sup>801</sup> [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no\\_2/published/C2-J-1\\_Jul\\_99.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_2/published/C2-J-1_Jul_99.pdf) (παρ.149-150)

<sup>802</sup> [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no.19/judgment\\_published/C19\\_judgment\\_140414.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.19/judgment_published/C19_judgment_140414.pdf) (παρ.220-222)

<sup>803</sup> [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no.25/case\\_no\\_25\\_merits/C25\\_J\\_100419.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.25/case_no_25_merits/C25_J_100419.pdf) (παρ.135-138)

<sup>804</sup> [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no.25/case\\_no\\_25\\_merits/C25\\_J\\_100419.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.25/case_no_25_merits/C25_J_100419.pdf) (παρ.225)

θάλασσα με την έκδοση της διαταγής κατασχέσεως και με το αίτημα στις ισπανικές αρχές για την εκτέλεση της διαταγής.

#### **Υπόθεση Virginia G (2014)<sup>805</sup>**

Το ΔΔΔΘ με την από 14.04.2014 απόφαση του διευκρίνισε ότι στο πεδίο των κυριαρχικών δικαιωμάτων του παρακτίου Κράτους περιλαμβάνονται οι έμβιοι πόροι καθώς και η ρύθμιση των δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα εντός της ΑΟΖ. Επί της υποθέσεως, οι αρχές του παρακτίου Κράτους της Γουινέα-Μπισσάου κατάσχεσαν, την 21.08.2009, το υπό παναμαϊκή σημαία δεξαμενόπλοιο Virginia G το οποίο εφοδίαζε, άνευ αδείας, με πετρέλαιο κίνησης αλιευτικά πλοία εντός της ΑΟΖ και το οδήγησαν σε τοπικό λιμένα. Το ΔΔΔΘ έκρινε ότι καίτοι γενικά η κατάσχεση πλοίου δεν αντίκειται στην UNCLOS, 1982 εν τούτοις στη συγκεκριμένη περίπτωση δεν ήταν απαραίτητη.<sup>806</sup> Αφού αρχικά οι αρχές του παρακτίου Κράτους της Γουινέα-Μπισσάου κατάσχεσαν το δεξαμενόπλοιο Virginia G κατόπιν την 20.09.2010 αυτό απελευθερώθη και ενημερώθηκε την 06.10.2010 η πλοιοκτησία.<sup>807</sup> Το ΔΔΔΘ με την απόφαση του διαπίστωσε ότι το παράκτιο Κράτος της Γουινέα-Μπισσάου δεν παραβίασε τα δικαιώματα του Παναμά (ναυτιλιακό Κράτος) σύμφωνα με τα άρθρα 56§2, 58§1 και 73§1,2 καθώς και τα άρθρα 110 και 224 UNCLOS, 1982. Όμως με την παράλειψη της κοινοποίησης της κατάσχεσης του πλοίου στον Παναμά παραβιάστηκε το άρθρο 73§4 UNCLOS, 1982. Το ΔΔΔΘ επικύρωσε αποζημίωση στον Παναμά για τις επισκευές ζημιών του πλοίου που προέκυψαν από τη κράτηση του.

#### **Υπόθεση Ara Libertad (2012)<sup>808</sup>**

Η συγκεκριμένη υπόθεση αναφέρεται με σκοπό να τονιστεί ότι τα πολεμικά και κυβερνητικά πλοία που χρησιμοποιούνται για μη εμπορικούς σκοπούς απελαύνουν ασυλίας και δεν υπόκεινται στις κοινές διατάξεις της UNCLOS, 1982. Το ίδιο εφαρμόστηκε και στην περίπτωση του πλοίου Cape Ray της ναυτιλιακής διοίκησης των ΗΠΑ κατά τη μεταφορά και εν πλω καταστροφή των χημικών όπλων της Συρίας (2014). Κατά το ιστορικό της υπόθεσης, το εκπαιδευτικό ιστιοφόρο πλοίο ARA Libertad που ανήκει στο πολεμικό ναυτικό της Αργεντινής, την 01.10.2012, προσέγγισε τον λιμένα Tema της Γκάνα κατόπιν προγραμματισμένης επίσκεψης. Τότε η εταιρεία NML Capital ήγειρε ζήτημα κατάσχεσης του πλοίου σε εφαρμογή απόφασης δικαστηρίου της Νέας Υόρκης των ΗΠΑ που αφορούσε αγωγή εις βάρος του Κράτους της Αργεντινής για πληρωμή χρεών από κρατικά ομόλογα ύψους 370 εκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ. Τα κρατικά ομόλογα της Αργεντινής δεν εξοφλήθηκαν συνεπεία της οικονομικής κατάρρευσης της χώρας το 2001 ενώ η Αργεντινή δέχτηκε τότε την άρση του ακατάσχετου της κρατικής περιουσίας. Στη βάση αυτή το ανώτατο δικαστήριο της Γκάνα επέβαλε το μέτρο της κράτησης κατά του πλοίου ARA Libertad. Την 29.10.2012 η Αργεντινή υπέβαλε προς το ΔΔΔΘ αίτημα διαιτησίας κατά το παράρτημα VII UNCLOS, 1982 σχετικά με διαφορές ερμηνείας της UNCLOS, 1982, επικαλούμενη την παραβίαση των άρθρων 18§1(β) «αβλαβής διέλευση», 32 «περί της ασυλίας των πολεμικών-κυβερνητικών πλοίων που

<sup>805</sup> [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no.19/judgment\\_published/C19\\_judgment\\_140414.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.19/judgment_published/C19_judgment_140414.pdf)

<sup>806</sup> [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no.19/judgment\\_published/C19\\_judgment\\_140414.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.19/judgment_published/C19_judgment_140414.pdf) (παρ.61)

<sup>807</sup> [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no.19/judgment\\_published/C19\\_judgment\\_140414.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.19/judgment_published/C19_judgment_140414.pdf) (παρ.82)

<sup>808</sup> [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no.20/published/C20\\_Order\\_201112.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.20/published/C20_Order_201112.pdf)

χρησιμοποιούνται για μη εμπορικούς σκοπούς», 87 «ελευθερία της ανοικτής θάλασσας» και 90 «δικαίωμα ναυσιπλοΐας UNCLOS, 1982. Επιπροσθέτως, την 14.11.2012 η Αργεντινή υπέβαλε στο ΔΔΔΘ αίτημα λήψης προσωρινών μέτρων, κατά το άρθρο 290§5 UNCLOS, 1982 με σκοπό να υποχρεωθεί η Γκάνα στην άνευ όρων απελευθέρωση του πλοίου. Το ΔΔΔΘ έκρινε ότι παρότι οι διατάξεις του Μέρους II αφορούν την αιγιαλίτιδα ζώνη εντούτοις ορισμένες όπως αυτές του άρθρου 29 UNCLOS, 1982 για τα πολεμικά πλοία, ενδεχομένως, εφαρμόζονται και στις υπόλοιπες θαλάσσιες ζώνες. Επομένως, το ΔΔΔΘ δέχτηκε την ύπαρξη διαφοράς μεταξύ των Κρατών σχετικά με το άρθρο 32 UNCLOS, 1982.809 Την 15.12.2012, το ΔΔΘ απεφάσισε ομόφωνα ότι το ARA Libertad είναι πολεμικό πλοίο, απελαύνει ασυλίας και το παράκτιο Κράτος θα πρέπει άμεσα να το απελευθερώσει άνευ όρων. Πρόκειται για την πρώτη υπόθεση εξέτασης της απελευθέρωσης ενός πολεμικού-κυβερνητικού πλοίου που κρατείτο από παράκτιο Κράτος.

### **Υπόθεση MOX Plant (2001)<sup>810</sup>**

Λόγω των μεταφορών ραδιενεργών υλικών από το εργοστάσιο MOX (mixed oxide fuel), το οποίο βρίσκεται στο Sellafield του Ηνωμένου Βασιλείου σε διεθνείς προορισμούς, η Ιρλανδία υπέβαλε την υπόθεση στη διαδικασία της διαιτησίας σύμφωνα με το παράρτημα VII της UNCLOS, 1982 με σκοπό την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος των θαλασσίων ζωνών της.<sup>811</sup> Το εργοστάσιο MOX επεξεργαζόταν πυρηνικά καύσιμα τα οποία περιείχαν πλουτώνιο και τα μετέτρεπε σε καύσιμα μικτού οξειδίου πλουτωνίου για τους πυρηνικούς σταθμούς. Επίσης, την 09.11.2001, η Ιρλανδία αιτήθηκε τη λήψη προσωρινών μέτρων, κατά το άρθρο 290§5 UNCLOS, 1982, με στόχο την αναστολή της λειτουργίας του εργοστασίου MOX και την περάτωση των διεθνών μεταφορών ραδιενεργών υλικών. Το ΔΔΔΘ, ως προσωρινά μέτρα, παρήγγειλε τη συνεργασία των Κρατών για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και ειδικότερα όπως διαμειφθούν πληροφορίες για την ενημέρωση της Ιρλανδίας, εντοπιστούν τυχόν κίνδυνοι για τις θαλάσσιες ζώνες της Ιρλανδίας από τη λειτουργία του εργοστασίου MOX και τις μεταφορές και ενεργοποιηθεί σχέδιο πρόληψης της ρύπανσης.<sup>812</sup>

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρακολούθησε την υπόθεση και κατόπιν διαβουλεύσεων έκρινε ότι η Ιρλανδία δεν έπρεπε να απευθυνθεί στο ΔΔΔΘ. Επειδή η Ιρλανδία είχε διαφορετική άποψη, την 15.10.2003, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή άσκησε προσφυγή ενώπιον του Δικαστηρίου της ΕΕ (υπόθεση C-459/03). Σύμφωνα με τις Συνθήκες της ΕΕ, τα Κράτη Μέλη οφείλουν να τηρούν τις διαδικασίες επίλυσης διαφορών εντός των οργάνων της ΕΕ.<sup>813</sup> Η Ιρλανδία υποστήριξε ότι το Δικαστήριο της ΕΕ δεν έχει δικαιοδοσία επί της υποθέσεως. Τελικώς αποφασίστηκε ότι η Ιρλανδία παρέβη τις υποχρεώσεις των Κρατών Μελών που πηγάζουν από το δίκαιο της ΕΕ και όφειλε να είχε

<sup>809</sup> [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no.20/published/C20\\_Order\\_151212.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.20/published/C20_Order_151212.pdf) (παρ.64-66)

<sup>810</sup> [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no\\_10/published/C10-O-3\\_dec\\_01.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_10/published/C10-O-3_dec_01.pdf)

<sup>811</sup> [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no\\_10/published/C10-O-3\\_dec\\_01.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_10/published/C10-O-3_dec_01.pdf) (παρ.31)

<sup>812</sup> [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no\\_10/published/C10-O-3\\_dec\\_01.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_10/published/C10-O-3_dec_01.pdf) (παρ.89)

<sup>813</sup> Van Panhuys, H.F., 1966. Conflicts between the law of the European Communities and other rules of international law. *Common Market Law Review*, 3, σελ. 445 επ.



διαβουλευτεί με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή προ της υποβολής της υποθέσεως στο ΔΔΘ (υπόθεση C-459/03).

### **Υπόθεση SAIGA No.1 (1997)<sup>814</sup> και (No.2)<sup>815</sup>**

Το δεξαμενόπλοιο SAIGA με σημαία Αγίου Βικεντίου και Γραναδίνων εφοδίαζε με πετρέλαιο κίνησης αλιευτικά και άλλα πλοία ανοικτά των ακτών της Γουινέας. Την 27.10.1997, το SAIGA εισήλθε εντός της ΑΟΖ της Γουινέας και την επόμενη ημέρα συνελήφθη από τις τελωνειακές αρχές και οδηγήθηκε στον λιμένα Conakry όπου κρατήθηκε. Την 13.11.1997, η υπόθεση τέθηκε ενώπιον του ΔΔΘ από το Κράτος της σημαίας του πλοίου. Την 04.12.1997, το ΔΔΘ παρήγγειλε όπως η Γουινέα απελευθερώσει άμεσα το πλοίο με την καταβολή μιας εύλογης εγγύησης. Οι όροι της εγγύησης δεν έγιναν αποδεκτοί από τη Γουινέα και αιτήθηκαν αλλαγές οι οποίες δεν έγιναν αποδεκτές από το Κράτος της σημαίας. Επίσης, η Γουινέα προχώρησε στην ποινική δίωξη κατά του πλοιάρχου του SAIGA. Την 13.01.1999, το Κράτος της σημαίας υπέβαλε εκ νέου την υπόθεση στη διαδικασία διαιτησίας σύμφωνα με το παράρτημα VII UNCLOS, 1982 αιτώντας παράλληλα τη λήψη προσωρινών μέτρων ώστε η Γουινέα να συμμορφωθεί με την απόφαση της 04.12.1997. Η απόφαση της 11.03.1998, περί προσωρινών μέτρων, υποχρέωσε την Γουινέα να απέχει από τη λήψη ποινικών ή διοικητικών κυρώσεων κατά του SAIGA και του πληρώματος του. Επίσης τα δύο Κράτη έπρεπε να εξασφαλίσουν ότι δεν θα επιδεινωθεί η κατάσταση μέχρι την τελική απόφαση επί της υποθέσεως. Η τελική απόφαση της 01.07.1999 παρήγγειλε ότι η Γουινέα παραβίασε το δικαίωμα στην ελεύθερη ναυσιπλοΐα του SAIGA και θα πρέπει να καταβάλει αποζημίωση στο Κράτος της σημαίας.<sup>816</sup>

### **Υποθέσεις ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων**

#### **Υπόθεση Torrey Canyon (1967)**

Την 18.03.1967, το δεξαμενόπλοιο Torrey Canyon προσάραξε στο Pollard's Rock μεταξύ Cornwall and the Scilly Isles με αποτέλεσμα την απόρριψη 80.000 τόνων πετρελαίου στο θαλάσσιο περιβάλλον. Η επιχείρηση απορρύπανσης κόστισε στα παράκτια Κράτη, Γαλλία και Ηνωμένο Βασίλειο, άνω των δεκαέξι εκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ.<sup>817</sup> Τα παράκτια Κράτη ήγειραν αξιώσεις αποζημίωσης εναντίον των πλοιοκτητών ωστόσο η έλλειψη διεθνούς θεσμικού πλαισίου οδήγησε σε πολλά νομικά εμπόδια. Το Ηνωμένο Βασίλειο προσέφυγε στο οικείο Δικαστήριο των ναυτιλιακών υποθέσεων (Admiralty Court) και την 04.05.1967 εξεδόθη ένταλμα αποζημιώσεως μέσω σύλληψης δύο άλλων πλοίων, ιδιοκτησίας των πλοιοκτητών του Torrey Canyon.<sup>818</sup> Ένα εκ των δύο αυτών πλοίων συνελήφθη και κατασχέθηκε στη Σιγκαπούρη την 15.07.1967 και αφέθη

<sup>814</sup> [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/1/C1-J-4\\_Dec\\_97.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/1/C1-J-4_Dec_97.pdf) (παρ.26,30,31)

<sup>815</sup> [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no\\_2/published/C2-J-1\\_Jul\\_99.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_2/published/C2-J-1_Jul_99.pdf)

<sup>816</sup> [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no\\_2/published/C2-J-1\\_Jul\\_99.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_2/published/C2-J-1_Jul_99.pdf) (παρ.175)

<sup>817</sup> Blackwood Crain, A., 1980. Comments: Troublesome Aspects of the SEDCO 135 Disaster: Has the Plight of the Transnational Pollution Victim Really Improved in the Wake of Torrey Canyon? *Houston Journal of International Law*, 387.

<sup>818</sup> <https://scholarworks.umd.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=10023&context=etd>

ελεύθερο την 20.07.1967 αφού κατεβλήθη αποζημίωση 8,4 εκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ.<sup>819</sup> Τελικώς, οι πλοιοκτήτες συμφώνησαν η υπόθεση να εισαχθεί σε δικαστήριο του Ηνωμένου Βασιλείου. Η υπόθεση απασχόλησε και το ανώτατο δικαστήριο του Ηνωμένου Βασιλείου το οποίο αποφάσισε ότι το ναυτικό ατύχημα οφείλετο σε αμέλεια. Την 11.11.1969 η αποζημίωση καθορίστηκε στο ποσόν των τριών εκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ το οποίο σχολιάστηκε ως ανεπαρκές για να καλύψει τις ζημιές.<sup>820</sup> Το συγκεκριμένο ναυτικό ατύχημα έδωσε το έναυσμα για την επικύρωση της (α) Διεθνούς Σύμβασης για την επέμβαση στην ανοικτή θάλασσα σε περίπτωση απωλειών λόγω πετρελαϊκής ρύπανσης (1969) και το πρωτόκολλό της (1973) σχετικά με την επέμβαση στην ανοικτή θάλασσα σε περίπτωση ρύπανσης από ουσίες άλλες από τις πετρελαϊκές, (β) Διεθνούς Σύμβασης περί αστικής ευθύνης για ζημιές πετρελαϊκής ρύπανσης (1969)<sup>821</sup> και αργότερα την υιοθέτηση της Δ.Σ. MARPOL 73/78.

### **Υπόθεση Amoco Cadiz (1978)<sup>822</sup>**

Το δεξαμενόπλοιο Amoco Cadiz προσάραξε στις ακτές της Βρετανίας (Γαλλία) την 16.03.1978 μετά από βλάβη στο πηδάλιο και 140.000 τόνοι φορτίου κατέληξαν στη θάλασσα. Η περιβαλλοντική καταστροφή εξαιτίας της ρύπανσης ήταν ανυπολόγιστη. Η Γαλλία άσκησε αγωγή κατά της πλοιοκτήτριας Amoco για την αποκατάσταση των ζημιών που προκλήθηκαν από τη ρύπανση. Το ίδιο έκαναν και όσοι, φυσικά ή νομικά πρόσωπα, ζημιώθηκαν από τη ρύπανση. Η Γαλλία μήνυσε την κατασκευάστρια εταιρεία Astilleros, για αμέλεια κατά την κατασκευή του πλοίου, στα δικαστήρια του Ιλινόις και της Νέας Υόρκης ΗΠΑ. Η Astilleros ισχυρίστηκε ότι τα δικαστήρια των ΗΠΑ δεν είχαν δικαιοδοσία επί της υποθέσεως. Η Γαλλία και η Amoco μήνυσαν την Bugsier, πλοιοκτήτρια εταιρεία του ρυμουλκού Pacific, για αμέλεια κατά την προσπάθεια ρυμούλκησης του Amoco Cadiz. Η υπόθεση αυτή οδηγήθηκε σε δικογραφία στο Λονδίνο υπό το αγγλικό δίκαιο. Η Amoco αιτήθηκε από το δικαστήριο του Σικάγο ΗΠΑ περιορισμό της ευθύνης συμφώνως του νόμου των ΗΠΑ περί περιορισμού ευθύνης του 1851, 46 USC App§§181-196. Η Amoco και η Γαλλία κινήθηκαν κατά του νηογνώμονα ABS διότι πιστοποίησε την αξιοπλοΐα του πλοίου. Οι ναυλωτές Petroleum Insurance Limited (PIL) ζήτησαν από την Amoco αποζημίωση για την απώλεια του φορτίου.

Οι ανωτέρω αξιώσεις οδηγήθηκαν στο δικαστήριο του Ιλινόις ΗΠΑ την 04.05.1982. Την 15.04.1984 το δικαστήριο έκρινε ότι η Amoco Corporation, Astilleros και η Amoco Production Company από κοινού και εις ολόκληρον ευθύνονται έναντι της Γαλλίας, των φυσικών και νομικών προσώπων που ζημιώθηκαν από τη ρύπανση και της PIL. Το δικαστήριο αρνήθηκε τον περιορισμό ευθύνης της Amoco Corporation. Η Bugsier απαλλάχθηκε από το δικαστήριο των ΗΠΑ και η υπόθεση επιλύθηκε σε επίπεδο διαιτησίας με την Amoco Corporation. Την 05.10.1987 επιδικάστηκε από το δικαστήριο των ΗΠΑ το ποσόν των 21.215.054,68 Λιρών Αγγλίας υπέρ των ναυλωτών (PIL) για την απώλεια του φορτίου. Η δικαστική αντιπαράθεση εξακολούθησε και τελικά αποφασίστηκε (United States

<sup>819</sup> Ibid σελ.124-127

<sup>820</sup> Griggs, P., 2012. Torrey Canyon, 45 Years On: Have We Solved All the Problems? in Baris Soyer and Andrew Tettenborn (eds), Pollution At Sea: Law and Liability (Informa, London), 3

<sup>821</sup> International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969

<sup>822</sup> <https://www.casemine.com/judgement/us/5914bf50add7b049347ad3c3>

Court of Appeals, Seventh Circuit-24.01.1992)<sup>823</sup> ότι η Γαλλία δικαιούται επιπροσθέτως 3,5 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα για την αποκατάσταση της περιοχής που ρυπάνθηκε. Συνολικά, η εταιρείες της Amoco κατέβαλαν αποζημίωση ύψους 87 εκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ. Με αφορμή το συγκεκριμένο ατύχημα καθώς και εκείνο του δεξαμενοπλοίου Sea Star (1972)<sup>824</sup> τα ΚΜ της τότε ΕΟΚ νομοθέτησαν περί των ελαχίστων προδιαγραφών πλοίων μεταφοράς πετρελαίου και επικινδύνων υλικών. Σημειωθήτω ότι, η Διεθνής Σύμβαση αστικής ευθύνης για ζημίες ρύπανσης από πετρέλαιο (Σύμβαση Ευθύνης CLC 1992) αντικατέστησε τη Διεθνή Σύμβαση «περί Αστικής Ευθύνης συνεπεία ζημιών εκ ρυπάνσεως υπό πετρελαίου» (Σύμβαση Ευθύνης 1969) μετά την προρρηθείσα απόφαση του δικαστηρίου των ΗΠΑ.

### **Υπόθεση Mont Luis (1985)<sup>825</sup>**

Την 25.08.1985 το, υπό Γαλλική σημαία, φορτηγό πλοίο Mont Luis συγκρούστηκε με το επιβατηγό-οχηματογωγό Olau Britannia σημαίας Γερμανίας. Η σύγκρουση έγινε εντός των χωρικών υδάτων του Βελγίου. Το Mont Luis βυθίστηκε την επόμενη ημέρα. Το φορτίο του αποτελείτο και από τριάντα εμπορευματοκιβώτια τα οποία περιείχαν εξαφθοριούχο ουράνιο. Μετά την επιχείρηση διάσωσης ελέγχθηκαν τα συγκεκριμένα εμπορευματοκιβώτια και δεν εντοπίστηκαν ζημίες ή διαρροές ούτε ρύπανση της θάλασσας.<sup>826</sup> Όμως λόγω της αντίθετης γνώμης μεταξύ άλλων φορέων και της Greenpeace δημιουργήθηκε αντιπαράθεση επί του θέματος της ενδεχομένης διαρροής ραδιενεργών υλικών στο θαλάσσιο περιβάλλον.<sup>827</sup> Οι Βελγικές αρχές αντιμετώπισαν δυσκολία πρόσβασης στις πληροφορίες σχετικά με το φορτίο του Mont Luis καθώς και περιγραφή των κινδύνων του φορτίου. Εν τέλει αφού διεξήχθησαν έρευνες διετάχθη η απομάκρυνση του ναυαγίου Mont Luis και οι αστικές ευθύνες επιμερίστηκαν στις δύο εταιρείες.<sup>828</sup>

### **Υπόθεση Exxon Valdez (1989)<sup>829</sup>**

Το δεξαμενόπλοιο Exxon Valdez προσέκρουσε σε ύφαλο, στην Αλάσκα, την 24.03.1989. Από το ατύχημα διέρρευσαν 38.500 τόνοι πετρελαίου και προκλήθηκε η σημαντικότερη οικολογική καταστροφή στις ΗΠΑ. Η προσπάθεια απορρύπανσης της περιοχής κόστισε 1,9 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ. Την 09.10.1991, το αρμόδιο περιφερειακό δικαστήριο των ΗΠΑ ενέκρινε διακανονισμό μεταξύ της ομοσπονδιακής κυβέρνησης των ΗΠΑ, της πολιτείας Αλάσκα και της πλοιοκτήτριας εταιρείας Exxon. Η επιτροπή που συνεστήθη από την πολιτεία της Αλάσκα αναγνώρισε 5 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ για αποζημιώσεις. Το ποσό αυτό επιδικάστηκε από το αρμόδιο δικαστήριο. Η Exxon άσκησε έφεση και κατάφερε το ποσό να μειωθεί στα 4 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ. Μετά από αρκετές εφέσεις σύμφωνα με το αστικό δικονομικό σύστημα των ΗΠΑ, την 22.12.2006 το ποσό μειώθηκε στα 2,5 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ.<sup>830</sup> Την

<sup>823</sup> 954 F.2d. 1279

<sup>824</sup> Horta Barbosa vs Sea Star (1976) 1 LR 115

<sup>825</sup> <https://www.nytimes.com/1984/08/27/world/uranium-shipment-went-down-with-french-ship.html>

<sup>826</sup> <https://bellona.org/news/nuclear-issues/2020-08-the-adventures-of-depleted-uranium-hexafluoride-in-russia>

<sup>827</sup> [https://inis.iaea.org/search/search.aspx?orig\\_q=RN:18023280](https://inis.iaea.org/search/search.aspx?orig_q=RN:18023280)

<sup>828</sup> <https://midsis.rempc.org/en/incidents/1984-mont-louis>

<sup>829</sup> Exxon Shipping Co. v. Baker, 554 U.S. 471 (2008) <https://www.nytimes.com/2008/06/26/washington/26punitive.html>

<sup>830</sup> <https://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2008/06/25/AR2008062500663.html>

27.02.2008, η Exxon προσέφυγε στο ανώτατο δικαστήριο των ΗΠΑ, το οποίο αφού εκτίμησε τα δεδομένα παρέπεμψε την υπόθεση με παρατηρήσεις σε κατώτερο δικαστήριο όπου τελικά το ποσό μειώθηκε σε 507.500.000 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ.<sup>831</sup> Μετά το ναυτικό ατύχημα του Exxon Valdez οι ΗΠΑ υιοθέτησαν τον νόμο περί της ρύπανσης από πετρέλαιο (Oil Pollution Act 1990). Ο συγκεκριμένος νόμος εφαρμόζεται στον θαλάσσιο χώρο των ΗΠΑ και επιδιώκει να προστατέψει πλοία και εγκαταστάσεις ενώ προβλέπει διαδικασίες για (α) την απομάκρυνση του απορριφθέντος πετρελαίου από τη θάλασσα, (β) απόδοση ευθυνών προς αποκατάσταση της ζημίας (γ) προσδιορισμό ύψους ζημίας και (δ) τιμωρία των παραβατικών συμπεριφορών.

### **Υπόθεση Braer (1993)<sup>832</sup>**

Το δεξαμενόπλοιο BRAER προσάραξε την 05.01.1993 στα νησιά Shetland (Βρετανία). Οι 84.700 τόνοι φορτίου κατέληξαν στη θάλασσα ενώ το πλοίο βυθίστηκε προκαλώντας τεράστια ρύπανση στην περιοχή. Η εταιρεία παραγωγής σολομού Landcatch Limited απαίτησε αποζημίωση 1.900.000 λιρών Αγγλίας από την πλοιοκτησία, τους ασφαλιστές και το IOPC Fund για ζημίες που υπέστη εξαιτίας της ρύπανσης.<sup>833</sup> Η πλοιοκτησία, οι ασφαλιστές και το IOPC Fund παραδέχτηκαν ότι ήταν υπεύθυνοι για τη ζημία υπό τους όρους εφαρμογής της νομοθεσίας του Ηνωμένου Βασιλείου και τις συμβάσεις αστικής ευθύνης του 1969 και 1971. Όμως δεν δέχτηκαν ότι ευθύνονται για τη ζημία της Landcatch Limited. Το δικαστήριο αποφάσισε ότι οι πλοιοκτησία και οι ασφαλιστές πράγματι δεν ευθύνονται διότι η ζημία της ενάγουσας δεν ήταν άμεσο αποτέλεσμα της ρύπανσης. Στη βάση αυτή δεν τέθηκε ζήτημα αποζημίωσης από το IOPC Fund.

Η ναυτιλιακή εταιρεία P&O SCOTTISH FERRIES LTD που διαθέτει επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που ενώνουν τα νησιά Shetland με το Ηνωμένο Βασίλειο αιτήθηκε ως αποζημίωση το ποσό των 682.715 λιρών Αγγλίας για ζημίες προκληθείσες από τη ρύπανση.<sup>834</sup> Η αγωγή απορρίφθηκε.<sup>835</sup> Το ίδιο συνέβη και στην υπόθεση SKERRIES SALMON LIMITED v. THE BRAER CORPORATION and ASSURANCEFORENINGEN SKULD and THE INTERNATIONAL OIL POLLUTION COMPENSATION FUND (1998). Λόγω του συγκεκριμένου συμβάντος, η τότε ΕΟΚ υιοθέτησε μία στοχευόμενη πολιτική για τη θαλάσσια ασφάλεια η οποία αποτέλεσε το ομώνυμο Πρόγραμμα Δράσης. Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υποστήριξε πλήρως τους στόχους προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και ασφάλειας της ναυσιπλοΐας στη γνωμοδότησή της για την «Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την κοινή πολιτική για την ασφάλεια στη θάλασσα» της 24ης Νοεμβρίου 1993.<sup>836</sup> Η απόφαση αυτή ήταν το έναυσμα για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την πρόληψη των ατυχημάτων.

<sup>831</sup> Exxon Shipping Co. v. Baker, 554 U.S. 471 (2008) <https://www.supremecourt.gov/opinions/07pdf/07-219.pdf>

<sup>832</sup> Scottish Court of Session (07.01.1999) <https://www.scotcourts.gov.uk/search-judgments/judgment?id=7e3f87a6-8980-69d2-b500-ff0000d74aa7>

<sup>833</sup> Landcatch Limited v. The International Oil Pollution Compensation Fund [1999] 2 Lloyd's Rep. 316; 1999 S.L.T. 1208

<sup>834</sup> P&O SCOTTISH FERRIES LTD v. THE BRAER CORPORATION and ASSURANCEFORENINGEN SKULD (1999)

<sup>835</sup> <https://www.casemine.com/judgement/uk/5a8ff8df60d03e7f57ececabc>

<sup>836</sup> ΕΕ C34 02.02.1994, σελ. 47

### Υπόθεση Sea Empress (1996)<sup>837</sup>

Την 15.02.1996, το δεξαμενόπλοιο SEA EMPRESS προσάραξε στον λιμένα Milford Haven της Ουαλίας με αποτέλεσμα 69.300 τόνοι φορτίου να καταλήξουν στην θάλασσα. Η τοπική οικονομία υπέστη φοβερό πλήγμα. Το ατύχημα αποδόθηκε σε λανθασμένη εκτίμηση του πλοηγού ο οποίος εργαζόταν για λογαριασμό της Ναυτιλιακής Αρχής του Λιμένος Milford Haven. Η Αρχή του Λιμένος θεωρήθηκε ποινικώς υπεύθυνη για τη ρύπανση σύμφωνα με το τμήμα 85§1 του νόμου περί υδάτινων πόρων (1991). Την 12.01.1999 η Αρχή του Λιμένος παραδέχτηκε την ενοχή της στο δικαστήριο του Cardiff.<sup>838</sup> Την 15.01.1999 το δικαστήριο διέταξε την Αρχή να καταβάλει πρόστιμο 4 εκατομμυρίων λιρών Αγγλίας καθώς και 825.000 λιρών Αγγλίας για τα έξοδα του μηνυτή. Συναφώς, οι παθόντες εκ του συμβάντος ηδύναντο να διεκδικήσουν αστικές αποζημιώσεις από Skuld P&I Club ως το όριο ευθύνης του πλοιοκτήτη σύμφωνα με τη ΔΣ περί αστικής ευθύνης 1969. Αν οι αξιώσεις υπερβαίνουν το όριο του πλοιοκτήτη τότε ενεργοποιείται το IOPC Fund<sup>839</sup> και πάλι μέχρι ένα όριο που είναι καθορισμένο στη σύμβαση του ταμείου. Το 2003 το δικαστήριο πρότεινε τη σύναψη συμφωνίας μεταξύ της Αρχής Λιμένος και του IOPC Fund 1971 με τη μέθοδο της διαμεσολάβησης. Η συμφωνία που επετεύχθη ανέφερε ότι η Αρχή Λιμένος θα κατέβαλε στο Fund το ποσό των 20 εκατομμυρίων λιρών Αγγλίας για την κάλυψη όλων των εκκρεμοσών απαιτήσεων υπό την αίρεση της έγκρισης της συμφωνίας από το δικαστήριο. Η συμφωνία έγινε δεκτή και έτσι η υπόθεση σε αστικό επίπεδο έκλεισε.<sup>840</sup>

### Υπόθεση Erika (1999)<sup>841</sup>

Την 11.12.1999, το δεξαμενόπλοιο ERIKA βυθίστηκε λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών στον Βισκαϊκό κόλπο, εντός της Γαλλικής ΑΟΖ, με αποτέλεσμα 20.000 τόνοι φορτίου να καταλήξουν στην θάλασσα. Την 18.01.2008 το αρμόδιο Γαλλικό δικαστήριο ανακοίνωσε την απόφαση του σχετικά με την υπόθεση αφού ερευνήθηκαν οι ποινικές και αστικές συνέπειες. Επί οκτώ χρόνια εξετάστηκαν και υπολογίστηκαν οι κοινωνικοοικονομικές και περιβαλλοντικές ζημιές που προκλήθηκαν από το ναυτικό ατύχημα του δεξαμενοπλοίου ERIKA. Επίσης, κατά την απόφαση, ελήφθη υπ' όψιν η εφαρμογή των διεθνών συμβάσεων σε σχέση με το εθνικό δίκαιο καθώς και ο τρόπος επιμέτρησης των αποζημιώσεων. Το δικαστήριο αποφάσισε ότι η Διεθνής Σύμβαση αστικής ευθύνης για ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο (Σύμβαση Ευθύνης 1992)<sup>842</sup> η οποία αντικατέστησε τη Διεθνή Σύμβαση «περί Αστικής Ευθύνης συνεπεία ζημιών εκ ρυπάνσεως υπό πετρελαίου» (Σύμβαση Ευθύνης 1969) δεν είναι το μόνο νομικό εργαλείο αποζημιώσεων και ότι τα υποκείμενα που δεν αναφέρονται στη Σύμβαση Ευθύνης 1992 δύνανται να αναζητήσουν

<sup>837</sup> R v MILFORD HAVEN PORT AUTHORITY [2007] EWHC 1883 <https://www.richardbuxton.co.uk/transcripts/r-hardy-v-milford-haven-port-authority-0>

<sup>838</sup> ENVIRONMENT AGENCY v. MILFORD HAVEN PORT AUTHORITY AND ANDREWS (THE "SEA EMPRESS") [1999] 1 Lloyd's Rep. 673

<sup>839</sup> International Oil Pollution Compensation Fund

<sup>840</sup> [https://www.cms-lawnow.com/ealerts/1999/04/sea-empress-prosecution-the-case-against-the-milford-haven-port-authority?](https://www.cms-lawnow.com/ealerts/1999/04/sea-empress-prosecution-the-case-against-the-milford-haven-port-authority?cc_lang=en)

<sup>841</sup> <https://www.gard.no/web/updates/content/20735233/the-erika-the-cour-de-cassation-decision>

<sup>842</sup> International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC 92)

αποζημιώσεις συμφώνως της εθνικής νομοθεσίας. Εκ της μελέτης των Συμβάσεων Ευθύνης 1969 και 1992 προκύπτει ότι οι ναυλωτές δεν είναι υπόχρεοι αποζημίωσης.

Όμως με συνδυασμό διεθνούς και εθνικής νομοθεσίας, η πλοιοκτήτρια εταιρεία, ο νηογνώμονας και η εταιρεία πετρελαιοειδών που ναύλωσε το πλοίο θεωρήθηκαν υπεύθυνοι και υπόλογοι των αποζημιώσεων. Επίσης, το δικαστήριο δέχτηκε ότι οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης τα παράλια των οποίων έπληξε η ρύπανση δικαιούνται αποζημίωσης στο πλαίσιο της προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος. Το ίδιο και οι ΜΚΟ που συμμετείχαν στην απορρύπανση. Το σύνολο των αποζημιώσεων άγγιξε τα 192 εκατομμύρια ευρώ. Το πλοίο ανήκε στην εταιρεία Tevere Shipping, ναυλωτής ήταν η Total Transport Corporation και νηογνώμονας του πλοίου ο RINA. Και οι τρεις καταδικάστηκαν σε ποινικές και αστικές ευθύνες υπό το Γαλλικό δίκαιο. Μετά το ατύχημα του δεξαμενοπλοίου ERIKA, η ΕΕ έλαβε νέα μέτρα βελτίωσης της ασφάλειας ναυσιπλοΐας και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Το πρώτο μέτρο (Erika I) τροποποίησε την ισχύουσα ενωσιακή νομοθεσία για τη βελτιστοποίηση της ασφαλούς ναυσιπλοΐας και προστασίας της θάλασσας από τη ρύπανση, το δεύτερο μέτρο (Erika II) εκσυγχρόνισε το σχετικό ενωσιακό θεσμικό πλαίσιο και το τρίτο μέτρο (Erika III) υιοθέτησε τα διεθνή πρότυπα και αυστηρότερες απαιτήσεις πιστοποίησης και ελέγχων πλοίων και εταιρειών.

#### **Υπόθεση Prestige (2002)<sup>843</sup>**

Το δεξαμενόπλοιο PRESTIGE βυθίστηκε πλησίον των ακτών της νότιας Ισπανίας την 19.11.2002 με αποτέλεσμα 77.000 τόνοι πετρελαίου να καταλήξουν στην θάλασσα. Η ρύπανση που προήλθε από το ναυτικό ατύχημα του δεξαμενοπλοίου PRESTIGE επέφερε περιβαλλοντική καταστροφή στις ακτές της Γαλλίας, Ισπανίας και Πορτογαλίας. Οι περιορισμοί της ευθύνης που παρέχονται από το διεθνές θεσμικό πλαίσιο περί αστικής ευθύνης και αποζημίωσης για τη ζημία από πετρελαϊκή ρύπανση είχε ως αποτέλεσμα να μην αποζημιωθούν πλήρως τα παράκτια Κράτη. Το 2007 το Δικαστήριο της Νότιας Περιφέρειας της Νέας Υόρκης απέρριψε αγωγή της Ισπανίας κατά του Αμερικανικού Νηογνώμονα, που εξέδωσε τα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας του PRESTIGE, διότι ο νηογνώμονας, ως πρόσωπο (person) όπως ορίζεται στην ΔΣ CLC, εξαιρείται από την άμεση ευθύνη για ζημία συνεπεία ρυπάνσεων. Την 16.10.2012, το Δικαστήριο της πόλης Κορούνια στη Γαλικία δεν απέδωσε ευθύνες στην πλοιοκτήτρια εταιρεία του PRESTIGE, ούτε στους ασφαλιστές London P&I club αλλά ούτε στις ισπανικές αρχές που επιλήφθηκαν του συμβάντος. Ο Πλοίαρχος του δεξαμενοπλοίου PRESTIGE αιτήθηκε λιμένα καταφυγής από το παράκτιο Κράτος της Ισπανίας. Η Ισπανία αρνήθηκε και κατηγόρησε τον Πλοίαρχο ότι δεν συμμορφώθηκε με την απαίτηση των ισπανικών αρχών να πλεύσει προς την ανοικτή θάλασσα.

Την 26.01.2016 ο Πλοίαρχος του δεξαμενοπλοίου PRESTIGE καταδικάστηκε από το Ισπανικό Δικαστήριο για ανυπακοή αλλά όχι για περιβαλλοντικό έγκλημα και ως εκ τούτου δεν προέκυψαν περαιτέρω αστικές αποζημιώσεις. Όμως, το 2016 το Ισπανικό Ανώτατο Δικαστήριο έκρινε ότι υφίσταται περιβαλλοντικό έγκλημα και άρα εφαρμόστηκε η αρχή ο ρυπαίνων πληρώνει για τον υπολογισμό των αποζημιώσεων. Η πλοιοκτήτρια εταιρεία καταδικάστηκε σε αποζημίωση ενός

<sup>843</sup> <https://www.steamshipmutual.com/publications/Articles/theprestigecoadection.htm>

δισεκατομμυρίου δολαρίων ΗΠΑ. Οι ασφαλιστές αρνήθηκαν να συμμετάσχουν σε διαδικασία ισπανικού δικαστηρίου στη βάση ότι τα μέρη πρέπει να υποβάλλουν την υπόθεση σε διαιτησία υπό το αγγλικό δίκαιο όπως προβλέπει το ασφαλιστικό συμβόλαιο.<sup>844</sup> Αυτή η αξίωση του London P&I club επιβεβαιώθηκε από τα αγγλικά δικαστήρια [THE LONDON STEAMSHIP OWNERS' MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LTD v (1) THE KINGDOM OF SPAIN AND (2) THE FRENCH STATE - THE PRESTIGE [2015] EWCA 2792 Civ 333, Court of Appeal (Civil Division) on appeal from the High Court of Justice Queen's Bench Division (Commercial Court), Mr Justice Hamblen [2013] EWHC 3188 (Comm)]. Την 15.11.2017 το London P&I club υποχρεώθηκε να καταβάλει ένα δισεκατομμύριο δολάρια ΗΠΑ και η υπόθεση εκκρεμεί στα αγγλικά δικαστήρια με αβέβαιη κατάληξη.

Η περίπτωση του PRESTIGE ανάγκασε την ΕΕ να απαγορεύσει την μεταφορά των επικινδύνων υλικών με πλοία που διαθέτουν πυθμένα μονού κύτους, να εισαγάγει τα πλοία διπλού κύτους και να επιβάλει ηλικιακούς περιορισμούς στα δεξαμενόπλοια που καταπλέουν στους ενωσιακούς λιμένες. Επίσης να αναθεωρήσει το θεσμό του λιμένος καταφυγής. Το έτος 2002 συστήθηκε το θεσμικό πλαίσιο για την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA), άρχισε να εφαρμόζεται η απαίτηση κατασκευής δεξαμενοπλοίων διπλού κύτους, το σύστημα παρακολούθησης κυκλοφορίας των πλοίων και ανταλλαγής πληροφοριών, αναβάθμισης του συστήματος ελέγχων και διεθνών προτύπων, ποινικοποίηση της θαλάσσιας ρύπανσης και το ενωσιακό ταμείο για την αποζημίωση από ρύπανση οφειλόμενη σε επικίνδυνα υλικά.

### **Υπόθεση Sanchi (2018)<sup>845</sup>**

Την 06.01.2018 επήλθε σύγκρουση μεταξύ του φορτηγού πλοίου CF Crystal (εναγόμενος) και του δεξαμενοπλοίου (LNG) Sanchi (ενάγων). Η σύγκρουση συνέβη στη θαλάσσια περιοχή 125 NM από το φάρόπλοιο Changjiang Kou ήτοι στην ΑΟΖ της Κίνας. Το δεξαμενόπλοιο Sanchi εξερράγη μετά τη σύγκρουση και βυθίστηκε. Το Sanchi απώλεσε 136.000 τόνους φυσικού αερίου στη θάλασσα<sup>846</sup> δημιουργώντας ρύπανση η οποία έπληξε τη θαλάσσια περιοχή μεταξύ Κίνας και Ιαπωνίας. Το Ναυτιλιακό Δικαστήριο της Shanghai δέχτηκε ότι διέθετε δικαιοδοσία υπό το δίκαιο της Κίνας, το οποίο διαφέρει από την UNCLOS, 1982, καίτοι η Κίνα έχει κυρώσει την UNCLOS, 1982. Ο ενάγων ήγειρε ζήτημα για το αν το Ναυτιλιακό Δικαστήριο της Shanghai ήταν κατάλληλο να δικάσει την υπόθεση υποστηρίζοντας ότι η υπόθεση έπρεπε να κριθεί από το δικαστήριο του Hong Kong ήτοι της έδρας του εναγομένου. Αυτό έγινε δεκτό. Ο εναγόμενος (Changhong) άσκησε έφεση η οποία απορρίφθηκε από το εφετείο της Κίνας με το αιτιολογικό ότι το δικαστήριο του Hong Kong ήταν κατάλληλο να επιληφθεί της υποθέσεως αφού η Changhong έδρευε στο Hong Kong. Το Hong Kong, αλλά όχι η Κίνα, είναι μέρος της Σύμβασης για τον περιορισμό της ευθύνης επί ναυτικών απαιτήσεων, (LLMC) 1976. Η Κίνα διαθέτει σχετική εθνική νομοθετική ρύθμιση η οποία ομοιάζει με την LLMC 1976. Υπό αυτές τις συνθήκες, ο ισχυρισμός του εναγομένου ότι όταν ο πλοιοκτήτης διαθέτει ένα περιορισμένο κεφάλαιο σε επιλεγμένη περιοχή όλοι οι ενάγοντες έπρεπε να ασκήσουν τις αξιώσεις τους έναντι του συγκεκριμένου κεφαλαίου και όχι να αναζητήσουν

<sup>844</sup> <https://elibrary.law.psu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1066&context=arbitrationlawreview>

<sup>845</sup> Bright Shipping Ltd v Changhong Group (HK) Ltd <https://www.ukpandi.com/news-and-resources/legal-content/qcrs/bright/>

<sup>846</sup> <https://law.asia/determining-mt-sanchis-compensation/>

κεφάλαια του εναγομένου σε άλλη περιοχή ήταν πολύ ευρύς. Ο εναγόμενος, λόγω συγκεκριμένου κεφαλαίου που διατηρούσε στη Κίνα, επέμενε η υπόθεση να δικαστεί στη Κίνα αλλά στις 06.05.2020 το εφετείο της Κίνας απέρριψε το αίτημα του. Η υπόθεση παραπέμφθηκε σε δικαστήριο του Hong Kong χωρίς να έχει μέχρι σήμερα προσδιοριστεί δικάσιμος.

### **Ευθύνη αστικών Αποζημιώσεων συνεπεία ρύπανσης επικινδύνων υλικών**

Η μελέτη των ανωτέρω ενδεικτικών περιπτώσεων αποκαλύπτει ότι, πέραν των ποινικών ευθυνών του υπαιτίου, ο παθών δύναται να διεκδικήσει αστική αποζημίωση για τις ζημίες τις οποίες υπέστη. Όμως σε δικονομικό επίπεδο, ο παθών πρέπει να παρουσιάσει τον αιτιώδη σύνδεσμο μεταξύ ζημίας και περιβαλλοντικών συνθηκών για τις οποίες ο εναγόμενος θεωρείται υπεύθυνος. Άρα ο ενάγων κατά τη δικαστική διαδικασία είναι υποχρεωμένος να αποδείξει ότι η ζημία προκλήθηκε συνεπεία ρύπανσης επικινδύνων υλικών και ότι ο εναγόμενος είναι υπεύθυνος. Η διεθνής ευθύνη του Κράτους ως προς την προστασία της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος αποτυπώθηκε στην υπόθεση του Στενού Κερκύρας (UK v. Albania, the Corfu Channel, 1949).<sup>847</sup> Το άρθρο 235§3 UNCLOS, 1982 επαναλαμβάνει την Αρχή 22 της Διακήρυξης της Στοκχόλμης σύμφωνα με την οποία «Με αντικειμενικό σκοπό την εξασφάλιση άμεσης και ικανοποιητικής αποζημίωσης σχετικά με κάθε ζημιά που προκαλείται από τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τα Κράτη συνεργάζονται στην εφαρμογή του ισχύοντος διεθνούς δικαίου και στην περαιτέρω βελτίωση του σχετικά με την ευθύνη και την υποχρέωση αποζημίωσης για την εκτίμηση και αποζημίωση των ζημιών και τη διευθέτηση των σχετικών διαφορών, καθώς επίσης, όπου αρμόζει, στη βελτίωση των κριτηρίων και διαδικασιών για την καταβολή επαρκούς αποζημίωσης, όπως είναι η υποχρεωτική ασφάλιση ή τα ταμεία αποζημίωσης».

Η ΔΣ για την αστική ευθύνη περί των ζημιών συνεπεία της πετρελαϊκής ρύπανσης (1969) καθιστά τον πλοιοκτήτη υπεύθυνο για κάθε ζημία προκληθείσα συνεπεία πετρελαϊκής ρύπανσης καθορίζοντας το μέγιστο ποσόν ευθύνης (άρθρο V) εκτός και αν το ατύχημα ήταν αποτέλεσμα λανθασμένης ενέργειας του πλοιοκτήτη. Επίσης, η Σύμβαση υποχρεώνει τον πλοιοκτήτη να διαθέτει την κατάλληλη ασφαλιστική κάλυψη η οποία να καλύπτει την ευθύνη του (άρθρο VII) και σε περίπτωση παραβίασης των διατάξεων της εκχωρεί δικαιοδοσία στα δικαστήρια των συμβαλλομένων Κρατών (άρθρο IX). Συναφώς, η Σύμβαση προβλέπει την άρση ασυλίας κρατικών πλοίων (άρθρο XI). Ακόμη, το άρθρο III της Συμπληρωματικής Σύμβασης των Βρυξελλών (31.01.1963) στη Σύμβαση των Παρισίων σχετικά με την ευθύνη τρίτων στον τομέα της πυρηνικής ενέργειας (29.07.1960) και η Σύμβαση της Βιέννης περί της αστικής ευθύνης για πυρηνικές καταστροφές (21.05.1963) προβλέπουν, ρητώς, την αποζημίωση από το Κράτος εάν ο ιδιώτης δεν είναι σε θέση να αποζημιώσει τον παθόντα.

Η δια θαλάσσης μεταφορά επικινδύνων υλικών απαιτεί εξειδικευμένους διεθνείς κανόνες για την προστασία των συμφερόντων των παρακτίων Κρατών και της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας. Υφίσταται αδήριτη ανάγκη βελτιστοποίησης των διεθνών νομικών προτύπων αστικής ευθύνης

<sup>847</sup> <https://www.icj-cij.org/en/case/1>



ώστε να αποφεύγονται οι μακροχρόνιες δικαστικές διαμάχες για τη διεκδίκηση αποζημιώσεων. Μια συνοπτική πολυμερής σύμβαση η οποία να διέπει τις αστικές αποζημιώσεις συνεπεία ρύπανσης επικινδύνων υλικών δύναται να αποδειχθεί αποτελεσματικό εργαλείο επίτευξης διεθνούς λύσης.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ, ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΙΛΟΓΟΣ

### 1. Συμπερασματικές παρατηρήσεις

Η αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη θαλάσσια μεταφορά των επικινδύνων υλικών επηρεάζει τόσο εμπορικά όσο και στρατηγικά συμφέροντα, ενώ ταυτοχρόνως διέπει και διατρέχει διαχρονικά τη διαμόρφωση και αποκρυστάλλωση του εθιμικού σύγχρονου κωδικοποιημένου και γραπτού δικαίου (Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας UNCLOS, 1982, τα Ναυτικά Δίκαια των Κρατών και το σύγχρονο Διεθνές Ναυτιλιακό Δίκαιο IMO). Η αντιπαράθεση αυτή υπήρξε και είναι πολυδιάστατη και κατά περιόδους εμφανίζει νέα στοιχεία τα οποία πυροδοτούν και νέες εντάσεις, προβληματικές και συζητήσεις οι οποίες τείνουν στη διαμόρφωση νέων κανόνων *soft* και *hard law* για την εξομάλυνση των εντάσεων αυτών και την εξισορρόπηση των αντιπαρατιθεμένων συμφερόντων και αντιθέσεων. Στην αντιπαράθεση αυτή πάντα ενυπάρχει ως ουσία από μεν τα παράκτια Κράτη η επέκταση της κυριαρχίας και των κυριαρχικών τους δικαιωμάτων σε όσο το δυνατόν ευρύτερες θαλάσσιες ζώνες, όπου κατά καιρούς και κατά περίπτωση κυριαρχούν ζητήματα απαίτησης και διεκδίκησης δικαιωμάτων (στρατηγικά, οικονομικά-ναυτιλιακά), ενώ από την άλλη πλευρά τα μεγάλα ναυτιλιακά (θαλάσσιο εμπόριο) και ναυτικά (μεγάλες δυνάμεις) Κράτη αμφισβητούν τον πυρήνα (κυριαρχία και κυριαρχικά δικαιώματα) αλλά και τις επιμέρους και κατά καιρούς εκφάνσεις του (δικαίωμα ναυσιπλοΐας).

Είναι χαρακτηριστικό ότι οι αμφισβητήσεις αυτές υπήρξαν έντονες στον ορισμό και οριοθέτηση της αιγιαλιτίδας ζώνης, της αβλαβούς διέλευσης και του δικαιώματος ελεύθερης ναυσιπλοΐας. Πολλά από τα ζητήματα αυτά επιλύθηκαν ή αμβλύθηκαν μέσα κυρίως από την κωδικοποίηση του Δικαίου της Θάλασσας (UNCLOS I, 1958 και UNCLOS III, 1982). Ένα από τα ζητήματα τα οποία είχαν, κατ' αρχάς, μια ικανοποιητική και ισορροπημένη για όλους λύση ήταν το ζήτημα του καθεστώτος ναυσιπλοΐας εμπορικών και κρατικών πλοίων στις ορισθείσες, από την ισχύουσα Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας (UNCLOS, 1982), ζώνες. Οι ρυθμίσεις αυτές με το συμπληρωματικό καθεστώς της παροχής λιμένων καταφυγής σε κινδυνεύοντα πλοία, ως εθιμοτυπική εξυπηρέτηση και όχι εθιμική υποχρεωτικότητα, λειτουργούσε ικανοποιητικά στο παρελθόν δίνοντας αποτελεσματικές λύσεις και σε έκτακτα περιστατικά κινδυνεύουσας ναυσιπλοΐας. Αυτό το καθεστώς, όπως ήταν φυσικό, αποτυπώθηκε και στη Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας (UNCLOS, 1982). Όμως το καθεστώς αυτό, τις τελευταίες δεκαετίες, για ένα σημαντικό μέρος του θαλασσίου εμπορίου επικινδύνων υλικών σε συνδυασμό με την πάγια πλέον τακτική άρνησης των παρακτίων Κρατών για παροχή λιμένων καταφυγής σε κινδυνεύοντα πλοία και κυρίως σε πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών, δημιουργεί ένα κλιμακούμενο οξυνόμενο πρόβλημα που αφορά στην εξέλιξη και συμπλήρωση των υφιστάμενων κανόνων ναυσιπλοΐας για πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών με εξισορροπημένο καθεστώς που θα διασφαλίζει αποτελεσματικά τα νόμιμα (οικονομικά και περιβαλλοντικά) συμφέροντα των παρακτίων Κρατών αλλά και την ελεύθερη ναυσιπλοΐα.

Ειδικότερα, η έρευνα σχετικά με την αντιπαράθεση παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη θαλάσσια μεταφορά επικινδύνων υλικών (πρώτο κεφάλαιο) ανέδειξε ότι η μεταφορά επικινδύνων

υλικών με πλοία ακμάζει διότι αφενός το πλοίο θεωρείται ως το ενδεικνυόμενο μέσο μεταφοράς μεγάλων ποσοτήτων (οικονομία κλίμακας) και αφετέρου η διεθνής κοινότητα εξαρτά, σε μεγάλο βαθμό, τις ανάγκες της από τα επικίνδυνα υλικά. Η αύξηση της ζήτησης μεγάλων ποσοτήτων επικινδύνων υλικών έχει, μεταξύ άλλων, ως συνέπεια την εξειδίκευση και γιγαντοποίηση των σύγχρονων πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών. Επίσης, η δια θαλάσσης μεταφορά επικινδύνων υλικών αποτελεί το βασικό τρόπο προμηθείας για την εξυπηρέτηση των διεθνών ενεργειακών αναγκών. Σε όποια αιτία και να οφείλεται ένα ατύχημα πλοίου μεταφοράς επικινδύνων υλικών, οι κοινωνικοοικονομικές και περιβαλλοντικές συνέπειες είναι πολύ σοβαρές. Ακριβώς στις συνέπειες αυτές οφείλεται, κυρίως, και η αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών. Συνεπώς, ειδικά η βλάβη στο θαλάσσιο περιβάλλον θα πρέπει να αντιμετωπιστεί ως το μείζον πρόβλημα το οποίο απειλεί τον πλανήτη με διακρατικές επιπτώσεις που επηρεάζουν τις σχέσεις των Κρατών, αν ληφθούν υπ' όψιν τα σοβαρά ατυχήματα πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών που σημειώθηκαν τα τελευταία χρόνια. Η ευρεία μεταφορά των επικινδύνων υλικών, τελικά, οδήγησε στην δημιουργία ιδιαίτερης κατηγορίας φορτίων καθώς και ειδικού νομοθετικού πλαισίου που αφορά τα υλικά αυτά με σκοπό την προαγωγή της ναυτιλιακής ασφάλειας. Άρα, το Διεθνές και Ενωσιακό θεσμικό πλαίσιο της ναυτιλίας, στο σημερινό παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον, καλείται να επιλύσει αρκετά θέματα που αφορούν στην αύξηση της παγκόσμιας ζήτησης για ενέργεια με συνέπεια την αυξημένη κυκλοφορία και γιγαντισμό των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών, την πειρατεία και την τρομοκρατία στις διάφορες θαλάσσιες ζώνες, στους λιμένες και τις περιοχές καταφυγής και τελικά την ενδεχόμενη επανεξέταση του θεσμικού πλαισίου της ασφάλειας ναυσιπλοΐας προκειμένου να αποφευχθούν ατυχηματικά περιστατικά πλοίων και βλάβη του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Στη συνέχεια (δεύτερο κεφάλαιο) αναλύθηκε κριτικά το Διεθνές και Ενωσιακό θεσμικό πλαίσιο της ναυτιλίας το οποίο ακολουθεί την τάση της παγκοσμιοποίησης εφόσον τα σύγχρονα Κράτη δημιουργούν αναπόφευκτα δεσμούς αλληλεξάρτησης μεταξύ τους. Στην κορυφή του διεθνούς θεσμικού πλαισίου της ναυτιλίας βρίσκεται η Διεθνής Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS, 1982) η οποία έχει ενσωματωθεί στην εθνική έννομη τάξη 168 Κρατών και ως το βασικότερο νομικό κείμενο-πλαίσιο διαδραματίζει θεμελιώδη ρυθμιστικό ρόλο όσον αφορά στη ναυτιλία συνολικά και στα επιμέρους της ζητήματα (ναυσιπλοΐα). Μεγάλο μέρος των διατάξεων της UNCLOS, 1982 προέρχεται από το διεθνές εθιμικό δίκαιο, έχουν ευρύτατη διεθνή αποδοχή και άρα τα Κράτη τα οποία δεν έχουν υπογράψει και κυρώσει μέχρι σήμερα την UNCLOS, 1982 δεσμεύονται από το καθεστώς της. Οι διατάξεις της UNCLOS, 1982 προστατεύουν τα δικαιώματα των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών και ειδικότερα, ως σύμβαση πλαίσιο, εισάγουν θεμελιώδεις ρυθμίσεις της ελεύθερης ναυσιπλοΐας, όπου παρατηρείται η αντιπαράθεση κατά την μεταφορά των επικινδύνων υλικών. Το Διεθνές και Ενωσιακό θεσμικό πλαίσιο της ναυτιλίας επηρεάζεται από τις εξελίξεις στο παγκοσμιοποιημένο οικονομικό περιβάλλον, φαίνεται όμως ότι το πλαίσιο αυτό δεν ανταποκρίνεται, πλέον επαρκώς, στη ρυθμιστική εύθραυστη ισορροπία των επερχόμενων οικονομικών και τεχνολογικών εξελίξεων σε σχέση με την υιοθέτηση αντίστοιχης ναυτιλιακής και περιβαλλοντικής νομοθεσίας, κυρίως, από τον IMO αλλά και την ΕΕ.

Σε επίπεδο ΕΕ, από την Συνθήκη της Ρώμης (1957), η Ευρωπαϊκή Κοινή Αγορά με εξειδίκευση στο άρθρο 74 περί μίας κοινής πολιτικής στον τομέα των μεταφορών, μέχρι την Συνθήκη της Λισσαβόνας (2007), η οποία είναι διεθνής συνθήκη που τροποποίησε τις ιδρυτικές συνθήκες της ΕΕ, τα θέματα εμπορίου, μεταφορών και ναυτιλίας έχουν εξέχοντα ρόλο στις προτεραιότητες των οργάνων της ΕΕ. Επίσης, στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή λειτουργούν εξειδικευμένα όργανα που ασχολούνται με ναυτιλιακά θέματα όπως η Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών (DG MOVE), η Γενική Διεύθυνση Θαλάσσιας Πολιτικής και Αλιείας (DG MARE) και η Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος (DG ENV). Οι συγκεκριμένες υπηρεσίες προωθούν βιώσιμες προσεγγίσεις για τα ναυτιλιακά θέματα με διεθνή απήχηση, στο πλαίσιο συμμετοχής της ΕΕ στο σύγχρονο παγκόσμιο περιβάλλον. Έτσι έχουν εισαχθεί σε επίπεδο ΚΜ-ΕΕ ολοκληρωμένες προσεγγίσεις για την ανάπτυξη της οικονομίας και των θαλασσιών μεταφορών επικινδύνων υλικών, για την ασφάλεια και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος. Όμως, ειδικά για τα ναυτιλιακά ζητήματα τα ΚΜ της ΕΕ διατηρούν, επί του παρόντος, το δικαίωμα αυτόνομης εκπροσώπησης και νομοθετικών πρωτοβουλιών στον ΙΜΟ. Ως εκ τούτου και λόγω του ότι η θαλάσσια μεταφορά των επικινδύνων υλικών είναι η κινητήριος δύναμη των ενεργειακών αγορών, υπό το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο, η αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών εκτιμάται ότι θα εξακολουθεί να υπάρχει εντός των υφιστάμενων θαλασσιών ζωνών και ίσως με ισχυρότερες εντάσεις.

*Στο τρίτο κεφάλαιο εξετάστηκαν τα δικαιώματα των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών εντός των υφιστάμενων θαλασσιών ζωνών. Στα εσωτερικά ύδατα το παράκτιο Κράτος ασκεί πλήρη κυριαρχία, όπως στην χερσαία επικράτεια του και έτσι εξηγείται ότι η Σύμβαση για την Αιγιαλίτιδα και Συνορεύουσα Ζώνη, 1958 αλλά και η UNCLOS, 1982 δεν καλύπτουν εκτεταμένα τη ζώνη αυτή αναγνωρίζοντας και ρυθμιστικά το πρωτεύοντα ρόλο των παρακτίων Κρατών. Τα παράκτια Κράτη ασκούν ποινική και αστική δικαιοδοσία επί των πλοίων υπό ξένη σημαία εντός των εσωτερικών υδάτων τους όμως γενικά το πράττουν μόνον όταν διακυβεύονται συμφέροντα τους, όπως η προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος. Γενικά πάντως, στις συγκεκριμένες Διεθνείς Συμβάσεις, δεν φαίνεται ότι το Διεθνές και Ενωσιακό δίκαιο προσφέρει γενικό δικαίωμα πρόσβασης στους λιμένες. Συνήθως, τα πλοία που βρίσκονται σε κίνδυνο ή σε κατάσταση ανωτέρας βίας δύνανται μεν να αιτηθούν την είσοδο σε λιμένα καταφυγής, όμως είναι στη διακριτική ευχέρεια των αρμόδιων αρχών του παράκτιου Κράτους η αποδοχή ή απόρριψη του σχετικού αιτήματος. Ποτέ δεν υπήρξε εθιμικά (άγραφος) και πολύ περισσότερο γραπτός κανόνας υποχρεωτικότητας (διεθνής ή εσωτερικός) για το παράκτιο Κράτος σχετικά με την χορήγηση λιμένα καταφυγής. Βέβαια, στο παρελθόν παρόμοια αιτήματα συνήθως γίνονταν δεκτά στο πλαίσιο μιας ναυτιλιακής εθιμοτυπίας και αλληλεγγύης, χωρίς όμως εθιμική υποχρεωτικότητα. Η σύγχρονη πάγια πρακτική άρνησης των Κρατών για παροχή λιμένα καταφυγής σε κινδυνεύοντα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών αποτελεί κομβικό ζήτημα στην άμβλυση της αντιπαράθεσης παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών. Η ελεγχόμενη, μέσω ηλεκτρονικών συστημάτων, είσοδος στους λιμένες σύμφωνα με τις νομοθετικές ρυθμίσεις της ΕΕ αποτελεί ένα παράδειγμα προς εφαρμογή με σκοπό τον έλεγχο των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών. Πάντως τα πλοία υπό ξένη σημαία που εισέρχονται στα εσωτερικά ύδατα θα πρέπει να διαθέτουν την άδεια του παρακτίου Κράτους υπό τις προαναφερθείσες, στα ανωτέρω κεφάλαια, προϋποθέσεις. Σημειώνεται ότι η δικαιοδοσία του*

παρακτίου Κράτους επί των πλοίων υπό ξένη σημαία εντός των εσωτερικών υδάτων ασκείται σύμφωνα και με τις διμερείς συμφωνίες. Τα πλοία που εισέρχονται στα εσωτερικά ύδατα υπόκεινται στον έλεγχο του Κράτους Λιμένα, ο οποίος εισήχθη ως καινοτομία στα άρθρα 218-219 UNCLOS, 1982. Πρόκειται για σημαντικό εργαλείο άσκησης δικαιοδοσίας του παρακτίου Κράτους και επιθεώρησης των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών εντός των εσωτερικών υδάτων, συμπεριλαμβανομένων και των λιμένων. Βέβαια από τις αρχές της δεκαετίας του 1980, ο IMO δρομολόγησε δια των μνημονίων κατανόησης (MOUs) τον θεσμό του Port State Control, δηλαδή εξειδικευμένο έλεγχο του Κράτους Λιμένα ο οποίος αφορά στην αποτελεσματική εφαρμογή στοχευμένων ρυθμίσεων των βασικών διεθνών ναυτιλιακών συμβάσεων, όπως προβλέπεται στις συμφωνίες των συμβαλλομένων μερών των μνημονίων κατανόησης. Τα πρόσφατα ναυτιλιακά ατυχήματα όμως αναδεικνύουν ότι οι έλεγχοι του Κράτους Λιμένα δεν αποτελούν πανάκεια.

Η κυριαρχία των παρακτίων Κρατών επί της αιγιαλίτιδας ζώνης αποτυπώθηκε στην Διάσκεψη της Χάγης, 1930 για την Κωδικοποίηση του Διεθνούς Δικαίου και η συγκεκριμένη πρόβλεψη μεταφέρθηκε στην Σύμβαση για την Αιγιαλίτιδα και τη Συνορεύουσα Ζώνη, 1958, ενώ τελικά οριστικοποιήθηκε στην UNCLOS, 1982. Πλέον, το εύρος της αιγιαλίτιδας ζώνης εκτείνεται μέχρι τα δώδεκα ναυτικά μίλια από τις γραμμές βάσης των ακτών, όμως αυτός δεν είναι ο κανόνας για όλα τα Κράτη. Η εφαρμογή του δικαιώματος της αβλαβούς διελεύσεως των πλοίων υπό ξένη σημαία δια της αιγιαλίτιδας ζώνης αποτελεί τη διαφορά σε σχέση με τα εσωτερικά ύδατα στα οποία δεν υφίσταται το δικαίωμα αυτό. Το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως αναγνωρίστηκε στην Διάσκεψη της Χάγης, 1930, υιοθετήθηκε στην Σύμβαση για την Αιγιαλίτιδα και τη Συνορεύουσα Ζώνη, 1958 και τελικά οριστικοποιήθηκε από την UNCLOS, 1982. Οι παρατηρούμενες, σκόπιμες ίσως, ασάφειες στις διατάξεις του άρθρου 19§2 UNCLOS, 1982 δημιουργούν αντιπαραθέσεις μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών, αφού είναι δύσκολο να εξειδικευτούν απολύτως οι περιπτώσεις αβλαβούς διελεύσεως. Το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως των πλοίων υπό ξένη σημαία, ενώ αποτελεί ειδικό περιορισμό της δικαιοδοσίας του παρακτίου Κράτους ουσιαστικά δεν αποστερεί από το παράκτιο Κράτος την γενική κυριαρχία επί της αιγιαλίτιδας ζώνης. Το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως, ως απόρροια της ελευθερίας στην ναυσιπλοΐα, αποτελεί σήμερα συμβατικό κανόνα γενικής αποδοχής και αφορά όλα τα πλοία. Επιπλέον, τα παράκτια Κράτη διατηρούν το δικαίωμα εφαρμογής των Διεθνών Ναυτιλιακών Συμβάσεων και επιβολής του σχετικού κανονιστικού πλαισίου στα πλοία υπό ξένη σημαία που διέρχονται αβλαβώς δια της αιγιαλίτιδας ζώνης, συμπεριλαμβανομένης και της διοικητικής, ποινικής και αστικής δικαιοδοσίας.

Τα παράκτια Κράτη εφαρμόζουν και επιβάλλουν τις διατάξεις περί προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος στα πλοία υπό ξένη σημαία που διέρχονται από την αιγιαλίτιδα ζώνη. Η δικαιοδοσία των παρακτίων Κρατών επί του θέματος δεν διακρίνει μεταξύ πλοίων σε αβλαβή διέλευση και μη. Η άσκηση ποινικής και αστικής δικαιοδοσίας εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης από το παράκτιο Κράτος δεν διαφέρει, ουσιαστικά, από την αντίστοιχη εντός των εσωτερικών υδάτων. Η δικαιοδοσία των παρακτίων Κρατών επί των πλοίων υπό ξένη σημαία εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης ασκείται υπό τις γενικές προϋποθέσεις της UNCLOS, 1982. Σε περίπτωση ρύπανσης το παράκτιο Κράτος σαφώς επεμβαίνει και ασκεί πλήρως την δικαιοδοσία του. Πρακτικά τα πλοία υπό ξένη σημαία εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης ακολουθούν τις οδηγίες των παρακτίων Κρατών, τα οποία δεν

εμποδίζουν τη διέλευση των πλοίων εκτός και αν υφίσταται σοβαρή και τεκμηριωμένη αιτία. Η δικαιοδοσία των παρακτίων Κρατών για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και η δημιουργία περιοχών ελέγχου της κυκλοφορίας περιορίζει το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως, ενώ η διάκριση αβλαβούς διελεύσεως καθίσταται προβληματική και δύσκολη. Η UNCLOS, 1982 φαίνεται ότι υπό τις σύγχρονες συνθήκες και ειδικά για τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών αποδεικνύεται κατώτερη των περιστάσεων για ισορροπημένη και ορθή εφαρμογή του δικαιώματος στην αβλαβή διέλευση. Η διαφορετική ερμηνεία και προσέγγιση των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών επί του θέματος της αβλαβούς διελεύσεως εντείνει την αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών και συντηρεί την επίλυση των διαφορών στα αρμόδια δικαιοδοτικά όργανα (κυρίως εσωτερικά δικαστήρια και λοιπά όργανα των Κρατών). Όσο το πλοίο μεταφοράς επικινδύνων υλικών απομακρύνεται από τη ξηρά τόσο η δικαιοδοσία του παρακτίου Κράτους εξασθενεί και αναδεικνύεται η δικαιοδοσία του ναυτιλιακού Κράτους. Ως εκ τούτου, στις θαλάσσιες ζώνες πέραν της αιγιαλίτιδας το παράκτιο Κράτος έχει συγκεκριμένες αρμοδιότητες επί των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών οι οποίες εξειδικεύονται στην έννοια της αρωγής σε περίπτωση ατυχήματος και προάσπισης των δικαιωμάτων του, εφόσον απειλούνται (υλικές, περιβαλλοντικές και λοιπές βλάβες και ζημιές).

Τα παράκτια Κράτη εντείνουν τους ελέγχους για τη ναυτιλιακή ασφάλεια και προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, ενώ σε επίπεδο ΕΕ εφαρμόζουν την ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική με σκοπό την βιώσιμη ανάπτυξη εντός των θαλασσίων ζωνών. Στο σημείο αυτό παρατηρείται ένας περιορισμός του δικαιώματος στην ελευθερία των θαλασσών προς όφελος των δραστηριοτήτων των παρακτίων Κρατών υπό την κάλυψη της ασφάλειας και της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Για την εξισορρόπηση της κατάστασης θα πρέπει αφενός να εφαρμόζονται οι σχετικές Διεθνείς Συμβάσεις και αφετέρου το ζήτημα να τεθεί ενώπιον του IMO για περαιτέρω διερεύνηση και διευθέτηση. Πιθανόν, η υιοθέτηση και εφαρμογή χαλαρού δικαίου (*soft law*) καθώς και μορφών λιγότερο τυπικά αυστηρών κανόνων διεθνούς δικαίου, όπως επί παραδείγματι των μνημονίων κατανόησης (MOUs), θα μπορούσε να επηρεάσει θετικά την ομαλή λειτουργία του Δικαίου της Θάλασσας και να αμβλύνει τις αντιπαραθέσεις. Ειδικότερα η ολοένα ενισχυόμενη δικαιοδοσία των παρακτίων Κρατών καθιστά ασαφή την εφαρμογή του δικαιώματος της αβλαβούς διελεύσεως εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης. Επομένως είναι επιτακτική ανάγκη ο διακριτός καθορισμός συγκεκριμένων δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών κατά την διέλευση τους δια της αιγιαλίτιδας ζώνης και αντίστοιχα των παρακτίων Κρατών μέσω διεθνών συμβάσεων οι οποίες, πιθανόν, θα θεραπεύσουν το φαινόμενο των αντιπαραθέσεων και θα διασφαλίσουν την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Οι Συμβάσεις αυτές θα πρέπει να οριοθετήσουν πλήρως τα δικαιώματα παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών και στις υπόλοιπες θαλάσσιες ζώνες στις οποίες εξασθενούν τα δικαιώματα των παρακτίων Κρατών όσο το πλοίο απομακρύνεται από τη ξηρά.

Σε Ενωσιακό επίπεδο, συνήθως ακολουθούνται οι διατάξεις της UNCLOS, 1982 και των σχετικών διεθνών συμβάσεων, κυρίως του IMO, ενώ για περιβαλλοντικά θέματα η ΕΕ και τα Κ-Μ της έχουν συντρέχουσες αρμοδιότητες. Επίσης η ΕΕ και τα Κ-Μ της δεν διαθέτουν κοινή εκπροσώπηση στον

ΙΜΟ και σε άλλους διεθνείς οργανισμούς για ναυτιλιακά και περιβαλλοντικά θέματα. Η κατάσταση που δημιουργείται από την διαφορετική εκπροσώπηση στους διεθνείς-περιφερειακούς οργανισμούς και η συντρέχουσα αρμοδιότητα εντός ΕΕ για τα περιβαλλοντικά θέματα επηρεάζει αρνητικά την επίλυση της αντιπαράθεσης μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη διαθάλασσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών. Τα Κ-Μ της ΕΕ ως παράκτια τάσσονται, γενικά, υπέρ της θέσης ότι όποιο πλοίο υπό ξένη σημαία εισέρχεται εντός των θαλασσιών ζωνών και των λιμένων τους είναι υποχρεωμένο να ακολουθεί τους κανόνες τους. Τα ναυτιλιακά Κράτη υποστηρίζουν ότι οι συγκεκριμένοι κανόνες θα πρέπει να συνάδουν με τις διατάξεις του Διεθνούς Δικαίου και του Δικαίου της Θάλασσας. Το ζήτημα που ανακύπτει από τις προαναφερόμενες θέσεις των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών της ΕΕ είναι κοινό με των υπολοίπων Κρατών και εγείρει την ίδια μορφή αντιπαράθεση κατά τη διαθάλασσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών.

*Στο τέταρτο κεφάλαιο επιχειρήθηκε η αποτίμηση της διαχρονικής διαχείρισης του ζητήματος της θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων υλικών από τα Κράτη, τους Διεθνείς Οργανισμούς και τα Δικαιοδοτικά Όργανα (εσωτερικά και διεθνή δικαστήρια).* Είναι γεγονός ότι η σύγχρονη συνεργασία των Κρατών για την αντιμετώπιση ναυτιλιακών ζητημάτων επιτελείται με ορισμένη πρακτική η οποία έχει τα στοιχεία ύπαρξης εθιμικού κανόνα και πλέον οι πρακτικές αυτές έχουν κωδικοποιηθεί σε διεθνή συμβατικά κείμενα που δεσμεύουν τα συμβαλλόμενα Κράτη. Έτσι, τα Κράτη, ως υποκείμενα δικαίου, αναλαμβάνουν συγκεκριμένες δεσμεύσεις συνάπτοντας διεθνείς συμφωνίες, συνθήκες και συμβάσεις τόσο διμερείς όσο και πολυμερείς εκ των οποίων επωμίζονται με δικαιώματα και υποχρεώσεις. Τέτοιες πολυμερείς ιδρυτικές συμφωνίες υιοθετούνται και για τη δημιουργία διεθνών νομικών προσώπων εκ μέρους των Κρατών τα οποία καλούνται διεθνείς οργανισμοί, όπως ο ΙΜΟ. Οι Διεθνείς Οργανισμοί λειτουργούν στη βάση του καταστατικού τους ρυθμίζοντας τα υπό την αρμοδιότητα τους ζητήματα, όπως ο ΙΜΟ τα ναυτιλιακά. Όμως, παρότι υφίστανται διεθνείς οργανισμοί, με σημαντικότερο εξ αυτών τον ΟΗΕ, τίθεται υπό αμφισβήτηση η εγγύηση της τήρησης των κανόνων του διεθνούς δικαίου αφού η απειλή του καταναγκασμού δεν είναι δυνατόν, πάντοτε, να επιβληθεί. Ειδικότερα ο ΟΗΕ φαίνεται ότι δεν μπορεί να καλύψει το κενό της παγκόσμιας διακυβέρνησης αφού ακόμα και τα ψηφίσματα της Γενικής Συνέλευσης του οργανισμού δεν δεσμεύουν ουσιαστικά τα Κ-Μ του. Περαιτέρω, το Διεθνές Δικαστήριο Δικαιοσύνης (Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης) προκειμένου να εκδικάσει διαφορές μεταξύ Κρατών απαιτεί αυτά να συναινέσουν εγγράφως περί της διαδικασίας και της απόφασης. Στη βάση αυτή, η αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη διαθάλασσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών φαίνεται να συναντά σοβαρές δυσκολίες λόγω και των υφισταμένων κατά περίπτωση δυσμενών διεθνών πολιτικών σχέσεων μεταξύ των Κρατών.

Τα διεθνή δικαιοδοτικά όργανα δύνανται να ρυθμίσουν την εξισορρόπηση των συμφερόντων που προκύπτουν κατά την άσκηση του δικαιώματος της αβλαβούς διελεύσεως ή της ελευθερίας στην ναυσιπλοΐα και εδώ το Δικαστήριο του Δικαίου της Θάλασσας έχει την κύρια αρμοδιότητα. Εκ της μελέτης συγκεκριμένων υποθέσεων, βέβαιο θεωρείται ότι η αντιπαράθεση μεταξύ των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη θαλάσσια μεταφορά των επικινδύνων υλικών δια των θαλασσιών ζωνών θα συνεχίσει να υφίσταται με τις υποθέσεις αυτές να εισάγονται ενώπιον των διεθνών και εθνικών δικαστηρίων. Το βάρος της λύσης αυτών των υποθέσεων, βέβαια, αντί να παραπέμπεται

στις δικαστικές αίθουσες θα μπορούσε να μειωθεί με την υιοθέτηση σύγχρονων αποτελεσματικών ρυθμίσεων, παγκόσμιας ή περιφερειακής εμβέλειας περί της μεταφοράς των επικινδύνων υλικών δια των θαλασσίων ζωνών. Επίσης, η τροποποίηση συγκεκριμένων σχετικών άρθρων της UNCLOS, 1982, με την έννοια της επικαιροποίησης της υπό τις σύγχρονες ανάγκες, θα πρέπει να τεθεί υπό συζήτηση. Μέχρι τότε οι υφιστάμενες διεθνείς συμφωνίες και τα μνημόνια κατανόησης (MOUs) αποτελούν τα πιο λειτουργικά εργαλεία ρύθμισης των αντιπαραθέσεων μεταξύ των παρακτίων - ναυτιλιακών Κρατών κατά τη δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών και παρέχουν την εγγύηση του δικαιώματος στην ελευθερία των θαλασσών.

## 2. Προτάσεις

Στους βασικούς στόχους της εργασίας αυτής, πέραν της προαναφερθείσας κωδικοποίησης και κριτικής ανάλυσης, περιλαμβάνεται η απόπειρα απάντησης σε κάποια βασικά ερωτήματα καθώς και η περαιτέρω διατύπωση κάποιων εξειδικευμένων προτάσεων περί της εξισορρόπησης ανάπτυξης και περιβάλλοντος, με επίκεντρο το ζήτημα της θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων υλικών.

*Στο πρώτο ερώτημα πως το ισχύον διεθνές θεσμικό πλαίσιο (κυρίως Διεθνές Ναυτιλιακό Δίκαιο) μπορεί να εξισορροπήσει επαρκώς το δικαίωμα στην ελεύθερη ναυσιπλοΐα και το δικαίωμα στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος οι απαντήσεις είναι εξαιρετικά δύσκολες, εφόσον τελικά υφίσταται ως διακύβευμα το ιδιαίτερος περίπλοκο ζήτημα εξισορρόπησης ανάπτυξης και περιβάλλοντος.*

Οι ασκούντες το δικαίωμα της ελεύθερης ναυσιπλοΐας, δηλαδή οι επιζητούντες την ανάπτυξη (ναυτιλιακά Κράτη) θα πρέπει να ενσωματώσουν στις ενέργειες τους τον παράγοντα της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος, ενώ οι ασκούντες το δικαίωμα της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος τους (παράκτια Κράτη) θα πρέπει να περιλάβουν στις αποφάσεις τους το οικονομικό γίνεσθαι με απώτερο σκοπό την βιώσιμη ανάπτυξη της διεθνούς κοινότητας συνολικά. Υπό την UNCLOS, 1982 τα Κράτη έχουν το δικαίωμα της ελευθερίας στην ναυσιπλοΐα σε συνδυασμό με την υποχρέωση προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Η UNCLOS, 1982 καθορίζει το πλαίσιο ανάπτυξης κανονισμών, δια των αρμοδίων διεθνών οργανισμών, οι οποίοι για να εφαρμοστούν πρέπει να ενσωματωθούν στην εθνική έννομη τάξη. Η υποχρέωση των Κρατών περί προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος, όπως προβλέπεται στην UNCLOS, 1982, ενδυναμώνεται από τις αρχές του κεφαλαίου δεκαεπτά της Ατζέντα 21 (UNCED, 1992) και την προσέγγιση της βιώσιμης ανάπτυξης. Στην Παγκόσμια Σύνοδο Κορυφής για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη (WSSD, 2002) εκπονήθηκε το σχετικό σχέδιο εφαρμογής του Γιοχάνεσμπουργκ με στόχο την επιτάχυνση της υλοποίησης των αρχών της βιώσιμης ανάπτυξης, δηλαδή της προστασίας του περιβάλλοντος, της οικονομικής ανάπτυξης και της κοινωνικής ευημερίας. Η ΕΕ σε αυτή τη λογική υιοθέτησε τη Στρατηγική Βιώσιμης Ανάπτυξης, 2001 και το πολυετές πρόγραμμα εργασίας (2004-2017) αφού σύμφωνα με τις Συνθήκες της ΕΕ οι οικονομικές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές πολιτικές πρέπει να αντιμετωπίζονται ενιαία. Κατόπιν αναθεωρήσεων η βιώσιμη ανάπτυξη ενσωματώθηκε στη «Στρατηγική Ευρώπη 2020» [COM(2010) 2020 Τελικό]. Το 2015 κατά την 70η



Γενική Συνέλευση του ΟΗΕ ενεκρίθη η Ατζέντα 2030 (Agenda 2030, Sustainable Development Goals – SDGs) για τη βιώσιμη ανάπτυξη (Ψήφισμα A/RES/70/1) το οποίο περιλαμβάνει τους παγκόσμιους στόχους για τη βιώσιμη ανάπτυξη. Μέρος της Ατζέντα 2030 για τη βιώσιμη ανάπτυξη είναι (α) η Συμφωνία των Παρισίων για τη Κλιματική Αλλαγή, 2015 (COP21) (β) το πρόγραμμα δράσης της Αντίς Αμπέμπα (Ψήφισμα A/RES/69/313) και (γ) το πλαίσιο Σεντάι (Ιαπωνία) για τη μείωση του κινδύνου καταστροφών (2015). Ο στόχος 14 της Ατζέντα 2030 αναφέρεται στην διατήρηση και αειφόρο χρήση των ωκεανών, των θαλασσών και των θαλάσσιων πόρων στο πλαίσιο της βιώσιμης ανάπτυξης.

Η UNCLOS, 1982, ως βασικό κείμενο-πλαίσιο, σε συνδυασμό με τα ανωτέρω και ειδικότερα με την Ατζέντα 2030 φαίνεται ότι αποτελεί ένα αξιόλογο υπόβαθρο επίλυσης της αντιπαράθεσης μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών, κυρίως μέσω διεθνών περιφερειακών συνεργασιών. Η UNCLOS, 1982 πράγματι περιέχει τη νομική βάση για την υιοθέτηση περιφερειακών νομικών εργαλείων τα οποία θα είναι σε θέση όχι μόνο να συμβιβάσουν το ζήτημα αλλά και να καλύψουν τα υφιστάμενα κενά με τη συνεργασία των Κρατών σε κοινά προβλήματα. Περαιτέρω, σύμφωνα με το κεφάλαιο 39 (Διεθνή νομικά όργανα και μηχανισμοί) της Ατζέντας 21 (Ρίο, 1992), η ανάπτυξη του διεθνούς δικαίου της βιώσιμης ανάπτυξης θα πρέπει να εξισορροπήσει την προστασία του περιβάλλοντος και την προοπτική ανάπτυξης. Η επικαλούμενη εξισορρόπηση αναδεικνύει ότι υφίστανται οικονομικά συμφέροντα τα οποία πρέπει να προωθηθούν σε συνάρτηση με την προστασία του περιβάλλοντος. Επίσης στο ίδιο κεφάλαιο της Ατζέντα 39.1(c) αναφέρεται ότι πολλά από τα υφιστάμενα διεθνή νομικά εργαλεία και συμφωνίες στο περιβαλλοντικό πεδίο αναπτύχθηκαν χωρίς την επαρκή συμμετοχή και συνεισφορά των αναπτυσσομένων Κρατών και ως εκ τούτου ίσως χρήζουν αναθεώρησης ώστε να ανταποκρίνονται στις ανησυχίες και τα συμφέροντα των Κρατών αυτών με σκοπό να διασφαλιστεί η εξισορρόπηση. Εδώ αποδεικνύεται σαφώς η ουσιαστική υπεροχή των αναπτυγμένων Κρατών στα θέματα διεθνούς νομοθέτησης με στόχο την προαγωγή των οικονομικών συμφερόντων τους σε βάρος των περιβαλλοντικών. Η δυσάρεστη αυτή διαπίστωση επιβεβαιώνεται καταλυτικά τόσο στην υιοθέτηση της UNCLOS, 1982 (τροποποίηση 1994), όσο και στις δύο μεγάλες Συνδιασκέψεις του ΟΗΕ για το περιβάλλον (Στοκχόλμη, 1972 και Ρίο, 1992). Συνεπώς, προτείνεται και η λύση περιφερειακών συμφωνιών οι οποίες θα διευθετήσουν σε αυτό το επίπεδο το ζήτημα της αντιπαράθεσης μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών, αφού η εξισορρόπηση των συμφερόντων σε περιφερειακό επίπεδο είναι απλούστερη και ευκολότερη. Άρα αποτελεί και την προσφορότερη λύση.

Μέχρι την δημιουργία περιφερειακών συμφωνιών, η τρέχουσα διαχείριση της αντιπαράθεσης μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών, μέσω της εφαρμογής κυρίως των σχετικών διατάξεων της UNCLOS, 1982 απαιτεί από τα ενδιαφερόμενα Κράτη να δράσουν (α) σε παγκόσμιο επίπεδο εντός του IMO και UNEP (β) σε περιφερειακό επίπεδο εντός των περιφερειακών συμφωνιών για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος και των οργάνων της ΕΕ και (γ) σε εθνικό επίπεδο δια των ελέγχων του Κράτους Λιμένα. Επιπλέον είναι ανάγκη η αντιμετώπιση των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών να

είναι κοινή, τουλάχιστον, εκ των Κ-Μ της ΕΕ εντός των θαλασσιών ζωνών, σύμφωνα με τις προβλέψεις της UNCLOS, 1982. Όμως λόγω της συντρέχουσας αρμοδιότητας παρόμοιες δράσεις της ΕΕ έχουν ως αφητηρία κυρίως πολιτικοοικονομικά κριτήρια και όχι νομικά. Κάποιες φορές η κοινή αντιμετώπιση ζητημάτων εκ μέρους της ΕΕ σημαίνει ότι τα Κ-Μ θα πρέπει να υιοθετήσουν αυστηρότερη νομοθεσία σε σχέση με την υφιστάμενη διεθνή (ΙΜΟ) γεγονός το οποίο οδηγεί σε μειονεκτική, ανταγωνιστικά, θέση τα Κ-Μ της ΕΕ, σε σχέση με τα Κράτη εκτός ΕΕ. Ακόμα, η σύγκρουση συμφερόντων μεταξύ των Κ-Μ και οι νομοθετικές διαδικασίες εντός της ΕΕ καθιστούν, ενίοτε, χρονοβόρα και δύσκολη τη σύγκλιση των απόψεων και την ενιαία εφαρμογή κανόνων. Η ΕΕ αναζητεί τη διεθνή συνεργασία στα ναυτιλιακά θέματα ώστε η πολιτική της να είναι, κατά το δυνατόν, εναρμονισμένη με τη διεθνή. Η κοινή αντιμετώπιση του προβλήματος σε παγκόσμιο επίπεδο, υπό το υφιστάμενο και μελλοντικό Διεθνές Ναυτιλιακό Δίκαιο, είναι μια αισιόδοξη πρόβλεψη λόγω προτεραιότητας της προστασίας των εθνικών συμφερόντων. Σήμερα, η αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη δια θαλάσσης μεταφορά των επικινδύνων υλικών υπόκειται σε διεθνείς, ενωσιακούς και εθνικούς κανόνες. Το καθεστώς αυτό καθιστά δύσκολη την άμβλυση του ζητήματος και δεν ανταποκρίνεται στην ανάγκη υιοθέτησης μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης. Η πρόκληση επίλυσης της αντιπαράθεσης για το Διεθνές Ναυτιλιακό Δίκαιο και την Ενωσιακή Θαλάσσια Πολιτική είναι πρωτίστως η οριοθέτηση και ο προσδιορισμός των οικονομικών και αναπτυξιακών στόχων και όχι των περιβαλλοντικών οι οποίοι πλέον σε μεγάλο βαθμό είναι γενικά αποδεκτοί.

*Κατόπιν των ανωτέρω προκύπτει ένα δεύτερο βασικό ερώτημα με χαρακτηριστικά νομοτεχνικά αλλά και ουσιαστικά. Δηλαδή με ποια διαδικασία το ουσιαστικό καθεστώς εξισορρόπησης των προαναφερθέντων αντιτιθεμένων συμφερόντων θα αποτυπωθεί σε αποτελεσματικούς και δεσμευτικούς νομικούς κανόνες (hard law), με δεδομένο το υφιστάμενο και ισχύον θεσμικό πλαίσιο.*

Η εξέλιξη του Διεθνούς Δικαίου της Θάλασσας και του Διεθνούς Ναυτιλιακού Δικαίου δεν φαίνεται ότι είναι τέτοια ώστε να έχει μέχρι σήμερα εξισορροπήσει, επιτυχώς, το δικαίωμα της ελεύθερης ναυσιπλοΐας και το δικαίωμα της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος, προφανώς επειδή η όποια νομικώς δεσμευτική λύση θίγει ή περιορίζει τις εφαρμοζόμενες διεθνείς οικονομικές και αναπτυξιακές πολιτικές. Η δεσμευτική λύση απαιτεί φυσικά και την επιβολή κυρώσεων σε περίπτωση μη τήρησης των υφιστάμενων και νεοεισαχθέντων νομοθετικών ρυθμίσεων (υποχρεώσεων). Η εξισορρόπηση των δικαιωμάτων στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας και στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος δεν έχει επιτευχθεί, πλήρως, ως ειδικός δεσμευτικός κανόνας στη σύγχρονη εποχή. Η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος διαθέτει πάντως ισχυρή δεσμευτική ισχύ στην Ενωσιακή και εθνική έννομη τάξη των Κ-Μ. Στην Ενωσιακή έννομη τάξη, όμως, δύναται να προκύψουν και αντιπαραθέσεις αναφορικά με τη διάκριση αρμοδιοτήτων ΕΕ και Κ-Μ οι οποίες επηρεάζουν την εφαρμογή των εκατέρωθεν υποχρεώσεων. Η υιοθέτηση εκ μέρους της ΕΕ των διεθνών συνθηκών τείνει να διορθώσει αυτές τις αντιπαραθέσεις χωρίς να εμποδίζεται το δικαίωμα της ελευθερίας στην ναυσιπλοΐα. Η UNCLOS, 1982 περιέχει το κανονιστικό πλαίσιο για τα παράκτια και ναυτιλιακά Κράτη χωρίς όμως επαρκή και σαφή κατανομή των αρμοδιοτήτων, με αποτέλεσμα τις μεμονωμένες και μονομερείς δράσεις ορισμένων

Κρατών για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος από τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών. Γενικά είναι σημαντικό τα Κράτη να δρουν σύμφωνα με τις διατάξεις της UNCLOS, 1982 και όχι μεμονωμένα και μονομερώς. Βέβαια, η UNCLOS, 1982 περιορίζει σε μεγάλο βαθμό την ικανότητα των παρακτίων Κρατών να αναλαμβάνουν μονομερείς δράσεις και προωθεί την επίλυση των προβλημάτων στο πεδίο των διεθνών οργανισμών, κυρίως του IMO, και στην ενιαία εφαρμογή και επιβολή των διατάξεων της. Η UNCLOS, 1982, επίσης, ενθαρρύνει την ανάπτυξη περιφερειακών κανόνων για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος (περιφερειακές συμφωνίες) οι οποίοι συνήθως είναι πιο αποτελεσματικοί από τους παγκόσμιες εμβέλειες.

Οι διεθνείς συμφωνίες απαιτούν τη συναίνεση των Κρατών, όμως όταν οι διατάξεις τους έρχονται σε αντιπαράθεση με εθνικά συμφέροντα τότε τα Κράτη επιφυλάσσονται ως προς την εφαρμογή τους. Ο πολλαπλασιασμός των διεθνών και περιφερειακών συμφωνιών καθιστά την εφαρμογή ενός δεσμευτικού καθεστώτος περίπλοκο ζήτημα και λόγω των επικαλύψεων. Η συνεργασία των Κρατών και η ηθελημένη εφαρμογή των κανόνων υπό το βάρος του ανταγωνισμού είναι το διακύβευμα. Η ΕΕ, ενώ ήταν απύσχα από τις νομοθετικές παρεμβάσεις για το περιβάλλον επί μεγάλο χρονικό διάστημα, σήμερα αποτελεί το κέντρο θεσμοθέτησης μέτρων για την πρόληψη και προστασία του περιβάλλοντος, όπου συχνά δίδει κατευθύνσεις και στη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα αφού συμμετέχει και ως παρατηρητής στις εργασίες του IMO. Για παράδειγμα η ΕΕ είχε εισαγάγει, μεταξύ άλλων, νομοθετικά μέτρα προκειμένου να ρυθμίσει την ατυχηματική ή εκούσια (λειτουργική) ρύπανση με σκοπό τα Κ-Μ (α) να προστατεύουν το θαλάσσιο περιβάλλον, την ανθρώπινη υγεία και τις ακτές από κάθε κίνδυνο που προκαλείται από ατυχηματική ή εσκεμμένη ρύπανση της θάλασσας, (β) να συνεργάζονται στον τομέα της αποζημίωσης σύμφωνα με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» και (γ) να επεμβαίνουν άμεσα σε κάθε περιστατικό που αφορά διαρροή πετρελαίου ή άλλων επιβλαβών για τη θάλασσα ουσιών. Επίσης, στο Ενωσιακό δίκαιο υφίστανται ειδικές διαδικασίες και προϋποθέσεις για την ασφαλή φορτοεκφόρτωση των πλοίων, το Ενωσιακό σύστημα πληροφόρησης και ελέγχου των πλοίων, η περιβαλλοντική ευθύνη για την πρόληψη και την αποκατάσταση της περιβαλλοντικής ζημίας και ρυθμίσεις για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου. Η ΕΕ διαθέτει σημαντικά μέσα επιβολής των νομοθετικών ρυθμίσεων και έτσι δύναται να συνεισφέρει στην αποτελεσματική εφαρμογή των κανονισμών δια του θεσμικού πλαισίου της και να διασφαλίσει την αποτελεσματική συμμόρφωση με διεθνείς ρυθμίσεις στις οποίες έχει προσχωρήσει (IMO).

*Ένα τρίτο βασικό ερώτημα αφορά τη βελτίωση του ισχύοντος και μελλοντικού θεσμικού πλαισίου με στόχο την άμβλυση και εξισορρόπηση των αντιτιθέμενων συμφερόντων μεταξύ παράκτιων και ναυτιλιακών Κρατών στο ζήτημα της θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων υλικών.*

Οι βασικότερες ρυθμίσεις του σύγχρονου Διεθνούς Ναυτιλιακού και Περιβαλλοντικού θεσμικού πλαισίου μεταφοράς επικινδύνων υλικών έχουν ως επίκεντρο τη σύσταση και λειτουργία του IMO, στο ευρύτερο πλαίσιο δημιουργίας συστήματος εξειδικευμένων διεθνών οργανισμών του ΟΗΕ. Η μεταπολεμική ναυτιλιακή εποχή χαρακτηρίστηκε αφενός από την εγκατάλειψη των εθνικών νηολογίων από τα πλοία και την αναζήτηση νηολογίων με χαλαρότερο ναυτιλιακό νομοθετικό πλαίσιο, δηλαδή σημαίες ευκολίας και αφετέρου από το ζήτημα της προστασίας του θαλασσίου

περιβάλλοντος μετά το φαινόμενο των αυξανόμενων ατυχημάτων των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών. Ο ΙΜΟ, ως εξειδικευμένος ναυτιλιακός οργανισμός, ανέλαβε την αρμοδιότητα υιοθέτησης και εφαρμογής και του θεσμικού πλαισίου μεταφοράς επικινδύνων υλικών και της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος. Ο ΙΜΟ με σκοπό την εγκαθίδρυση ενός δίκαιου θεσμικού πλαισίου μεταφοράς επικινδύνων υλικών για όλα τα Κράτη που αφορά στην ασφάλεια των πλοίων, στην προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος, στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και τη λήψη μέτρων έναντι έκνομων ενεργειών στο θαλάσσιο περιβάλλον καταρτίζει Διεθνείς Συμβάσεις και Κώδικες προς ενσωμάτωση στο εθνικό δίκαιο από τα Κράτη-Μέλη του Οργανισμού. Ο ΙΜΟ δεν διαθέτει ισχυρό πλαίσιο επιβολής των αποφάσεών του. Ο θεσμός του ελέγχου των πλοίων από το Κράτος Λιμένα (Port State Control) μέσω των μνημονίων περιφερειακής συνεργασίας (Memorandums of Understanding) διαδραματίζει ουσιαστικό ρόλο στην συμμόρφωση των πλοίων με τα διεθνή ναυτιλιακά πρότυπα. Γεγονός αποτελεί ότι τα θεσμικά μέτρα του ΙΜΟ, συνήθως, λαμβάνονται εκ των υστέρων, δηλαδή μετά από ατύχημα πλοίου μεταφοράς επικινδύνων υλικών. Για αποτελεσματικότερη εφαρμογή επί διαδικασιών, ουσίας και θεσμών, ώστε να προστατευτεί το θαλάσσιο περιβάλλον και να ληφθούν υπ' όψιν οι αρχές της ήπιας ανάπτυξης και βιωσιμότητας θα πρέπει να ενσωματωθούν οι γενικές αρχές του σύγχρονου περιβαλλοντικού δικαίου, δηλαδή η αρχή της πρόληψης, προφύλαξης, προστασίας, *in dubio pro securitate* (εν αμφιβολία υπέρ της ασφάλειας) και της πρότερης ενημέρωσης. Οι αλλαγές σε διαδικαστικό και θεσμικό επίπεδο αποτελούν αναγκαιότητα για την άμβλυνση των αντιπαραθέσεων και στην προσπάθεια αυτή απαιτείται, βέβαια, η συναίνεση των Κρατών και των σχετικών διεθνών οργανισμών καθώς και η μετέπειτα συμμόρφωσή τους με την εφαρμογή των νέων μέτρων.

Τα πλοία μεταφέρουν το μεγαλύτερο ποσοστό των επικινδύνων υλικών παγκοσμίως και τα περισσότερα εκ των συγκεκριμένων πλοίων είναι εγγεγραμμένα σε νηολόγια των Κρατών που η σημαία τους χαρακτηρίζεται ως ευκαιρίας ή ευκολίας. Η ανταγωνισμός που υπάρχει στον ναυτιλιακό τομέα της μεταφοράς των επικινδύνων υλικών καθιστά δύσκολη την επιλογή ενός νηολογίου το οποίο υιοθετεί δραστικά μέτρα για την προστασία του πλοίου και του θαλασσιού περιβάλλοντος λόγω του κόστους για την πλοιοκτησία. Η πλοιοκτησία σε συνθήκες παγκοσμιοποιημένης οικονομίας (α) θα αναζητήσει νηολόγιο με χαλαρή εφαρμογή του διεθνούς θεσμικού πλαισίου και (β) μειωμένους ή καθόλου ελέγχους από το Κράτος της σημαίας. Η διεθνής ναυτιλία μαστίζεται από την τάση της πλοιοκτησίας να αναζητεί φθηνότερους τρόπους ώστε να βρίσκεται στις επάλξεις του ανταγωνισμού σε συνδυασμό με την πολιτική κάποιων Κρατών να προσφέρουν τα ανοικτά νηολόγια με χαμηλά πρότυπα και φορολογικές διευκολύνσεις. Στην τάση αυτή αρωγός είναι η παγκοσμιοποίηση της ναυτιλίας. Στο πλαίσιο αυτό προκειμένου τα νηολόγια των Κρατών να διατηρήσουν το ρόλο τους στον ανταγωνισμό μειώνουν τα περιβαλλοντικά και κατασκευαστικά πρότυπα των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών. Η βελτίωση της κατάστασης εναπόκειται στη βούληση των Κρατών και εταιρών της ναυτιλίας. Στο ζήτημα αυτό συμβάλει αρνητικά και η σημερινή δόμηση του διεθνούς συστήματος χωρίς την ύπαρξη κάποιας υφιστάμενης αρχής για την επιβολή των διεθνών θεσμικών ρυθμίσεων που αφορούν τη θαλάσσια μεταφορά των επικινδύνων υλικών. Το γεγονός αυτό φαίνεται ότι αποτελεί σοβαρό ανασταλτικό

παράγοντα της ομοιόμορφης εφαρμογής της διεθνούς νομοθεσίας από τα Κράτη. Η αλλαγή της κατάστασης επαφίεται στα κυρίαρχα Κράτη, στη μελέτη της υπάρχουσας γνώσης και στους διεθνείς οργανισμούς. Οι δομικές ανισότητες των Κρατών (αναπτυγμένα και αναπτυσσόμενα) και η επιρροή που ασκούν στο παγκοσμιοποιημένο εμπορικό σύστημα επιτείνει τη διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης η οποία δύναται να θεραπευτεί με τη συγκέντρωση της εισαγωγής, υιοθέτησης, εφαρμογής και επιβολής του νομοθετικού πλαισίου σε έναν διεθνή οργανισμό, όπως ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO).

*Προτείνεται ειδικότερα, να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στην ικανοποιητική επίλυση του ζητήματος της παροχής λιμένων καταφυγής ως βασικό παράγοντα της άμβλυσης των αντιπαραθέσεων μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά τη θαλάσσια μεταφορά των επικινδύνων υλικών. Η επίλυση του συγκεκριμένου ζητήματος, ενώ προφανώς θα αμβλύνει το πρόβλημα της αντιπαραθέσης μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών θεωρείται δύσκολη και οι χρονίζουσες συζητήσεις στην ΕΕ και στον IMO έχουν τελματωθεί ακριβώς λόγω της σοβαρότητας του ζητήματος για τα παράκτια Κράτη. Σχετικά με το ζήτημα αυτό, στον πίνακα 16 φαίνεται η απροθυμία των παρακτίων Κρατών να παράσχουν το δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης σε πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών οξύνοντας την αντιπαραθέση με τα ναυτιλιακά Κράτη, πολύ περισσότερο όταν πρόκειται να παράσχουν λιμένα καταφυγής. Υπάρχει λοιπόν άμεση αναγκαιότητα δημιουργίας ενός σύγχρονου δεσμευτικού διεθνούς καθεστώτος όρων και προϋποθέσεων παροχής λιμένων καταφυγής σε κινδυνεύοντα πλοία και ειδικότερα σε πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών. Το καθεστώς αυτό θα πρέπει να βασίζεται σε κάποιες βασικές αρχές και στόχους. Οι λιμένες καταφυγής προσφέρουν πρόληψη και καταστολή, υπό την έννοια ότι το παράκτιο Κράτος θα επεμβαίνει με σκοπό την πραγματική αρωγή, όταν αιτείται από ένα κινδυνεύον πλοίο μεταφοράς επικινδύνων υλικών. Η συγκεκριμένη επέμβαση δεν θα γίνεται υπό καθεστώς εθιμοτυπίας αλλά υπό θεσμοθετημένο, νομικά δεσμευτικό, καθεστώς κανόνων και προδιαγραφών, ενώ η υποχρεωτική είσοδος κινδυνεύοντος πλοίου σε λιμένα καταφυγής παρακτίου Κράτους θα πληροί συγκεκριμένους όρους. Στους όρους αυτούς θα περιλαμβάνονται και οι προϋποθέσεις αποζημίωσης και αποκατάστασης του παρακτίου Κράτους, σε περίπτωση περιβαλλοντικής βλάβης. Όταν διαπιστώνεται ότι η βλάβη του θαλασσιού περιβάλλοντος δεν καλύπτεται από τον ασφαλιστικό φορέα, τον πλοιοκτήτη ή το κεφάλαιο αποζημίωσης (IMO), τότε θα αναλαμβάνει το ναυτιλιακό ή Κράτος της Σημαίας να αποζημιώσει το παράκτιο Κράτος, ως τελικός εγγυητής. Το προταθέν καθεστώς δημιουργίας λιμένων καταφυγής για τα κινδυνεύοντα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών δύναται να διαθέτει γενικό ή περιφερειακό χαρακτήρα με δεσμευτικό καθεστώς, γενικά και ως προς την αποζημίωση του παρακτίου Κράτους. Η γεωγραφική κατανομή των λιμένων καταφυγής μπορεί να έχει ως βάση τα μνημόνια συνεννόησης (MOUs). Στο πλαίσιο αυτό προτείνεται να δημιουργηθούν και συγκεκριμένες θαλάσσιες οδοί ή προστατευόμενες περιοχές στις οποίες θα κινούνται τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών, αποκλείοντας παράλληλα μονομερείς ενέργειες, όπως επί παραδείγματι οι anti-pollution zones Καναδά και Ρωσίας. Συναφώς, ειδικές ρυθμίσεις πρέπει να εξεταστούν για τις περιοχές της Αρκτικής και Ανταρκτικής με τροποποιήσεις ή συμπλήρωση υφιστάμενων ρυθμίσεων.*

Ένα επίσης σημαντικό ζήτημα από το οποίο μπορεί να εξαχθούν χρηστικά συμπεράσματα και αντίστοιχες προτάσεις, αφορά τη μελέτη και αποτίμηση της πλούσιας νομολογίας των εθνικών δικαστηρίων κυρίως των παράκτιων Κρατών, αλλά και σπανιότερα των διεθνών σχετικά με την επίλυση διαφορών από περιστατικά και ζημίες που προκλήθηκαν κατά τη διέλευση πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών. Ειδικότερα, το βασικό πρόβλημα της σχετικής αντιπαράθεσης προκαλείται από ιδιωτικά (ιδιοκτησία) εμπορικά πλοία (λειτουργία) και τη δραστηριοποίηση τους (διέλευση) σε θαλάσσιες ζώνες εθνικής δικαιοδοσίας ή αρμοδιότητας. Με δεδομένα τα ανωτέρω είναι προφανές ότι η συντριπτική πλειοψηφία των περιπτώσεων αντιπαράθεσης παράκτιων και ναυτιλιακών Κρατών οδηγείται σε διαιτησία αλλά κυρίως στα αρμόδια αστικά, ποινικά και διοικητικά δικαιοδοτικά όργανα των εμπλεκόμενων Κρατών, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες αρμοδιότητας και δικαιοδοσίας. Από τις προηγούμενες δεκαετίες και κυρίως από το 1950 μέχρι σήμερα έχει συγκεντρωθεί μια εκτεταμένη σχετική νομολογία για ναυτιλιακή ρύπανση ή όχληση από επικίνδυνα υλικά η οποία υιοθετεί την εξελισσόμενη εσωτερική νομοθεσία με αποδοχή και εφαρμογή των σύγχρονων βασικών αρχών και τάσεων περιβαλλοντικής προστασίας (ο ρυπαίνων πληρώνει, αρχή πρόληψης, αρχή προφύλαξης κτλ.). Η ανωτέρω πλούσια νομολογία επιβεβαιώνει το υφιστάμενο πρόβλημα και η μελέτη της θα πρέπει να είναι ένα βασικό σημείο εξαγωγής συμπερασμάτων και προσανατολισμών για τη δημιουργία αντιστοίχου περιεχομένου διεθνών ρυθμίσεων (γενικών και περιφερειακών) για τα επικίνδυνα φορτία. Άλλωστε το εσωτερικό και το διεθνές δίκαιο τυπικά και ουσιαστικά συνυπάρχουν και αλληλοσυμπληρώνονται. Ο ρόλος των διεθνών δικαστηρίων, με βάση τα ανωτέρω, είναι προφανώς περιορισμένος εφόσον σπανίως Κράτη εμπλέκονται σε ιδιωτική νομική αντιπαράθεση (υπόθεση Lotus). Δεν αποκλείεται να εμπλακεί και το Κράτος, αλλά συνήθως αφήνονται οι πλοιοκτήτριες εταιρείες να εμπλακούν σε διαιτησία ή δικαστικό αγώνα. Ειδικότερα όσον αφορά τα κρατικά πλοία και κυρίως τα πολεμικά, εξαιρούνται από παρόμοιες ρυθμίσεις (γενικό διεθνές δίκαιο και ειδικές συμβάσεις). Εδώ θα πρέπει να επισημανθεί ότι τόσο το σύγχρονο Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας όσο και οι σχετικές διεθνείς συμβάσεις θα πρέπει να αντιμετωπίσουν θετικά τόσο την προοπτική να σχετικοποιηθεί η απόλυτη ασυλία (π.χ. σε περιπτώσεις σοβαρής ατυχηματικής ή σκόπιμης λειτουργικής ρύπανσης) αλλά και να αντιμετωπιστεί η καταστρατήγηση του περιεχομένου της ασυλίας για άλλες σκοπιμότητες.

Περαιτέρω, η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS, 1982), με θεματοφύλακα τον ΟΗΕ, αποτελεί θεμελιώδες νομικό πλαίσιο και για την προστασία της θάλασσας και την επίλυση των σχετικών αντιπαραθέσεων μεταξύ των Κρατών. Παρόλα αυτά, η αντιπαράθεση μεταξύ των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών για την περίπτωση της δια θαλάσσης μεταφοράς επικινδύνων υλικών δεν φαίνεται να ρυθμίζεται, επαρκώς, υπό το πλαίσιο της UNCLOS, 1982 στις διάφορες υφιστάμενες ζώνες. Στο πλαίσιο της παρούσας εργασίας θεωρείται ιδιαίτερα σημαντική, ως πρόταση, η υιοθέτηση ειδικών περιφερειακών συμφωνιών παγκοσμίως για την επίλυση του ζητήματος της μεταφοράς επικινδύνων υλικών στις υφιστάμενες θαλάσσιες ζώνες. Οι συμφωνίες αυτές, εφόσον υιοθετηθούν, θα ενσωματώσουν φυσικά και τις προηγηθείσες εξειδικευμένες ρυθμίσεις. Οι ειδικές αυτές Περιφερειακές Συμφωνίες, στηριζόμενες στις διατάξεις της UNCLOS, 1982, θα έχουν ως αντικείμενο τις θαλάσσιες μεταφορές επικινδύνων

υλικών και θα στοχεύουν στη θωράκιση και ακριβή προσέγγιση των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών, όταν δια των θαλασσιών ζωνών διέρχονται πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών. Οι ειδικές συμφωνίες λοιπόν θα είναι μία εξειδικευμένη κωδικοποίηση, υπό την UNCLOS, 1982, προσαρμοσμένες στις σύγχρονες αναγκαιότητες με αντίστοιχες τροποποιήσεις και παρεμβάσεις.

Ενδεχομένως, οι *Ειδικές Περιφερειακές Συμφωνίες* να επιφέρουν αλλαγές στο ισχύον καθεστώς και κυρίως στο δικαίωμα της ελεύθερης ναυσιπλοΐας αλλά και στα δικαιώματα - υποχρεώσεις μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών. Μπορεί λοιπόν με πρόταση του θεματοφύλακα της UNCLOS, 1982, δηλαδή του ΟΗΕ, να δημιουργηθεί μία προπαρασκευαστική επιτροπή ώστε να παράσχει την σχετική αρωγή, ουσιαστική και διαδικαστική, στα εμπλεκόμενα Μέρη. Προβλέπεται μία μακρά περίοδος διαπραγματεύσεων, διότι παράλληλα με τον ΟΗΕ και τον ΙΜΟ στις ρυθμίσεις επί του θέματος των προτεινομένων ειδικών Συμφωνιών εμπλέκονται και άλλα όργανα του ΟΗΕ ή και περιφερειακοί οργανισμοί, ενώ η εμπλοκή του ΙΜΟ είναι αυτονόητη. Καίτοι κάποια εκ των παρακτίων ή/και ναυτιλιακών Κρατών δεν είναι ένθερμοι υποστηρικτές τέτοιων Περιφερειακών Συμφωνιών τα ειδικότερα θέματα και οι όποιες προτάσεις ή αντιρρήσεις θα μπορούσαν να επιλυθούν στις Διασκέψεις των Μερών των Συμφωνιών αυτών, ενώ το Παγκόσμιο Συμβούλιο για τους Ωκεανούς (WOC),<sup>848</sup> η Κοινή Ομάδα των Ειδικών για τις Επιστημονικές Απόψεις περί της Προστασίας του θαλασσιού Περιβάλλοντος (GESAMP)<sup>849</sup> και οι αρμόδιοι φορείς της ΕΕ θα μπορούσαν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στη διευθέτηση των ζητημάτων των προτεινομένων Περιφερειακών Συμφωνιών της θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων υλικών. Στις προτεινόμενες Περιφερειακές Συμφωνίες θεμελιώδες ζήτημα είναι να οριοθετηθεί αρχικά η αρμοδιότητα του παρακτίου Κράτους. Το παράκτιο Κράτος θα μπορεί να λαμβάνει νομοθετικές πρωτοβουλίες για την προάσπιση των συμφερόντων του οι οποίες, προφανώς, και θα έχουν άμεσες ή έμμεσες επιπτώσεις στη ναυτιλία. Άρα θα πρέπει να ερευνηθούν τα όρια της αρμοδιότητας του παρακτίου Κράτους εντός των οποίων υφίσταται η δικαιοδοσία ρύθμισης των θεμάτων που άπτονται των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών κατά την διέλευση τους δια των θαλασσιών ζωνών και αφού καθοριστούν να εφαρμόζονται ενιαία από όλα τα Κράτη Μέρη της Συμφωνίας.

Οι μεμονωμένες νομοθετικές πρωτοβουλίες των Κρατών δεν αποκλείονται, υπό τον όρο ότι θα εισάγονται στους μηχανισμούς των Συμφωνιών και εφόσον εγκριθούν θα εφαρμόζονται από όλα τα Κράτη Μέρη. Τέτοιες πρωτοβουλίες αφορούν την προάσπιση και της Κρατικής ασφάλειας από τη θαλάσσια μεταφορά των επικινδύνων υλικών με στόχο να περιοριστούν οι αρνητικές επιπτώσεις στα συμφέροντα του Κράτους από δυσμενείς περιβαλλοντικές συνέπειες που μπορεί να προκαλέσει ατύχημα πλοίου μεταφοράς επικινδύνων υλικών. Άρα η νομοθετική πρωτοβουλία για την εξισορρόπηση μίας αντιπαράθεσης μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών εκτός του ΙΜΟ μπορεί να ανήκει και σε ένα μοναδικό Κράτος ή συνασπισμό Κρατών, ενώ η αντιπαράθεση μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά την δια θαλάσσια μεταφορά των επικινδύνων υλικών αμβλύνεται στο πλαίσιο υιοθέτησης και εφαρμογής Περιφερειακών Συμφωνιών με ισότιμη

<sup>848</sup> World Ocean Council <https://www.oceancouncil.org/>

<sup>849</sup> The Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection <http://www.gesamp.org/>

ψήφο μεταξύ των Μερών. Τα Κράτη προωθούν την ανάπτυξη των διεθνών συμπεφωνημένων ναυτιλιακών προτύπων τα οποία εφαρμόζονται μέσω του ελέγχου των πλοίων από το Κράτος Λιμένα (PSC). Το ναυτιλιακό Κράτος είναι υπεύθυνο για τον έλεγχο, *inter alia*, της συμμόρφωσης των πλοίων με τα διεθνή ναυτιλιακά πρότυπα ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος. Όμως λόγω του φαινομένου των σημαιών ευκαιρίας φαίνεται ότι τα διεθνή ναυτιλιακά πρότυπα δεν εφαρμόζονται ομοιόμορφα από όλα τα Κράτη. Έτσι τα πλοία ελέγχονται και από το Κράτος του Λιμένα στον οποίο το πλοίο καταπλέει, ώστε να διασφαλιστεί η αποτελεσματική συμμόρφωση με τα ισχύοντα διεθνή ναυτιλιακά πρότυπα. Οι προτεινόμενες Περιφερειακές Συμφωνίες θα πρέπει να υιοθετούν την ενιαία εφαρμογή του ελέγχου των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών από το Κράτος του Λιμένα ως ενίσχυση της αρμοδιότητας των παρακτίων Κρατών-Μερών. Κατά την είσοδο ή ασφαλή πρόσδεση του πλοίου στο Κράτος Λιμένα, αυτό θα δέχεται επιθεώρηση προκειμένου να διακριβωθεί εάν τηρεί τα διεθνή ναυτιλιακά πρότυπα προ της χορήγησης άδειας απόπλου για την ανοικτή θάλασσα. Ο θεσμός του ελέγχου των πλοίων από το Κράτος Λιμένα θα τελεί συνεχώς σε επικαιροποίηση με τα διεθνή ναυτιλιακά πρότυπα. Θα βασίζεται στα νομικά και πρακτικά πλεονεκτήματα που προσφέρει η αρμοδιότητα του παρακτίου Κράτους εντός του λιμένα σε συνδυασμό με τις πληροφορίες για την κατάσταση των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών που ανταλλάσσονται σε περιφερειακό επίπεδο του αντίστοιχου MOU. Οι Περιφερειακές Συμφωνίες μέσω των ελέγχων του Κράτους Λιμένα (PSC) θα εφαρμόζουν ενιαία το Διεθνές Ναυτιλιακό Πλαίσιο το οποίο έχουν εντάξει στην εθνική έννομη τάξη, χωρίς διακρίσεις, επί των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών που καταπλέουν στους λιμένες τους.

Επίσης, εντός των διαδικασιών των προτεινόμενων Συμφωνιών, τα Κράτη θα διατυπώνουν τις θέσεις και τις προβληματικές τους επιζητώντας με τη τεχνική της διαπραγμάτευσης τον επιθυμητό συμβιβασμό. Τα διεθνή ναυτιλιακά πρότυπα του IMO αντιπροσωπεύουν τις ελάχιστες απαιτήσεις του θεσμικού πλαισίου της ναυτιλίας, όμως αυτό επιδέχεται βελτίωση, ρύθμιση και ομοιομορφία. Συναφώς και παρά το νομοθετικό πλαίσιο του IMO που αφορά στην ασφάλεια των πλοίων και στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, οι πρωτοβουλίες μεμονωμένων Κρατών είναι σημαντικές για τη βελτίωση των θεσμών. Ενδεικτικές περιπτώσεις εισαγωγής αυστηρότερου νομοθετικού πλαισίου μετά από ατυχήματα είναι το περιστατικό του δεξαμενόπλοιου *Argo Merchant*, το 1976, το οποίο προσάραξε σε αβαθή στην περιοχή *Middle Rip Shoal* (διεθνή ύδατα) περίπου 25 ναυτικά μίλια νοτιοανατολικά από τη Νήσο *Nantucket* (Massachusetts-ΗΠΑ). Το πλοίο μετέφερε περίπου τριάντα χιλιάδες τόνους *fuel oil*. Οι ΗΠΑ δεν επέτρεψαν την μετάγγιση πετρελαίου από το πλοίο με αποτέλεσμα την βύθιση και την ρύπανση του περιβάλλοντος. Το ναυάγιο αυτό ανάγκασε τις ΗΠΑ να εισαγάγουν στην έννομη τάξη τους τον νόμο περί λιμένων και ασφαλείας δεξαμενοπλοίων (1978). Επίσης στην περίπτωση ατυχήματος του δεξαμενοπλοίου *EXXON VALDEZ* (1989) υιοθετήθηκε από τις ΗΠΑ με την *OPA*, 1990 και η απαίτηση διπλού κύτους για συγκεκριμένες κατηγορίες πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών. Μάλιστα η ρύθμιση επεκτάθηκε μέχρι και την *AOZ* των ΗΠΑ, αλλά μόνον για τα πλοία τα οποία πρόκειται να καταπλεύσουν σε λιμένα των ΗΠΑ και όχι για τα πλοία τα οποία απλώς διέρχονται δια των θαλασσιών ζωνών των ΗΠΑ. Κατόπιν, η ΕΕ με τον Κανονισμό *EK 1726/2003* ρύθμισε την σταδιακή απόσυρση των πλοίων μονού κύτους. Η εισαγωγή αυστηρότερου νομοθετικού πλαισίου εκ μέρους



μεμονωμένων Κρατών μπορεί να αποτελέσει κίνητρο ή πρότυπο για υιοθέτηση παρόμοιων διεθνών ρυθμίσεων και να συμβάλει στη δημιουργία θεσμικού πλαισίου άμβλυσης των αντιπαραθέσεων παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών, ειδικότερα στον ευαίσθητο τομέα της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος και της θαλάσσιας μεταφοράς των επικινδύνων υλικών.

Η κατάσταση πλοίου και εξοπλισμού ελέγχεται κατά την είσοδο του πλοίου στα εσωτερικά ύδατα και κυρίως στους λιμένες του παρακτίου Κράτους και ο έλεγχος αφορά στη συμμόρφωση του πλοίου μεταφοράς επικινδύνων υλικών με τα ισχύοντα διεθνή ναυτιλιακά πρότυπα. Ο τρόπος με τον οποίο λειτουργεί ένα πλοίο μεταφοράς επικινδύνων υλικών κατά το ταξίδι του από ένα λιμάνι σε ένα άλλο μπορεί θεωρητικά να ρυθμιστεί μεμονωμένα και σε επίπεδο περιφερειακών Συμφωνιών, όμως η ρύθμιση αυτή, ενδεχομένως, να έρχεται σε αντίθεση με τα δικαιώματα ναυσιπλοΐας όπως τα ερμηνεύουν και επικαλούνται ναυτιλιακά Κράτη. Οι Περιφερειακές Συμφωνίες για να υποχρεώσουν σε συγκεκριμένες ρυθμίσεις τα πλοία μεταφοράς επικινδύνων υλικών τα οποία εισέρχονται στις θαλάσσιες ζώνες της θα πρέπει να προβλέπουν ανάλογες τεκμηριωμένες ρυθμίσεις που να δικαιολογούν την άσκηση αρμοδιότητας σε ένα πλοίο μεταφοράς επικινδύνων υλικών εντός των υφισταμένων θαλασσιών ζωνών. Οι διατάξεις της UNCLOS, 1982, όπως προαναφέρθηκε, έχουν γενικό χαρακτήρα με αποτέλεσμα να δημιουργούνται ασάφειες και αντιπαραθέσεις. Άρα δεν είναι αρκετό να ληφθεί υπ' όψιν και μόνον η UNCLOS, 1982 για την βελτίωση της αντιπαραθέσης μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών αλλά θα πρέπει να συνεκτιμηθεί και η υπόλοιπη σχετική νομοθεσία που καλύπτει το ζήτημα.

### **3. Επίλογος**

Εκ των προρρηθέντων εξήχθησαν συμπεράσματα αναφορικά με την άμβλυση της αντιπαραθέσης μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών κατά την θαλάσσια μεταφορά επικινδύνων υλικών τα οποία φαίνεται ότι δεν λαμβάνονται, εξ ολοκλήρου, υπ' όψιν στις πολιτικές των Κρατών. Όμως, εάν, πράγματι, τα ναυτιλιακά Κράτη ενσωμάτωναν στη πολιτική τους τη λογική διασφάλισης των περιβαλλοντικών συμφερόντων των παρακτίων Κρατών τότε, σε ένα μεγάλο βαθμό, θα αποφεύγετο ο κίνδυνος μονομερών ενεργειών εκ μέρους των συγκεκριμένων Κρατών και δη η ενδεχόμενη απαγόρευση διέλευσης, δια των θαλασσιών ζωνών, των πλοίων μεταφοράς επικινδύνων υλικών. Συναφώς, οι προτεινόμενοι κανονισμοί για την θαλάσσια μεταφορά των επικινδύνων υλικών θα πρέπει να εμπεριέχουν τον περιβαλλοντικό παράγοντα υπό την έννοια της πρόληψης σε συνδυασμό με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης. Ως εκ τούτου οι κανονισμοί περί θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων υλικών και προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος δέον όπως συμβαδίζουν, ιδιαιτέρως δε υπό τις σύγχρονες εξελίξεις που μέλλεται να καθορίσουν οι αυξανόμενες ανάγκες θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων υλικών.

Οι εξελίξεις αυτές επηρεάζουν, εκτός από τα Κράτη, και την πλοιοκτησία η οποία συμμορφούμενη με τους νέους κανονισμούς παράλληλα επιβαρύνεται με το αντίστοιχο κόστος και για το λόγο αυτό αναζητεί «ευνοϊκό» καθεστώς νηολόγησης υπό τα ανοικτά νηολόγια. Εδώ έρχεται η σειρά του IMO να επέμβει ώστε να εξασφαλίσει την δίκαιη εκπροσώπηση των Κρατών κατά την εισαγωγή και

ψηφίση νέων κανονισμών στους οποίους εκ των προτέρων όπως περιλαμβάνεται ο περιβαλλοντικός παράγοντας ως αντιστάθμισμα του οικονομικού υπό το φως των αρχών της βιώσιμης ανάπτυξης. Επ' αυτών, η συμφωνία όσο το δυνατόν περισσότερων Κρατών θα διασφαλίσει την ομοιόμορφη εφαρμογή των κανονισμών του ΙΜΟ. Επίσης, η τακτική συνασπισμού των ναυτιλιακών Κρατών κατά την νομοθετική διαδικασία με αποτέλεσμα την περιθωριοποίηση των παρακτίων Κρατών, είναι αδήριτη ανάγκη να εξορθολογιστεί με μέριμνα του ΙΜΟ. Ο ΙΜΟ έχει υποχρέωση να εφεύρει το χρυσό κανόνα που να ισοσταθμίζει τα συμφέροντα των ναυτιλιακών και παρακτίων Κρατών ήτοι οικονομικά και περιβαλλοντικά συμφέροντα αντίστοιχα. Στην προσπάθεια αυτή αρωγοί είναι και οι ΜΚΟ που ασχολούνται με τα ζητήματα θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων υλικών.

Εν προκειμένω, τα ναυτιλιακά Κράτη πρέπει να πειστούν, υπό των αρχών της βιώσιμης ανάπτυξης, ότι οι περιβαλλοντικές πολιτικές εξυπηρετούν, ίσως μακροπρόθεσμα, και τα συμφέροντα τους. Άρα η αποχή των ναυτιλιακών Κρατών από την εγγραφή των πλοίων τους στα ανοικτά νηολόγια και η αναβάθμιση των νηολογίων αυτών υπό τα διεθνή πρότυπα θα ήταν το πρώτο βήμα άμβλυνσης της αντιπαράθεσης μεταξύ παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών. Η θωράκιση του νομοθετικού πλαισίου, μέσω αύξησης των ελέγχων του Κράτους Λιμένα, πρόκειται για όρο εκ των ων ουκ άνευ. Η εφαρμογή της ναυτιλιακής νομοθεσίας θα πρέπει να αποτελεί κοινό τόπο για όλους τους δραστηριοποιούμενους με τη λειτουργία του πλοίου μεταφοράς επικινδύνων υλικών. Υπό αυτές τις σκέψεις, τα ναυτιλιακά και παράκτια Κράτη είναι υποχρεωμένα να δρουν ως έχουν κοινά κοινωνικοοικονομικά και περιβαλλοντικά συμφέροντα ενώ ο ΙΜΟ είναι ανάγκη να εισαγάγει πολιτικές ευρύτερης αποδοχής. Η επικρατούσα αυτή υπεύθυνη στάση κατά την αντιπαράθεση των παρακτίων και ναυτιλιακών Κρατών επί του ζητήματος της θαλάσσιας μεταφοράς των επικινδύνων υλικών, υπό την πρόνοια του ΙΜΟ, είναι το έναυσμα της επίλυσης και η περαιτέρω θεραπεία των σχετικών διαφορών.

Ζητούμενο λοιπόν είναι ένα σύγχρονο (διεθνές γενικό και περιφερειακό) καθεστώς με θεμέλιο το Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας και τις βασικές αρχές του περί ελεύθερης ναυσιπλοΐας. Το καθεστώς αυτό θα πρέπει να είναι ισορροπημένο, εξελισσόμενο και ευέλικτο ώστε να ικανοποιεί τόσο τα νόμιμα συμφέροντα των παράκτιων Κρατών (πρόληψη-καταστολή-αποζημίωση-αποκατάσταση) όσο και τα αντίστοιχα συμφέροντα των ναυτιλιακών Κρατών περί ελεύθερης ναυσιπλοΐας και διεθνούς θαλασσίου εμπορίου. Βασική παράμετρος στην ισορροπημένη αυτή εξέλιξη των διεθνών θεσμών θα πρέπει να είναι οι σύγχρονες ανάγκες αποτελεσματικής περιβαλλοντικής προστασίας. Το ισχύον γενικό καθεστώς της Σύμβασης-Πλαισίου για το Δίκαιο Θαλάσσης (UNCLOS, 1982) αποτελεί βάση και κριτήριο των αλλαγών με ταυτόχρονη έναρξη της συζήτησης για ενδεχόμενη τροποποίησή της, ώστε να ανταποκρίνεται στις μελλοντικές εξελίξεις. Στο εγχείρημα αυτό πρωταγωνιστικό ρόλο θα πρέπει να έχει και ο ΙΜΟ, ως ο καθ' ύλην αρμόδιος διεθνής οργανισμός.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΑΙ ΠΗΓΕΣ

### A. ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Aardenne, V., J., Colette, A., Degraeuwe, B., Hamming, P., Viana, V. and De Vlieger, I., 2013. *The impact of international shipping on European air quality and climate forcing*. European Environment Agency.

Addis Ababa Action Agenda, 2015. *Addis Ababa Action Agenda of the Third International Conference on Financing for Development*. International trade as an engine for development. United Nations. New York.

Agnew, J. 1999. Mapping political power beyond state boundaries: Territory, identity, and movement in world politics. *Millennium: Journal of International Studies*, 28 (3): 499-521.

Al-Ajmi, T.S., 2007. Maritime Transport of Environmentally Damaging Materials: A Balance Between Absolute Freedom and Strict Prohibition. *Environment and Development Journal*.

Alhaji, M. B.M., 2003. From Rio to Johannesburg: Reflections on the Role of International Legal Norms in Sustainable development. *Georgetown International Environmental Law Review*. Fall, 31.

Alderton, T., and Winchester, N. 2002. Globalization and de-regulation in the maritime industry. *Marine Policy*, 26 (1): 35-43.

Alderton, T., and Winchester, N., 2002. Flag States and Safety: 1997-1999. *Maritime Policy & Management* 29, p.151.

Allen, C.R., 2011. *Global Economic History: A Very Short Introduction*. Oxford: Oxford University Press.

Amerasinghe, F.C., 2008. *Diplomatic Protection*. OUP Oxford.

Anderson, D., Boyle, A., Churchill, R., Evans, M., Fitzmaurice, M., Freestone, D., Gavouneli, M., Guilfoyle, D., Long, R., Ong, D., Oral, N., Parson, L., Redgwell, C., Wood, M., and Zou, K., 2016. *Law of the Sea: UNCLOS as a Living Treaty*. British Institute of International Law.

Anderson, H. E., 1996. The Nationality of Ships and Flags of Convenience: Economics, Politics and Alternatives. *Tulane Maritime Law Journal* 21, p. 144.

Appleyard, D. and Field, A. 2016. *International Economics*. 9th Edition. McGraw-Hill Education.

Armitage, D., 2004. *The Free Sea: Hugo Grotius*, Indianapolis: Liberty Fund.

Ashford, A.N. and Hall P.R. 2011. *Technology, Globalization and Sustainable Development: Transforming the Industrial State*. Yale University Press.

Attard, D., Fitzmaurice, M., and Martinez, N., 2014. *The IMLI Manual on International Maritime Law: Volume I: The Law of the Sea*. Oxford University Press; Anniversary edition.

- Babbie, E., 2014. *The basics of Social Research*. 6<sup>th</sup> edition. Wadsworth Cengage Learning. Canada.
- Bair, J. 2014. Commodity chains in and of the world-system. *Journal of World Systems Research* 20(1): 1-10.
- Bast, M.C., and Hawkins, A.M., 2012. *Foundations of Legal Research and Writing*. 5<sup>th</sup> edition. Cengage Learning.
- Barnard, C., and Peers, S., 2017. *European Union Law*. 2nd edition. OUP Oxford.
- Barrett, J., and Barnes, R., 2016. *Law of the Sea: UNCLOS as a Living Treaty*. British Institute of International and Comparative Law.
- Bartenstein, K., 2019. Between the Polar Code and Article 234: The Balance in Canada's Arctic Shipping Safety and Pollution Prevention Regulations, *Ocean Development & International Law*, 50:4, 335-362.
- Baumol, W.J., 1972. On Taxation and the Control of Externalities. *American Economic Review*, 62(3), 307-322.
- Baylis, J., and Smith, S., 2014. *The Globalisation of World Politics: An Introduction to International Relations*. 6th edition. Oxford University Press.
- Beck, U., 1992. *What is globalization?* London: Polity.
- Begg, D., Vernasca, G., Fischer, S., Dornbusch, R. 2015. *Εισαγωγή στην Οικονομική*. 3η Έκδοση. Αθήνα: Κριτική.
- Beirne, P., and South, N., 2013. *Issues in Green Criminology*. NY. Routledge.
- Bird, J., 2017. *Maritime Piracy at the Horn of Africa as a Threat to Global Security*. Grin Publishing.
- Birnie, P., Boyle, A., Redgweel, C., 2009. *International Law & The Environment*, 3<sup>rd</sup> ed. Oxford University Press.
- Boczek, B., A., 1962. *Flags of convenience - An International Legal Study*. Harvard University Press.
- Borghese, E. M. (1998). *The oceanic circle: Governing the seas as a global resource*. New York: United Nations University Press.
- Borzel, T. A., and Risse, T., 2010. Governance without a state. Can it work? *Regulation and Governance*, 4, 113-134.
- Bourantonis, D., and Blavoukos, S., 2010. *The EU Presence in International Organizations*. Routledge.
- Braithwaite, J., and Drahos, P. 2000. *Global business regulation*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Branch, E.A., and Robats, M., 2014. *Elements of Shipping*. 9th Edition, Routledge.

- Brito Vieira, M., 2003. Mare liberum vs. Mare clausum: Grotius, Freitas, and Selden's Debate on Dominion over the Seas, *64 Journal of the History of Ideas* p.361.
- Brooks, R.M. 2000. *Sea change in liner shipping : regulation and managerial decision-making in a global industry*. Pergamon. New York.
- Brown, D.E., 1984. Seabed mining: From UNCLOS to PrepCom. *Marine Policy*, Vol.8, Issue 2, pp.151-164.
- Buckley, J. 2008. *The Business of Shipping*. 8th edition. Schiffer Publishing.
- Bukharin, N., 1929. *Imperialism and World Economy*. With an introduction by V. I. Lenin. New York: Monthly Review Press; reprint of the 1929 Progress Publishers edition.
- Busenberg, G., 2013. *Oil and Wilderness in Alaska*. Washington, DC: Georgetown University Press.
- Carbaugh, R. 2016. *International Economics*. 16th Edition. South-Western College Pub.
- Cay, V., and Evangelio, J., 2010. *Archipelagic sea lanes passage and maritime security in archipelagic Southeast Asia*. World Maritime University Dissertations.
- Centeno, M. A., and Cohen, J. N., 2012. *The Arc of Neoliberalism*. *Annual Review of Sociology*, 38, pp. 317-40.
- Chandrasekhara Rao, P., and Gautier, P., 2018. *The International Tribunal for the Law of the Sea: Law, Practice and Procedure*. Edward Elgar Pub.
- Chandrasekhara Rao, P., and Khan, R., 2001. *The International Tribunal for the Law of the Sea: Law and Practice*. Kluwer Law International. Hague.
- Chen, L.C., 2015. *Introduction to contemporary international law*. Oxford University Press.
- Chirico, A. J., 2013. *Globalization: Prospects and Problems*. SAGE Publications.
- Chirop, A., and Linden, O., 2006. *Places of Refuge for Ships: Emerging Environmental Concerns of a Maritime Custom*. Martinus Nijhoff.
- Chircop, A., 2002. Ships in Distress, Environmental Threats to Coastal States, a Place of Refuge: New Directions for an Ancien Regime?, 33 *Ocean Development and International Law* p.207.
- Churchill, R., 2017. The General Dispute Settlement System of the UNCLOS, 1982. *Ocean Development & International Law*, 48:3-4, 216-238, DOI: 10.1080/00908320.2017.1327287
- Churchill, R.R., and Lowe, A.V., 2022. *The Law of the Sea*, 4<sup>rd</sup> ed. Manchester University Press, Manchester.
- Cohen, S. D. 2007. *The Evolution of Multinational Corporations*, Online: Oxford Scholarship Online.

- Cohen, J. N. and Centeno, M. A. 2006. Neoliberalism and Patterns of Economic Performance, 1980-2000. *Annals of the American Academy of Political And Social Science*, 606, pp. 32-67.
- Connell, L., and Marsh, N., 2011. Introduction. In *Literature and Globalization: A Reader*, ed. L. Connell and N. Marsh, xiii-xvi. NY: Routledge.
- Corbett J. and Winebrake J. 2008. The impacts of globalisation on international maritime transport activity - past trends and future perspectives. OECD/ITF Global Forum on Transport and Environment in a Globalising World. 10-12 November, Guadalajara, Mexico.
- Coyle, J., Novack, R., Gibson, B., Bardi, E., 2015. *Transportation: A global supply chain perspective*. 8th edition. Cengage Learning.
- Craig, P., 2018. *EU Administrative Law*. OUP Oxford.
- Crawford, J., 2019. *Brownlie's Principles of Public International Law*. 9th edition. OUP Oxford.
- Crawford, J., and Koskeniemi, M., 2012. *The Cambridge Companion to International Law*. Cambridge University Press.
- Cunningham, P. W., and Cunningham, M. A., 2016. *Principles of Environmental Science* 8th Edition. Ch.14. p.345 McGraw-Hill Education.
- Darwall, R., 2013. *The age of global warming: A history*. Quartet Books Limited.
- Davies, W. 2016. *The Limits of Neoliberalism: Authority, Sovereignty and the Logic of Competition*. London: Sage.
- Davis, L., and Engerman, S., 2006. *Naval Blockades in Peace and War: An Economic History since 1750*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Dean, P. and Ritzer, G. 2012. Globalization. In G. Ritzer (Ed.) *The Wiley-Blackwell Companion to Sociology*. Malden. Wiley-Blackwell.
- Derrington, S., and Turner, M.J., 2016. *The Law and Practice of Admiralty Matters*. 2nd edition. OUP Oxford.
- Desai, H.B., 2010. *Multilateral Environmental Agreements*. Cambridge University Press.
- DeSombre, E. R., 2006. *Flagging standards: globalization and environmental, safety, and labor regulations at sea*. MIT Press Books.
- De Wit, H., and Gacel-Avila, J., 2017. *The Globalization of Internationalization: Emerging Voices and Perspectives*. Routledge.

- Dias Varella, M., 2016. *Internationalization of Law: Globalization, International Law and Complexity*. Springer.
- Diebold, F.N., 2010. *Non-Discrimination in International Trade in Services*. Cambridge University Press. pp.23,32.
- Dillon, D., 2005. Maritime Piracy: defining the problem. *SAIS Review*. Vol.25. No 1. p.155-165.
- Dixon, M., 2013. *Textbook on International Law*. 7<sup>th</sup> Ed. OUP Oxford.
- Dixon, B., 2006. Transnational Shipments of Nuclear Materials by Sea: Do Current Safeguards Provide Coastal states a Right to Deny Innocent Passage? *The Berkeley Legal Press*.
- Dong-Wook, S. and Panayides, M.P. 2015. *Maritime Logistics: A Guide to Contemporary Shipping and Port Management*. 2nd Edition. Kogan Page.
- Dorsett, S., and McVeigh, S., 2012. *Jurisdiction (Critical Approaches to Law)*. Routledge-Cavendish.
- Doyle, E., 2005. *The Economic System*. John Wiley & Sons.
- Duncan, K., 2004. Revisiting the Rights of Man: Georg Jellinek on Rights and the State. *Law and History Review*. *American Society for Legal History*. 22 (3): 493–529.
- Dunne, C. 2011. The Place of Literature Review in Grounded Theory Research. *International Journal of Social Research Methodology* 14 (2): 111–24.
- Dunning, H.J. 1999. *Governments, Globalization and International Business*. Oxford University Press.
- Dunning, H.J., and Lundan, M.S. 2008. *Multinational Enterprises and the Global Economy*. 2nd Edition. Edward Elgar Pub.
- Dupuy, P.M., and Viñuales, J.E., 2018. *International Environmental Law*. 2nd edition. Cambridge University Press.
- Eagleton-Pierce, M., 2016. *Neoliberalism: The Key Concepts*. Routledge.
- Ekberg, E., Lange, E., and Nybo, A., 2015. Maritime entrepreneurs and policy makers: a historical approach to contemporary economic globalization. *Journal of Global History*. Vol,10. March 2015. pp. 171-193.
- Emanuelli, C., 1976. The Right of Intervention of Coastal States on the High Seas in Cases of Pollution Casualties. *U.N.B.L.J.* 79.
- EMSA, 2021. Preliminary annual overview of marine casualties and incidents 2014-2020. European Maritime Safety Agency.

- Eriksen Hylland, T., 2014. *Globalization: The Key Concepts*. 2nd Edition. Bloomsbury Academic.
- Erlichman, H. J. 2010. *Conquest, Tribute, and Trade: The Quest for Precious Metals and the Birth of Globalization*. New York. Prometheus Press.
- Esty, D., 1994. *Greening The Gatt-Trade Environment And The Future*. Peterson Institute for International Economics.
- Evans, M., 2018. *International Law*. 5th Edition, OUP Oxford.
- Evans, M., και Galani, S., 2015. Piracy and the Development of International Law in P. Koutrakos & A. Skordas (eds), *The Law and Practice of Piracy*. Hart Publishing, Oxford, pp. 343-365.
- Ezratty, A.H., 2017. *Flags of Convenience*. Read Street Publishing.
- Fink, M.D., Galvin R.J., 2009. Combating pirates off the coast of Somalia: current legal challenges. *Netherlands International Law Review*, pp. 367-395.
- Fingas, M., 2015. *Handbook of Oil Spill Science and Technology*. Wiley-Blackwell.
- Finger, M.J, και Nogues, J., 2002. *The Unbalanced Uruguay Round Outcome: The New Areas in Future WTO Negotiations*. Vol. 25, Issue 3. March. Pages 321-340.
- Fingus, M.F., 2011. *Oil spills science and technology*. Gulf and Professional Publishing.
- Fiss, P. C., and Hirsch, P. M. 2005. The Discourse of Globalization: Framing and Sense making of an Emerging Concept. *American Sociological Review*, 70: 29-52.
- Focarelli, C., 2019. *International Law*. Edward Elgar Publishing Ltd.
- Forbes, G., 2018. Replicating Success? A Military Response to Maritime Piracy, the Somalia Experience. In: Reitano T., Jespersen S., Bird Ruiz-Benitez de Lugo L. (eds) *Militarised Responses to Transnational Organised Crime*. Palgrave Macmillan.
- Forrest, C., 2010. *International Law and the Protection of Cultural Heritage*. London Routledge.
- Foster, N., 2018. *EU Law Directions*. 6th Edition. OUP Oxford. Ch. 3 Transfer of powers, competences and law-making. p.72.
- Frankenberg, G., 2016. *Comparative Law as Critique*. Edward Elgar Publishing Ltd. pp.17,37
- Freeman, H., 2016. *Sumerians: A History From Beginning to End*. Create Space Independent Publishing Platform.
- Gavouneli, M., 2007. *Functional Jurisdiction in the Law of the Sea*. Martinus Nijhoff Publishers. P.44.



Gevers, Ch., Ruppel, Ol., Juma, L., Vrancken, P., Kemp, G., Scholtz, W., Viljoen, F., Strydom, H., 2016. *International Law*. OUP Southern Africa.

Giddens, A. 2003. *Runaway World: How Globalization is Reshaping Our Lives* (Revised). London: Profile Books.

Griffin, W.R., and Pustay, W.R., 2011. *Διεθνείς επιχειρήσεις και επιχειρηματικότητα*. Εκδόσεις Τζιόλα.

Griller, S., 2000. Judicial enforceability of WTO law in the European Union. Annotation to Case C-149/96,

Portugal V. Council. *Journal of International Economic Law*, Volume 3, Issue 3, September, pp 441-472.

Gutsulyak, V., 2017. *International Maritime Law from the Russian Perspective: A Comprehensive Guide for Shipmasters, Lawyers and Cadets*. Universal Publishers. σελ.39 επ.

Hakapää, K., and Molenaar, E. J. 1999. Innocent Passage-past and present. *Marine Policy*, 23 (2), 131-145.

Hakapää, K., 1981. Marine pollution in international law: material obligations and jurisdiction with special reference to the Third United Nations Conference on the Law of the Sea. P.171. Editor Suomalainen tiedeakatemia.

Halberstam, M., 1988. Terrorism on the High Seas: The Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety. *American Journal of International Law*. Vol.82. No 2. pp. 269-310.

Hall, S., 2011. The Neo-Liberal Revolution, *Cultural Studies*, 25 (6): 705-728.

Ham Van, C.J., and Rijsenbrij, C.J., 2012. *Development of Containerization*. IOS Press.

Handrlica, J., 2009. Facing Plans for Multiplying Nuclear-Powered Vessels: Lessons Gained from the Brussels Convention on the Liability of Operators of Nuclear Ships of 1962. *International Journal of Nuclear Law*. Vol. 2, No.4, pp. 313-333.

Hanqin, X., 2009. *Transboundary Damage in International Law* (Cambridge Studies in International and Comparative Law). Cambridge University Press.

Harmes, A., 2012., The Rise of Neoliberal Nationalism, *Review of International Political Economy*, 19 (1): 59-86

Hardin, G., 1968. The Tragedy of the Commons. *Science*, 162, No. 3859, pp.1243-1248.

Harreld, J.D. 2016. *An Economic History of the World since 1400. The Great Courses*. Audio Book. The Teaching Company, LLC.

Harrison, J., 2017. *Saving the Oceans Through Law: The International Legal Framework for the Protection of the Marine Environment* Hardcover. OUP Oxford.

- Harrison, J., 2013. *Making the Law of the Sea: A Study in the Development of International Law*. Cambridge University Press.
- Harvey, D. 2005. *A Brief History of Neoliberalism*. New York: Oxford University Press.
- Hastings, V.J., και Phillips, G.S., 2018. Order beyond the state: explaining Somaliland's avoidance of maritime piracy. *The Journal of Modern African Studies*. March. Vol.56. Issue 1. pp.5-30.
- Held, D., and McGrew, A., 2007. *Globalization / Anti-Globalization: Beyond the Great Divide*. 2nd Edition. Polity.
- Held, D., McGrew, A., Goldblatt, D., and Perraton, J., 1999. *Global Transformations: Politics, Economics and Culture*. Cambridge: Polity Press
- Henriksen, A., 2019. *International Law*. 2nd Edition. OUP.
- Hill, C., and Hult, G., 2016. *Global Business Today*. 9th edition. McGraw Hill.
- Hirst, P. and Thompson, G. 1999. *Globalization in Question*. 2nd edition, Polity Press, Cambridge.
- Horspool, M., Humphreys, M., and Wells-Greco, M., 2018. *European Union Law*. 10th edition. OUP Oxford. Chapter 5 The Union Legal System.p.105.
- House, D., 2014. *Marine Emergencies: For Masters and Mates*. Routledge.
- Haywood, R., και Spivak, R., 2012. *Maritime Piracy*. Routledge.
- Holland, J., και Webb, J., 2013. *Learning Legal Rules*. 8<sup>th</sup> edition. OUP. Oxford.
- Hong, N., Ng, A., 2010. The international legal instruments in addressing piracy and maritime terrorism: a critical review. *Research in Transportation Economics*. Vol.27.pp.51-60.
- Hunter, D., Salzman, J., και Zaelke, D., 2007. *International Environmental Law and Policy*, 3rd edition, New York: Foundation Press.
- Husa, J., 2015. *A New Introduction to Comparative Law*. Hart Publishing.
- Huscroft, G., 2016. *Proportionality and the Rule of Law*. Cambridge University Press. p.21.
- IAEA (International Atomic Energy Agency), 2007. *The 1997 Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage and the 1997 Convnetion on Supplementary Compensation For Nuclear Damage: explanatory texts* – Vienna: International Atomic Energy Agency.

- Inkpen, A., and Moffett, H.M. 2011. *The Global Oil & Gas Industry: Management, Strategy and Finance*. PennWell Corp.
- Ip, C.E. 2010. Globalization and the future of the law of the sovereign state. *International Journal of Constitutional Law*, 8 (3):636-655.
- IPCC, 2018. Global Warming of 1.5 °C. Summary for Policymakers This Summary for Policymakers was formally approved at the First Joint Session of Working Groups I, II and III of the IPCC and accepted by the 48th Session of the IPCC, Incheon, Republic of Korea, 6 October 2018.
- IPCC, 2007. *Climate Change 2007: The Physical Science Basis, Contribution of Working Group I to the Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*, (eds). Solomon, S., Qin, D., Manning, M., Cambridge, UK and New York, NY: Cambridge University Press.
- ITF, (International Transport Forum), 2015. *Report The Impact of Mega-Ships*. OECD. Geneva.
- Jackson, S., and O' Malley, A., 2018. *The Institution of International Order: From the League of Nations to the United Nations*. Routledge.
- Jankowicz, A.D., 2004. *Business Research Projects*. 4<sup>th</sup> edition. Cengage Learning EMEA, London.
- Jazairy, I., 2019. Unilateral Economic Sanctions, International Law, and Human Rights. *Ethics & International Affairs*, 33(3), 291-302.
- Jephson, C., and Henning, M., 2014. *Creating global opportunities: Maersk Line in containerisation 1973–2013*. Oxford University Press. Κεφ.2ο.
- Johansen, T.A., Cristofaro, A. & Perez, T., 2016. Ship Collision Avoidance Using Scenario-Based Model Predictive Control. *IFAC-Papers On Line*, volume 49, pp. 14-21.
- Jun, S., and Wright, D., 1996. *Globalization and decentralization: Institutional contexts, policy issues and intergovernmental relations in Japan and the US*. Washington: Georgetown University Press.
- Kaukiainen, Y., 2009. The container revolution and liner freights. *International Journal of Maritime History*, 21, (2): 43-74.
- Kelsen, H., 2012. *Principles of international Law*. The Lawbook Exchange, Ltd.
- Kelsen, H. 2011. *General Theory of Law and State*. The Lawbook Exchange, Ltd.
- Kelsen, H., 1945. *General Theory of Law and State*. Translated by Anders Wedberg. Έκδοση Cambridge: Harvard University Press, xxxiii, pp 516.
- Kelly, A., Ahmad, A., Jompa J., Drew Harvell, C., Lamb, J., Willis, B., Fiorenza, E., Couch, C., Howard, R., Rader, D., True, J. D., 2017. Plastic waste associated with disease on coral reefs. *Science* 359 (6374), 460-462.

- Kerim, S. 2016. *Globalization and Diplomacy: In Search of a Better World*. Create Space Independent Publishing Platform .
- Keynes, M.J., 2017. *The General Theory of Employment, Interest and Money: with The Economic Consequences of the Peace (Classics of World Literature)*. Wordsworth Editions.
- Klabbers, J., 2017. *International Law*. 2nd Edition. Cambridge University Press.
- Kim, K.S., 2017. *Disputes over Straight Baseline and the Territorial Sea*. In: *Maritime Disputes in Northeast Asia*. Κεφάλαιο Τρίτο. Εκδόσεις Brill - Nijhoff. Σελ.35-50.
- King, N., 2004. Using interviews in qualitative research in Cassel and Symon *Essential Guide to Qualitative Methods in Organizational Research*. Sage. London.pp.11-22.
- Kingston, S., Heyvaert, V., και Cavoski, A., 2017. *European Environmental Law*. Cambridge University Press.
- Knutsen, T., 2016, *History of International Relations Theory*, 3rd edition, Manchester University Press
- Koers, A., 1979. Participation of the European Economic Community in a New Law of the Sea Convention. *American Journal of International Law*, 73(3), 426-443.
- Kontorovich, E., 2010. A Guantanamo on the Sea: The Difficulty of Prosecuting Pirates and Terrorists. *California Law Review*. Vol 98. p.234.
- Kopela, S., 2013. *Dependent Archipelagos in the Law of the Sea*. Martinus Nijhoff.
- Kopela, S., 2016. Port-State Jurisdiction, Extraterritoriality, and the Protection of Global Commons. *Ocean Development & International Law* Vol. 47 , Iss. 2.pp.89-130.
- Kotz, D. M. 2000.Globalization and Neoliberalism. *Rethinking Marxism: A Journal of Economics, Culture and Society*, 14 (2): 64-79.
- Kraska, J., 2011. *Maritime Power and the Law of the Sea*. Oxford University Press Inc, New York.
- Kraska, J., 2011. *Contemporary Maritime Piracy: International Law, Strategy, and Diplomacy at Sea*. Praeger.
- Krugman, P., Obstfeld, M., Melitz, M., 2014. *International Economics: Theory and Policy*, Global Edition. 10th edition. Pearson.
- Kumar, S., and Hoffmann J., 2002. Chapter 3 Globalization: the Maritime Nexus, In: *Handbook of Maritime Economics and Business*, edited by Grammenos, C. p. 35-62, Informa, Lloyds List Press, London.
- Kummer, K., 1999. *International Management of Hazardous Wastes: The Basel Convention and Related Legal Rules*. Oxford University Press.

- Kunzli-Vermeer, A., 2015. *Nationality and diplomatic protection: A reappraisal*. In: Forlati, S. The Changing Role of Nationality in International Law. Routledge.
- Kretschmann, L., Burmeister, C.H., και Jahn, C., 2017. Analyzing the economic benefit of unmanned autonomous ships: An exploratory cost-comparison between an autonomous and a conventional bulk carrier. *Research in transportation Business & Management*. Vol.25. December. pp.76-86.
- LaRocco, A.L. 2012. *Dynasties of the Sea: The Shipowners and Financiers Who Expanded the Era of Free Trade*. Marine Money, Inc.
- Lauterpacht, E., Greenwood, C.J., and Oppenheimer, G.A., 1995. *International Law Reports*. Grotius Publication Cambridge University Press.
- Lazarowska, A., 2017. A new deterministic approach in a decision support system for ship's trajectory planning. *Expert Systems with Applications*, Vol. 71, pp. 469-478.
- Lehr, P., 2007. *Violence at Sea. Piracy in The Age of Global Terrorism*. New York: Routledge.
- Lennox-Gentle, T.,2010. Piracy, sea robbery, and terrorism: enforcing laws to deter ransom payment and hijacking. *Transportation Law Journal*. Vol.37. pp.199-217.
- Levander, O., 2017. Autonomous Ships on the High Seas. *IEEE Spectrum*, Issue February.
- Levinson, M. 2008. *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*. Princeton University Press.
- Levitt, T. 1983. The Globalization of Markets. *Harvard Business Review*, May-June, pp. 92-102.
- Litonjua, M. D. 2008. The Socio-Political Construction of Globalization. *International Review of Modern Sociology*, 34 (2): 253-278.
- LNG World Shipping, 2016. *LNG World Shipping Journal*. Riviera Publication.
- LPG World Shipping, 2019. *LPG World Shipping Journal*. Riviera Publication.
- Lorange, P. 2005. *Shipping Company Strategies: Global Management under Turbulent Conditions*. Emerald Group Publishing Limited.
- Lorange, P. 2009. *Shipping Strategy: Innovating for Success*. Cambridge University Press.
- Maes, T., Barry, J., Leslie, H.A., Vethaak, A.D., Nicolaus, E.E.M., Law, R.J., Lyons, B.P., Martinez, R., Harley, B., Thain, J.E., 2018. Below the surface: Twenty-five years of seafloor litter monitoring in coastal seas of North West Europe (1992–2017). *Science of The Total Environment*. Vol. 630, 15 July, p.p. 790-798.

- Maggio, R.A., 2019. Environmental Policy, Non-Product Related Process and Production Methods and the Law of the World Trade Organization (European Yearbook of International Economic Law).
- Mamlyuk N. B., and Mattei, U., 2011. Comparative International Law. *Brooklyn Journal of International Law*, XXXVI, 2, p. 427.
- Mandaraka-Sheppard, A., 2013. *Modern maritime law (Vol.1)*. Jurisdiction and Risks. Routledge. London.
- Mandaraka-Sheppard, A., 2013. *Modern Maritime Law (Vol.2.)*. Managing Risks and Liabilities. Routledge. London.
- Mangan, J., Lalwani, C., Butcher, T., Javadpour, R., 2011. *Global Logistics and Supply Chain Management*. 3rd Edition. Wiley.
- Mann, M., 2013. Globalizations, in *The Sources of Social Power Vol. 4: Globalizations, 1945-2011*, Cambridge: Cambridge University Press (e-book), pp. 1-12.
- Mason, P., 2017. *Postcapitalism: A Guide to Our Future*. Farrar, Straus and Giroux.
- Marlow, P., and Mitroussi, K., 2012. *Shipping Taxation*. In *The Blackwell Companion to Maritime Economics*, edited by Wayne K. Talley, 317. West Chester: Wiley-Blackwell.
- McCormick, J., 2017. *Environmental Politics and Policy*. Palgrave.
- Menefee, P.S., 1993. The Case of the Castle John, or Greenbeard the Pirate?: Environmentalism, Piracy and the Development of International Law. *California Western International Law Journal*. Vol.24. Fall. No.1.
- Md. Monjur Hasan, He Jian, Md. Wahidul Alam & K M Azam Chowdhury , 2019. Protracted maritime boundary disputes and maritime laws, *Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs, and Shipping*, 2:2, 89-96.
- Medema, G.S., 1997. *Coasean Economics: Law and Economics and the New Institutional Economics*. Kluwer Academic Publishers, Boston.
- Meese, A.S., 1982. When jurisdictional interests collide: International, domestic, and state efforts to prevent vessel source oil pollution. *Ocean Development and International Law*, Vol.12 Issue 1-2.
- Metaxas, N.B., 1985. *Flags of Convenience: A Study of Internationalization*. Gower Pub Co. σελ.8-10.
- Milanovic, B., 2016. *Global Inequality: A new approach for the age of globalization*. Belknap Press.
- Miller, B.M., 2012. *Europe and the maritime world: a twentieth century history*. Cambridge: Cambridge University Press.

- Miller, H., 1930. The Hague Codification Conference. *The American Journal of International Law*. Vol. 24, No. 4 pp. 674-693.
- Milner, V.H. 1989. *Resisting Protectionism: Global Industries and the Politics of International Trade*. Princeton University Press.
- Morell, B.J., 2013. Law of the Sea. A Historical Analysis of the 1982 Treaty and its Rejection by the United States. McFarland & Company Inc publishers.
- Morrison, P.A., 2016. Places of Refuge for Ships in Distress: Problems and Methods of Resolution. *The International Journal of Marine and Coastal Law*. Vol 31: Issue 2, pp. 373-377.
- Morrison, P.A., 2012. *Places of Refuge for Ships in Distress: Problems and Methods of Resolution*. Martinus Nijhoff.
- Naeem, W., Henrique, S.C. και Hu, L., 2016. A Reactive COLREGs-Compliant Navigation Strategy for Autonomous Maritime Navigation. *IFAC-PapersOnLine*, 49(23), pp. 207-213.
- Ngantcha, F., 1990. *The Right of Innocent Passage and the Evolution of the International Law of the Sea*. Pinter Publishers, London.
- Nedzel, N., 2016. *Legal Reasoning, Research and Writing for International Graduate Students*. 4th edition. Wolters Kluwer.
- Newton, M., May, L., 2014. *Proportionality in International Law*. Oxford University Press. p.15,33.
- Nguyen Hong, K., 2017. *Rhetoric in Neoliberalism*. Palgrave Macmillan.
- Odeke, A., 2005. An Examination of Bareboat Charter Registries and Flag of Convenience Registries in International Law. *Ocean Development and International Law* 36, p. 341.
- OECD, 2010. *Globalisation, Transport and the Environment*. Paris: OECD.
- Ohmae, K. 1990. *The Borderless World*. London, Collins.
- Osterhammel, J., and Petersson, P.N., 2013. *Ιστορία της παγκοσμιοποίησης*. Εκδόσεις Αιώρα.
- Özçayır, O., 2018. *Port State Control (Maritime and Transport Law Library)*. 2nd Edition. Informa Law Routledge London.
- O'Brien, R., and Williams, M., 2016. *Global Political Economy*. 5th edition. Palgrave.
- O'Connell, D.P., 1983. *The International Law of the Sea*, London: Oxford University Press.
- Paasivirta, E., 2015. The EU and the UNCLOS. *Fordham International Law Journal*. Vol.38 Issue 4.

- Park, P., 2013. *International Law for Energy and the Environment*. 2<sup>nd</sup> Edition. CRC Press.
- Patin, S., 1999. *Environmental Impact of the Offshore Oil and Gas Industry*. Ecomonitor Pub.
- Pavel, C., 2017. *Divided Sovereignty: International Institutions and the Limits of State Authority*. Oxford University Press.
- Paz Gomez, A.M., Orive Camarero, A., Cancelas, G.N., 2015. Use of the Delphi method to determine the constraints that affect the future size of large container ships. *Maritime Policy & Management*. Vol.42.Issue 3. pp.263-277.
- Pedrozo, R.F., 2007. Transport of Nuclear Cargoes by Sea. *28 Journal of Maritime Law and Commerce (April)*.
- Petra, J., 2015. Judicial Enforcement of WTO Rules before the Court of Justice of the European Union. *ELTE Law Journal*, issue 1.
- Piasecki, B., 2007. *World INC*. Εκδόσεις Ισόροπον.
- Power, V., 2019. *EU Shipping Law*. 3rd edition. Informa Maritime and Transport.
- Proelss, A., 2017. *United Nations Convention on the Law of the Sea. A Commentary*. Beck/Hart Publishing. Munchen-Oxford.
- Putman, H.W., 2009. *Legal Analysis and Writing*. 3<sup>rd</sup> edition. Cengage Learning EMEA, London.
- Ralby, I., 2018. Approaches to Piracy, Armed Robbery at Sea, and Other Maritime Crime in West and Central Africa. In: Reitano T., Jespersen S., Bird Ruiz-Benitez de Lugo L. (eds) *Militarised Responses to Transnational Organised Crime*. Palgrave Macmillan.
- Ravenhill, J., 2016. *Global Political Economy*. 5th edition. OUP Oxford.
- Reichel, P., και Randa, R., 2018. *Transnational Crime and Global Security*. Praeger.
- Reiser, O.L. and Davies, B. 1944. *Planetary Democracy: an Introduction to Scientific Humanism and Applied Semantics*. New York: Creative Age Press.
- Ringius, L., 2001. *Radioactive Waste Disposal at Sea*. London.The MIT Press.
- Ritzer, G. 2011. *Globalization: the essentials*. Wiley-Blackwell.
- Ritzer, G., and Dean, P. 2015. *Globalization: A Basic Text*. 2nd Edition. Wiley-Blackwell.
- Roberts, N., and Lamp, A., 2021. *Six faces of Globalization: Who wins, Who loses, and Why it matters*. Harvard University Press.



- Robson, P. 2016. *The Economics of International Integration*. Revised Ed. Routledge.
- Robson, C., 2011. *Real World Research*. 3<sup>rd</sup> edition. John Wiley & Sons. Oxford.
- Rodrigue, P.J., Comtois, C., Slack, B.2013. *The Geography of Transport Systems*. 3rd Edition. Routledge.
- Roe, M. 2015. *Maritime Governance*. London: Springer.
- Roe, M. S. 2013. *Maritime governance and policy-making*. London: Springer.
- Roe, M. S. 2010a. Globalization and maritime policy-making-The case for governance rehabilitation. International Association of Maritime Economists Annual Conference (IAME), Lisbon, July 7–9.
- Roe, M. S. 2010b. Shipping policy and globalization: Jurisdictions, governance and failure. InC. Grammenos (Ed.), *The handbook of maritime economics and business* (pp. 539–556, 2<sup>nd</sup>ed.). London: Lloyd's List.
- Roger, H, C., 2001. Hazardous Goods and their Environmental Impact. *International Journal of Environmental Studies*, 2001, Vol. 58, pp. 271-285.
- Rogerson, P., 2015. *Collier's Conflict of Laws*. 4<sup>th</sup> edition. Cambridge University Press. Cambridge.
- Romer, H., Hastrup, H.J., Petersen, S., 1996. Exploring environmental effects of accidents during marine transport of dangerous goods by use of accident descriptions. *Environmental Management*, September, Vol 20, Issue 5, pp 753-766.
- Roscini, M., 2002. The Navigational Rights of Nuclear Ships. *15 Leiden Journal of International Law*.
- Rossi, C., 2017. *Sovereignty and Territorial Temptation: The Grotian Tendency*. Cambridge University Press.
- Rothwell, D., Elferink Oude, A., Scott, K., Stephens, T., 2015. *The Oxford handbook of the law of the sea*. OUP Oxford.
- Rothwell, D. and Stephens, T., 2016. *The International Law of the Sea*. 2nd Revised edition Hart Publishing, Oxford.
- Russ, G., and Zeller, D., 2003. From Mare Liberum to Mare Reservarum. *Marine Policy*, Vol 27, pp. 75-78.
- Rutkowski, L., Paulse, B., and Stoian, J., 2010. Mugged twice?: payment of ransom on the high seas. *American University Law Review*. Vol.59.pp.1425-1448.
- Ryngaert, C., 2015. *Jurisdiction in International Law*. 2nd Edition. OUP Oxford.p.5
- Salomon, R. 2016. *Global Vision: How Companies Can Overcome the Pitfalls of Globalization*. Palgrave Macmillan.

Samimi, P., and Jenatabadi, H.S., 2014. Globalization and Economic Growth: Empirical Evidence on the Role of Complementarities. *PLoS ONE* 9(4), e87824.

Salter, M., and Mason, J., 2007. *Writing Law Dissertations*. Pearson Longman. Essex.

Samiotis, G., Grekos, D., and Saviolakis, P., 2021. Legal Analysis of Government Ships' Immunity in the Light of Sustainable Development and Environmental Security. *Environmental Policy and Law Journal*. pp. 1-14.

Samiotis G. and Grekos D., 2016. Transport and Destruction of Syrian Chemical Weapons on the Mediterranean Sea. *Environmental Policy and Law Journal*, 46:3,4.

Samiotis, G. and Grekos, D., 2015. Carriage of hazardous materials (HM) by sea and the right of innocent passage: states disputes and environmental concerns. *SPOUDAI-Journal of Economics and Business*, 65(1-2), pp.47-66.

Samiotis, G., Tselentis, B.S., Grekos, D., 2014. Maritime transport and waste management (Dumping) at sea – The Destruction of Syria's Chemical Weapons. A new way to circumvent international institutions? 14th International Conference "Research and Development in Mechanical Industry" RaDMI 2014, 18-21 September, Topola, Serbia.

Samiotis, G., and Grekos, D., 2014. Support of Greek Maritime Interests in the EU and the International Maritime Organization – Institutional Aspects and Problems. *Hellenic Review of European Law*. Issue (3), p.275. Centre of International and European Economic Law.

Samiotis, G., and Tselentis, V., 2011. Areas of Refuge for Ships in Need of Assistance: An Institutional Framework Enhancing Maritime Safety and Protection of the European and Global Marine Environment. *European Research Studies*, Volume XIV, Issue (1).

Samuel, G., 2014. *An Introduction to Comparative Law Theory and Method*. Hart Publishing.

Sands, P., Peel, J., και Fabra, A., 2018. *Principles of International Environmental Law*. 4th Edition. Cambridge University Press.

Saunders, M, και Lewis, Ph., 2015. *Research Methods for Business Students*. 7th Edition. Essex: Pearson Education Ltd..

Saunders, M., Lewis, P., Thornhill, A., 2009. *Research methods for business students*. 5th ed. Essex: Pearson Education Ltd.

Schaeffer, K.R.2016. *Understanding Globalization: The Social Consequences of Political, Economic, and Environmental Change*. 5th Edition. Rowman & Littlefield Publishers.

Schmidt-Etkin, D., 2011. Spill occurrences: a world overview. In M. Fingas (Ed.), *Oil spill science and technology* (pp. 7-48). Oxford, England: Elsevier.

- Schofield, C., Seokwoo, L, Moon-Sang, K., 2014. *The limits of maritime jurisdiction*. Martinus Nijhoff Publishers. p.51.
- Scholte, A.J. 2005. *Globalization: A Critical Introduction*. 2nd Edition. Palgrave Macmillan.
- Scott, N.K., and Stephens, T., 2017. *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*. OUP Oxford.p.69.
- Sharife, K., 2010. Flying a Questionable Flag: Liberia's Lucrative Shipping Industry.*World Policy Journal*. Winter. pp.111-118.
- Shaw, M. N., 2021. *International Law*. 9th edition. Cambridge University Press, Cambridge.
- Schütze, R., 2018. *European Union Law*. 2nd Edition. Cambridge University Press, Cambridge.
- Silva, M., 2010. Somalia: state failure, piracy and the challenge to the international law. *Virginia Journal of International Law*. Vol.50. pp.553-578.
- Sinclair, G. F.,2017. *To Reform the World: International Organizations and the Making of Modern States (The History and Theory of International Law)*. OUP Oxford.
- Simma, B. and Paulus, A. 1998. The International Community Facing the Challenge of Globalisation. *European Journal of International Law* 2, pp.266-277.
- Singer, P. 2016. *One World Now: The Ethics of Globalization*. Yale University Press.
- Skilton,E.T., 1993. GATT and the Environment in Conflict: The TunaDolphin Dispute and the Quest for an International Conservation Strategy. *Cornell International Law Journal*. Vol 26. Issue 2. Spring.
- Smith, Adam. 2009. *The Wealth of Nations*. Blacksburg, VA: Thrifty Books.
- Smith Iyall , K. E. 2013. *Sociology of Globalization*. Westview Press.
- Sparke, M., 2013. *Introducing Globalization: Ties, Tensions, and Uneven Integration*. Wiley-Blackwell.
- Springer, S., Birch, K., MacLeavy, J. 2016.*The handbook of Neoliberalism*. NY and London: Routledge.
- Steger, M. 2020. *Globalization: A Very Short Introduction*.5th Edition. Oxford University Press.
- Stewart, R., and Stewart, J., 2014. Solving the spent nuclear fuel impasse. *New York University Environmental Law Journal*, 21, 1–142.
- Stiglitz, E.J. 2007. *Making globalization work*. W. W. Norton & Company.

- Stone, W. R., 2011. *Controlling Institutions: International Organizations and the Global Economy*. Cambridge University Press.
- Stopfold, M., 2009. *Maritime Economics*. 3rd ed. Routledge.
- Strange, S., 1996. *The Retreat of the State: The Diffusion of Power in the World Economy*. Cambridge : Cambridge University Press .
- Streeck, W., 2016. *How Will Capitalism End?: Essays on a Failing System*. Verso Books.
- Styhre, A. 2014. *Management and Neoliberalism: Connecting Policies and Practices*. New York: Routledge.
- Tanaka, Y., 2019. *International Law of the Sea*. 3rd Edition. Cambridge University Press, Cambridge.
- Tanker Shipping and Trade Magazine, 2017. December 2016/ January 2017. Vol. 10 Issue 6. Riviera.
- Testa, S., and Jacobs, J., 2014. *Oil Spills and Gas Leaks: Environmental Response, Prevention and Cost Recovery*. McGraw-Hill Professional.
- Therborn, G., 2000. Globalizations: Dimensions, Historical Waves, Regional Effects, Normative Governance. *International Sociology*, 15(2), pp. 151-179
- Thirlway, H., 2019. *The Sources of International Law*. 2<sup>nd</sup> Edition. OUP Oxford.
- Thorsen, D. E. 2009. *The Neoliberal Challenge: What is Neoliberalism?*, Department of Political Science, University of Oslo, Working Paper October 10th, pp. 1-25.
- Theotokas, I., and Harlaftis, G., 2009. *Leadership in world shipping: Greek family firms in international business*. Basingstoke: Palgrave Macmillan. p.44.
- Till, G., 2007. *Maritime Strategy in a Globalizing World*. Volume 51, Issue 4, 2007.pp. 569 -575.
- Treves, T., 2009. Piracy, law of the sea, and use of force: developments off the coast of Somalia. *European Journal of International Law* Vol.20. p.402.
- Treves, T., 1983. The EEC and the law of the sea: How close to one voice?, *Ocean Development & International Law*, 12:3-4, pp.173-189.
- T&E, (Transport & Environment), 2018. *CNG and LNG for vehicles and ships - the facts*. European Federation for Transport and Environment AISBL.
- Uhlig, H., 2003. *Οι Σουμέριοι*. Εκδόσεις Κονιδάρη.
- US Environmental Protection Agency, 2014. Oil and Natural Gas Sector Leaks. Create Space Independent Publishing Platform.

- US MARAD, 2011. *Study of the Impediments to U.S.-Flag Registry*. Pricewaterhouse Coopers, 8 U.S. Department of Transportation, Maritime Administration.
- UNCTAD, 2021. *Review of Maritime Transport*. UNCTAD. New York and Geneva.
- UNCTAD, 2020. *Review of Maritime Transport*. New York and Geneva.
- UNCTAD, 2010. Most-favoured-nation treatment. United Nations. Geneva.
- Van Calster, A., και Reins, L., 2018. *EU Environmental Law*. Edward Elgar Publishing Ltd.
- Van Dyke, J.M., 2002. The Legal Regime Governing Sea Transport of Ultrahazardous Radioactive Materials. *33:1 Ocean Development & International Law*.
- Van Hooydonk, E., 2014. The law of unmanned merchant shipping - an exploration. *Journal of International Maritime Law*. Issue 20. p.403.
- Veal, R., και Tsimplis, M., 2017. The integration of unmanned ships into the lex maritima. *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*. Issue 2.p.303.
- Venrick, E. L., Backman, T. W., Bartram, W. C., Platt, C. J., Thornhill, M. S., & Yates, R. E, 1973. Man-made objects on the surface of the central North Pacific Ocean. *Nature*, 241, 271.
- Venugopal, R. 2015. Neoliberalism as Concept. *Economy and Society*, 44.2: 165-87.
- Watkins, D. και Burton, M. 2017. *Research Methods in Law*. 2nd Edition. Routledge. London.
- Weatherbee, E.D., 2019. *ASEAN's half century: A political history of the association of SE Asian nations*. Rowman & Littlefield Publishers.
- Wei, F., 2017. *International Trade and Environmental Protection*. Independently published.
- Weiss, G.T., and Wilkinson, R., 2018. *International Organization and Global Governance*. Routledge.
- White, M.C. 2013. *A Global History of the Developing World*. Routledge.
- Wild, J., and Wild K. 2015. *International Business: The Challenges of Globalization, Student Value Edition*. 8th Edition. Pearson.
- Wilkinson, J. (1980). The First Declaration of the Freedom of the Seas: The Rhodian Sea Law, *Ocean Yearbook Online*, 2(1), 89-93.
- Wolf, M., 2005. *Why Globalization Works*. New Haven, CT: Yale University Press.

Wolfrum, R., 2013. *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law*. 2nd edition. OUP Oxford.

Woodley, D. 2015. *Globalization and Capitalist Geopolitics: Sovereignty and state power in a multipolar world*. Routledge.

Xiao, T., και Ha, Y.A., 2018. Optimal unloading and storage pricing for inbound containers. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*. Vol.111.March.pp.210-228.

Zaide, M.S., 2019. *Oil Pollution Control*. Routledge: London and New York.

Zang, Q.M., 2017. Shall We Talk? Judicial Communication between the CJEU and WTO Dispute Settlement. *The European Journal of International Law* Vol. 28 no. 1 EJIL, Vol. 28 No. 1, 273-293.

Zikmund, W., και Babin, B., 2012. *Business Research Methods*. 9th Edition. South-Western College Pub.

Zikmund, G., 2000. *Business research methods*. 6th ed. Orlando: Mike Roche.

Zou, K., 2009. New developments in the international law of piracy. *Journal of International Law*. Vol. 8. No.2. p.327

## **B. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

Αποστολίδης, Χ., Σαρηγιαννίδης, Μ., Χατζηκωνσταντίνου, Κ., 2014. *Θεμελιώδεις έννοιες στο διεθνές δημόσιο δίκαιο*. Εκδόσεις Σάκκουλα.

Βενιζέλος, Ε., 2021. *Μαθήματα Συνταγματικού Δικαίου*. Α.Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή.

Βλάδος, Χ., 2016. *Η δυναμική της παγκοσμιοποίησης και οι επιχειρήσεις στην Ελλάδα*. Εκδόσεις Κριτική.

Βλάχος, Π.Γ., 2016. *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*. 3η έκδοση. Εκδόσεις Σταμούλη ΑΕ.

Βλάχος, Π.Γ., 2007. *Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον*. Εκδόσεις Σταμούλη.

Βλάχος, Π.Γ.και Σαμιώτης, Δ.Γ., 1997. *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική και η Νέα Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας*. Εκδόσεις: Α.Ν. Σάκκουλα, Αθήνα.

Βούλγαρης, Χ.Γ., 2021. *Διεθνές Ποινικό Δίκαιο της Θάλασσας*. Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη.

Βουτσάκης, Β., 1990. *Η αρχή της αναλογικότητας: Από την ερμηνεία στη διάπλαση του δικαίου σε Όψεις του Κράτους Δικαίου*. Εκδόσεις Σάκκουλα.

Γέμπος, Α.Π., 2004. *Μεθοδολογία των Κοινωνικών Επιστημών*, Εκδόσεις Παπαζήση.

Γλόκαρης, Α., Σισιλιάνος, Λ.Α., Παζαρτζή, Φ., Γαβουνέλη, Μ., Κυριακόπουλος, Γ., 2012. *Το Δικαίωμα στην Ελεύθερη Ναυσιπλοΐα, Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο, Κείμενα & Πρακτική*, Νομική Βιβλιοθήκη.

Γκιζάρη-Ξανθοπούλου, Α., 2003. *Οι νέοι μηχανισμοί περιβαλλοντικής πολιτικής στην Ευρωπαϊκή Ένωση*. Εκδόσεις Σάκκουλας, Αθήνα-Θεσσαλονίκη.

- Γκίκας, Β., και Λιάκουρας, Π., 2005. *Η κύρωση των Διεθνών Συνθηκών στο Σύγχρονο Δημοκρατικό Κράτος*. Εκδόσεις Αντ.Ν.Σάκκουλας.
- Γρηγορίου, Η.Π., Σαμιώτης, Δ.Γ., Τσάλτας, Ι.Γ., 1993. *Η Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών (RIO DE JANEIRO) για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη*. Εκδόσεις Παπαζήση.
- Ελληνική Εταιρεία Διεθνούς Δικαίου και Διεθνών Σχέσεων, 2012. *Η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας-Εφαρμογές και Εξελίξεις είκοσι χρόνια από την υπογραφή της*, επιμέλεια: Στέλιος Περράκης, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή.
- Ιωάννου, Κ., και Στρατή, Α., 2013. *Δικαίωμα της Αβλαβούς Διελεύσεως*, Δίκαιο της Θάλασσας. 3η έκδοση. Εκδόσεις Αντ.Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή.
- Κανελλόπουλος, Π.Ι., 2010. *Το Δίκαιο της Θάλασσας*, Το Δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Εκδόσεις Αντ.Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή.
- Καρακωστανόγλου, Β., 2001. *Η αποκλειστική οικονομική ζώνη στο νέο δίκαιο της θάλασσας*, Εκδόσεις Αντ.Ν. Σάκκουλα.
- Καράκωστας, Κ.Ι., 2006. *Επικίνδυνα Υλικά, Περιβάλλον & Δίκαιο, Δίκαιο διαχείρισης και προστασίας των περιβαλλοντικών αγαθών*, 2η έκδοση, Εκδόσεις: Αντ.Ν.Σάκκουλα.
- Κοροτζής, Ι., 2007. *Δικαίωμα της Αβλαβούς Διελεύσεως*, Ναυτικό δίκαιο, Τόμος Τρίτος, Πειραιάς: Σταμούλης.
- Κουτούπα-Ρεγκάκου Ε., 2008. *Δίκαιο του Περιβάλλοντος*, 3η έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλας.
- Κουφός, Γ., 2001. *Vienna Convention on the Law of Treaties, 1969. Η Σύμβαση της Βιέννης για το Δίκαιο των Συνθηκών*. Εκδόσεις Σάκκουλα.
- Μαλέρμπας Μ., 2007. *Δίκαιο Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος: Διεθνή Σύμβαση MARPOL 73/78*, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη.
- Μάνεσης, Α., 1980. *Συνταγματικό δίκαιο*, τόμος 1ος. Εκδόσεις Σάκκουλα.
- Μαραγκός, Ιωάν., 2013. *Συγκριτικά οικονομικά συστήματα*. Εκδόσεις Μέθεξις.
- Μελάς, Κ., και Πολλάλης, Γ., 2005. *Παγκοσμιοποίηση και πολυεθνικές επιχειρήσεις*. Εκδόσεις Παπαζήση.
- Μπιτζένης, Π.Α., 2009. *Παγκοσμιοποίηση, πολυεθνικές, επενδύσεις και ευρωπαϊκή ολοκλήρωση στο νέο παγκόσμιο οικονομικό σύστημα*. Εκδόσεις Σταμούλη ΑΕ.
- Μπόση, Μ., 2012. *Θαλάσσια Πειρατεία - Τρομοκρατία*. Εκδόσεις Ποιότητα.
- Μπρέδημας, Α., και Κυριακόπουλος, Γ., 2016. *Δίκαιο Διεθνών Οργανισμών*. Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη.
- Μυλωνόπουλος, Δ., 2012. *Δίκαιο της Θάλασσας*. Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη.
- Παζαρζής, Μ., 1992. *Ρύπανση της Θάλασσας με Πετρελαιοειδή από Πλοία*. Δ.Δ. Πανεπιστήμιο Πειραιώς.
- Παπαγιαννούλης, Ν.Κ. 2002. *Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας και η ελληνική και διεθνής ναυτιλία*. Εκδόσεις Σταμούλη ΑΕ.
- Παναγόπουλος, Ι.Θ., 2004. *Επικίνδυνα Υλικά, Δίκαιο Περιβάλλοντος*. 4η έκδοση. Εκδόσεις: Αθ. Σταμούλη.

- Παπαϊωάννου, Ζ., 2003. *Η αρχή της αναλογικότητας κατά την άσκηση της αστυνομικής εξουσίας*. Εκδόσεις Σάκκουλα.
- Παπασταυρίδης, Ε., 2011. *Δίκαιο της Θάλασσας - Δικαίωμα στην Ελεύθερη Ναυσιπλοΐα*, Το Δίκαιο της Διεθνούς Κοινωνίας, Νομική Βιβλιοθήκη.
- Πουϊκλή, Κ., 2017. *Η αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» στο δίκαιο περιβάλλοντος*, Εκδόσεις Σάκκουλα.
- Πουλαντζάς, Μ.Ν., 2007. *Δικαίωμα της Αβλαβούς Διελεύσεως*, Το Δίκαιο της Θάλασσας, 2η έκδοση. Εκδόσεις: Αθ. Σταμούλη.
- Ροζάκης, Χ., 2013. *Η αποκλειστική οικονομική ζώνη και το διεθνές δίκαιο*. Εκδόσεις Παπαζήση.
- Ροζάκης, Λ.Χ., 1976. *Το Δίκαιο της Θάλασσας και η διαμόρφωση του από τις διεκδικήσεις των παρακτίων κρατών*, Εκδόσεις Παπαζήση.
- Ρούκουνας, Ε., 2021. *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο*, 4η Έκδοση. Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη.
- Ρούκουνας, Ε., 2010. *Δίκαιο της Θάλασσας – Δικαίωμα Αβλαβούς Διελεύσεως*, Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο, 2η εκδ, Εκδόσεις: Αντ.Ν. Σάκκουλα, Αθήνα Κομοτηνή.
- Σαμιώτης, Δ.Γ., 2006. *Διαχείριση Θαλάσσιων Οικοτόπων: Το Διεθνές Καθεστώς και οι Προοπτικές του*, Τσάλτας Ι.Γ. και Κλάδη Ευσταθοπούλου Μ. Περιβάλλον και Θαλάσσιος Χώρος, Εκδόσεις Σιδέρης.
- Σαμιώτης, Δ.Γ., 2002. *Από το Ρίο στο Γιοχάνεσμπουργκ: Το Θεσμικό Πλαίσιο της Παγκόσμιας Περιβαλλοντικής Πολιτικής*, συγκαταλέγεται στο Συλλογικό Τόμο Παγκοσμιοποίηση και Περιβάλλον (επιμ. Ευθυμιόπουλος – Μοδινός) σελ. 233-245, ΔΙΠΕ.
- Σαχπεκίδου, Ε., 2013. *Ευρωπαϊκό Δίκαιο*. Β' έκδοση. Εκδόσεις Σάκκουλα.
- Σπυρόπουλος, Φ., 2018. *Συνταγματικό Δίκαιο*. Εκδόσεις Σάκκουλα.
- Σιούτη, Γλ., 2018. *Εγχειρίδιο δικαίου περιβάλλοντος*. 3η έκδοση. Εκδόσεις Σάκκουλα.
- Στρατή, Α., 2012. *Το Δικαίωμα στην Ελεύθερη Ναυσιπλοΐα, Ζώνες Δικαιοδοσίας στο Πλαίσιο της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας, Ελληνικές θαλάσσιες ζώνες & Οριοθέτηση με γειτονικά κράτη*. Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη.
- Τάχος, Α., 2006. *Δίκαιο Προστασίας του Περιβάλλοντος*, 6η Έκδοση. Εκδόσεις Σάκκουλα.
- Τσάλτας, Ι.Γ., και Περράκης, Στ., 2007. *Ασφάλεια και πειρατεία στην ανοικτή θάλασσα: Η σύγχρονη νομική προσέγγιση μέσα από την Σύμβαση του Μοντέγκο Μπαίου (1982) για το δίκαιο της θάλασσας*. Συλλογικό έργο. Εκδόσεις Ι. Σιδέρης. Αθήνα.
- Τσάλτας, Γ., Κλάδη-Ευσταθοπούλου, Μ., 2003. *Το διεθνές καθεστώς των θαλασσών και των ωκεανών*. Εκδόσεις Ι. Σιδέρης.
- Τσάτσος, Δ., 1994. *Συνταγματικό Δίκαιο*. 4η Έκδοση. Αντ.Ν.Σάκκουλας, Αθήνα-Κομοτηνή.
- Χατζηκωνσταντίνου, Θ.Γ., 2009. *Το Οικονομικό Σύστημα και η Εξέλιξη του*. Εκδόσεις Κριτική.
- Χατζής, Αρ. 2017. *Φιλελευθερισμός. Μικρές Εισαγωγές*. Εκδόσεις Παπαδόπουλος.



Φούσκακας, Κ.Β., και Δημουλάς, Κ. 2015. *Ελλάδα, Παγκοσμιοποίηση και Ευρωπαϊκή Ένωση*. Αθήνα: Εκδόσεις Επίκεντρο.

## Γ. ΠΡΩΤΟΓΕΝΕΙΣ ΠΗΓΕΣ

2030 Agenda for Sustainable Development, 2015. Στόχος 7. A/RES/70/1. United Nations. Διαθέσιμο: <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/21252030%20Agenda%20for%20Sustainable%20Development%20web.pdf> Πρόσβαση 02.02.2022.

AGCS Risk Barometer 2018. Allianz Risk Barometer. Διαθέσιμο: <http://www.agcs.allianz.com/insights/white-papers-and-case-studies/allianz-risk-barometer-2018/> [Πρόσβαση 02.02.2022].

AGCS, 2017. Safety considerations and regulation key to progress of autonomous vessels. Διαθέσιμο: <http://www.agcs.allianz.com/insights/expert-risk-articles/safety-shipping-2017-autonomous-shipping/>, [Πρόσβαση 12.01.2022].

Agenda 21, 1992. Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (UNCED). Διαθέσιμο: <http://www.un.org/esa/dsd/agenda21/>, [Πρόσβαση 18.01.2022].

AFP, 2009. Mafia sank boat with radioactive waste: official. Διαθέσιμο [https://web.archive.org/web/20090929040749/https://news.yahoo.com/s/afp/20090914/sc\\_afp/italyrimemafiaenvironment\\_20090914212821](https://web.archive.org/web/20090929040749/https://news.yahoo.com/s/afp/20090914/sc_afp/italyrimemafiaenvironment_20090914212821), [Πρόσβαση 11.01.2022].

Ahearne, G., 2018. Corvil: Standards, collaboration and AI critical to cyber resilience. Διαθέσιμο: <https://www.corvil.com/about/newsroom/press-releases/collaboration-and-ai-powered-automation-are-critical-to-building-cyber-resilience-in-global-financial-markets>, [Πρόσβαση 18.01.2022].

Alphaliner, 2018. Evolution of Container Ships. Διαθέσιμο <https://worldmaritimenews.com/archives/tag/alphaliner/> [Πρόσβαση 12.01.2022].

Arab Energy, 2020. Cyprus proposed LNG regas projects. Διαθέσιμο: <http://arabenergynews.com/en/?p=9337>. [Πρόσβαση 03.02.2021].

Argo Merchant, 1976. NOAA. Διαθέσιμο <https://incidentnews.noaa.gov/incident/6231> [Πρόσβαση 17.01.2022].

Baker, P. 2017. Trump Abandons Trans-Pacific Partnership, Obama's Signature Trade Deal. Διαθέσιμο: [https://www.nytimes.com/2017/01/23/us/politics/tpp-trump-trade-nafta.html?\\_r=0](https://www.nytimes.com/2017/01/23/us/politics/tpp-trump-trade-nafta.html?_r=0), [Πρόσβαση 23.01.2022].

Baraniuk, C., 2017. How hackers are targeting shipping industry. Διαθέσιμο: <http://www.bbc.com/news/technology-40685821>, [Πρόσβαση 14.01.2022].

Barcelona Convention, 1975. ΔΣ Βαρκελώνης. Διαθέσιμο: <http://www.unepmap.org/index.php?module=content2 &catid=001001004>, [Πρόσβαση 04.01.2022].

Basel Convention, 1989. Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal, [on-line], Διαθέσιμο: <http://www.basel.int>, [Πρόσβαση 12.01.2022].

Bamako Convention, 2013. Διαθέσιμο: <http://www.imo.org>, [Πρόσβαση 03.01.2022].

Bertucci, G., and Alberti, A., 2001. Globalization and the Role of the State: Challenges and Perspectives. United Nations World Public Sector Report. Διαθέσιμο:

[https://pdfs.semanticscholar.org/9edd/97224bb2978453e6ff5c08afc5\\_6dd9e6064e.pdf](https://pdfs.semanticscholar.org/9edd/97224bb2978453e6ff5c08afc5_6dd9e6064e.pdf), [Πρόσβαση 08.01.2022].

Bimco, 2017. Fleet growth squeezes crude oil tanker market. Διαθέσιμο, <https://maritimecyprus.com/2017/01/04/bimco-fleet-growth-squeezes-crude-oil-tanker-market/>, [Πρόσβαση 20.01.2022].

Birrel, I, 2016. Mafia, toxic waste and a deadly cover up in an Italian paradise: They've poisoned our land and stolen our children. Διαθέσιμο <https://www.telegraph.co.uk/news/0/mafia-toxic-waste-and-a-deadly-cover-up-in-an-italian-paradise-t/>, [Πρόσβαση 10.01.2022].

Bloomberg, 2017. Έλλειψη Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου σε Ευρωπαϊκές Χώρες. Διαθέσιμο [http://energia.gr/article.asp?art\\_id=112352](http://energia.gr/article.asp?art_id=112352) [Πρόσβαση 12.01.2022].

BMP, 2011. Best Management Practice Guidance. Διαθέσιμο, [http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Maritime-Safety-Committee-\(MSC\)/Documents/MSC.324\(89\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Maritime-Safety-Committee-(MSC)/Documents/MSC.324(89).pdf), [Πρόσβαση 02.02.2022].

Bocca, R., 2005. Parla un boss: Così lo Stato pagava la 'ndrangheta per smaltire i rifiuti tossici. Διαθέσιμο <http://www.archivio900.it/it/articoli/art.aspx?r=relauto&id=5978> [Πρόσβαση 02.02.2022].

BP, 2017. World Energy Outlook. Διαθέσιμο: <https://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/energy-economics/energy-outlook-2017/bp-energy-outlook-2017.pdf>. [Πρόσβαση 02.02.2022].

Brainz, 2018. Ten Most Radioactive Places on Earth. Διαθέσιμο <https://www.brainz.org/ten-most-radioactive-places-earth/> [Πρόσβαση 02.02.2022].

British Merchant Shipping Act, 1894. Section 301. Διαθέσιμο [http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1894/60/pdfs/ukpga\\_18940060\\_en.pdf](http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1894/60/pdfs/ukpga_18940060_en.pdf) [Πρόσβαση 02.02.2022].

Brussels Convention, 1963. [on-line], Διαθέσιμο: <http://www.oecd-nea.org/law/nlbrussels.html>, [Πρόσβαση 01.02.2022].

Bureau Veritas, 2017. *Guidelines for Autonomous Shipping*. Διαθέσιμο: [http://www.bureauveritas.jp/news/pdf/641-NI\\_2017-12.pdf](http://www.bureauveritas.jp/news/pdf/641-NI_2017-12.pdf), [Πρόσβαση 01.02.2022].

Cape Ray's mission, 2014. *Ship that destroyed Syrian chemical weapons returns home*. Διαθέσιμο: <http://archive.navytimes.com/article/20140917/NEWS/309170063/Ship-destroyed-Syrian-chemical-weapons-returns-home>, [Πρόσβαση 15.01.2022].

CETA, 2017. EU-Canada Comprehensive and Economic Trade Agreement. Διαθέσιμο: <http://ec.europa.eu/trade/policy/in-focus/ceta/> [Πρόσβαση 05.01.2022].

Chikhi, L, 2016. Algeria oil and gas output on the rise. Διαθέσιμο: <http://www.reuters.com/article/algeria-energy-idUSL8N19I0EM>. [Πρόσβαση 30.01.2022].

Chounths, N., 2010. *Ερώτηση για τα "ραδιενεργά ναύαγια" που ενδεχομένως βρίσκονται στο Ιόνιο, δυτικά της Μεσσηνίας, κατέθεσε ο ευρωβουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ Νίκος Χουντής*. Διαθέσιμο: <http://www.syria.gr/article/id/39989/Apanthseis-ths-Komision-ston-eyrwboyleyth-toy-SYRIZA-Niko-CHoynth-gia-thn-ypothesh-twn-skafwn-me-fortio-pyrhnika-kai-toksika-apoblhta-poy-bythize-h-Mafia-sthn-Mesogeio.html#.VxO4MjCLSM8>, [Πρόσβαση 10.01.2022].

Christensen, K., and Campbell, K., 2016. The US is still dumping some of its toxic e-waste overseas. Διαθέσιμο <https://www.pri.org/stories/2016-06-02/us-still-dumping-some-its-toxic-e-waste-overseas> [Πρόσβαση 14.01.2022].

Clarksons, 2020. Shipping and Trade. Διαθέσιμο: <http://www.clarksons.com/services/research/shipping-and-trade>. [Accessed on 23.01.2022].

Clemente, J., 2016. Iran's Natural Gas Exports Mandate U.S. LNG Support. Διαθέσιμο: <http://www.forbes.com/sites/judeclemente/2016/07/24/irans-natural-gas-exports-mandate-u-s-lng-support/#7f7ef3216b0f>. [Πρόσβαση 29.01.2022].

COM(2018) 28 final. *Ευρωπαϊκή στρατηγική για τις πλαστικές ύλες σε μια κυκλική οικονομία*. Διαθέσιμο [http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:2df5d1d2-fac7-11e7-b8f5-01aa75ed71a1.0022.02/DOC\\_1&format=PDF](http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:2df5d1d2-fac7-11e7-b8f5-01aa75ed71a1.0022.02/DOC_1&format=PDF) [Πρόσβαση 14.01.2022].

Corfupress, 2014. Η μαφία βυθίζει πλοία στο Ιόνιο με ραδιενεργά απόβλητα. Διαθέσιμο: <http://www.corfupress.com/v3/koinonia/1153-laygir-i-italiki-mafia-bythizei-sto-ionio-ploia-me-radienerga-toksika-apoblita>, [Πρόσβαση 10.02.2022].

CACL Indian Ocean, 2016. CACL Indian Ocean runs aground. Διαθέσιμο: [http://www.wsv.de/ftp/presse/2016/00030\\_2016.pdf](http://www.wsv.de/ftp/presse/2016/00030_2016.pdf). [Πρόσβαση 12.01.2022].

Crafts, N., 2000. Globalization and Growth in the Twentieth Century. IMF Working Paper 00/44. Διαθέσιμο: <https://www.imf.org/external/pubs/ft/wp/2000/wp0044.pdf>. [Πρόσβαση 11.01.2022].

Credit Suisse Research Institute. 2014. Global Wealth Databook 2014. Zurich: Credit Suisse. Διαθέσιμο: <https://publications.credit-suisse.com/tasks/render/file/?fileID=5521F296-D460-2B88-081889DB12817E02>. [Πρόσβαση 16.01.2022].

Cunski, 1992. *Italians Search for Radioactive Waste Sunk by Mafia*. Διαθέσιμο <http://www.spiegel.de/international/europe/underwater-dump-italians-search-for-radioactive-waste-sunk-by-mafia-a-656681.html> [Πρόσβαση 04.01.2022].

Dadush, U. and Dervis, K. 2013. The Inequality Challenge. Διαθέσιμο: <http://carnegieendowment.org/files/Dadush-Dervis-CurrentHistory.pdf> [Πρόσβαση 10.01.2022].

Donnan, S., 2016. EU-US trade: Five reasons why a deal looks difficult. Διαθέσιμο: <https://www.ft.com/content/c49b7e78-0aa2-11e6-9cd4-2be898308be3> [Πρόσβαση 12.01.2022].

Day, M., 2011. Mafia earning €20bn from dumping toxic waste. [on-line], Διαθέσιμο: <http://www.independent.co.uk/news/world/europe/mafia-earning-euro20bn-from-dumping-toxic-waste-2294720.html>, [Πρόσβαση 10.01.2022].

DCoC, 2018. Djibouti Code of Conduct. Διαθέσιμο, <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PIU/Pages/DCoC.aspx> [Πρόσβαση 01.02.2022].

DeNisco Rayome, A., 2017. The top 10 worst ransomware attacks of 2017, so far. Διαθέσιμο, <https://www.techrepublic.com/article/the-top-10-worst-ransomware-attacks-of-2017-so-far/>, [Πρόσβαση 11.01.2022].

DG ENVI, 2019. Directorate General for Environment. Διαθέσιμο, [http://ec.europa.eu/dgs/environment/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/dgs/environment/index_en.htm), [Πρόσβαση 16.01.2022].

DG MARE, 2019. Directorate General for Maritime Affairs and Fisheries. Διαθέσιμο, [https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/home\\_en](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/home_en), [Πρόσβαση 16.01.2022].

DG MOVE, 2019. Directorate General for Mobility and Transport. Διαθέσιμο, [https://ec.europa.eu/transport/modes\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes_en) , [Πρόσβαση 16.01.2022].

DMA, (Danish Maritime Authority) 2018. A pre-analysis on autonomous ships. Διαθέσιμο: [https://www.dma.dk/Documents/Publikationer/Autonome%20skibe DTU rapport UK.pdf](https://www.dma.dk/Documents/Publikationer/Autonome%20skibe%20DTU%20rapport%20UK.pdf), [Πρόσβαση 02.02.2022].

Donna, S., 2015. Trade talks lead to ‘death of Doha and birth of new WTO. Διαθέσιμο: <https://www.ft.com/content/97e8525e-a740-11e5-9700-2b669a5aeb83>. [Πρόσβαση 11.01.2022].

Donnan, S., 2016. EU-US trade: Five reasons why a deal looks difficult. Διαθέσιμο: <https://www.ft.com/content/c49b7e78-0aa2-11e6-9cd4-2be898308be3> [Πρόσβαση 12.01.2022].

Drewry, 2019. Vessels Market Outlook. Διαθέσιμο <https://www.drewry.co.uk/news/news/vessels-market-outlook> [Πρόσβαση 05.01.2022].

Dugard, J., 2006. Articles on Diplomatic Protection. Right or Obligation to Exercise Diplomatic Protection. Διαθέσιμο:<http://legal.un.org/avl/ha/adp/adp.html>, [Πρόσβαση 11.01.2022].

DW, 2018. G7: Leaders agree to plastics charter, promise to finally take action on plastic pollution. Διαθέσιμο: <http://www.dw.com/en/g7-leaders-agree-to-plastics-charter-promise-to-finally-take-action-on-plastic-pollution/a-44107774>, [Πρόσβαση 10.01.2021].

EC, 2019. Integrated Maritime Policy. Διαθέσιμο: [https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy\\_el](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy_el), [Πρόσβαση 01.02.2022].

Economy watch. 2010. Global Industry. Διαθέσιμο: <http://www.economywatch.com/world-industries/global-industry.html> [Πρόσβαση 01.02.2022].

ECSA, 2017. EU Shipping Industry Economic Value. Available at <http://www.ecsa.eu/> [Πρόσβαση 28.01.2022].

EIA, (US Energy Information Administration), 2019. Annual Energy Outlook. Διαθέσιμο: [https://www.eia.gov/outlooks/aeo/pdf/0383\(2019\).pdf](https://www.eia.gov/outlooks/aeo/pdf/0383(2019).pdf). [Πρόσβαση 14.01.2022].

Energia, 2020a. *Άφθονο Φυσικό Αέριο σε Εύφλεκτο Σκηνικό*. Διαθέσιμο: [http://www.energia.gr/article.asp?art\\_id=114268](http://www.energia.gr/article.asp?art_id=114268) [Πρόσβαση 15.01.2022].

Energia, 2020b. Μονογράφεται Αύριο η Σύμβαση με Total-Edison-ΕΛΠΕ για το «Οικόπεδο 2» Δυτικά της Κέρκυρας. Διαθέσιμο: [http://energia.gr/article.asp?art\\_id=114379](http://energia.gr/article.asp?art_id=114379). [Πρόσβαση 16.01.2022].

Energia, 2020c. Η Ελλάδα Χώρα-«Κλειδί» στον Τομέα της Μεταφοράς Ενέργειας. Διαθέσιμο: [http://energia.gr/article.asp?art\\_id=114068](http://energia.gr/article.asp?art_id=114068). [Πρόσβαση 17.01.2022].

Energia, 2016. Energean Oil & Gas: Στο Τελικό Στάδιο Διαπραγματεύσεων για Δύο Offshore Blocks στο Μαυροβούνιο. Διαθέσιμο: [http://www.energia.gr/article.asp?art\\_id=104590](http://www.energia.gr/article.asp?art_id=104590). [Πρόσβαση 25.01.2022].

Energeia.Gr, 2014. De Facto Ανακήρυξη Υφαλοκρηπίδας και ΑΟΖ για την Περιοχή Νοτίως της Κρήτης. Διαθέσιμο: [http://www.energia.gr/article.asp?art\\_id=84337](http://www.energia.gr/article.asp?art_id=84337) [Πρόσβαση 26.01.2022].

ENISA, 2019. Transport cybersecurity: Raising the bar by working together. Διαθέσιμο: <https://www.enisa.europa.eu/news/enisa-news/transport-cybersecurity-raising-the-bar-by-working-together>, [Πρόσβαση 23.01.2022].

Environmental Policy Review, 2009. Διαθέσιμο: <http://ec.europa.eu/environment/policyreview.htm> [Πρόσβαση 10.01.2022].

EPA, (US Environmental Protection Agency) 2019. Hazardous Wastes. Διαθέσιμο: <https://www.epa.gov/hw>, [Πρόσβαση 20.01.2022].

Erika, 2018. ERIKA maritime safety legislation enters into force: Commission takes action against 10 Member States. IP/03/1116. Διαθέσιμο: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-03-1116\\_en.htm?locale=en](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-03-1116_en.htm?locale=en), [Πρόσβαση 02.02.2022].

EU, 2016. Climate Action, Reducing emissions from the shipping sector, Διαθέσιμο: [http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/index_en.htm), [Πρόσβαση 21.01.2022].

EU, 2017. European Commission calls all aquaria to join global awareness raising action about marine litter. Διαθέσιμο: [https://ec.europa.eu/fisheries/european-commission-calls-all-aquaria-join-global-awareness-raising-action-about-marine-litter\\_en](https://ec.europa.eu/fisheries/european-commission-calls-all-aquaria-join-global-awareness-raising-action-about-marine-litter_en), [Πρόσβαση 02.02.2022].

EU GDPR, 2018. General Data Protection Regulation. Διαθέσιμο: <https://www.eugdpr.org/>, [Πρόσβαση 02.02.2022].

EU και Agenda 2030, 2019. EU approach to sustainable development. Διαθέσιμο: [https://ec.europa.eu/info/strategy/international-strategies/sustainable-development-goals/eu-approach-sustainable-development\\_en](https://ec.europa.eu/info/strategy/international-strategies/sustainable-development-goals/eu-approach-sustainable-development_en), [Πρόσβαση 22.01.2022].

Euler Hermes, 2016. Trade Wars: The force weakens. Economic Outlook no 1229. Διαθέσιμο: <http://www.eulerhermes.com/economic-research/blog/EconomicPublications/trade-wars-the-force-weakens-economic-outlook-oct16.pdf>, [Πρόσβαση 10.01.2022].

EUNAVFOR, 2021. ATALANTA mission in Somalia. Διαθέσιμο: <https://eunavfor.eu/operation-atalantas-new-mandate-enters-into-force-on-1st-of-january-2021-new-tasks-will-reinforce-the-eu-navfors-counter-piracy-core-responsibilities/> [Πρόσβαση 30.01.2022].

Eur-Lex, 2019. Διεθνείς Συμβάσεις. Διαθέσιμο: <https://eur-lex.europa.eu/homepage.html>, [Πρόσβαση 14.01.2022].

Eurocbc, 2013. Mediterranean Sea highly polluted by toxic chemicals. Διαθέσιμο: [http://www.eurocbc.org/mediterranean\\_polluted\\_by\\_toxic\\_chemicals\\_13nov2003page1374.html](http://www.eurocbc.org/mediterranean_polluted_by_toxic_chemicals_13nov2003page1374.html), [Πρόσβαση 01.02.2022].

Europa, 2020. *Winter 2019 Economic Forecast*. Διαθέσιμο: [https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/economic-performance-and-forecasts/economic-forecasts/winter-2019-economic-forecast\\_en](https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/economic-performance-and-forecasts/economic-forecasts/winter-2019-economic-forecast_en) [Πρόσβαση 02.02.2022].

Europa, 2009. Διαθέσιμο: [http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/events/2009\\_12\\_09\\_green\\_corridors\\_conference\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/events/2009_12_09_green_corridors_conference_en.htm) [Πρόσβαση 12.01.2022].

European Parliament, 2017. Russian illegal nuclear waste 'dumping' and the environmental security of the Baltic Sea. Διαθέσιμο: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=WQ&reference=P-2017-005475&format=XML&language=EN>, [Πρόσβαση 12.01.2022].

European Parliament, 2013. Dumping of nuclear waste at sea. Διαθέσιμο: [http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=WQ&reference=E-2013\\_006055&format=XML & language=EN](http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=WQ&reference=E-2013_006055&format=XML&language=EN), [Πρόσβαση 12.01.2022].

European Parliament, 1998. Radioactive waste dumping off the coast of Scotland, in particular in the area known as Beaufort's Dyke. Διαθέσιμο: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=WQ&reference=E-1997-4005&format=XML&language=EN>, [Πρόσβαση 12.01.2022].

Eurostat, 2018. *Flash estimate for the fourth quarter of 2017*. Διαθέσιμο <http://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/8643581/8-05022018-BP-EN.pdf/1338cf55-5c91-4179-a6ca-808675e40bbd> [Πρόσβαση 14.01.2022].

Eurostat, 2020. Maritime transport of goods. Διαθέσιμο: [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Maritime\\_transport\\_of\\_goods\\_-\\_quarterly\\_data](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Maritime_transport_of_goods_-_quarterly_data) [Πρόσβαση 21.01.2022].

EU-WTO, 2018. *EU and WTO*. Διαθέσιμο <http://ec.europa.eu/trade/policy/eu-and-wto/>, [Πρόσβαση 12.01.2022].

Exxonmobil, 2017. *Energy Outlook*. Διαθέσιμο: <http://corporate.exxonmobil.com/en/energy/energy-outlook> [Πρόσβαση 12.01.2022].

Faure, D., 2017. President Danny Faure delivers new commitment to safeguarding our Oceans. Διαθέσιμο: [http://www.statehouse.gov.sc/news.php?news\\_id=3653&topic\\_id=37](http://www.statehouse.gov.sc/news.php?news_id=3653&topic_id=37), [Πρόσβαση 02.02.2022].

France24.com, 2018. Dutch shipping bosses in court over 'toxic' ship dumping. Διαθέσιμο <http://www.france24.com/en/20180213-dutch-shipping-bosses-court-over-toxic-ship-dumping> [Πρόσβαση 14.01.2022].

Fukushima (2011). *Fukushima Accident*. Διαθέσιμο: <http://www.world-nuclear.org/information-library/safety-and-security/safety-of-plants/fukushima-accident.aspx> [Πρόσβαση 02.02.2022].

Goksel, K.N.2012. Globalisation and the State. Available at <http://sam.gov.tr/wp-content/uploads/2012/02/1.-NiluferKaracasuluGoksel.pdf> [Πρόσβαση 08.01.2022].

Grand View Research, 2016. Liquefied Petroleum Gas (LPG) Market Analysis By Source, Application and Segment Forecast To 2024. Διαθέσιμο: <http://www.grandviewresearch.com/industry-analysis/liquefied-petroleum-gas-industry>, [Πρόσβαση 02.02.2022].

Gregory, R.W., 2012. Flags of Convenience: the Development of Open Registries in the Global Maritime Business and Implications for Modern Seafarers. Διαθέσιμο: [https://repository.library.georgetown.edu/bitstream/handle/10822/557688/Gregory\\_georgetown\\_0076M\\_11950.pdf](https://repository.library.georgetown.edu/bitstream/handle/10822/557688/Gregory_georgetown_0076M_11950.pdf), [Πρόσβαση 02.01.2022].

GPF, (Geopolitical Futures), 2016. Top containers ship trade routes. Διαθέσιμο <https://geopoliticalfutures.com/top-container-ship-trade-routes/> [Πρόσβαση 12.01.2022].

Greenaction, 2013. Hazardous Materials Transportation by Sea, Διαθέσιμο: <http://www.greenaction.org/internal/090515.pdf>, [Πρόσβαση 01.02.2022].

Greenpeace, 2018. *Let's end the age of plastic*. Διαθέσιμο <https://www.greenpeace.org/international/act/lets-end-the-age-of-plastic/> [Πρόσβαση 12.01.2022].

Greenpeace, 2017. *Nuclear Waste*. Διαθέσιμο: <https://www.greenpeace.org/international/?s=nuclear+waste> [Πρόσβαση 12.01.2022].

Greenpeace, 2017. *The toxic ships*. Διαθέσιμο: <http://www.greenpeace.org/italy/Global/italy/report/2017/inquinamento/Report-The-toxic-ship.pdf>, [Πρόσβαση 02.02.2022].

Guardian, 2016. Italian PM Matteo Renzi resigns after referendum defeat. Διαθέσιμο: <https://www.theguardian.com/world/2016/dec/04/matteo-renzis-future-in-the-balance-amid-high-turnout-in-italy-referendum> [Πρόσβαση 15.01.2022].

Halifax Explosion, 1917. *The case of SS Mont Blanc*. Διαθέσιμο: <http://www.cbc.ca/halifaxexplosion/>, [Πρόσβαση 08.01.2022].

Hannon, P. 2017. Trade in 2016 to grow at slowest pace since the financial crisis. Διαθέσιμο: [www.wsj.com/articles/world-trade-financial-crisis](http://www.wsj.com/articles/world-trade-financial-crisis). [Πρόσβαση 28.01.2022].

Hayden, P.R., 2015. Mega-ships accidents pose risks to supply chains, shippers, insurers. Διαθέσιμο [http://www.joc.com/maritime-news/container-lines/mega-ships-accidents-pose-risks-supply-chains-shippers-insurers\\_20150930.html](http://www.joc.com/maritime-news/container-lines/mega-ships-accidents-pose-risks-supply-chains-shippers-insurers_20150930.html), [Πρόσβαση 18.01.2022].

HNS (Hazardous and Noxious Substances) Convention, 2013, Διαθέσιμο: [www.hnsconvention.org /Pages/Reporting.aspx](http://www.hnsconvention.org/Pages/Reporting.aspx), [Πρόσβαση 12.01.2022].

Hofstra University, 2017. Main Maritime Routes. Διαθέσιμο: [https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/gallery/Map\\_Main%20Maritime%20Routes.pdf](https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/gallery/Map_Main%20Maritime%20Routes.pdf). [Πρόσβαση 04.01.2022].

Hong Kong Convention, 2009. The development of the Hong Kong Convention. Διαθέσιμο: <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/ShipRecycling/Pages/Default.aspx>, [Πρόσβαση 15.01.2022].

Hooper, J., 2009. Shipwreck may hold radioactive waste sunk by mafia off Italian coast. Διαθέσιμο: <https://www.theguardian.com/world/2009/sep/16/shipwreck-waste-mafia-italy>, [Πρόσβαση 02.02.2022].

HSE, 2017. Carriage of Dangerous Goods. Διαθέσιμο: <http://www.hse.gov.uk/cdg/manual/regenvirment.htm>, [Πρόσβαση 20.01.2022].

Huffingtonpost, 2018. Διαθέσιμο: [https://www.huffingtonpost.gr/entry/livee-seneleftthesan-okto-ellenes-naetikoi-me-ten-epopsia-oti-ekanan-lathremporio-kaesimon\\_gr\\_5aaadd38e4b05b2217fd4ce7](https://www.huffingtonpost.gr/entry/livee-seneleftthesan-okto-ellenes-naetikoi-me-ten-epopsia-oti-ekanan-lathremporio-kaesimon_gr_5aaadd38e4b05b2217fd4ce7), [Πρόσβαση 25.01.2022].

IACS, 2018. IACS Council 76 Press Release. Διαθέσιμο: <http://www.iacs.org.uk/news/iacs-council-76-press-release-15-dec-2017/>, [Πρόσβαση 18.01.2022].

IAEA (International Atomic Energy Agency), 2020. Διαθέσιμο: <http://www.iaea.org>, [Πρόσβαση 02.02.2022].

IBM, 2018. IBM Study: Responding to Cybersecurity Incidents Still a Major Challenge for Businesses. Διαθέσιμο: <http://www-03.ibm.com/press/us/en/pressrelease/53800.wss>, [Πρόσβαση 18.01.2022].

IEA, (International Energy Agency) 2022. World Energy Outlook. Διαθέσιμο: <https://www.iea.org/reports/oil-market-report-march-2022> [Πρόσβαση 12.04.2022].

IEA, 2020. Oil Market Report. Διαθέσιμο: <https://www.iea.org/oilmarketreport/omrpublic/>. [Πρόσβαση 14.01.2022].

Ievoli Sun, 2000. The Ievoli Sun Chemical Tanker Incident. Διαθέσιμο: <http://www.marineinsight.com/misc/marine-safety/the-ievoli-sun-chemical-tanker-incident/>, [Πρόσβαση 02.02.2022].

IGC-1, 2018. Summary of the First Session of the Intergovernmental Conference on an International Legally Binding Instrument under the UN Convention on the Law of the Sea on the Conservation and Sustainable Use of Marine Biodiversity of Areas Beyond National Jurisdiction. Διαθέσιμο: <http://enb.iisd.org/oceans/bbnj/igc1/>, [Πρόσβαση 05.01.2022].

IHMM, (Institute of Hazardous Materials Management), 2018. Διαθέσιμο: <http://www.ihmm.org>, [Πρόσβαση 02.02.2022].

IHS, 2017. Maritime & Trade Research and Analysis. Διαθέσιμο <https://ihsmarkit.com/research-analysis/maritime-trade.html>, [Πρόσβαση 29.01.2022].

IHS Markit, 2017. Total's Offshore Cyprus Block 11 Could Rival Egypt's Zohr Natural Gas Discovery; Increasing Investment and Competition in Region. Διαθέσιμο: <http://news.ihsmarkit.com/press-release/catherine-gifford/totals-offshore-cyprus-block-11-could-rival-egypts-zohr-natural-gas-> [Πρόσβαση 21.01.2022].

IMB, (International Maritime Bureau), 2018. General advice to Masters. Διαθέσιμο, <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre>, [Πρόσβαση 02.02.2022].

IMF, 2020. World Economic Outlook. Διαθέσιμο <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2020/01/11/world-economic-outlook-update-january-2020> [Πρόσβαση 02.02.2022].

IMF, 2018. IMF History. Διαθέσιμο <http://www.imf.org/en/About> [Πρόσβαση 24.01.2022].

IMO-CYBER RISK, 2017. Guidelines on Maritime Cyber Risk Management. Διαθέσιμο: [http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide\\_to\\_Maritime\\_Security/Documents/MSC-FAL.1-Circ.3%20-%20Guidelines%20On%20Maritime%20Cyber%20Risk%20Management%20\(Secretariat\).pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Documents/MSC-FAL.1-Circ.3%20-%20Guidelines%20On%20Maritime%20Cyber%20Risk%20Management%20(Secretariat).pdf), [Πρόσβαση 01.02.2022].

IMF, 2000. Globalization: Threat or Opportunity. Available at <http://imf.org/external/np/exr/ib/2000/041200to.htm>. [Πρόσβαση 12.01.2022].

IMO, 2021. Dangerous Goods. Διαθέσιμο: <http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/DangerousGoods/Pages/default.aspx>, [Πρόσβαση 20.01.2022].

IMO Maritime Piracy, 2018. Maritime Security and Piracy. Διαθέσιμο: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/MaritimeSecurity.aspx>, [Πρόσβαση 02.02.2022].

IMO, 2020. Introduction to IMO. Available at <http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>. [Πρόσβαση 01.02.2022].

IMO, (International Maritime Organisation), 2020. Διαθέσιμο: <http://www.imo.org>, [Πρόσβαση 04.01.2022].

IMO-NGOs, 2018. Rules and Guidelines for Consultative Status of Non-Governmental International Organizations with the International Maritime Organization. Διαθέσιμο: <http://www.imo.org/About/Membership/Documents/RULES%20AND%20GUIDELINES%20FOR%20CONSULTATIVE%20STATUS.pdf>, [Πρόσβαση 12.01.2022].



IMO-MSC 97th, 2016. IMO's Maritime Safety Committee (MSC), 97th session. Διαθέσιμο <http://www.imo.org/en/MediaCentre/SecretaryGeneral/SecretaryGeneralsSpeechesToMeetings/Pages/MSC-97-opening.aspx>. [Πρόσβαση 01.02.2022].

IMSBC, 2021. International Maritime Solid Bulk Cargoes Code. Διαθέσιμο: <http://www.imo.org/en/OurWork/safety/regulations/pages/bulkcarriers.aspx>, [Πρόσβαση 20.01.2022].

Independent, 1997. Ministers admit nuclear waste was dumped in sea. Διαθέσιμο: <https://www.independent.co.uk/news/ministers-admit-nuclear-waste-was-dumped-in-sea-1248343.html>, [Πρόσβαση 12.01.2022].

Insurance Business, 2017. The Cyber risk for ships. Διαθέσιμο: <https://www.insurancebusinessmag.com/us/news/cyber/the-cyber-risk-for-ships-76586.aspx>, [Πρόσβαση 02.01.2022].

INTERCARGO, 2018. Bulk Carrier Casualty Report. Διαθέσιμο: <https://www.intercargo.org/bulk-carrier-casualty-report-2017/>, [Πρόσβαση 22.01.2022].

INTERPOL, 2018. Marine pollution crime: first global multi-agency operation. Διαθέσιμο: <https://www.interpol.int/News-and-media/News/2018/N2018-135> [Πρόσβαση 22.01.2022].

IPCC, 2013. Summary for Policy Makers, Διαθέσιμο: <http://www.ipcc.ch/report/ar5/wg1/#.Uq3szPRkQII>, [Πρόσβαση 27.01.2022].

IPCC, 2013. Science report: climate change unequivocal, human influence at least 95% certain, Διαθέσιμο: [http://ec.europa.eu/clima/news/articles/news\\_2013092701\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/news/articles/news_2013092701_en.htm), [Πρόσβαση 29.01.2022].

ISM Code, 2018. ISM Code and Guidelines on Implementation of the ISM Code. Διαθέσιμο: <http://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/SafetyManagement/Pages/ISMCode.aspx>, [Πρόσβαση 12.01.2022].

ITOPF, International Tanker Owners Pollution Federation, 2022. Στατιστικά Στοιχεία Ρυπάνσεων. Διαθέσιμο: <http://www.itopf.com/knowledge-resources/data-statistics/statistics/>, [Πρόσβαση 05.04.2022].

ITOPF, 2021. Hazardous and Noxious Substances (HNS). Διαθέσιμο: <http://www.itopf.com/knowledge-resources/documents-guides/hazardous-and-noxious-substances-hns/>, [Πρόσβαση 20.01.2022].

ITOPF, The International Tanker Owners Pollution Federation, 2022. Case studies. Διαθέσιμο <http://www.itopf.com/in-action/case-studies/>, [Πρόσβαση 22.04.2022].

Juncker, C.J., 2018. EU budget must be up. Διαθέσιμο [https://www.europa-nu.nl/id/vkkup1px98ww/nieuws/juncker\\_eu\\_begroting\\_moet\\_omhoog](https://www.europa-nu.nl/id/vkkup1px98ww/nieuws/juncker_eu_begroting_moet_omhoog), [Πρόσβαση 08.01.2022]

Kongsberg, 2016. Automated Ships Ltd. and KONGSBERG to build first unmanned and fully-automated vessel for offshore operations. Διαθέσιμο <https://www.km.kongsberg.com/ks/web/nokbk0238.nsf/AllWeb/65865972888D25FAC125805E00281D50?> [Πρόσβαση 02.02.2022].

Laccino, L., 2014. Worlds-most-polluted-seas-revealed. Διαθέσιμο: <http://www.ibtimes.co.uk/world-oceans-day-2014-worlds-most-polluted-seas-revealed-1451638>, [Πρόσβαση 01.02.2022].

- Lagambiente, 2015. Environmental Crimes. Διαθέσιμο: <http://international.legambiente.it/areas-of-work/environmental-commitment-action-challenge-activism/>, [Πρόσβαση 10.01.2022].
- Lerche, O.C. III. 1998. The Conflicts of Globalization. The International Journal of Peace Studies. January 1998. Vol.3 No 1. Διαθέσιμο: [http://www.gmu.edu/programs/icar/ijps/vol3\\_1/learch.htm](http://www.gmu.edu/programs/icar/ijps/vol3_1/learch.htm), [Πρόσβαση 08.01.2022].
- Lester, S., 2016. Is the Doha Round Over? The WTO's Negotiating Agenda for 2016 and Beyond. Διαθέσιμο: <https://www.cato.org/publications/free-trade-bulletin/doha-round-over-wtos-negotiating-agenda-2016-beyond>. [Πρόσβαση 11.01.2022].
- Lim, K., 2019. Sustainable Shipping for Sustainable Planet. Διαθέσιμο: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/17--world-maritime-theme-for-2020.aspx>, [Πρόσβαση 10.01.2022].
- Lim, K., 2017. A New Year message from IMO Secretary-General: Connecting ships, ports and people. Διαθέσιμο: [http://www.imo.org/en/MediaCentre/Secretary General/Pages/Default.aspx](http://www.imo.org/en/MediaCentre/Secretary%20General/Pages/Default.aspx), [Πρόσβαση 10.01.2022].
- Lim, 2016. On World Day, UN spotlights the role of maritime transport. Διαθέσιμο: [www.imo.org](http://www.imo.org) [Πρόσβαση 29.01.2022].
- Livesay, Ch., 2015. Europe's Biggest Illegal Dump - 'Italy's Chernobyl' - Uncovered in Mafia Heartland. Διαθέσιμο: <https://news.vice.com/article/europes-biggest-illegal-dump-italys-chernobyl-uncovered-in-mafia-heartland>, [Πρόσβαση 10.01.2022].
- LR, (Lloyd's Register), 2014. Safe haven for Maritime Maisie after 100-day ordeal. Διαθέσιμο: <https://www.lr.org/en/latest-news/0422-safe-haven-for-maritime-maisie-after-100-day-ordeal/>, [Πρόσβαση 02.02.2022].
- Maersk Maya, 2018. RECAAP Weekly Bulletin. Διαθέσιμο: [http://www.recaap.org/DesktopModules/Bring2mind/DMX/Download.aspx?Command=Core\\_Download&EntryId=620&PortalId=0&TabId=78](http://www.recaap.org/DesktopModules/Bring2mind/DMX/Download.aspx?Command=Core_Download&EntryId=620&PortalId=0&TabId=78), [Πρόσβαση 02.02.2022].
- Maersk Honam, 2018. *Ultra Large Container Ship MAERSK HONAM major fire*. Διαθέσιμο: <http://maritimebulletin.net/2018/03/07/ultra-large-container-ship-maersk-honam-major-fire-crew-evacuated-4-missing/>, [Πρόσβαση 02.02.2022].
- Marinelink, 2017. CMA CGM Fidelio: Fire on Board. Available at [http://www.marinelink.com/news/fidelio-boardfire423544#.WNhqAF\\_hOPY](http://www.marinelink.com/news/fidelio-boardfire423544#.WNhqAF_hOPY).linkedin [Πρόσβαση 27.02.2022].
- Marinetraffic, 2018. *MV Sigrid*. Διαθέσιμο <http://www.marinetraffic.com/en/maritime-news/article/7928>, [Πρόσβαση 02.01.2022].
- Maritime Connector, 2018a. World's Largest Ships. Διαθέσιμο <http://maritime-connector.com/worlds-largest-ships/> [Πρόσβαση 14.01.2022].
- Maritime Connector, 2018b. *Modern Piracy*. Διαθέσιμο <http://maritime-connector.com/wiki/piracy/>, [Πρόσβαση 15.01.2022].
- MASS, (Maritime Autonomous Surface Ships), 2018. *MASS Code of Practice up to 24 metres in length*. Διαθέσιμο: <http://www.ukmarinealliance.co.uk/content/masrwg-code-practice>, [Πρόσβαση 01.02.2022].

Mayr, W., 2014. The Mafia's Deadly Garbage: Italy's Growing Toxic Waste Scandal. Διαθέσιμο <http://www.spiegel.de/international/europe/anger-rises-in-italy-over-toxic-waste-dumps-from-the-mafia-a-943630.html>, [Πρόσβαση 10.01.2022].

Merlie, F.M., 2017. *Autonomous Ships: Regulations Left in Their Wake?* Διαθέσιμο: <https://www.maritime-executive.com/editorials/autonomous-ships-regulations-left-in-their-wake#gs.A3EMyM4>, [Πρόσβαση 10.01.2022].

MNZ, 2018. Cargo and Carriage Dangerous Goods. Διαθέσιμο: <https://www.maritimenz.govt.nz/commercial/ships/cargo-carriage/#dangerous>, [Πρόσβαση 20.01.2022].

MOWCA, 2018. *Memorandum of Understanding on the establishment a sub-regional integrated Coast Guard Function Network*. Διαθέσιμο, <http://oceansbeyondpiracy.org/matrix/maritime-organization-west-africa-and-central-africa-mowca>, [Πρόσβαση 11.01.2022].

MRAG, 2017. Θαλάσσιες ζώνες. Διαθέσιμο, <http://www.mrag.co.uk/experience/costs-and-benefits-arising-establishment-maritime-zones-mediterranean-sea>, [Πρόσβαση 01.02.2022].

MUNIN, 2016. Marine Unmanned Navigation through Intelligence in Networks. Διαθέσιμο <http://www.unmanned-ship.org/munin/> [Πρόσβαση 03.01.2022].

Murray, W., 2016. Economies of Scale in Container Ship Costs. Διαθέσιμο <https://www.usmma.edu/sites/usmma.edu/files/docs/CMA%20Paper%20Murray%201%20%282%29.pdf> [Πρόσβαση 10.01.2022].

NATO, 2018. NATO concludes successful counter-piracy mission. Διαθέσιμο, [https://www.nato.int/cps/en/natohq/news\\_139420.htm](https://www.nato.int/cps/en/natohq/news_139420.htm), [Πρόσβαση 02.02.2022].

NCEAS, (National Center for Ecological Analysis and Synthesis) 2018. New in Science: First Estimate to Quantify Plastics Flowing into the Ocean. Διαθέσιμο: <https://www.nceas.ucsb.edu/news/new-science-first-estimate-quantifies-plastics-flowing-ocean>, [Πρόσβαση 14.01.2022].

Nelms, E.S., Galloway, S.T., Godley, J.B., Jarvis, S.D., Lindeque, K.P., 2018. Investigating microplastic trophic transfer in marine top predators. *Environmental Pollution*. Διαθέσιμο: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0269749117343294?via%3Dihub>, [Πρόσβαση 02.02.2022].

NFAS, (Norwegian Forum for Autonomous Ships), 2017. *Autonomous Merchant Ships*. Διαθέσιμο, <http://nfas.autonomous-ship.org/resources/autonom-defs.pdf>, [Πρόσβαση 02.02.2022].

NOAA. (National Oceanic and Atmospheric Administration), 2016. Oil and Chemical Spills. Διαθέσιμο <http://oceanservice.noaa.gov/hazards/spills/>, [Πρόσβαση 12.01.2022].

NRF (National Retail Federation), 2019. Economy Driving Double-Digit Growth in Imports despite Tariff and Border Tax Talk in Washington. Διαθέσιμο <https://nrf.com/media/press-releases/economy-driving-double-digit-growth-imports-despite-tariff-and-border-tax-talk>. [Πρόσβαση 12.01.2022].

Nuclear, (Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material), 1971. Διαθέσιμο: [http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-relating-to-Civil-Liability-in-the-Field-of-Maritime-Carriage-of-Nuclear-Material\(NUCLEAR\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-relating-to-Civil-Liability-in-the-Field-of-Maritime-Carriage-of-Nuclear-Material(NUCLEAR).aspx), [Πρόσβαση 01.02.2022].

OECD, 2017. *Modest pick-up in global growth but risks and vulnerabilities could derail recovery*. Διαθέσιμο <http://www.oecd.org/economy/modest-pick-up-in-global-growth-but-risks-and-vulnerabilities-could-derail-recovery.htm>, [Πρόσβαση 08.01.2022].

OECD, 1959. Flags of Convenience. Διαθέσιμο [http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=DSTI/DOT/MTC\(2003\)16&docLanguage=En](http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=DSTI/DOT/MTC(2003)16&docLanguage=En), [Πρόσβαση 12.01.2022].

Offshore Legislation, 2018. Safety of offshore oil and gas operations. Διαθέσιμο <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/LSU/?uri=CELEX:32013L0030&qid=1528663700322>, [Πρόσβαση 08.01.2022].

Ogunlade, A., 2010. *Can the Bamako Convention Adequately Safeguard Africa's Environment in the Context of Transboundary Movement of Hazardous Wastes*. Διαθέσιμο: <http://www.dundee.ac.uk/cepmip/gateway/?news=31280>, [Πρόσβαση 29.01.2022].

OPA, Oil Pollution Act, 1990. Bill Summary & Status - 101st Congress (1989 - 1990) - H.R.1465 - THOMAS (Library of Congress) <https://www.congress.gov/bill/101st-congress/house-bill/01465>, [Πρόσβαση 10.01.2022].

Openbaar ministerie, 2019. Holland Maas Scheepvaart Beheer II BV case. Διαθέσιμο: <https://www.om.nl/actueel/nieuwsberichten/@104923/scheepseigenaar/>, [Πρόσβαση 14.01.2022].

Paris Convention, (Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy), 1960. Διαθέσιμο: [http://www.oecd-nea.org/law/nlparis\\_conv.html](http://www.oecd-nea.org/law/nlparis_conv.html) [Πρόσβαση 03.01.2022].

Pearce, F., 2018. How 16 ships create as much pollution as all the cars in the world. Διαθέσιμο: <http://www.dailymail.co.uk/sciencetech/article-1229857/How-16-ships-create-pollution-cars-world.html> [Πρόσβαση 03.01.2022].

Pearce, F., 2017. Mega-canals could slice through continents for giant ships. Διαθέσιμο <https://www.newscientist.com/article/mg23431210-200-megacanals-could-slice-through-continents-for-giant-ships/> [Πρόσβαση 14.01.2022].

PETROFIN, 2016. Global ship lending steady at \$398 billion. Available at <http://www.petrofin.gr> [Πρόσβαση 22.01.2022]

Petrofin, 2016. *Global ship lending steady at \$398 billion, despite world's fleet growth says Petrofin Research*. Διατίθεται <http://www.hellenicshippingnews.com/global-ship-lending-steady-at-398-billion-despite-worlds-fleet-growth-says-petrofin-research/> [Πρόσβαση 25.01.2022].

PHMSA, (U.S. Department of Transportation Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration), 2018. [on-line], Available at: <http://phmsa.dot.gov/portal/site/PHMSA/menuitem.ebdc7a8a7e39f2e55cf2031050248a0c/?vgnnextoid=c32be097181b3110VgnVCM1000009ed07898RCRD>, [Πρόσβαση 01.02.2022].

Platts, 2016. Turkey commissions first FSRU LNG unit. Available at <http://www.platts.com/latest-news/natural-gas/istanbul/turkey-commissions-first-fsru-lng-unit-21435987>. [Πρόσβαση 02.02.2022].

Polar Code, 2017. Shipping in polar waters. Διαθέσιμο: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/polar/Pages/default.aspx>, [Πρόσβαση 12.01.2022].

Port Technology, 2018. Places of refuge-learning from the MSC Flaminia. Διαθέσιμο: <https://www.porttechnology.org/technical-papers/places-of-refuge-learning-from-the-msc-flaminia>, [Πρόσβαση 04.01.2022].

Prestige, 2002. *The Prestige Tanker Case*. Available at: <http://www.cedre.fr/en/spill/prestige/prestige.php> [Πρόσβαση 03.01.2022].

Probo Coala, 2006. *PROBO COALA: A Toxic Journey*. Διαθέσιμο <https://www.amnesty.org/en/latest/news/2016/04/trafigura-a-toxic-journey/> [Πρόσβαση 02.02.2022].

Protothema, 2014. Καταγγελία – σοκ από Βενιζέλο: «Ιταλική μαφία ρίχνει ραδιενεργά απόβλητα στη Μεσόγειο». Διαθέσιμο <http://www.protothema.gr/politics/article/356656/kataggelia-sok-aro-venizelo-italiki-mafia-rihnei-radienerga-aponlita-sti-mesogeio/> [Πρόσβαση 14.01.2022].

ReCAAP, 2020. Annual Report 2020. Διαθέσιμο <http://www.recaap.org/> [Πρόσβαση 17.01.2022].

Research and Market.com, 2018. Global Chemical Tanker Shipping Market Analysis 2014-2017 & 2025. Διαθέσιμο [https://www.researchandmarkets.com/research/56v558/global\\_chemical?w=4](https://www.researchandmarkets.com/research/56v558/global_chemical?w=4) [Πρόσβαση 12.01.2022].

Research Methodologies in Comparative, European and Public and Private International Law, 2013. Διαθέσιμο <http://www.shef.ac.uk/law/research/clusters/sciel/scielevents/method/workshop>, [Πρόσβαση 08.01.2022].

Reuters, 2018. Italy Finds Wreck of Toxic Waste Ship Sunk by Mafia. Διαθέσιμο <http://oceanleadership.org/italy-finds-wreck-of-toxic-waste-ship-sunk-by-mafia/>, [Πρόσβαση 02.03.2021].

Reuters, 2020a. Shipping stocks rally reverses after capital raise, earnings news. Διαθέσιμο: <http://www.reuters.com/article/us-shipping-stocks-idUSKBN13C2EB>, [Πρόσβαση 02.02.2022].

Reuters, 2016b. Bulgaria, Greece form task force to build Greek LNG terminal. Διαθέσιμο: <http://www.reuters.com/article/greece-lng-bulgaria-idUSL8N18S2QS>. [Πρόσβαση 02.02.2022].

Reuters, 2016c. Egypt plans to import up to 120 cargos of LNG in 2017. Διαθέσιμο: <http://af.reuters.com/article/investingNews/idAFKCN0Z50DK>. [Πρόσβαση 21.01.2022].

Richardson, W.S., and Van Dyke, J.M., 1996. *The Legitimacy of Unilateral Actions to Protest the Ocean Shipment of Ultrahazardous Radioactive Materials*, section 9. Διαθέσιμο: <http://sites.utexas.edu/nppp/>. [Πρόσβαση 16.01.2022].

Rio, 1992. UN Conference on Environment and Development. Διαθέσιμο: <http://www.un.org/geninfo/bp/enviro.html>, [Πρόσβαση 23.01.2022].

Roberts, H., 2013. Toxic nuclear waste dumped illegally by the Mafia is blamed for surge in cancers in southern Italy. [on-line], Διαθέσιμο: <http://www.dailymail.co.uk/news/article-2483484/Toxic-nuclear-waste-dumped-illegally-Mafia-blamed-surge-cancers-southern-Italy.html>, [Πρόσβαση 10.01.2022].

Rodrigue, P.J., Notteboom, T., Slack, B., 2016. Maritime Transportation. Διαθέσιμο <https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/ch3c4en.html>. [Πρόσβαση 20.01.2022].

Roser, M., 2018. *Oil spills*. Διαθέσιμο <https://ourworldindata.org/oil-spills>. [Πρόσβαση 18.01.2022].

Safety4Sea, 2018. *Top 6 examples of ransomware*. Διαθέσιμο: <https://safety4sea.com/top-6-examples-of-ransomware/>, [Πρόσβαση 07.01.2022].

Schultz, C., 2013. *What's the difference between an oil spill and a natural gas spill*. Διαθέσιμο:

<http://www.smithsonianmag.com/smart-news/whats-the-difference-between-an-oil-spill-and-a-natural-gas-spill-17825239/#BEZgdwAP8v7bDWt3.99>, [Πρόσβαση 04.01.2022].

Science daily, 2016. Oil and Chemical Spills news. Διαθέσιμο: [https://www.sciencedaily.com/news/earth\\_climate/oil\\_spills/](https://www.sciencedaily.com/news/earth_climate/oil_spills/), [Πρόσβαση 16.01.2022].

Seatrade, 2018. Maritime News. 69% of Danish shipping companies hit by cyber crime in 2017. Διαθέσιμο: <http://www.seatrade-maritime.com/news/europe/69-of-danish-shipping-companies-hit-by-cyber-crime-in-2017.html>, [Πρόσβαση 04.01.2022].

Secureworks, 2018. Gold Galleon: How a Nigerian Cyber Crew Plunders the Shipping Industry. Διαθέσιμο: <https://www.secureworks.com/research/gold-galleon-how-a-nigerian-cyber-crew-plunders-the-shipping-industry>, [Πρόσβαση 02.02.2022].

Shell, 2017. Shell LNG Outlook. Διαθέσιμο: <http://www.shell.com/energy-and-innovation/natural-gas/liquefied-natural-gas-lng/lng-outlook.html>, [Πρόσβαση 23.01.2022].

Shipsfocus, 2018. *Chemical Tankers Research & Development*. Διαθέσιμο <http://www.shipsfocus.com/>, [Πρόσβαση 24.01.2022].

Smith, C. 2012. A Brief Examination of Neoliberalism and Its Consequences, *Sociology Lens*. Available at: <http://thesocietypages.org/sociologylens/2012/10/02/a-brief-examination-of-neoliberalism-and-its-consequences/>, [Πρόσβαση 05.01.2022].

SN, Science News, 2011. Swirling seas of plastic trash. Διαθέσιμο: <http://www.sciencenewsforkids.org/2011/06/swirling-seas-of-plastic-trash/>, [Πρόσβαση 23.01.2021].

SOLAS, 2018. International Convention for the Safety of Life at Sea. Διαθέσιμο: <http://www.imo.org/en/ωKnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/HistoryofSOLAS/Pages/default.aspx>, [Πρόσβαση 21.01.2022].

Sputniknews, 2018. Διαθέσιμο: <https://sputniknews.com/middleeast/201804031063170650-houthis-red-sea-oil-carrier-saudis/>, [Πρόσβαση 03.02.2022].

Squires, N., 2009. Mafia accused of sinking ship full of radioactive waste off Italy. Διαθέσιμο: <https://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/europe/italy/6198228/Mafia-accused-of-sinking-ship-full-of-radioactive-waste-off-Italy.html>, [Πρόσβαση 01.02.2022].

Stealthgas, 2019. *Fleet*. Διαθέσιμο <http://www.stealthgas.com/stealthgas-fleet-mainmenu-40/190-gas-husky.html>, [Πρόσβαση 02.02.2022].

Stelthgas, 2018. LPG a Growing Global Market. Διαθέσιμο: <http://www.stealthgas.com/lpg-a-growing-global-market-investor-relations-130.html>, [Πρόσβαση 02.02.2022].

SUA, 1988. Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation. Διαθέσιμο: <http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/sua-treaties.aspx>, [Πρόσβαση 12.01.2022].

Tanchum, M., 2017. Israel-Turkey Pipeline hangs on Cyprus Peace Talks. Διαθέσιμο: <http://www.jpost.com/Opinion/Israel-Turkey-pipeline-hangs-on-Cyprus-peace-talks-478167>. [Πρόσβαση 04.01.2022].

Third IMO Greenhouse Gas Study, 2014. Διαθέσιμο: <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Documents/Third%20Greenhouse%20Gas%20Study/GHG3%20Executive%20Summary%20and%20Report.pdf>, [Πρόσβαση 05.01.2022].

Torrey Canyon, 1967. Supertanker TORREY CANYON grounding and oil spill, 18 March 1967. Διαθέσιμο: <https://maritimecyprus.com/2017/03/18/flashback-in-history-supertanker-torrey-canyon-grounding-and-oil-spill-18-march-1967-2/>, [Πρόσβαση 18.01.2022].

The Merchant Shipping (Dangerous Goods and Marine Pollutants) Regulations, 1997. Διαθέσιμο: <http://www.legislation.gov.uk/ukxi/1997/2367/made/data.pdf>, [Πρόσβαση 15.01.2022].

Tradewinds, 2016. Shipping Markets. Διαθέσιμο: <http://www.tradewindsnews.com/markets/> [Πρόσβαση 29.01.2022].

Tradewinds, 2015. Madera registry of shipping. Διαθέσιμο: <http://www.tradewindsnews.com/weekly/353291/the-madeira-register-a-step-away-from-being-the-top-flag-in-europe> [Πρόσβαση 12.01.2022].

TSI, 2018. Weird Science: Giant Ships and Canals. Διαθέσιμο <https://manoa.hawaii.edu/exploringourfluidearth/physical/navigation-and-transportation/transportation-and-ship-design/weird-science-giant-ships-and-canals> [Πρόσβαση 12.01.2022].

TS Taipei, 2016. Container ship grounded off Taiwan. Διαθέσιμο: <http://www.maritime-executive.com/article/drone-view-of-container-ship-grounded-off-taiwan>, [Πρόσβαση 11.01.2022].

UKP&I Club, 2018. OCIMF Tanker Management and Self-Assessment 3 – Are you ready? Διαθέσιμο <https://www.ukpandi.com/opinion/article/ocimf-tanker-management-and-self-assessment-3-are-you-ready-141212/>, [Πρόσβαση 18.01.2022].

UN, 2013. Oceans & Law of the Sea. Declarations and Statements. Διαθέσιμο [http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_declarations.htm](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_declarations.htm) [Πρόσβαση 09.01.2022].

UNCLOS, 1982. United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December, 1982. Διαθέσιμο: [http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_overview\\_convention.htm](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm), [Πρόσβαση 15.01.2022].

UN - UNCLOS, 2018. Chronological lists of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements. Διαθέσιμο: [http://www.un.org/Depts/los/reference\\_files/chronological\\_lists\\_of\\_ratifications.htm](http://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm), The United Nations Convention on the Law of the Sea, [Πρόσβαση 12.01.2022].

UN Comtrade, 2019. Bulletin of Statistics Analytical Trade Tables. Διαθέσιμο <https://unstats.un.org/unsd/trade/data/tables.asp#annual>. [Πρόσβαση 12.01.2022].

UNECE, United Nations Economic Commission for Europe, 2022. Recommendations on the Transport of Dangerous Goods – Model Regulations (Rev.22). Διαθέσιμο: <https://unece.org/transport/dangerous-goods/un-model-regulations-rev-22>, [Πρόσβαση 20.03.2022].

UNEP, 2018. Oceans and Seas. Διαθέσιμο: <https://www.unenvironment.org/explore-topics/oceans-seas/why-do-oceans-and-seas-matter>, [Πρόσβαση 02.01.2022].

UNFCCC, 1992. United Nations Framework Convention on Climate Change. Διαθέσιμο: [http://unfccc.int/files/essential\\_background/Background\\_publications\\_htmlpdf/application/pdf/conveng.pdf](http://unfccc.int/files/essential_background/Background_publications_htmlpdf/application/pdf/conveng.pdf), [Πρόσβαση 27.01.2022].

UN-SDGs, 2018. The UN SDGs at a glance. Διαθέσιμο: <http://www.un.org/sustainabledevelopment/development-agenda/>, [Πρόσβαση 21.01.2022].

USCG, 2018. Coast Guard remarks on autonomous vessels at the Transportation Research Board Annual Meeting. Διαθέσιμο: <http://mariners.coastguard.dodlive.mil/2018/01/22/1-22-2018-coast-guard-remarks-on-autonomous-vessels-at-the-transportation-research-board-annual-meeting/>, [Πρόσβαση 18.01.2022].

USGS, 2018. How much water is there on, in, and above the Earth? Διαθέσιμο <https://water.usgs.gov/edu/earthhowmuch.html>, [Πρόσβαση 02.01.2022].

US Oil Spillage, 2009. Analysis of US Oil Spillage. Διαθέσιμο <http://www.api.org/environmenthealth-and-safety/clean-water/oil-spill-prevention-and-response/~media/93371edfb94c4b4d9c6bbc766f0c4a40.ashx>, [Πρόσβαση 05.01.2022].

USS Enterprise, 2012. Aircraft carrier in Greece. Διαθέσιμο <https://navaltoday.com/2012/04/02/aircraft-carrier-uss-enterprise-hosts-reception-in-greece/>, [Πρόσβαση 12.01.2022].

USS Harry S Truman, 2018. Harry S Truman returns to operation after Greece visit. Διαθέσιμο <https://navaltoday.com/2018/05/30/harry-s-truman-csg-returns-to-operations-after-greece-visit/>, [Πρόσβαση 24.01.2022].

Vance, E.J., 2018. History of ships. Διαθέσιμο <https://www.britannica.com/technology/ship/History-of-ships> [Πρόσβαση 12.01.2022].

Vesselsvalue.com, 2019. Top Shipowning Nations. Available at <https://www.vesselsvalue.com/> [Πρόσβαση 11.01.2022].

Vessels Value, 2020. Global Fleet-Search. Available at <https://www.vesselsvalue.com/about/trade/> [Πρόσβαση, 24.01.2022].

Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage, 1963. Διαθέσιμο <http://www.iaea.org/Publications/Documents/Conventions/liability.html>, [Πρόσβαση 15.01.2022].

Waste shipments. EU Legislation. Διαθέσιμο <http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/legis.htm> και <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/LSU/?qid=1528629290403&uri=CELEX:32006R1013>, [Πρόσβαση 20.01.2022].

Water Pollution, 2017. Water pollution in the Mediterranean Sea. Διαθέσιμο <https://liqigeography.wordpress.com/human-interactions/>, [Πρόσβαση 22.01.2022].

WB, 2018. WB History. Διαθέσιμο <http://www.worldbank.org/en/about/history> [Πρόσβαση 24.01.2022].

WEO, 2016. World Energy Outlook, 2016. Διαθέσιμο: <http://www.worldenergyoutlook.org/publications/weo-2016/> [Πρόσβαση 05.01.2022].

Wired, 2018. The untold story of NotPetra. Διαθέσιμο:



<https://www.wired.com/story/notpetya-cyberattack-ukraine-russia-code-crashed-the-world/> [Πρόσβαση 05.01.2022].

WMN, (World Maritime News), 2018. Hijacked Marine Express Recovered, Crew Safe and Well. Διαθέσιμο <https://worldmaritimenews.com/archives/243150/hijacked-marine-express-recovered-crew-safe-and-well/> [Πρόσβαση 25.01.2022].

WMN, (World Maritime News), 2012. MV Stolt Valor Takes Refuge in Bahrain's Waters. Διαθέσιμο: <https://worldmaritimenews.com/archives/59835/mv-stolt-valor-takes-refuge-in-bahrains-waters/>, [Πρόσβαση 02.01.2022].

WNA, 2018. Transport of Radioactive Materials. Διαθέσιμο: <http://www.world-nuclear.org/information-library/nuclear-fuel-cycle/transport-of-nuclear-materials/transport-of-radioactive-materials.aspx> [Πρόσβαση 20.01.2022].

WNTI (World Nuclear Transport Institute), 2010. Διαθέσιμο: <http://www.wnti.co.uk/media/3762/5.pdf>, [Πρόσβαση 18.01.2022].

Wolf, M., 2017. The long and painful journey to world disorder. As the era of globalisation ends, will protectionism and conflict define the next phase? Διαθέσιμο: <https://www.ft.com/content/ef13e61a-ccce-11e6-b8ce-b9c03770f8b1> [Πρόσβαση 11.01.2022].

WSJ, 2017. Markets Watch. Available at <http://markets.wsj.com/> [Πρόσβαση 10.01.2022].

WTO, 2021. Uruguay Round. Διαθέσιμο: [https://www.wto.org/english/thewto\\_e/whatis\\_e/tif\\_e/fact5\\_e.htm](https://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/fact5_e.htm) [Πρόσβαση 24.01.2022].

WTO, 2018a. Havana Charter. Διαθέσιμο: [https://www.wto.org/english/docs\\_e/legal\\_e/havana\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/havana_e.pdf) [Πρόσβαση 24.01.2022].

WTO, 2018b. Doha Round. Διαθέσιμο: [https://www.wto.org/english/tratop\\_e/dda\\_e/update\\_e.htm](https://www.wto.org/english/tratop_e/dda_e/update_e.htm) [Πρόσβαση 04.01.2022].

Yara Birkeland, 2018. Autonomous ship project, key facts. Διαθέσιμο: <https://www.km.kongsberg.com/ks/web/nokbg0240.nsf/AllWeb/4B8113B707A50A4FC125811D00407045?OpenDocument> [Πρόσβαση 10.01.2022].

#### **Δ. ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΠΡΩΤΟΓΕΝΕΙΣ ΠΗΓΕΣ**

Αυγή, 2014. Τοξικά - Πυρηνικά στη Μεσόγειο. Διαθέσιμο <http://www.avgi.gr/article/10811/1900843/toxika-pyrenika-ste-mesogeio>, [Πρόσβαση 11.01.2022].

Ενοποιημένο κείμενο των τροποποιημένων Συνθηκών της ΕΕ, 2010. Διαθέσιμο [https://europa.eu/european-union/sites/europa.eu/files/eu\\_citizenship/consolidated-treaties\\_el.pdf](https://europa.eu/european-union/sites/europa.eu/files/eu_citizenship/consolidated-treaties_el.pdf) [Πρόσβαση 06.02.2022].

Συμφωνία των Παρισίων, 2015. Διαθέσιμο [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:22\\_016A1019\(01\)&from=EL](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:22_016A1019(01)&from=EL), [Πρόσβαση 15.01.2022].

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

#### ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

ΦΥΣΙΚΟΧΗΜΙΚΗ ΣΥΣΤΑΣΗ		ΤΟΞΙΚΟΛΟΓΙΚΗ ΣΥΣΤΑΣΗ		ΟΙΚΟΤΑΞΙΚΗ ΣΥΣΤΑΣΗ
ΕΚΡΗΚΤΙΚΗ	ΕΞΑΙΡΕΤΙΚΑ ΕΥΦΛΕΚΤΗ	ΠΟΛΥ ΤΟΞΙΚΗ	ΔΙΑΒΡΩΤΙΚΗ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΗ
ΟΞΕΙΔΩΤΙΚΗ	ΠΟΛΥ ΕΥΦΛΕΚΤΗ	ΤΟΞΙΚΗ	ΕΡΕΘΙΣΤΙΚΗ	
	ΕΥΦΛΕΚΤΗ	ΕΠΙΒΛΑΒΗΣ	ΕΥΑΙΣΘΗΤΗ	
		ΚΑΡΚΙΝΟΓΟΝΩΣ		
		ΤΟΞΙΚΗ ΕΠΙ ΤΟΥ ΑΝΑΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ		

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΗ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

ΣΥΜΒΟΛΙΣΜΟΣ	ΣΗΜΑΝΣΗ	ΕΡΜΗΝΕΙΑ
T		<b>Τοξικό.</b> Μπορεί να δηλητηριάσει τον άνθρωπο, τα ζώα, τα πουλιά και τα φυτά. Μπορεί να προκαλέσει σοβαρές αρρώστιες ακόμη και θάνατο.
X <sub>n</sub> X <sub>i</sub>		<b>Επιβλαβές, Ερεθιστικό.</b> Μπορεί να ερεθίσει το δέρμα και τα μάτια και να προκαλέσει σοβαρά προβλήματα στην υγεία του ανθρώπου.
C		<b>Διαβρωτικό.</b> Μπορεί να κάψει το δέρμα. Οι ατμοί τους μπορούν να μας κάψουν τα μάτια. Μπορεί ακόμη να καταστρέψει ένα άλλο προϊόν.
N		<b>Επικίνδυνο για το περιβάλλον.</b> Μπορεί να βλάψει το νερό, τον αέρα, έδαφος, τα ζώα και την υγεία του ανθρώπου.
E		<b>Εκρηκτικό.</b> Εκρήγνυται εύκολα και προκαλεί εγκαύματα.
F		<b>Εύφλεκτο.</b> Μπορεί να προκαλέσει πυρκαϊά. Παράγει επικίνδυνους ατμούς που μπορούν να ερεθίσουν το δέρμα, τα μάτια και τους πνεύμονες.
O		<b>Οξειδωτικό.</b> Μπορεί να κάψει το δέρμα. Αντιδρά με άλλες ουσίες και δίνει επικίνδυνους ατμούς. Μπορεί να σκουριάσει μέταλλα.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΕΙΚΟΝΑ 1: VLCC



ΕΙΚΟΝΑ 2: ΠΛΟΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΠΑΡΑΓΩΓΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ (PRODUCT CARRIER)



ΕΙΚΟΝΑ 3: ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΧΗΜΙΚΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ



ΕΙΚΟΝΑ 4: ΠΛΟΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΩΝ



ΕΙΚΟΝΑ 5: ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ



ΕΙΚΟΝΑ 6: ΠΛΟΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΥΓΡΟΠΟΙΗΜΕΝΟΥ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ (LNG)



**ΕΙΚΟΝΑ 7: ΠΛΟΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΥΓΡΟΠΟΙΗΜΕΝΩΝ ΑΕΡΙΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ (LPG)**



ΠΗΓΗ: Stealthgas, 2018.

**ΕΙΚΟΝΑ 8: ΠΛΟΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΡΑΔΙΕΝΕΡΓΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΣΕ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ**



Το MV Sigrid κατασκευάστηκε ώστε να μεταφέρει μέχρι 12 containers ραδιενεργών αποβλήτων.

ΠΗΓΗ: Marinetraffic, 2018.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

### ΤΑ 140 ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ (ΤΕΥ)

A/A	ΕΤΟΣ	ΟΝΟΜΑ	ΜΗΚΟΣ	ΠΛΑΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ Ε/Κ	ΟΛ.ΧΩΡ	ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ
1.	2018	COSCO Shipping Aries	400.0	59	19273	196670	COSCO
2.	2018	OOCL Indonesia	399.0	58.8	21413	210890	OOCL
3.	2018	CMA CGM Antoine de Saint Exupery	400.0	59	20776	217673	CMA CGM
4.	2018	Marseille Maersk	399.0	58.6	20568	214286	Maersk
5.	2018	Manchester Maersk	399.0	58.6	20568	214286	Maersk
6.	2018	MOL Treasure	399.0	58.0	20182	210691	Mitsui O.S.K. Lines.
7.	2017	OOCL Germany	399.9	58.8	21413	210890	OOCL
8.	2017	OOCL Hong Kong	399.9	58.8	21413	210890	OOCL
9.	2017	OOCL Scandinavia	399.9	58.8	21413	210890	OOCL
10.	2017	OOCL Japan	399.9	58.8	21413	210890	OOCL
11.	2017	OOCL United Kingdom	399.9	58.8	21413	210890	OOCL
12.	2017	Milan Maersk	399.0	58.6	20568	214286	Maersk
13.	2017	Madrid Maersk	399.0	58.6	20568	214286	Maersk
14.	2017	Munich Maersk	399.0	58.6	20568	214286	Maersk
15.	2017	Moscow Maersk	399.0	58.6	20568	214286	Maersk
16.	2017	Monaco Maersk	399.0	58.6	20568	214286	Maersk
17.	2017	MOL Truth	399.0	58.0	20182	210691	Mitsui O.S.K. Lines.
18.	2017	MOL Tribute	400.0	58.8	20170	210678	Mitsui O.S.K. Lines.
19.	2017	MOL Trust	400.0	58.8	20170	210678	Mitsui O.S.K. Lines.



20.	2017	MOL Tradition	400.0	58.8	20170	210678	Mitsui O.S.K. Lines.
21.	2017	MOL Triumph	400.0	58.8	20150	210678	Mitsui O.S.K. Lines.
22.	2017	MSC Tina	398.4	59.1	19437	194308	MSC (Switzerland)
23.	2017	MSC Rifaya	400.0	58.8	19462	193489	MSC (Switzerland)
24.	2017	MSC Leanne	400.0	58.8	19462	193489	MSC (Switzerland)
25.	2017	MSC Viviana	400.0	56.6	19368	187587	MSC (Switzerland)
26.	2016	Al Dahna	400.0	58.6	19870	195636	MSC (Switzerland)
27.	2016	Tihama	400.0	58.6	19870	195636	MSC (Switzerland)
28.	2016	MSC Diana	400.0	58.8	19462	193489	MSC (Switzerland)
29.	2016	MSC Ingy	400.0	58.8	19462	193489	MSC (Switzerland)
30.	2016	MSC Eloane	400.0	58.8	19462	193489	MSC (Switzerland)
31.	2015	Al Zubara	400.0	58.6	19870	195636	MSC (Switzerland)
32.	2015	Barzan	400.0	58.6	19870	195636	MSC (Switzerland)
33.	2015	Al Nefud	400.0	58.6	19870	195636	MSC (Switzerland)
34.	2015	Al Muraykh	400.0	58.6	19870	195636	MSC (Switzerland)
35.	2016	MSC Erica	398.4	59.1	19437	194308	MSC (Switzerland)
36.	2016	MSC Reef	398.4	59.1	19437	194308	MSC (Switzerland)
37.	2016	MSC Jade	398.4	59.1	19437	194308	MSC (Switzerland)
38.	2016	MSC Ditte	398.4	59.1	19437	194308	MSC (Switzerland)
39.	2016	MSC Mirja	398.4	59.1	19437	194308	MSC (Switzerland)
40.	2016	MSC Anna	400.0	58.6	19368	187587	MSC (Switzerland)
41.	2015	MSC Oscar	395.4	59	19224	192237	MSC (Switzerland)
42.	2015	MSC Oliver	395.4	59	19224	193000	MSC (Switzerland)
43.	2015	MSC Zoe	395.4	59	19224	193000	MSC (Switzerland)
44.	2015	MSC Maya	395.4	59	19224	193000	MSC (Switzerland)
45.	2014	CSCL Globe	399.67	58.6	19100	187541	CSCL (China)

46.	2014	CSCL Pacific Ocean	399.67	58.6	19100	187541	CSCL (China)
47.	2015	CSCL Indian Ocean	399.67	58.6	19100	187541	CSCL (China)
48.	2015	CSCL Atlantic Ocean	399.67	58.6	19100	187541	CSCL (China)
49.	2015	CSCL Arctic Ocean	399.67	58.6	19100	187541	CSCL (China)
50.	2015	Barzan	400	58.6	18800	195636	UASC (Kuwait)
51.	2013	Magleby Maersk	400	59	18270	174500	Maersk (Denmark)
52.	2014	MSC New York	399	54	18270	176490	MSC (Switzerland)
53.	2013	Madison Maersk	400	59	18270	174500	Maersk (Denmark)
54.	2013	Mærsk Mc-Kinney Møller	400	59	18270	174500	Maersk (Denmark)
55.	2013	Majestic Mærsk	400	59	18270	174500	Maersk (Denmark)
56.	2013	Mary Mærsk	400	59	18270	174500	Maersk (Denmark)
57.	2013	Marie Mærsk	400	59	18270	174500	Maersk (Denmark)
58.	2015	CMA CGM Georg Forster	398	54	18000	175000	CMA CGM (France)
59.	2015	CMA CGM Bougainville	398	54	17722		CMA CGM (France)
60.	2015	CMA CGM Kerguelen	398	54	17722	175000	CMA CGM (British)
61.	2015	CMA CGM Vasco de Gama	399	54	18000	175000	CMA CGM (France)
62.	2015	CMA CGM Zheng He	399	54	18000	175000	CMA CGM (France)
63.	2015	CMA CGM Benjamin Franklin	399	54	18000	175000	CMA CGM (France)
64.	2012	CMA CGM Marco Polo	396	54	16020	175343	CMA CGM (France)
65.	2013	CMA CGM Alexander von Humboldt	396	54	16020	153022	CMA CGM (France)
66.	2013	CMA CGM Jules Verne	396	54	16020	153022	CMA CGM (France)

67.	2006	Emma Mærsk	397.7	56.4	15500	151687	Maersk (Denmark)
68.	2006	Estelle Mærsk	397.7	56.4	15500	151687	Maersk (Denmark)
69.	2007	Eleonora Mærsk	397.7	56.4	15500	151687	Maersk (Denmark)
70.	2007	Evelyn Mærsk	397.7	56.4	15500	151687	Maersk (Denmark)
71.	2007	Ebba Mærsk	397.7	56.4	15500	151687	Maersk (Denmark)
72.	2007	Elly Mærsk	397.7	56.4	15500	151687	Maersk (Denmark)
73.	2007	Edith Mærsk	397.7	56.4	15500	151687	Maersk (Denmark)
74.	2008	Eugen Mærsk	397.7	56.4	15500	151687	Maersk (Denmark)
75.	2010	CSCL Star	366	52	14074	165300	CSCL (China)
76.	2011	CSCL Saturn	366	52	14074	158000	CSCL (China)
77.	2011	CSCL Mercury	366	52	14074	155470	CSCL (China)
78.	2011	CSCL Mars	366	51.2	14074	150853	CSCL (China)
79.	2012	CSCL Uranus	366	52	14074	150853	CSCL (China)
80.	2012	CSCL Neptune	366	52	14074	150853	CSCL (China)
81.	2011	CSCL Jupiter	365.5	52	14074	158000	CSCL (China)
82.	2013	MOL Quest	368	51	14000	151963	Mitsui (Japan)
83.	2013	APL Temasek	368	51	14000	151630	APL (Singapore)
84.	2010	MSC Savona	366	51	14000	153115	MSC (Switzerland)
85.	2010	MSC Genova	366	51	14000	153115	MSC (Switzerland)
86.	2012	MSC Deila	366	51	14000	153115	MSC (Switzerland)
87.	2012	MSC Valeria	366	51	14000	153115	MSC (Switzerland)
88.	2011	MSC Fillippa	366	44	14000	140259	MSC (Switzerland)
89.	2009	MSC Danit	366	51	14000	135000	MSC (Switzerland)
90.	2009	MSC Camille	366	51	14000	135000	MSC (Switzerland)
91.	2010	MSC Melatilde	366	51	14000	135000	MSC (Switzerland)
92.	2010	MSC Paloma	366	51	14000	135000	MSC (Switzerland)

93.	2011	MSC Ravenna	366	51	14000	133000	MSC (Switzerland)
94.	2011	CSCL Venus	365.5	51.2	14000	158000	CSCL (China)
95.	2010	MSC Alexandra	365.5	52	14000	153115	MSC (Switzerland)
96.	2010	MSC Rosa M	365.5	51	14000	135000	MSC (Switzerland)
97.	2010	MSC La Spezia	365.5	51	14000	135000	MSC (Switzerland)
98.	2011	MSC Taranto	365.5	51	14000	135000	MSC (Switzerland)
99.	2013	APL Raffles	369	51	13900	151963	APL (Singapore)
100.	2015	Manchester Bridge	366	51	13870	150000	K Line (Japan)
101.	2009	CMA CGM Laperouse	366	52	13830	153022	CMA CGM (France)
102.	2010	CMA CGM Corte Real	366	52	13830	107000	CMA CGM (France)
103.	2010	CMA CGM Amerigo Vespucci	366	52	13800	152991	CMA CGM (France)
104.	2010	CMA CGM Christophe Colomb	365	52	13800	153022	CMA CGM (France)
105.	2008	MSC Daniela	366	45.6	13798	135000	MSC (Switzerland)
106.	2009	MSC Kalina	366	51	13798	135000	MSC (Switzerland)
107.	2009	MSC Bettina	366	51	13798	135000	MSC (Switzerland)
108.	2009	MSC Irene	366	51	13798	135000	MSC (Switzerland)
109.	2009	MSC Emanuela	366	51	13798	135000	MSC (Switzerland)
110.	2009	MSC Eva	366	51	13798	135000	MSC (Switzerland)
111.	2010	MSC Beatrice	366	51	13798	135000	MSC (Switzerland)
112.	2010	MSC Sonia	365.5	51	13798	153092	MSC (Switzerland)
113.	2010	MSC Livorno	365.5	51	13798	153000	MSC (Switzerland)
114.	2009	MSC Gaia	365.5	45.6	13798	135000	MSC (Switzerland)
115.	2010	Umm Salal	365.5	48	13500	141077	UASC (Kuwait)
116.	2012	Ain Snan	365.5	48	13500	141077	UASC (Kuwait)

117.	2012	Unayzah	365.5	48	13500	141077	UASC (Kuwait)
118.	2012	Alula	365.5	48	13500	141077	UASC (Kuwait)
119.	2012	Tayma	365.5	48	13500	141077	UASC (Kuwait)
120.	2012	Malik Al Ashtar	365.5	48	13500	141077	UASC (Kuwait)
121.	2012	Al Riffa	365.5	48	13500	141077	UASC (Kuwait)
122.	2012	Al Qibla	365.5	48	13500	141077	UASC (Kuwait)
123.	2012	Jebel Ali	365.5	48	13500	141077	UASC (Kuwait)
124.	2013	COSCO France	366	52	13386	157000	COSCO (China)
125.	2013	COSCO Belgium	366	51	13386	153666	COSCO (China)
126.	2010	CMA CGM Magellan	365	52	13344	153022	CMA CGM (France)
127.	2013	OOCL Brussels	366.5	48.2	13208	141003	OOCL (Hong Kong)
128.	2013	OOCL Berlin	366.5	48.2	13208	141003	OOCL (Hong Kong)
129.	2013	OOCL Chongqing	366.5	48.2	13208	141003	OOCL (Hong Kong)
130.	2013	NYK Helios	365.5	48.4	13208	141003	NYK (Japan)
131.	2013	NYK Hercules	365.5	48.4	13208	141003	NYK (Japan)
132.	2012	Hamburg Express	366	48.2	13169	142295	Hapag Lloyd (Germany)
133.	2012	New York Express	366	48.2	13169	142295	Hapag Lloyd (Germany)
134.	2012	Basle Express	366	48.2	13169	142295	Hapag Lloyd (Germany)
135.	2013	Hong Kong Express	366	48.2	13169	142295	Hapag Lloyd (Germany)
136.	2013	Shanghai Express	366	48.2	13169	142295	Hapag Lloyd (Germany)
137.	2013	Essen Express	366	48.2	13169	142295	Hapag Lloyd (Germany)
138.	2011	COSCO Glory	366.45	48.2	13114	141823	Seaspan Corp. (HK)
139.	2011	COSCO Development	366.45	48.2	13114	141823	Seaspan Corp. (HK)
140.	2011	COSCO Pride	366.45	48.2	13114	141823	Seaspan Corp. (HK)

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

### ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΟΥ ΓΙΓΑΝΤΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΕΙΚΟΝΑ 1: ΥΠΕΡΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ Knock Nevis

ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΠΛΟΙΟ ΣΕ ΜΗΚΟΣ ΚΑΙ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ



ΕΙΚΟΝΑ 2 : ΥΠΕΡΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ Pierre Guillaumat

ΤΟ ΔΕΥΤΕΡΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΠΛΟΙΟ ΣΕ ΜΗΚΟΣ ΚΑΙ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ



ΕΙΚΟΝΑ 3 : ΥΠΕΡΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ Batillus

Μήκος 1.360 πόδια, χωρητικότητας 554.000 τόνων και ταχύτητας 16 Κόμβων.



ΕΙΚΟΝΑ 4 : ΥΠΕΡΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ Esso Atlantic

Μήκος 1.334 πόδια, χωρητικότητας 516.000 τόνων και ταχύτητας 16 Κόμβων.



ΕΙΚΟΝΑ 5 : ΠΛΟΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ Ε/Κ Emma Mærsk

Μήκος 1.305 πόδια, χωρητικότητας 159.000 τόνων και ταχύτητας 26 Κόμβων.



ΕΙΚΟΝΑ 6 : ΥΠΕΡΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ Hellenpont Alhabra

Μήκος 1.246 πόδια, χωρητικότητας 440.000 τόνων και ταχύτητας 18 Κόμβων.





ΕΙΚΟΝΑ 7 : Φ/Γ Vale Brasil μεταφοράς σιδηρομεταλλεύματος

Μήκος 1.188 πόδια=362μ., χωρητικότητας 200.000 τόνων και ταχύτητας 15.4 Κόμβων.



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

### ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΚΥΒΕΡΝΟΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η κυβερνοασφάλεια εφαρμόζεται και στα πλοία τα οποία χρησιμοποιούν σύγχρονες ψηφιακές τεχνολογίες και αυτοματισμούς. Άρα οι κυβερνοαπειλές υφίστανται και στα πλοία και είναι καθημερινά αυξανόμενες. Η ναυτιλία στην προσπάθεια της να προστατευτεί έχει εισαγάγει μέσω των διεθνών οργανισμών νομοθετικές ρυθμίσεις και διαδικασίες οι οποίες παρατίθενται στον κατωτέρω πίνακα.

ΕΤΟΣ	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	ΡΥΘΜΙΣΗ	ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ
2012	ISO	<a href="#">ISO 27032:2012</a>	Το πρότυπο περιλαμβάνει τις βασικές πρακτικές προστασίας στον κυβερνοχώρο.
2016	BIMCO, ICS, INTERCARGO - INTERTANKO	<a href="#">Guidelines on Cyber Security onboard ships (1<sup>st</sup> Edition)</a>	Οι κατευθυντήριες γραμμές εισάγουν το πλαίσιο επαγρύπνησης για την μείωση των κυβερνοαπειλών.
2016	ABS	<a href="#">The application of Cyber Security principles to marine and offshore operations</a>	Πρακτικές κυβερνοασφάλειας για τη ναυτιλία και τις υπεράκτιες εργασίες.
2016	IMO (MSC96)	<a href="#">MSC.1/Circ. 1526</a>	Ενδιάμεσες κατευθυντήριες γραμμές για τη διαχείριση των ναυτιλιακών κυβερνοαπειλών.
2016	North P&I Club	<a href="#">Cyber Risks in Shipping</a>	Πρόληψη απωλειών – Παραδείγματα Ευάλωτων Πλοίων στις Κυβερνοαπειλές.
2016	DNV GL	<a href="#">Cyber Security Resilience Management</a>	Πρακτικές εφαρμογής προτύπων ISO/IEC-27001 και ISA-99/IEC-62443.
2017	USCG	<a href="#">CG-5P Policy Letter 08-16</a>	Αναφορά ύποπτων δραστηριοτήτων και παραβίαση της ασφάλειας.
2017	OCIMF	<a href="#">TMSA 3</a>	Εισήχθη η κυβερνοασφάλεια ως παράγοντας που επηρεάζει την ναυτιλιακή ασφάλεια.

2017	IMO (MSC 98)	<a href="#">MSC.428(98)</a>	Το εγκεκριμένο SMS θα συμπληρωθεί με το σχέδιο διαχείρισης κυβερνοαπειλής σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM.
2017	Bureau Veritas	<a href="#">Cyber Security Guidelines for Software Development &amp; Assessment</a>	Οδηγός ασφάλειας για την ανάπτυξη προγραμμάτων ασφαλείας.
2017	IMO	<a href="#">MSC-FAL.1/Circ.3</a>	Οι κατευθυντήριες γραμμές διαχείρισης των κυβερνοαπειλών που αναφέρονται στους πλοιοκτήτες παραμένουν προαιρετικές.
2017	BIMCO	<a href="#">The Guidelines on Cyber Security Onboard Ships (2<sup>nd</sup> Edition)</a>	Κατευθυντήριες γραμμές για τα πλοία και την ασφάλισή τους.
2017	UK	<a href="#">Code of Practice - Cyber Security for ships</a>	Κώδικας ελαχιστοποίησης των κυβερνοαπειλών για τη ναυτιλία.
2017	UK P&I Club	<a href="#">Cyber Fraud</a>	Πρόληψη κυβερνοεγκλημάτων.
2018	Japan P&I Club	<a href="#">Cyber Risks and Cyber Security</a>	Ζητήματα κυβερνοαπειλών και κυβερνοασφάλειας.
2018	EU	<a href="#">General Data Protection Regulation</a>	Η ΕΕ στοχεύει στην προστασία χρήσης προσωπικών δεδομένων από εταιρείες.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

### ΚΥΡΙΟΤΕΡΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΡΥΠΑΝΣΕΙΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ

#### ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΥΛΙΚΩΝ 1900-2018

A/A	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΕΤΟΣ	ΣΗΜΑΙΑ	ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΙΔΟΣ ΦΟΡΤΙΟΥ	ΜΕΓΕΘΟΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ (Tons)
1.	Schooner Thomas W. Lawson	1907	ΗΠΑ	Isles of Scilly, UK	7400
2.	S/S Mont Blanc	1917	ΓΑΛΛΙΑ	Halifax, Canada	2500 Φορτίο εκρηκτικών
3.	S/S Frank H. Buck	1937	ΗΠΑ	California, USA	8870
4.	M/V Grandcamp	1947	ΓΑΛΛΙΑ	Texas City, USA	2200 Νιτρικό αμμώνιο
5.	M/V Ocean Liberty	1947	ΝΟΡΒΗΓΙΑ	Bay of Brest, Brittany, France	3000 τόνους νιτρικό αμμώνιο και 300 τόνους πετρελαίου
6.	M/T Janina	1957	ΝΟΡΒΗΓΙΑ	Off the coast of Vigo, Portugal	10000
7.	M/T Allegrity	1961	ΒΡΕΤΑΝΙΑ	St Austell, Cornwall, England	800
8.	M/T Bonifaz	1964	ΙΣΠΑΝΙΑ	Cape Finisterre, Galicia, Spain	500
9.	M/T Methane Princess ΠΡΩΤΟ ΠΛΟΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ LNG	1965	ΒΡΕΤΑΝΙΑ	Arzew, Algeria	8000
10.	M/T Jules Verne LNG	1965	ΓΑΛΛΙΑ	Arzew, Algeria	60000 ή 25000 m <sup>3</sup>
11.	M/T Esso Wandsworth	1965	ΠΑΝΑΜΑ	Lower Hope Reach, Thames, England	5000
12.	M/T Mundogas Oslo LNG	1966	ΝΟΡΒΗΓΙΑ	Gulf of Bothnia, Finland	3500
13.	M/T Methane Progress LNG	1966	ΒΡΕΤΑΝΙΑ	Arzew, Algeria	8000
14.	M/T Torrey Canyon	1967	ΛΙΒΕΡΙΑ	Scilly Isles, UK	119000
15.	M/T Aristotle LNG	1968	ΠΑΝΑΜΑ	Off coast of Mexico	5000
16.	M/T Spyros Lemnos	1968	ΛΙΒΕΡΙΑ	Cape Finisterre, Galicia, Spain	15000
17.	M/T Sitakund	1968	ΝΟΡΒΗΓΙΑ	Beachy Head, Channel	500
18.	M/T Julius Schindler	1969	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	Port of Punta Delgada, Portugal	9000
19.	M/T Hamilton Trader	1969	ΒΡΕΤΑΝΙΑ	Liverpool Bay, England	700

20.	M/T Polar Alaska LNG	1969	ΛΙΒΕΡΙΑ	Kenai, Alaska	8000
21.	M/T Polycommander	1970	ΝΟΡΒΗΓΙΑ	Vigo Bay, Galicia, Spain	15000
22.	M/T Monte Ulia	1970	ΙΣΠΑΝΙΑ	Thames, England	500
23.	M/T Pacific Glory	1970	ΛΙΒΕΡΙΑ	Off St Catherine Point, England	5000
24.	Container Erkowit	1970	ΣΟΥΔΑΝ	Cape Vilano, Galicia Spain	286
25.	M/T Othello	1970	ΣΟΥΗΔΙΑ	Tralhavet Bay, Vaxholm, Sweden	100000
26.	M/T Anastasia J.L.	1970	ΕΛΛΑΔΑ	Northeast of Azores, Portugal	18500
27.	M/T Oceanic Grandeur	1970	ΛΙΒΕΡΙΑ	Torres Strait, Western Australia	1100
28.	M/T Al Bacruz	1970	ΛΙΒΕΡΙΑ	East of Azores, Portugal	20400
29.	S/S Arrow	1970	ΛΙΒΕΡΙΑ	Nova Scotia, Canada	10330
30.	M/T Texaco Caribbean	1971	ΠΑΝΑΜΑ	Dover Strait, Channel	600
31.	M/V Poona	1971	ΔΑΝΙΑ	Port of Gothenburg, Sweden	636 τόνοι χημικά
32.	M/T Golden Drake	1972	ΛΙΒΕΡΙΑ	South of Azores, Portugal	31000
33.	M/T Giuseppe Giuletti	1972	ΙΤΑΛΙΑ	Cape St. Vincent, Portugal	26000
34.	M/T Sea Star	1972	ΛΙΒΕΡΙΑ	Gulf of Oman	115000
35.	M/T Dona Marika ΧΗΜΙΚΟ	1973	ΛΙΒΕΡΙΑ	Milford Haven harbour, Whales	3000
36.	M/T Splendid Breeze	1973	ΛΙΒΕΡΙΑ	Off the Salvage Islands, Spain	2000
37.	M/T Conoco Britannia ΧΗΜΙΚΟ	1973	Σ.ΑΡΑΒΙΑ	Humber estuary, North Sea	500
38.	M/T Golar Patricia	1973	ΛΙΒΕΡΙΑ	Off the Canary Islands, Spain	10000
39.	M/T Amalie Essberger ΧΗΜΙΚΟ	1973	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	Port of Gothenburg, Sweden	400 χημικών
40.	M/T Yuyo Maru No. 10 LPG	1974	ΙΑΠΩΝΙΑ	Naka-no Se Traffic Route, Tokyo, Japan	27500 χημικών
41.	M/T Metula VLCC	1974	ΟΛΛΑΝΔΙΚΕΣ ΑΝΤΙΛΛΕΣ	Eastern Strait of Magellan, Chile	47000
42.	M/V Sygna	1974	ΝΟΡΒΗΓΙΑ	Newcastle, East coast of Australia	500
43.	M/T Universe Leader	1974	ΛΙΒΕΡΙΑ	Bantry bay, Ireland	2600

44.	M/V Cavtat	1974	ΓΙΟΥΓΚΟ ΣΛΑΒΙΑ	Otranto, Italy	270
45.	M/T Princess Anne Marie	1975	ΕΛΛΑΔΑ	Off the Australian coastline	14800
46.	M/V Lindenbank	1975	ΦΙΛΑΝΔΙΑ	South off Honolulu, Hawaii	18000
47.	M/T Pacific Colocotronis	1975	ΕΛΛΑΔΑ	Off Dutch coast, North Sea	1500
48.	M/T Jacob Maersk	1975	ΔΑΝΙΑ	Oporto, Portugal	84000
49.	M/T Olympic Alliance	1975	ΛΙΒΕΡΙΑ	Dover Strait, Channel	10000
50.	M/T Afran Zodiac	1975	ΛΙΒΕΡΙΑ	Bantry Bay, Ireland	500
51.	M/T Olympic Bravery	1976	ΛΙΒΕΡΙΑ	Ushant island, Finistère, France	1200
52.	M/T René 16	1976	ΒΕΛΓΙΟ	Port of Landskrona, Sweden	180
53.	M/T Boehlen	1976	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	Of the coast of Sein island, France	7000
54.	M/T Argo Merchant	1976	ΛΙΒΕΡΙΑ	Off MassachusettsUSA	28000
55.	M/T Urquiola	1976	ΙΣΠΑΝΙΑ	La Caruna, Spain	101000
56.	M/T Hawaiian Patriot	1977	ΛΙΒΕΡΙΑ	300 nautical miles off Honolulu	50000
57.	M/T Irenes Challenge	1977	ΛΙΒΕΡΙΑ	Midway Island, Pacific	34000
58.	M/V Burgenstein ΧΗΜΙΚΑ	1977	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	Port of Bremerhaven, Germany	500
59.	M/T Pavlos V	1978	ΕΛΛΑΔΑ	Off Sicily, Italy	1500
60.	M/T Christos Bitas	1978	ΕΛΛΑΔΑ	Pembrokeshire coastline, Wales	5000
61.	M/T Esso Bernicia	1978	ΒΡΕΤΑΝΙΑ	Sullom Voe, Scotland	1100
62.	M/T Andros Patria	1978	ΕΛΛΑΔΑ	Off the coast of La Coruna, Spain	60000
63.	M/T Eleni V	1978	ΕΛΛΑΔΑ	Norfolk coast, England	5000
64.	M/T Amoco Cadiz	1978	ΛΙΒΕΡΙΑ	Off Brittany, France	223000
65.	M/T Mostefa Ben Boulaid LNG	1979	ΑΛΓΕΡΙΑ	Cove Point, Maryland, USA	5000
66.	M/T Pollenger LNG	1979	ΒΡΕΤΑΝΙΑ	Everett, Massachusetts, USA	10000
67.	M/T Independeta	1979	ΡΟΥΜΑΝΙΑ	Bosphorus, Turkey	95000

68.	M/T Atlantic Emperess	1979	ΕΛΛΑΔΑ	Off Tobago, West Indies	287000
69.	M/T Kurdistan	1979	ΒΡΕΤΑΝΙΑ	Cape Breton Island, Nova Scotia	14000
70.	M/T World Encouragement	1979	Σ.ΑΡΑΒΙΑ	Botany Bay Australia	95
71.	M/T Turgut Reis	1979	ΤΟΥΡΚΙΑ	Corunna Spain	220
72.	M/V Sindbad	1979	ΙΡΑΚ	Ijmuiden, The Netherlands	51
73.	M/T Gino/Team Castor	1979	ΛΙΒΕΡΙΑ	Off Ushant island, Finistere France	32000
74.	M/T Sea Valiant	1979	ΛΙΒΕΡΙΑ	Bay of Douarnenez, Brittany	30
75.	M/T Betelgeuse	1979	ΓΑΛΛΙΑ	Bantry Bay Ireland	40000
76.	Container Peter Sif	1979	ΔΑΝΙΑ	Ushant island France	400
77.	Container Testbank	1980	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	Mississippi River Gulf Outlet, Louisiana	18 τόνοι χημικών
78.	M/T Tanio	1980	ΜΑΔΑΓΑΣΚΑΡΗ	North of Batz island, Finistère, France	6000
79.	M/T Irene's Serenade	1980	ΕΛΛΑΔΑ	Navarino Bay, Greece	100000
80.	M/V Stanislaw Dubois ΧΗΜΙΚΟ	1981	ΠΟΛΩΝΙΑ	Off Texel Island, Netherlands	1800 τόνοι χημικών
81.	M/T Sivand	1983	ΙΡΑΝ	Humber estuary England	6000
82.	M/T Norman Lady LNG	1983	ΝΟΡΒΗΓΙΑ	Sodegaura, Japan	10000
83.	M/T Castillo De Bellver	1983	ΙΣΠΑΝΙΑ	Off Saldanha Bay, South Africa	160000
84.	Container Rio Neuquen	1984	ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ	Port of Houston, Texas	250 Φωσφίδιο αργιλίου
85.	M/T Puerto Rican ΧΗΜΙΚΟ	1984	ΗΠΑ	San Francisco Bay, Pacific Ocean	180 καυστική σόδα
86.	M/T Brigitta Montanari ΧΗΜΙΚΟ	1984	ΜΑΛΤΑ	off Sibenik, Adriatic coast, Croatia	1300 μονομερές χλωριούχου βινυλίου
87.	M/V Mont Luis	1984	ΓΑΛΛΙΑ	Off Belgian Coast	450 πυρηνικά απόβλητα
88.	M/T Isabella LNG	1985	ΕΛΛΑΔΑ		1000

89.	Container Ariadne	1985	ΠΑΝΑΜΑ	Port of Mogadishu, Somalia	14 CONTAINERS ακετόνη, οξικό βουτυλεστέρα, τετρααιθυλικό μόλυβδο, τολουόλιο, τριχλωροαιθυλένιο και ξυλόλιο
90.	M/T Nova	1985	ΛΙΒΕΡΙΑ	Off Karg Island, Gulf of Iran	70000
91.	M/V Kowloon Bridge	1986	ΒΡΕΤΑΝΙΑ	off the coast of Cork, Celtic Sea, Ireland	1200
92.	M/V Castillo de Salas	1986	ΙΣΠΑΝΙΑ	off the coast of Gijón, Spain	100.000 τόνοι άνθρακα
93.	Container Kini Kersten	1987	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	Rozel beach, France	45
94.	M/T Vitoria	1987	ΕΛΛΑΔΑ	Tancarville Bridge, the river Seine, France	15
95.	M/T Skyron/Hel	1987	ΛΙΒΕΡΙΑ	Off the coast of Dunkirk, Channel	120
96.	M/V Cason	1987	ΛΙΒΕΡΙΑ	Cape Finisterre, Galicia, Spain	1100 τόνοι τοξικά χημικά
97.	M/V Brea	1988	ΠΑΝΑΜΑ	Ushant Island, Finistère, Brittany	85 ΦΥΤΟΦΑΡΜΑΚΟ
98.	M/V Ocean Spirit	1988	ΚΥΠΡΟΣ	Gozo Island, Malta	2850
99.	M/T Anna Broere/Atlantic Compass, ΧΗΜΙΚΟ	1988	ΟΛΛΑΝΔΙΑ	Ijmuiden, The Netherlands	1000 χημικά
100.	M/V Korean Star	1988	ΠΑΝΑΜΑ	Cape Cuvier, Western Australia	600
101.	M/T Amazzone	1988	ΙΤΑΛΙΑ	Off Finistère France	2100
102.	M/T Odyssey	1988	ΛΙΒΕΡΙΑ	Off Nova Scotia, Canada	132000
103.	M/T Tellier LNG	1989	ΓΑΛΛΙΑ	Skikda, Algeria	1000
104.	M/T Exxon Valdez	1989	ΝΗΣΟΙ ΜΑΡΣΑΛ	Bligh Reef in Prince William Sound, Alaska	37000
105.	M/T Khark 5	1989	ΙΡΑΝ	Off Atlantic coast of Morocco	80000
106.	M/T Phillips Oklahoma	1989	ΛΙΒΕΡΙΑ	Humber estuary, North Sea	800
107.	M/V Julie A	1989	ΔΑΝΙΑ	Port of Aarhus, Denmark	5 Υδροχλωρικό οξύ
108.	Container Perintis	1989	ΠΑΝΑΜΑ	Casquets, The Channel	8 τόνοι χημικών
109.	M/V Oostzee	1989	ΔΑΝΙΑ	Mouth of the Elbe River, Germany	975



110.	M/T Bahia Paraiso	1989	ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ	Arthur Harbor, Antarctica	510
111.	M/T Aragon	1989	ΙΣΠΑΝΙΑ	Off Madeira island, Portugal	25000
112.	M/T Rosebay	1990	ΛΙΒΕΡΙΑ	Brixham, Devon, England	1000
113.	M/T Val Rosandra	1990	ΙΤΑΛΙΑ	Port of Brindisi, Italy	1800
114.	M/T Sea Spirit/Hesperus	1990	ΚΥΠΡΟΣ	Tarifa, Andalusia, Spain	9860
115.	M/T Mega Borg	1990	ΝΟΡΒΗΓΙΑ	SE Galveston Texas	11800
116.	M/T American Trader	1990	ΗΠΑ	Huntington Beach, California	1100
117.	M/T Kimya	1991	ΜΑΛΤΑ	Off Welsh coast, Irish Sea	1500
118.	M/V Continental Lotus	1991	ΙΝΔΙΑ	Malta Island	51600
119.	M/T Alessandro Primo ΧΗΜΙΚΟ	1991	ΙΤΑΛΙΑ	Adriatic Sea, Molfetta, Italy	3.515 ΧΗΜΙΚΑ
120.	M/T Vistabella	1991	ΤΡΙΝΙΝΤΑΝ ΚΑΙ ΤΟΜΠΑΓΚΟ	Nevis Island, Caribbean Sea	2000
121.	M/T Agip Abruzzo	1991	ΙΤΑΛΙΑ	Leghorn, Italy	2000
122.	M/T Kirki	1991	ΕΛΛΑΔΑ	Off Cervantes, Western Australia	18000
123.	M/V Scaieni ΧΗΜΙΚΟ	1991	ΡΟΥΜΑΝΙΑ	East of Sicily, Italy	3057 ΧΗΜΙΚΑ
124.	M/V Erato ΧΗΜΙΚΟ	1991	ΜΑΛΤΑ	Off Algeria, Mediterranean	25.894 ΤΟΝΟΙ ΧΗΜΙΚΑ + 500 ΤΟΝΟΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ
125.	M/T Haven	1991	ΚΥΠΡΟΣ	Genoa, Italy	144000
126.	M/T ABT Summer	1991	ΛΙΒΕΡΙΑ	Off Angola	60000
127.	M/T Katina P	1992	ΜΑΛΤΑ	Off Maputo, Mozambique	66700
128.	M/T Aegean Sea	1992	ΕΛΛΑΔΑ	La Coruna, Spain	67000
129.	M/V Nordfrakt	1992	ΝΟΡΒΗΓΙΑ	Off Noordwijk, Netherlands	2352
130.	M/T Era	1992	ΠΑΝΑΜΑ	Port Bonython, Australia	300
131.	Container <i>Santa Clara I</i>	1992	ΠΑΝΑΜΑ	Off the coast of Cape May, New Jersey, USA	2 containers χημικών
132.	M/V Borodinskoye Polye	1993	ΡΩΣΙΑ	Lerwick, Shetlands, Scotland	370
133.	M/T Grape One ΧΗΜΙΚΟ	1993	ΜΑΛΤΑ	Off coast of Devon, Channel	3000
134.	M/T Braer	1993	ΛΙΒΕΡΙΑ	Shetland Islands, UK	85000

135.	Container Sherbro	1993	ΓΑΛΛΙΑ	West of Cherbourg, Normandy, France	88 containers ΧΗΜΙΚΑ
136.	M/T British Trent	1993	ΒΕΡΜΟΥΔΑ	Off the coast of Belgium	5100
137.	M/V Apollo Sea	1994	ΠΑΝΑΜΑ	Cape Town, South Africa	2400
138.	M/T Cercal	1994	ΠΑΝΑΜΑ	Port of Porto, Portugal	2500
139.	M/T Neptune Aries	1994	ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ	River Nha Be, near Ho Chi Minh City, Vietnam	1500
140.	M/T Cynthia M	1994	ΗΠΑ	South of Kearny, New Jersey, USA	500
141.	M/T New World	1994	ΧΟΓΚ-ΚΟΝΓΚ	Off Cape St. Vincent, Portugal	2500
142.	M/T Nassia	1994	ΚΥΠΡΟΣ	Bosporus strait, Turkey	95000
143.	M/T Chung Mu N°1 ΧΗΜΙΚΟ	1995	ΚΙΝΑ	Zhanjiang's harbour, China	210
144.	M/V Iron Baron	1995	ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ	Hebe Reef, Tasmania	300
145.	M/T Sea Prince	1995	ΚΥΠΡΟΣ	Yosu, S.Korea	5000
146.	M/V Anis Rose	1996	ΣΥΡΙΑ	Off NE Sardinia, Italy	2500
147.	M/V Kaptan Manolis I	1996	ΚΥΠΡΟΣ	Off Cap Bon, Tunisia	5.000 τόνοι χημικά και 105 τόνοι πετρέλαιο
148.	M/T Kira	1996	ΠΑΝΑΜΑ	Off Sapienza Island, Greece	7.500 τόνοι χημικά και 350 τόνοι πετρέλαιο
149.	M/T Sea Empress	1996	ΛΙΒΕΡΙΑ	Milford Haven, UK	73000
150.	M/V Albion II	1997	ΚΥΠΡΟΣ	Brest, Finistère, France	114
151.	M/V Abdul Rahman	1997	ΑΙΓΥΠΤΟΣ	Off Benghazi, Libya	2.500 τόνοι χημικά
152.	Container MSC Carla	1997	ΠΑΝΑΜΑ	Off the Azores	74 containers Ραδιοενεργά Υλικά
153.	M/T Allegra	1997	ΛΙΒΕΡΙΑ	Western Channel	900
154.	Container MSC Rosa M	1997	ΚΥΠΡΟΣ	Seine Bay, France	70 τόνοι χημικών
155.	M/T Bona Fulmar	1997	ΜΠΑΧΑΜΕΣ	Off Dunkirk, Channel	7000
156.	M/T Nakhodka	1997	ΡΩΣΙΑ	Island of Honshu, Japan	6200
157.	Container Kairo	1997	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	Off the coast of Royan, Atlantic	6240
158.	M/T San Jorge	1997	ΠΑΝΑΜΑΣ	Off the coast of Punta del Este, Uruguay	5000
159.	M/V Apus	1998	ΔΑΝΙΑ	North Sea, The Netherlands	2100 Χημικά

160.	M/V Dogruyollar IV	1998	ΤΟΥΡΚΙΑ	SE of Cape Carbonara, Sardinia, Italy	2020
161.	M/T Bahamas ΧΗΜΙΚΟ	1998	ΜΑΛΤΑ	Rio Grande, Brazil	19000 τόνοι χημικών
162.	M/T Panam Perla ΧΗΜΙΚΟ	1998	ΠΑΝΑΜΑ	Wilmington, North Carolina, USA	100 τόνοι χημικών
163.	M/V Champion Trader	1998	ΛΙΒΕΡΙΑ	Mississippi River, Louisiana, USA	500
164.	Container CMA Djakarta	1999	ΑΝΤΙΚΟΥΑ ΚΑΙ ΜΠΑΡΜΠΟΥΝΤΑ	Off the coast of Cyprus	10 CONTAINERS ΧΗΜΙΚΑ
165.	M/T Erika	1999	ΜΑΛΤΑ	Bay of Biscay	20000
166.	M/T Junior M	1999	ΑΙΓΥΠΤΟΣ	Off the coast of Brest, France	700 τόνοι χημικών
167.	M/T Laura d'Amato	1999	ΙΤΑΛΙΑ	Gore Bay, Sydney Harbour, Australia	250
168.	Container Ever Decent	1999	ΠΑΝΑΜΑ	Off Dover, England	40 Containers χημικών
169.	M/V Rofayda	1999	ΟΝΔΟΥΡΑ	Off Cape Greco, Cyprus	3000
170.	M/T Ievoli Sun ΧΗΜΙΚΟ	2000	ΙΤΑΛΙΑ	Off Batz, Brittany, France	6000 τόνοι χημικών
171.	M/T Martina ΧΗΜΙΚΟ	2000	ΛΙΒΕΡΙΑ	Northern Öresund, Sweden	600 τόνοι ΧΗΜΙΚΑ
172.	M/V Coral Bulker	2000	ΧΟΝΓΚ-ΚΟΝΓΚ	Port of Viana do Castelo, Portugal	700
173.	M/T Natuna Sea	2000	ΙΝΔΙΑ	Singapore Strait	7000
174.	M/V Eurobulker IV	2000	ΑΓΙΟΣ ΒΙΚΕΝΤΙΟΣ ΚΑΙ ΓΡΕΝΑΔΙΝΕΣ	Porto Vesme, Italy	14.000
175.	M/V Treasure	2000	ΠΑΝΑΜΑ	Off Cape Town, South Africa	1000
176.	Container Melbridge Bilbao	2001	ΑΝΤΙΚΟΥΑ ΚΑΙ ΜΠΑΡΜΠΟΥΝΤΑ	Molene Island, Brittany, France	20 containers
177.	M/T Averity	2001	ΒΡΕΤΑΝΙΑ	Stanlow Dock, Manchester canal, England	150
178.	M/T Jessica	2001	ΝΗΣΟΙ ΜΑΡΣΑΛ	Wreck Bay, Galapagos islands	600
179.	M/T Balu ΧΗΜΙΚΟ	2001	ΜΑΛΤΑ	Bay of Biscay	8000
180.	M/T Baltic Carrier	2001	ΝΗΣΟΙ ΜΑΡΣΑΛ	SE of the Danish islands Falster and Møn, Baltic	2700
181.	M/T Limburg	2002	ΓΑΛΛΙΑ (Kerguelen)	Ash-Shihr port, Yemen	12000
182.	M/T Bow Eagle ΧΗΜΙΚΟ	2002	ΝΟΡΒΗΓΙΑ	Off the coast of Sein island, Finistère, France	200 τόνοι χημικών
183.	Container Lykes Liberator	2002	ΗΠΑ	Off the coast of Finistère, France	60 containers χημικών
184.	M/V Camadan	2002	ΤΟΥΡΚΙΑ	SW Of Malta	2000 τόνοι χημικών

185.	M/T Prestige	2002	ΜΠΑΧΑΜΕΣ	Off Galicia, Spain	64000
186.	Container Hanjin Pennsylvania	2002	ΛΙΒΕΡΙΑ	South of Sri Lanka	1500 Containers of Phosphorus and fireworks
187.	M/V Adamandas	2003	ΚΥΠΡΟΣ	Reunion Island, France	21000 τόνοι αποξειδωμένο σίδηρο και 500 τόνοι πετρέλαιο
188.	M/T Spabunker IV	2003	ΙΣΠΑΝΙΑ	Port of Algeciras, Spain	1000
189.	M/V Fu Shan Hai	2003	ΚΙΝΑ	Off Bornholm Island, Denmark	66.000 τόνοι ΧΗΜΙΚΑ και 2.000 τόνοι ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ
190.	M/T Tasman Spirit	2003	ΜΑΛΤΑ	Karachi harbour, Pakistan	30000
191.	M/V Jambo	2003	ΚΥΠΡΟΣ	NW coast of Scotland, UK	1000 τόνοι θειούχο ψευδάργυρο
192.	M/T Al Samidoun	2004	ΚΟΥΒΕΙΤ	Suez Canal, Egypt	8600
193.	Container MSC Ilona	2004	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	Pearl River, Guangdong, China	450
194.	M/T Athos 1	2004	ΚΥΠΡΟΣ	Delaware River, USA	1000
195.	M/V Selendang Ayu	2004	ΜΑΛΑΙΣΙΑ	Alaska, USA	1300
196.	M/T Bow Mariner ΧΗΜΙΚΟ	2004	ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ	East of Virginia, USA	11000 χημικών
197.	M/T Perla ΧΗΜΙΚΟ	2004	ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ	Port Taranaki, New Zealand	8430 χημικών
198.	M/T Vicuña ΧΗΜΙΚΟ	2004	ΧΙΛΗ	Port of Paranaguá, Brazil	400
199.	M/T Ena 2 ΧΗΜΙΚΟ	2004	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	Port of Hamburg, Germany	6
200.	Container MSC Al Amine	2005	ΜΑΡΟΚΟ	Gulf of Tunis, Tunisia	150
201.	M/T MGM 3030	2005	ΗΠΑ	Chocolate Bayou, Texas, USA	460 τόνοι χημικών
202.	M/T Bright Artemis	2006	ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ	West of the Nicobar Islands, Persian Gulf	4500
203.	M/T Ece ΧΗΜΙΚΟ	2006	ΝΗΣΟΙ ΜΑΡΣΑΛ	Les Casquets, Guernsey	10000
204.	M/T Solar 1	2006	ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ	Island of Guimaras, Philippines	800
205.	Container Hyundai Fortune	2006	ΠΑΝΑΜΑ	South of Yemen,	10 containers
206.	M/T Happy Bride LPG	2006	ΝΗΣΟΣ ΜΑΝ	Donges, Loire estuary, France	60
207.	Container MSC Napoli	2007	ΠΑΝΑΜΑ	North of Trégastel, Côtes d'Armor, Western Channel	19 containers και 200 τόνοι πετρελαίου

208.	M/V Golden Sky	2007	ΚΥΠΡΟΣ	Off Ventspils, Latvia	24983
209.	M/T Hebei Spirit	2007	ΚΙΝΑ	South Korea	10800
210.	M/V Ice Prince	2008	ΕΛΛΑΔΑ	English Channel	550
211.	M/T Granba	2009	ΤΟΥΡΚΙΑ	Trinkomalle, Sri Lanka	6250 τόνοι χημικών
212.	M/V Pacific Adventurer	2009	ΧΟΝΓΚ ΚΟΝΓΚ	off Moreton Island, Australia	31 containers (χημικά) + 270 τόνοι πετρελαίου
213.	M/V Gülser Ana	2009	ΤΟΥΡΚΙΑ	Off Faux Cap, Madagascar	39.250 τόνοι χημικών και 700 τόνοι πετρελαίου
214.	Container MSC Chitra	2010	ΠΑΝΑΜΑ	Jawaharlal Nehru Port, India	1.000 πετρελαίου και 10 containers
215.	M/T Eagle Otome	2010	ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ	Port Arthur, Texas, USA	1.800
216.	M/T YM Uranus ΧΗΜΙΚΟ	2010	ΜΑΛΤΑ	Off Ushant Island, Brittany, France	6.500 τόνοι χημικών
217.	M/V Linda	2010	ΦΙΛΑΝΔΙΑ	South of Gotland, Sweden	20 τόνοι χημικών
218.	M/V Shen Neng 1	2010	ΚΙΝΑ	Great Keppel Island, Australia	65000 τόνοι άνθρακα και 1000 τόνοι πετρέλαιο
219.	M/T Bunga Kelana 3	2010	ΜΑΛΑΙΣΙΑ	Singapore	2500
220.	M/V Khalijia 3	2010	ΑΓΙΟΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ ΚΑΙ ΝΕΒΙΣ	Mumbai, India	800
221.	Container Godafoss	2011	ΙΣΛΑΝΔΙΑ	Ytre Hvaler National Park (Norway)	40
222.	M/V TK Bremen	2011	ΜΑΛΤΑ	Ria d'Etel, Morbihan, France	300
223.	M/V Rak Carrier	2011	ΠΑΝΑΜΑ	Mumbai, India	60.000 τόνοι άνθρακα και 350 τόνοι πετρελαίου
224.	Container Rena	2011	ΛΙΒΕΡΙΑ	Astrolabe reef New Zealand	153 containers (τοξικά HNS) και 2000 τόνοι πετρέλαιο
225.	Container Eline Enterprise	2012	ΠΑΝΑΜΑ	Darwin Port, Australia	364 containers μεαέριο αιθυλενίου
226.	Container Bareli	2012	ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ	Fuzhou, China	35 τόνοι πετρελαίου και 80 containers με επικίνδυνα υλικά
227.	Container MSC Flaminia	2012	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	Atlantic Ocean, International waters	50 containers

228.	M/T Bunga Alpinia ΧΗΜΙΚΟ	2012	ΜΑΛΑΙΣΙΑ	Labuan Port, Victoria Bay, Malasia	6 τόνοι χημικών
229.	M/T Stolt Valor ΧΗΜΙΚΟ	2012	ΛΙΒΕΡΙΑ	Al Jubail, Persian Gulf	13000 τόνοι χημικών
230.	M/V Tycoon	2012	ΠΑΝΑΜΑ	Christmas Island	140 τόνοι πετρελαίου και 260 τόνοι χημικών
231.	Container CMA CGM Florida	2013	ΒΡΕΤΑΝΙΑ	Off Shanghai, China	650 τόνοι
232.	Container MOL Comfort	2013	ΜΠΑΧΑΜΕΣ	Off the coast of Yemen	50 containers και 3.000 τόνοι πετρελαίου
233.	Power Barge 103	2013	ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ	Philippines	520
234.	M/T Luno	2014	ΙΣΠΑΝΙΑ	Pyrenées-Atlantiques, France	120
235.	M/T Southern Star VII	2014	ΜΠΑΓΚΛΑΝΤΕΣ	Bangladesh	350
236.	M/V Cape Ray	2014	ΗΠΑ	Mediterranean Sea	600 τόνοι χημικών
237.	M/V Cemfjord	2015	ΚΥΠΡΟΣ	Pentland Firth, Scotland	2084 τόνοι χημικών
238.	M/V Bulk Jupiter	2015	ΜΠΑΧΑΜΕΣ	Off the coast of Vietnam	46400 τόνοι χημικών βωξίτη
239.	M/V Marathassa	2015	ΚΥΠΡΟΣ	British Columbia, Canada	3
240.	Container TS Taipei	2016	ΤΑΙΒΑΝ	Off New Taipei City, Taiwan	300 τόνους πετρελαίου και 30 τόνους χημικών αποβλήτων [επικίνδυνα υλικά]
241.	Container APL Denver	2017	ΛΙΒΕΡΙΑ	Singapore Strait	300 τόνοι πετρελαίου
242.	M/T Agia Zoni II	2017	ΕΛΛΑΔΑ	Piraeus Anchorage	Βύθιση 2750 τόνοι πετρελαίου
243.	M/T Sanchi LNG	2018	ΠΑΝΑΜΑ	160 nm off Shanghai, China	Σύγκρουση 136.000 τόνους συμπυκνωμένο φυσικό αέριο
244.	M/T Crystal Sunrise LPG	2018	ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ	Tuas Extension, Singapore	1796 τόνοι χημικών
245.	M/T Bow Jubail	2018	ΝΟΡΒΗΓΙΑ	Port of Rotterdam	220 τόνοι πετρελαίου
246.	M/T Tian Tong 1 ΧΗΜΙΚΟ	2018	ΚΙΝΑ	Quanzhou Port	69.1 τόνοι χημικών

## ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΠΙΝΑΚΑ

### 1973: ΔΣ MARPOL 73/78

Το 1973 ο ΙΜΟ υιοθέτησε τη Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από τα Πλοία, (MARPOL 73/78). Η εν λόγω Σύμβαση αφορά στη ρύπανση από πετρέλαιο, υγρές επιβλαβείς ουσίες χύδην, επιβλαβείς ουσίες σε συσκευασμένη μορφή, λύματα των πλοίων, απορρίμματα και ατμοσφαιρικούς ρύπους.

### 1999: ΜΕΤΡΑ ΕΕ (ΕΡΙΚΑ)

Το ναυάγιο του δεξαμενοπλοίου ΕΡΙΚΑ ήταν το έναυσμα για την υιοθέτηση των ομώνυμων πακέτων από την ΕΕ με σκοπό την βελτίωση της ασφάλειας και την λήψη μέτρων για την αποφυγή της θαλάσσιας ρύπανσης.

### ΜΕΓΕΘΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΙΚΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ 1900-2019 (ΜΤ-ΤΟΝΟΙ)

A/A	ΠΕΡΙΟΔΟΣ	ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ	LPG-LNG-ΧΗΜΙΚΑ	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ
1.	1900-1973	532786	105036	---
2.	1974-1999	2557022	234042	228 ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΥΛΙΚΑ
3.	2000-2019	209770	631070	2352

## ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΠΙΝΑΚΑ

### 1972: Συνδιάσκεψη του ΟΗΕ (STOCKHOLM) ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

1992: Συνδιάσκεψη του ΟΗΕ για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (Συνάντηση Κορυφής της Γης - Rio de Janeiro) με βασικό περιεχόμενο τη Σύμβαση Πλαίσιο για την Κλιματική αλλαγή (United Nations Framework Convention on Climate Change-UNFCCC).

### ΜΕΓΕΘΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΙΚΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ 1900-2019 (ΜΤ-ΤΟΝΟΙ)

A/A	ΠΕΡΙΟΔΟΣ	ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ	LPG-LNG-ΧΗΜΙΚΑ	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ
1.	1900-1972	520.786	101.136	---
2.	1973-1992	2.241.673	197.062	16 ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΥΛΙΚΑ
3.	1993-2019	537.119	671.950	2564

**ΣΗΜΑΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΟΠΟΙΩΝ ΠΡΟΚΛΗΘΗΣΑΝ ΠΟΣΟΤΙΚΑ ΤΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΙΚΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ 1900-2018**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ 1900-1972**

<b>ΣΗΜΑΙΑ</b>	<b>ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ</b>
ΛΙΒΕΡΙΑ	9
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	5
ΒΡΕΤΑΝΙΑ	4
ΠΑΝΑΜΑΣ	3
ΓΑΛΛΙΑ	3
ΗΠΑ	2
ΙΣΠΑΝΙΑ	2
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	1
ΕΛΛΑΔΑ	1
ΙΤΑΛΙΑ	1
ΔΑΝΙΑ	1
ΣΟΥΔΑΝ	1
ΣΟΥΗΔΙΑ	1
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>34</b>

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ 1972-1992**

<b>ΣΗΜΑΙΑ</b>	<b>ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ</b>
ΛΙΒΕΡΙΑ	21
ΕΛΛΑΔΑ	12
ΠΑΝΑΜΑΣ	6
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	5
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	4
ΒΡΕΤΑΝΙΑ	4
ΙΣΠΑΝΙΑ	4
ΙΤΑΛΙΑ	4
ΜΑΛΤΑ	4
ΔΑΝΙΑ	3
ΓΑΛΛΙΑ	3
ΚΥΠΡΟΣ	3
ΗΠΑ	2
ΣΑΟΥΔΙΚΗ ΑΡΑΒΙΑ	2
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	2
ΙΡΑΝ	2
ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ	2
ΝΗΣΟΙ ΜΑΡΣΑΛ	1
ΙΑΠΩΝΙΑ	1
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	1
ΟΛΛΑΝΔΙΚΕΣ ΑΝΤΙΛΛΕΣ	1
ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	1
ΦΙΛΑΝΔΙΑ	1
ΒΕΛΓΙΟ	1
ΑΛΓΕΡΙΑ	1
ΤΟΥΡΚΙΑ	1



ΙΡΑΚ	1
ΜΑΔΑΓΑΣΚΑΡΗ	1
ΠΟΛΩΝΙΑ	1
ΙΝΔΙΑ	1
ΤΡΙΝΙΤΑΝ ΚΑΙ ΤΟΜΠΑΓΚΟ	1
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>97</b>

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ 1992-2019**

<b>ΣΗΜΑΙΑ</b>	<b>ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ</b>
ΠΑΝΑΜΑΣ	15
ΚΥΠΡΟΣ	11
ΛΙΒΕΡΙΑ	9
ΜΑΛΤΑ	7
ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ	7
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	4
ΗΠΑ	4
ΚΙΝΑ	4
ΤΟΥΡΚΙΑ	4
ΜΠΑΧΑΜΕΣ	4
ΝΗΣΟΙ ΜΑΡΣΑΛ	3
ΧΟΝΓΚ ΚΟΝΓΚ	3
ΜΑΛΑΙΣΙΑ	3
ΕΛΛΑΔΑ	2
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	2
ΒΡΕΤΑΝΙΑ	2
ΙΣΠΑΝΙΑ	2
ΙΤΑΛΙΑ	2
ΓΑΛΛΙΑ	2
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	2
ΡΩΣΙΑ	2
ΑΝΤΙΚΟΥΑ ΚΑΙ ΜΠΑΡΜΠΟΥΝΤΑ	2
ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ	2
ΔΑΝΙΑ	1
ΟΝΔΟΥΡΑ	1
ΙΝΔΙΑ	1
ΚΟΥΒΕΙΤ	1
ΑΓΙΟΣ ΒΙΚΕΝΤΙΟΣ ΚΑΙ ΓΡΕΝΑΔΙΝΕΣ	1
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ	1
ΧΙΛΗ	1
ΣΥΡΙΑ	1
ΜΑΡΟΚΟ	1
ΒΕΡΜΟΥΔΑ	1
ΦΙΛΑΝΔΙΑ	1
ΝΗΣΟΣ ΜΑΝ	1
ΑΓΙΟΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ ΚΑΙ ΝΕΒΙΣ	1
ΙΣΛΑΝΔΙΑ	1
ΜΠΑΓΚΛΑΝΤΕΣ	1
ΤΑΙΒΑΝ	1
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>114</b>

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2**

**ΚΥΡΙΟΤΕΡΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΡΥΠΑΝΣΕΙΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ**

**ΠΛΩΤΕΣ ΕΞΕΔΡΕΣ-ΑΓΩΓΟΥΣ 1950-2019**

A/A	ΕΞΕΔΡΕΣ-ΑΓΩΓΟΙ	ΕΤΟΣ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΜΕΓΕΘΟΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ (tons)
1.	Mississippi River oil spill Richards Oil Plant	1962	Savage and Mankato USA	15000
2.	Santa Barbara oil spill	1969	California USA	14000
3.	Ixtoc I	1979	Mexico	475 000
4.	Nowruz	1983	Iran	100 000
5.	Nowruz	1983	Iran	40 000
6.	Ecofisk	1977	Norway	27 000
7.	Bravo	1977	Norway	32000
8.	Funiwa 5	1980	Nigeria	26 000
9.	Nowruz Field Platform	1983	Iran Persian Gulf	260000
10.	Storage tank in Brazil	1983	São Paulo State, Brazil	2000
11.	Ashland oil spill	1988	USA	10000
12.	Arthur Kill pipeline	1990	USA New Jersey	1840
13.	Gulf War oil spill	1991	Iraq, Persian Gulf	820000
14.	Project Deep Spill	2000	Norway	100
15.	Petrobras pipeline	2000	Guanabara Bay Brazil	1100
16.	Trans-Alaska pipeline	2001	Alaska, USA	970
17.	Petrobras 36	2001	Roncador Oil Field Brazil	274
18.	Taylor Energy wells Platform	2004	Gulf of Mexico	109
19.	Kemira	2005	Helsingborg, Sweden	11000
20.	Bass Enterprises Oil Spil	2005	Cox Bay, Louisiana	12000
21.	Jiyeh power station oil spill	2006	Lebanon	30000
22.	Statfjord A	2007	Norway	1413
23.	Montara	2009	Australia	4800
24.	Deepwater Horizon oil spill (Macondo)	2010	Gulf of Mexico	600000
25.	North Sea Oil Gannet Alpha Platform	2011	UK North Sea	216
26.	Elgin platform	2012	North Sea	5000
27.	Lincolnshire Offshore Gas Gathering System	2012	UK	2
28.	Rayong oil spill	2013	Thailand	163
29.	North Dakota Pipeline	2013	USA	2810

30.	Mid-Valley Pipeline	2014	USA	546
31.	Trans Israel Pipeline	2014	Israel	4300
32.	Yellowstone River Oil spill Pipeline	2015	USA	1000
33.	Tianjin Ruihai International Logistics Co. Ltd Warehouses	2015	Port of Tianjin China	Έκρηξη Επικινδύνων Υλικών 11300
34.	Refugio oil spill Pipeline	2015	USA	330
35.	Hilcorp Anna Platform SW Tyonek near Granite Point-Alaska	2017	USA	1000

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

### ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΙΜΟ

(15.09.2021)

Treaty	Date of entry into force	No. of Contracting States	% World Tonnage
IMO CONVENTION	17/03/1958	174	97.36
IMO AMEND-91	07/12/2008	116	85.71
IMO AMEND-93	07/11/2002	115	84.74
AFS 2001	17/09/2008	90	96.13
BUNKERS 2001	21/11/2008	99	95.06
BWM 2004	08/09/2017	86	91.12
CLC 1969	19/06/1975	33	2.88
CLC PROT 1976	08/04/1981	53	62.98
CLC PROT 1992	30/05/1996	141	97.55
COLREG 1972	15/07/1977	160	98.97
CSC 1972	06/09/1977	84	66.82
CSC AMEND-93		11	12.81
FAL 1965	05/03/1967	124	95.26
FUND 1971	16/10/1978	14	2.00
FUND PROT 1976	22/11/1994	31	53.89
FUND PROT 1992	30/05/1996	118	94.62
FUND PROT 2000		0	0.00
FUND PROT 2003	03/03/2005	32	16.28
HONG KONG CONVENTION		15	29.62
HNS 1996		14	14.99
HNS PROT 2010		5	3.54
IMSO C 1976	16/07/1979	104	96.28
INMARSAT OA 1976	16/07/1979	89	94.65
IMSO AMEND-94		40	23.55
IMSO AMEND-98	31/07/2001	64	82.78
IMSO AMEND-06		0	0.00
IMSO AMEND-08		25	4.82
INTERVENTION 1969	06/05/1975	89	75.35
INTERVENTION PROT 1973	30/03/1983	57	56.03
LC 1972	30/08/1975	87	58.11
LC AMEND-78		20	13.15
LC PROT 1996	24/03/2006	53	40.56

LL 1966	21/07/1968	163	98.97
LL PROT 1988	03/02/2000	118	97.90
LLMC 1976	01/12/1986	56	58.34
LLMC PROT 1996	13/05/2004	61	69.45
MARPOL 1973/1978	02/10/1983	159	98.95
MARPOL ANNEX III	01/07/1992	149	98.40
MARPOL ANNEX IV	27/09/2003	145	96.33
MARPOL ANNEX V	31/12/1988	154	98.56
MARPOL PROT 1997	19/05/2005	98	96.76
NAIROBI WRC 2007	14/04/2015	53	75.90
NUCLEAR 1971	15/07/1975	17	18.94
OPRC 1990	13/05/1995	113	77.63
OPRC/HNS 2000	14/06/2007	40	52.67
PAL 1974	28/04/1987	24	33.60
PAL PROT 1976	30/04/1989	16	33.33
PAL PROT 1990		3	0.16
PAL PROT 2002	23/04/2014	31	43.74
SALVAGE 1989	14/07/1996	74	61.65
SAR 1979	22/06/1985	113	80.35
SFV PROT 1993		17	18.49
CAPE TOWN AGREEMENT 2012		14	5.44
SOLAS 1974	25/05/1980	166	98.98
SOLAS PROT 1978	01/05/1981	121	97.82
SOLAS PROT 1988	03/02/2000	122	97.86
SOLAS AGR 1996	01/04/1997	12	5.11
STCW 1978	28/04/1984	165	98.98
STCW-F 1995	29/09/2012	32	8.43
STP 1971	02/01/1974	18	23.99
SPACE STP 1973	02/06/1977	17	23.63
SUA 1988	01/03/1992	166	95.11
SUA PROT 1988	01/03/1992	156	94.84
SUA 2005	28/07/2010	51	39.59
SUA PROT 2005	28/07/2010	45	39.24

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII**

**ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**ΠΟΛΥΜΕΡΕΙΣ ΔΙΑΠΡΑΓΜΑΤΕΥΣΕΙΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ GATT**

Έτος	Τόπος	Θέμα	Χώρες
1947	Γενεύη	Δασμοί	23
1948	Αννεσί	Δασμοί	13
1951	Τορκάϊ	Δασμοί	38
1956	Γενεύη	Δασμοί	26
1960-61	Γενεύη (Dillon)	Δασμοί	26
1964-67	Γενεύη (Kennedy)	Δασμοί , Αντί Ντάμπινγκ	62
1973-79	Γενεύη (Tokyo)	Δασμοί, Μη Δασμολογικά Μέτρα	102
1986-94	Γενεύη (Uruguay)	Δασμοί, Κανόνες, Υπηρεσίες, Πνευματικά Δικαιώματα , Επίλυση Διαφορών, Γεωργία, Υγειονομικά-Φυτοϋγειονομικά Μέτρα, Τεχνικά Εμπόδια στο Εμπόριο, Επιδοτήσεις και Αντισταθμιστικά Μέτρα	123

**ΠΟΛΥΜΕΡΕΙΣ ΔΙΑΠΡΑΓΜΑΤΕΥΣΕΙΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ WTO**

Έτος	Τόπος	Θέμα	Χώρες
1999	Seattle	Ευρύτατη Θεματική + Εμπόριο και Βασικά Εργατικά Δικαιώματα (Αποτυχία)	146
2001- Συνεχίζεται	Γενεύη (Doha)	Γεωργία, Υπηρεσίες, Δασμοί, Πνευματικά Δικαιώματα (Γεωγραφικές Ενδείξεις, Δημόσια Υγεία), Κανόνες ΠΟΕ, Διευκόλυνση Εμπορίου, Διαφάνεια στις Κρατικές Προμήθειες, Επίλυση Διαφορών, Εμπόριο και Περιβάλλον, Ηλεκτρονικό Εμπόριο, Εμπόριο και Ανταγωνισμός (Απορρίφθηκε), Εμπόριο και Επενδύσεις (Απορρίφθηκε), Αναπτυξιακές Πτυχές (Μικρές Οικονομίες, Τεχνική Βοήθεια, Εμπόριο και Μεταφορά Τεχνολογίας; Ειδική και Διαφοροποιημένη Μεταχείριση, Ελάχιστα Αναπτυγμένες Χώρες)	147

**ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΥΜΦΩΝΙΩΝ WTO ΕΠΙ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΑΓΑΘΩΝ**

- Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου
- Γεωργία
- Υγειονομικά και Φυτοϋγειονομικά Μέτρα
- Τεχνικά Εμπόδια στο Εμπόριο
- Κλωστοϋφαντουργικά (μεταβατική)
- Αντι-Ντάμπινγκ
- Επιδοτήσεις και Αντισταθμιστικά Μέτρα
- Ρήτρες Διασφάλισης
- Μέτρα για τις Επενδύσεις (TRIMs)
- Κανόνες Δασμολογητέας Αξίας
- Έλεγχος προ Φορτώσεως
- Άδειες Εισαγωγής
- Κανόνες Καταγωγής
- Εταιρείες Κρατικού Εμπορίου

## ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΥΜΦΩΝΙΩΝ WTO ΕΠΙ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ GATS

- Διασυνοριακό Εμπόριο (π.χ. Διεθνείς τηλεφωνικές κλήσεις)
- Κατανάλωση στο Εξωτερικό (π.χ. Τουρισμός)
- Εμπορική Παρουσία (π.χ. Ξένες Τράπεζες)
- Παρουσία Φυσικών Προσώπων (π.χ. Υπηρεσίες Αρχιτεκτόνων, Συμβούλων)

### ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΕΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ

- Διακίνηση Φυσικών Προσώπων (όχι μόνιμη εγκατάσταση)
- Χρηματοοικονομικές Υπηρεσίες (εξαιρούνται οι υπηρεσίες των κεντρικών τραπεζών)
- Τηλεπικοινωνίες
- Αερομεταφορές (εφαρμογή μόνο: συντήρηση-επισκευή αεροσκαφών, εμπορία υπηρεσιών αερομεταφορών και υπηρεσίες ηλεκτρονικών κρατήσεων).

## ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΥΜΦΩΝΙΩΝ WTO ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ (TRIPS)

- Δικαιώματα Δημιουργού και Συναφή
- Εμπορικά Σήματα
- Γεωγραφικές Ενδείξεις
- Βιομηχανικά Σχέδια-Πρότυπα
- Ευρεσιτεχνίες
- Τοπογραφία Ολοκληρωμένων Κυκλωμάτων
- Προστασία Εμπιστευτικών Πληροφοριών και Δεδομένων



**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΧ**

**ΕΠΙΛΕΓΕΙΣΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ**

A/A	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ	ΕΤΟΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ	ΕΤΟΣ ΙΣΧΥΣ	ΥΠΕΓΡΑΦΗ ΑΠΟ ΑΡΙΘΜΟ ΚΡΑΤΩΝ
1.	International Convention for the Regulation of Whaling  Διεθνής σύμβαση για τη ρύθμιση της φαλαινοθηρίας  <a href="https://iwc.int/home">https://iwc.int/home</a>	1946	1948	89
2.	International Convention for the High Seas Fisheries of the North Pacific Ocean  Διεθνής Σύμβαση για την αλιεία των ανοικτών θαλασσών του Βορείου Ειρηνικού Ωκεανού  <a href="http://www.npafc.org/new/ipnfc.html">http://www.npafc.org/new/ipnfc.html</a>	1952	1953	03
3.	International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil  Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρύπανσης από Πετρέλαιο  <a href="https://www.ilaw.com/ilaw/doc/view.htm?id=131464">https://www.ilaw.com/ilaw/doc/view.htm?id=131464</a>	1954	1958	69
4.	Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas  Σύμβαση για την Αλιεία και την Διατήρηση των Ζώντων Πόρων των Ανοικτών Θαλασσών  <a href="https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&amp;mtdsg_no=XXI-3&amp;chapter=21&amp;lang=en">https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&amp;mtdsg_no=XXI-3&amp;chapter=21&amp;lang=en</a>	1958	1966	57
5.	Antarctic Treaty  Συνθήκη για την Ανταρκτική  <a href="http://www.ats.aq/e/ats.htm">http://www.ats.aq/e/ats.htm</a>	1959	1961	53
6.	Protocol on Environmental Protection to the Antarctic Treaty  Πρωτόκολλο στη Συνθήκη της Ανταρκτικής για την περιβαλλοντική προστασία  <a href="http://www.ats.aq/e/ep.htm">http://www.ats.aq/e/ep.htm</a>	1991	1998	37
7.	Agreement for Cooperation in Dealing with Pollution of the North Sea by Oil  Συμφωνία για την Συνεργασία κατά της Ρύπανσης της Βορείου Θαλάσσης από το Πετρέλαιο  <a href="http://sedac.ciesin.org/entri/texts/pollution.north.sea.by.oil.1969.html">http://sedac.ciesin.org/entri/texts/pollution.north.sea.by.oil.1969.html</a>	1969	1969	8  Η Συμφωνία αυτή αντικαταστάθηκε από την Συμφωνία της Βόννης για την Συνεργασία κατά της Ρύπανσης της Βορείου Θαλάσσης από Πετρέλαιο και Άλλες Επιβλαβείς

				Ουσίες (Βόννη, 13.9.1983) η οποία τέθηκε σε ισχύ την 01.9.1989.
	International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC)  Διεθνή Σύμβαση περί Αστικής Ευθύνης συνεπεία ζημιών εκ ρυπάνσεως υπό του πετρελαίου  <a href="http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-(CLC).aspx">http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-(CLC).aspx</a>	1969	1975	34  Η Σύμβαση αυτή αντικαταστάθηκε από το Πρωτόκολλο του 1992 το οποίο υπεγράφη την 27.11.1992 και τέθηκε σε ισχύ την 30.5.1996
8.	International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties(Intervention 1969)  Διεθνής Σύμβαση για την Επέμβαση στην Ανοικτή Θάλασσα σε Περιπτώσεις Ατυχημάτων ρύπανσης από Πετρέλαιο  <a href="http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-Relating-to-Intervention-on-the-High-Seas-in-Cases-of-Oil-Pollution-Casualties.aspx">http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-Relating-to-Intervention-on-the-High-Seas-in-Cases-of-Oil-Pollution-Casualties.aspx</a>	1969	1975	88
9.	Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter (London Dumping)  Σύμβαση για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρύπανσης από την Απόρριψη Αποβλήτων και άλλων ουσιών (London Dumping)  <a href="http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-on-the-Prevention-of-Marine-Pollution-by-Dumping-of-Wastes-and-Other-Matter.aspx">http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-on-the-Prevention-of-Marine-Pollution-by-Dumping-of-Wastes-and-Other-Matter.aspx</a>	1972	1975	87
10.	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (MARPOL 73/78)  Διεθνής Σύμβαση περί Προλήψεως της Ρυπάνσεως της Θαλάσσης από πλοία  <a href="http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx">http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx</a>	1973	1983	
11.	MARPOL Protocol 1978	1973	1978	
12.	MARPOL 73/78 (Παραρτήματα I/II)  Παράρτημα I	1973	1983	153

	Κανονισμοί για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πετρέλαιο  Παράρτημα II Κανονισμοί για τον Έλεγχο της Ρύπανσης από Επιβλαβείς Υγρές Ουσίες Χύδην			
13.	MARPOL 73/78  Παράρτημα III Πρόληψη της ρύπανσης από επιβλαβείς ουσίες μεταφερόμενες στη θάλασσα σε συσκευασμένη μορφή		1992	143
14.	MARPOL 73/78  Παράρτημα IV Πρόληψη της ρύπανσης από τα λύματα των πλοίων		2003	136
15.	MARPOL 73/78  Παράρτημα V Πρόληψη της ρύπανσης από τα απορρίμματα των πλοίων		1988	148
16.	MARPOL Protocol 1997  Παράρτημα VI Πρόληψη της ρύπανσης του αέρα από τα πλοία		2005	86
17.	Protocol Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Marine Pollution by Substances Other than Oil, London, (Intervention Protocol 1973)  Πρωτόκολλο αναφορικά με την Επέμβαση στην Ανοικτή Θάλασσα σε Περιπτώσεις Ατυχημάτων Ρύπανσης από Ουσίες διάφορες του Πετρελαίου  <a href="http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-Relating-to-Intervention-on-the-High-Seas-in-Cases-of-Oil-Pollution-Casualties.aspx">http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-Relating-to-Intervention-on-the-High-Seas-in-Cases-of-Oil-Pollution-Casualties.aspx</a>	1973	1983	56
18.	Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area, (Helsinki, 1974)  Σύμβαση για την Προστασία του Θαλασσιού Περιβάλλοντος της Βαλτικής Περιοχής  <a href="http://www.helcom.fi/about-us/convention/">http://www.helcom.fi/about-us/convention/</a>	1974	1980	7 Η Σύμβαση αυτή αντικαταστάθηκε από την Σύμβαση για το ίδιο θέμα του 1992
19.	Convention on the Prevention of Marine Pollution from Land-Based Sources	1974	1978	13
20.	CLC Protocol  Πρωτόκολλο στη Διεθνή Σύμβαση περί Αστικής Ευθύνης συνεπεία ζημιών εκ ρυπάνσεως υπό του πετρελαίου  <a href="http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-(CLC).aspx">http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-(CLC).aspx</a>	1976	1981	53
21.	Convention on the Protection of the Marine Environment and the Coastal Region of the Mediterranean	1976	1978	16 + EK

	(Barcelona Convention 1976)  Σύμβαση για την Προστασία του Θαλασσίου Περιβάλλοντος της Μεσογείου από τη Ρύπανση  <a href="http://www.unepmap.org/index.php?module=content2&amp;catid=001001004">http://www.unepmap.org/index.php?module=content2&amp;catid=001001004</a>			
22.	amended as Convention for the Protection of the Marine Environment and the Coastal Region of the Mediterranean  Τροποποίηση στη Σύμβαση για την Προστασία του Θαλασσίου Περιβάλλοντος της Μεσογείου από τη Ρύπανση	1995	2004	
23.	Protocol for the Prevention of Pollution of the Mediterranean Sea by Dumping from Ships and Aircraft (Dumping Protocol)  Πρωτόκολλο για την Πρόληψη της Ρύπανσης στη Μεσόγειο Θάλασσα από Απορρίψεις Πλοίων και Αεροσκαφών	1976	1978	16 + ΕΚ
24.	amended as The Protocol for the Prevention of Pollution of the Mediterranean Sea by Dumping from Ships and Aircraft or Incineration at Sea (Dumping Protocol)  Τροποποίηση στο Πρωτόκολλο για την Πρόληψη της Ρύπανσης στη Μεσόγειο Θάλασσα από Απορρίψεις Πλοίων και Αεροσκαφών	1995	ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΤΕΘΕΙ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ ΣΕ ΙΣΧΥ	
25.	Protocol concerning Co-operation in Combating Pollution of the Mediterranean Sea by Oil and other Harmful Substances in Cases of Emergency (Emergency Protocol)  Πρωτόκολλο για την Συνεργασία στην Αντιμετώπιση της Ρύπανσης στη Μεσόγειο Θάλασσα από Πετρέλαιο και άλλες Ουσίες σε Έκτακτες Περιπτώσεις	1976	1978	16 + ΕΚ
26.	Protocol concerning Co-operation in Preventing Pollution from Ships and, in Cases of Emergency, Combating Pollution of the Mediterranean Sea (Prevention and Emergency Protocol)  Πρωτόκολλο για την Συνεργασία στην Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία και σε Επείγοντα Περιστατικά, Αντιμετώπισης της Ρύπανσης στην Μεσόγειο Θάλασσα.	2002	2004	Σύμφωνα με το άρθρο 25§2 το συγκεκριμένο Πρωτόκολλο από την ημερομηνία που τέθηκε σε ισχύ 17.4.2004 αντικατέστησε το Πρωτόκολλο Εκτάκτων Περιστατικών του 1976 (Emergency Protocol).
27.	Protocol for the Protection of the Mediterranean Sea Against Pollution from Land-based Sources, (LBS Protocol)  Πρωτόκολλο για την Προστασία της Μεσογείου Θάλασσας κατά της Ρύπανσης από Χερσαίες Πηγές	1980	1983	

28.	amended as The Protocol for the Protection of the Mediterranean Sea Against Pollution from Land-based Sources and Activities (LBS Protocol)  Τροποποίηση στο Πρωτόκολλο για την Προστασία της Μεσογείου Θάλασσας κατά της Ρύπανσης από Χερσαίες Πηγές	1996	2008	
29.	Protocol Concerning Mediterranean Specially Protected Areas (SPA Protocol)  Πρωτόκολλο για τις Ειδικά Προστατευόμενες Περιοχές	1982		
30.	Protocol concerning Specially Protected Areas and Biological Diversity in the Mediterranean (SPA & Biodiversity Protocol)  Πρωτόκολλο για τις Ειδικά Προστατευόμενες Περιοχές και τη Βιολογική Ποικιλότητα στην Μεσόγειο	1995	1999	Σύμφωνα με το άρθρο 25§2 το συγκεκριμένο Πρωτόκολλο από την ημερομηνία που τέθηκε σε ισχύ 12.12.1999 αντικατέστησε το Πρωτόκολλο για τις Ειδικά Προστατευόμενες Περιοχές (SPA Protocol) του 1982.
31.	Protocol for the Protection of the Mediterranean Sea Against Pollution Resulting from Exploration and Exploitation of the Continental Shelf and the Seabed and its Subsoil (Offshore Protocol)  Πρωτόκολλο για την Προστασία της Μεσογείου Θάλασσας κατά της Ρύπανσης από την Εξερεύνηση και Εκμετάλλευση της Υφαλοκρηπίδας του θαλασσίου πυθμένα και του υπεδάφους	1994	2011	
32.	Protocol on the Prevention of Pollution of the Mediterranean Sea by Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal (Hazardous Wastes Protocol)  Πρωτόκολλο για την Προστασία από την Ρύπανση της Μεσογείου Θάλασσας από Διασυνοριακές Κινήσεις Επικινδύνων Αποβλήτων και τη Διάθεση τους	1996	2008	
33.	Protocol on Integrated Coastal Zone Management (ICZM Protocol)  Πρωτόκολλο για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση της Λιμενικής Ζώνης	2008	2011	
34.	Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage resulting from Exploration for and Exploitation of Seabed mineral Resources, (London 1977)  Σύμβαση περί Αστικής Ευθύνης λόγω Ζημίας από	1977	ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΤΕΘΕΙ ΣΕ ΙΣΧΥ	6

	<p>Πετρελαϊκή Ρύπανση οφειλόμενη σε Εξερεύνηση και Εκμετάλλευση των ορυκτών πόρων του Θαλασσιού Πυθμένα</p> <p><a href="http://iea.uoregon.edu/pages/MarineMammals/engine/Documents/0-2185-2193.htm">http://iea.uoregon.edu/pages/MarineMammals/engine/Documents/0-2185-2193.htm</a></p>			
35.	<p>Kuwait Regional Convention for Cooperation on the Protection of the Marine Environment from Pollution, (Kuwait, 1978)</p> <p>Περιφερειακή Σύμβαση του Kuwait για την Συνεργασία στην Προστασία του Θαλασσιού Περιβάλλοντος από τη Ρύπανση</p> <p><a href="http://www.unep.org/regionalseas/programmes/nonep/ropme/instruments/default.asp">http://www.unep.org/regionalseas/programmes/nonep/ropme/instruments/default.asp</a></p>	1978	1979	8
36.	<p>Protocol Amending the International Convention for the High Seas Fisheries of the North Pacific Ocean, (Tokyo, 1978)</p> <p>Πρωτόκολλο που τροποποιεί τη Διεθνή Σύμβαση για την αλιεία των ανοικτών θαλασσών του Βορείου Ειρηνικού Ωκεανού</p> <p><a href="http://www.npafc.org/new/inpfc/INPFC%20_convention.pdf">http://www.npafc.org/new/inpfc/INPFC%20_convention.pdf</a></p>	1978	1979	3
37.	<p>Convention on the Conservation of Antarctic Marine Living Resources</p> <p>Σύμβαση για τη Διατήρηση των Θαλασσιών Ζώντων Πόρων της Ανταρκτικής</p> <p><a href="https://www.ccamlr.org/en/organisation/camlr-convention">https://www.ccamlr.org/en/organisation/camlr-convention</a></p>	1980	1982	38
38.	<p>Convention for Cooperation in the Protection and Development of the Marine and Coastal Environment of the West and Central African Region, (Abidjan, 1981)</p> <p>Σύμβαση για τη Συνεργασία στην Προστασία και Ανάπτυξη του Θαλασσιού και παραθαλάσσιου Περιβάλλοντος της Δυτικής και Κεντρικής Αφρικανικής Περιοχής</p> <p><a href="http://abidjanconvention.org/">http://abidjanconvention.org/</a></p>	1981	1984	21
39.	<p>Convention for the Protection of the Marine Environment and Coastal Area of the South-East Pacific, (Lima, 1981)</p> <p>Σύμβαση για την Προστασία του Θαλασσιού Περιβάλλοντος και της Λιμενικής Περιοχής του Νοτίου Ανατολικού Ειρηνικού</p> <p><a href="http://www.unep.org/regionalseas/programmes/nonep/sepacific/instruments/default.asp">http://www.unep.org/regionalseas/programmes/nonep/sepacific/instruments/default.asp</a></p>	1981	1986	4
40.	<p>United Nations Convention on the Law Of the Sea, (UNCLOS, 1982)</p> <p>Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας</p>	1982	1994	166

	<a href="http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm">http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm</a>			
41.	Agreement for Cooperation relating to the Marine Environment (Denmark and Canada)  <a href="http://www.treaty-accord.gc.ca/text-texte.aspx?id=101887">http://www.treaty-accord.gc.ca/text-texte.aspx?id=101887</a>	1983	1983	2
42.	Convention for the Protection and Development of the Marine Environment of the wider Caribbean Region (Cartagena, 1983)  <a href="http://www.cep.unep.org/cartagena-convention">http://www.cep.unep.org/cartagena-convention</a>	1983	1986	25
43.	Agreement for Cooperation in Dealing with Pollution of the North Sea by Oil and Other Harmful Substances (Bonn Agreement)  Συμφωνία για την Συνεργασία κατά της Ρύπανσης της Βορείου Θαλάσσης από Πετρέλαιο και Άλλες Επιβλαβείς Ουσίες (Συμφωνίας της Βόννης)  <a href="http://www.bonnagreement.org/">http://www.bonnagreement.org/</a>	1983	1989	9 + EE
44.	Convention for the Protection, Management and Development of the Marine and Coastal Environment of the Eastern African Region, (Nairobi, 1985)  Σύμβαση για την Προστασία, Διαχείριση και Ανάπτυξη του Θαλασσίου και Παραθαλασσίου Περιβάλλοντος της Ανατολικότερης Αφρικανικής Περιοχής  <a href="http://www.unep.org/NairobiConvention/The_Convention/index.asp">http://www.unep.org/NairobiConvention/The_Convention/index.asp</a>	1985	1996	10
45.	Convention for the Protection of the Natural Resources and Environment of the South Pacific Region, along with Dumping and the Emergencies Protocols (Noumea, 1986)  Σύμβαση για την Προστασία των Φυσικών Πόρων και του Περιβάλλοντος της Περιοχής του Νοτίου Ειρηνικού σε συνδυασμό με τα Πρωτόκολλα περί Απορρίψεως και Εκτάκτων Περιστατικών.  <a href="https://www.sprep.org/legal/the-convention">https://www.sprep.org/legal/the-convention</a>	1986	1990	12
46.	Convention on the Control of the Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal (Basel, 1989)  Σύμβαση για τον Έλεγχο της Διασυνοριακής Διακίνησης των Επικινδύνων Αποβλήτων και της Διάθεσής τους  <a href="http://www.basel.int/">http://www.basel.int/</a>	1989	1992	183
47.	Convention on Civil Liability for Damage Caused During Carriage of Dangerous Goods by Road, Rail and Inland Navigation Vessels, (Geneva, 1989)	1989	ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΤΕΘΕΙ ΣΕ ΙΣΧΥ	

	<p>Σύμβαση Αστικής Ευθύνης από Ζημία προκληθείσα κατά τη διάρκεια Μεταφοράς Επικινδύνων Υλικών Οδικώς, Σιδηροδρομικώς και δια μέσου Ναυτιλίας Εσωτερικών Υδάτων</p> <p><a href="http://www.unece.org/trans/danger/publi/crted/legainst_55_tdg_crted.html">http://www.unece.org/trans/danger/publi/crted/legainst_55_tdg_crted.html</a></p>			
48.	<p>Protocol for the Conservation and Management of the Protected Marine and Coastal Areas of the South-East Pacific, (Paipa, 1989)</p> <p>Πρωτόκολλο στη Σύμβαση για την Προστασία του Θαλασσίου Περιβάλλοντος και της Λιμενικής Περιοχής του Νοτίου Ανατολικού Ειρηνικού</p> <p><a href="http://www.unep.org/regionalseas/programmes/nounep/seacific/instruments/default.asp">http://www.unep.org/regionalseas/programmes/nounep/seacific/instruments/default.asp</a></p>	1989	1995	4
49.	<p>Protocol to the Kuwait regional Convention for Cooperation on the Protection of the Marine Environment from Pollution concerning Marine Pollution resulting from Exploration and Exploitation of the Continental Shelf</p> <p>Πρωτόκολλο στη Περιφερειακή Σύμβαση του Kuwait για την Συνεργασία στην Προστασία του Θαλασσίου Περιβάλλοντος από τη Ρύπανση αναφορικά με τη Ρύπανση προκληθείσα από την Εξερεύνηση και Εκμετάλλευση της Υφαλοκρηπίδας</p> <p><a href="http://www.unep.org/regionalseas/programmes/nounep/ropme/instruments/default.asp">http://www.unep.org/regionalseas/programmes/nounep/ropme/instruments/default.asp</a></p>	1989	1990	8
50.	<p>Oil Pollution Act - (OPA 1990)</p> <p>Oil Pollution Prevention, Response, Liability, and Compensation Act of 1989,</p> <p>Νόμος περί της Προστασίας της Ρύπανσης από Πετρέλαιο, Αντίδρασης, Ευθύνης και Αποζημίωσης</p> <p><a href="https://www.gpo.gov/fdsys/pkg/STATUTE-104/pdf/STATUTE-104-Pg484.pdf">https://www.gpo.gov/fdsys/pkg/STATUTE-104/pdf/STATUTE-104-Pg484.pdf</a></p>	1989	1990	Ισχύει στις ΗΠΑ και τέθηκε σε ισχύ από το 101ο Κογκρέσο
51.	<p>International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation, OPRC, (London, 1990)</p> <p>Διεθνής Σύμβαση για την Ετοιμότητα, Συνεργασία και Αντιμετώπιση της Ρύπανσης της Θάλασσας από Πετρέλαιο</p> <p><a href="http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Oil-Pollution-Preparedness,-Response-and-Cooperation-(OPRC).aspx">http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Oil-Pollution-Preparedness,-Response-and-Cooperation-(OPRC).aspx</a></p>	1990	1995	108
52.	<p>Protocol [to the Kuwait Regional Convention] for the Protection of the Marine Environment Against Pollution from Land-based Sources, (Kuwait, 1990)</p>	1990	1993	8



	<p>Πρωτόκολλο στη Περιφερειακή Σύμβαση του Kuwait για την Προστασία του Θαλασσίου Περιβάλλοντος κατά της Ρύπανσης από Χερσαίες Πηγές</p> <p><a href="http://www.unep.org/regionalseas/programmes/nouneq/ropme/instruments/default.asp">http://www.unep.org/regionalseas/programmes/nouneq/ropme/instruments/default.asp</a></p>			
53.	<p>Esproo Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context</p> <p>Σύμβαση για την Εκτίμηση Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων σε Διασυνοριακό Πλαίσιο</p> <p><a href="http://www.unece.org/env/eia/ratification.html">http://www.unece.org/env/eia/ratification.html</a></p>	1991	1997	45
54.	<p>Bamako Convention on the Ban of the Import into Africa and the Control of Transboundary Movement and Management of Hazardous Wastes within Africa, (Bamako, 1991)</p> <p>Σύμβαση για την Απαγόρευση της Εισαγωγής και τον Έλεγχο της Διασυνοριακής Διακίνησης και Διαχείρισης των Επικίνδυνων Αποβλήτων δια της Αφρικής</p> <p><a href="http://www.unep.org/delc/BamakoConvention">http://www.unep.org/delc/BamakoConvention</a></p>	1991	1998	25
55.	<p>CLC Protocol</p> <p>Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, London, 1992 (CLC).</p> <p>Πρωτόκολλο στη Διεθνή Σύμβαση περί Αστικής Ευθύνης συνεπεία ζημιών εκ ρυπάνσεως υπό του πετρελαίου</p> <p><a href="http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-(CLC).aspx">http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-(CLC).aspx</a></p>	1992	1996	134
56.	<p>Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area, (Helsinki, 1992)</p> <p>Σύμβαση για την Προστασία του Θαλασσίου Περιβάλλοντος της Βαλτικής Περιοχής</p> <p><a href="http://helcom.fi/Documents/About%20us/Convention%20and%20commitments/Helsinki%20Convention/1992_Convention_1108.pdf">http://helcom.fi/Documents/About%20us/Convention%20and%20commitments/Helsinki%20Convention/1992_Convention_1108.pdf</a></p>	1992	2000	10+EE
57.	<p>Convention on the Protection of the Black Sea Against Pollution, (Bucharest, 1992)</p> <p>Σύμβαση για την Προστασία της Μαύρης Θάλασσας κατά της Ρύπανσης</p> <p><a href="http://www.blacksea-commission.org/_convention.asp">http://www.blacksea-commission.org/_convention.asp</a></p>	1992	1994	6
58.	<p>United Nations Framework Convention on Climate Change, UNFCCC, (New York, 1992)</p>	1992	1994	195

	Σύμβαση Πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για τις Κλιματικές Αλλαγές <a href="http://unfccc.int/2860.php">http://unfccc.int/2860.php</a>			
59.	Convention on Biological Diversity, (Rio de Janeiro, 1992)  Σύμβαση για τη Βιοποικιλότητα  <a href="https://www.cbd.int/">https://www.cbd.int/</a>	1992	1993	196
60.	Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic, OSPAR Convention, (Paris, 1992)  Σύμβαση για την Προστασία του Θαλασσίου Περιβάλλοντος του Βορείου Ανατολικού Ατλαντικού  <a href="http://www.ospar.org/convention">http://www.ospar.org/convention</a>	1992	1998	15+EE
61.	Regional Agreement on the Transboundary Movement of Hazardous Wastes, (Panama, 1992)  Περιφερειακή Συμφωνία για τη Διασυνοριακή Διακίνηση των Επικινδύνων Αποβλήτων  <a href="http://www.sica.int/index.aspx?aspxerrorpath=/ccad/convenios.aspx">http://www.sica.int/index.aspx?aspxerrorpath=/ccad/convenios.aspx</a>	1992	1995	6
62.	North American Agreement on Environmental Cooperation between the Government of the USA, the Government of Canada and the Government of the United Mexican States  Βορειοαμερικανική Συμφωνία για τη Περιβαλλοντική Συνεργασία μεταξύ των ΗΠΑ, Καναδά και Μεξικό  <a href="https://ustr.gov/sites/default/files/naaec.pdf">https://ustr.gov/sites/default/files/naaec.pdf</a>	1993	1994	3
63.	Convention on Civil Liability for Damage Resulting from Activities Dangerous to the Environment, (Lugano, 1993)  Σύμβαση Αστικής Ευθύνης για Ζημία προερχόμενη από Δραστηριότητες Επικίνδυνες για το Περιβάλλον  <a href="http://www.coe.int/en/web/conventions/search-on-treaties/-/conventions/treaty/150">http://www.coe.int/en/web/conventions/search-on-treaties/-/conventions/treaty/150</a>	1993	ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΤΕΘΕΙ ΣΕ ΙΣΧΥ	
64.	Convention on Cooperation for the Protection and Sustainable Use of the Danube River  Σύμβαση Συνεργασίας για τη Προστασία και τη Βιώσιμη Χρήση του Ποταμού Δούναβη  <a href="https://www.icpdr.org/main/icpdr/danube-river-protection-convention">https://www.icpdr.org/main/icpdr/danube-river-protection-convention</a>	1994	1998	11 + EE
65.	International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, (London, 1996)  Διεθνής Σύμβαση για την Ευθύνη και Αποζημίωση	1996	ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΤΕΘΕΙ ΣΕ ΙΣΧΥ	

	<p>συνεπεία Ζημίας σε συνδυασμό με τη Μεταφορά Επικινδύνων και Επιβλαβών Υλικών δια Θαλάσσης</p> <p><a href="http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Liability-and-Compensation-for-Damage-in-Connection-with-the-Carriage-of-Hazardous-and-Noxious-.aspx">http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Liability-and-Compensation-for-Damage-in-Connection-with-the-Carriage-of-Hazardous-and-Noxious-.aspx</a></p>			
66.	<p>1996 Protocol to the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972, London, 1996</p> <p>Πρωτόκολλο του 1996 στη Σύμβαση για την Προστασία της Θαλάσσιας Ρύπανσης από την Απόρριψη των Αποβλήτων και άλλων Ουσιών, 1972</p> <p><a href="http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/Pages/1996-Protocol-to-the-Convention-on-the-Prevention-of-Marine-Pollution-by-Dumping-of-Wastes-and-Other-Matter,-1972.aspx">http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/Pages/1996-Protocol-to-the-Convention-on-the-Prevention-of-Marine-Pollution-by-Dumping-of-Wastes-and-Other-Matter,-1972.aspx</a></p>	1996	2006	45
67.	<p>Kyoto Protocol to the United Nations Framework Convention on Climate Change, (Kyoto, 1997)</p> <p>Πρωτόκολλο του Κιότο στη Σύμβαση Πλαίσιο του ΟΗΕ για της Κλιματικές Μεταβολές</p> <p><a href="http://unfccc.int/kyoto_protocol/items/2830.php">http://unfccc.int/kyoto_protocol/items/2830.php</a></p>	1997	2005	192
68.	<p>Aarhus Convention on Access to Information, Public Participation in Decision Making and Access to Justice in Environmental Matters</p> <p>Σύμβαση (Aarhus) για την Πρόσβαση σε Πληροφορίες, τη συμμετοχή του κοινού στη λήψη αποφάσεων και την πρόσβαση στη δικαιοσύνη για περιβαλλοντικά θέματα</p> <p><a href="https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&amp;mtdsg_no=XXVII-13&amp;chapter=27&amp;lang=en">https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&amp;mtdsg_no=XXVII-13&amp;chapter=27&amp;lang=en</a></p>	1998	2001	47
69.	<p>Protocol on Pollutant Release and Transfer Registers to the Convention on Access to Information, Public Participation in Decision-Making and Access to Justice in Environmental Matters</p> <p>Πρωτόκολλο για το Μητρώο Έκλυσης και Μεταφοράς Ρύπων στη Σύμβαση (Aarhus) για την Πρόσβαση σε Πληροφορίες, τη συμμετοχή του κοινού στη λήψη αποφάσεων και την πρόσβαση στη δικαιοσύνη για περιβαλλοντικά θέματα</p> <p><a href="https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&amp;mtdsg_no=XXVII-13-a&amp;chapter=27&amp;lang=en">https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&amp;mtdsg_no=XXVII-13-a&amp;chapter=27&amp;lang=en</a></p>	2003	2009	33
70.	<p>Rotterdam Convention on the Prior Informed Consent Procedure for Certain Hazardous Chemicals and Pesticides in International Trade</p>	1998	2004	155

	<p>Σύμβαση του Rotterdam περί της Διαδικασίας Συναίνεσης μετά από Ενημέρωση για Ορισμένα Επικίνδυνα Χημικά Προϊόντα και Προϊόντα Φυτοπροστασίας στο Διεθνές Εμπόριο</p> <p><a href="http://www.pic.int/">http://www.pic.int/</a></p>			
71.	<p>Protocol [to the Kuwait Regional Convention] on the Control of Marine Transboundary Movements and Disposal of Hazardous Wastes and Other Wastes, (Tehran, 1998)</p> <p>Πρωτόκολλο στη Περιφερειακή Σύμβαση του Kuwait για την τον Έλεγχο της Θαλάσσιας Διασυνοριακής Διακίνησης και Διάθεσης των Επικινδύνων Αποβλήτων και άλλων Αποβλήτων</p> <p><a href="http://www.ecolex.org/ecolex/ledge/view/RecordDetails?index=treaties&amp;id=TRE-001298">http://www.ecolex.org/ecolex/ledge/view/RecordDetails?index=treaties&amp;id=TRE-001298</a></p>	1998	2005	6
72.	<p>Protocol Concerning Pollution from Land-based Sources and Activities to the Convention for the Protection and Development of the Marine environment of the wider Caribbean Region, LBS Protocol, (Aruba, 1999)</p> <p>Πρωτόκολλο αναφορικά με τη Ρύπανση από Χερσαίες Πηγές και Δραστηριότητες στη Σύμβαση για την Προστασία και Ανάπτυξη του Θαλασσίου Περιβάλλοντος της Ευρύτερης Περιοχής της Καραϊβικής</p> <p><a href="http://www.ecolex.org/ecolex/ledge/view/RecordDetails?id=TRE-001331&amp;index=treaties">http://www.ecolex.org/ecolex/ledge/view/RecordDetails?id=TRE-001331&amp;index=treaties</a></p>	1999	2010	12
73.	<p>Protocol to International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation relating to hazardous and noxious substances , (OPRC-HNS Protocol)</p> <p>Πρωτόκολλο στη Διεθνή Σύμβαση για την Ετοιμότητα, Συνεργασία και Αντιμετώπιση της Ρύπανσης της Θάλασσας από Πετρέλαιο αναφορικά με τα Επικίνδυνα και Επιβλαβή Υλικά</p> <p><a href="http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Oil-Pollution-Preparedness,-Response-and-Co-operation-(OPRC).aspx">http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Oil-Pollution-Preparedness,-Response-and-Co-operation-(OPRC).aspx</a></p>	2000	2007	37
74.	<p>Cartagena Protocol on Biosafety to the Convention on Biological Diversity, (Montreal, 2000)</p> <p>Πρωτόκολλο της Cartagena για την βιοασφάλεια στη Σύμβαση για τη Βιοποικιλότητα</p> <p><a href="https://bch.cbd.int/protocol">https://bch.cbd.int/protocol</a></p>	2000	2003	170
75.	<p>European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waters, (Geneva, 2000)</p>	2000	2008	18

	Ευρωπαϊκή Συμφωνία σχετικά με τη Διεθνή Μεταφορά Επικινδύνων Υλικών δια των Εσωτερικών Υδάτων  <a href="https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&amp;mtdsg_no=XI-D-6&amp;chapter=11&amp;lang=en">https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&amp;mtdsg_no=XI-D-6&amp;chapter=11&amp;lang=en</a>			
76.	Framework Agreement for the Conservation of Living Marine Resources on the High Seas of the South Pacific, The Galapagos Agreement, (Santiago, 2000)  Συμφωνία Πλαίσιο για την Διατήρηση των Ζώντων Θαλασσίων Πόρων στην Ανοικτή Θάλασσα του Νοτίου Ειρηνικού  <a href="http://www.ecolex.org/ecolex/ledge/view/RecordDetails?id=TRE-001924&amp;index=treaties">http://www.ecolex.org/ecolex/ledge/view/RecordDetails?id=TRE-001924&amp;index=treaties</a>	2000	ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΤΕΘΕΙ ΣΕ ΙΣΧΥ	
77.	Stockholm Convention on Persistent Organic Pollutants  Σύμβαση της Stockholm για τους Έμμονους Οργανικούς Ρύπους  <a href="http://chm.pops.int/default.aspx">http://chm.pops.int/default.aspx</a>	2001	2004	179
78.	International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage  Διεθνής Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη για ζημία ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης  <a href="http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Bunker-Oil-Pollution-Damage-(BUNKER).aspx">http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Bunker-Oil-Pollution-Damage-(BUNKER).aspx</a>	2001	2008	81
79.	Convention for Cooperation in the Protection and Sustainable Development of the Marine and Coastal Environment of the North-East Pacific, (Guatemala, 2002)  Σύμβαση Συνεργασίας για τη Προστασία και τη Βιώσιμη Ανάπτυξη του Θαλασσίου και Παράκτιου Περιβάλλοντος του Νοτιοανατολικού Ειρηνικού  <a href="http://www.ecolex.org/ecolex/ledge/view/RecordDetails?id=TRE-001350&amp;index=treaties">http://www.ecolex.org/ecolex/ledge/view/RecordDetails?id=TRE-001350&amp;index=treaties</a>	2002	ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΤΕΘΕΙ ΣΕ ΙΣΧΥ	
80.	Framework Convention for the Protection of the Marine Environment of The Caspian Sea, (Tehran, 2003)  Σύμβαση Πλαίσιο για την Προστασία του Θαλασσίου Περιβάλλοντος της Κασπίας Θάλασσας  <a href="http://www.tehranconvention.org/spip.php?article2">http://www.tehranconvention.org/spip.php?article2</a>	2003	2006	5
81.	Protocol on Civil Liability and Compensation for Damage Caused by the Transboundary Effects of Industrial Accidents on Transboundary Waters to the 1992 Convention on the Protection and Use of Transboundary Watercourses and International	2003	ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΤΕΘΕΙ ΣΕ ΙΣΧΥ	

	Lakes and to the 1992 Convention on the Transboundary Effects of Industrial Accidents  Πρωτόκολλο περί Αστικής Ευθύνης και Αποζημίωσης για τη Ζημία προκληθείσα από Διασυνοριακά Αποτελέσματα των Βιομηχανικών Ατυχημάτων επί των Διασυνοριακών Υδάτων στη Σύμβαση του 1992 για την Προστασία και Χρήση των Διασυνοριακών Χειμάρων και Διεθνών Λιμνών και στη Σύμβαση του 1992 για τα Διασυνορικά Αποτελέσματα των Βιομηχανικών Ατυχημάτων  <a href="https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&amp;mtdsg_no=XXVII-16&amp;chapter=27&amp;lang=en">https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&amp;mtdsg_no=XXVII-16&amp;chapter=27&amp;lang=en</a>			
82.	Convention on the Transboundary Effects of Industrial Accidents  Σύμβαση για τις Διασυνοριακές Επιπτώσεις των Βιομηχανικών Ατυχημάτων  <a href="https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&amp;mtdsg_no=XXVII-6&amp;chapter=27&amp;lang=en">https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&amp;mtdsg_no=XXVII-6&amp;chapter=27&amp;lang=en</a>	1992	2000	41
83.	Nagoya-Kuala Lumpur Supplementary Protocol on Liability and Redress to the Cartagena Protocol on biosafety  Συμπληρωματικό Πρωτόκολλο της Nagoya-Kuala Lumpur για την Ευθύνης και Αποζημίωσης στο Πρωτόκολλο της Cartagena για τη Βιοασφάλεια  <a href="https://bch.cbd.int/protocol/supplementary/">https://bch.cbd.int/protocol/supplementary/</a>	2010	ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΤΕΘΕΙ ΣΕ ΙΣΧΥ	
84.	Paris Agreement on Climate Change  Συμφωνία των Παρισίων για την Κλιματική Αλλαγή <a href="http://unfccc.int/meetings/paris_nov_2015/session/9057.php">http://unfccc.int/meetings/paris_nov_2015/session/9057.php</a>	2015	ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΤΕΘΕΙ ΣΕ ΙΣΧΥ	

## ΠΥΡΗΝΙΚΑ

A/A	ΣΥΜΦΩΝΙΑ	ΥΙΟΘΕΤΗΘΗΚΕ	ΤΕΘΗΚΕ ΣΕ ΙΣΧΥ	ΥΠΕΓΡΑΦΗ ΑΠΟ ΑΡΙΘΜΟ ΚΡΑΤΩΝ
1.	Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy (Paris Convention)  Σύμβαση Αστικής Ευθύνης στο Πεδίο της Πυρηνικής Ενέργειας  <a href="http://www.oecd-nea.org/law/paris-convention.html">http://www.oecd-nea.org/law/paris-convention.html</a>	1960	1968	16
2.	Protocol 1964 to Paris Convention Πρωτόκολλο του 1964 στη Σύμβαση των Παρισίων περί Αστικής Ευθύνης στο Πεδίο της Πυρηνικής Ενέργειας	1964	1968	16
3.	Protocol 1982 to Paris Convention  Πρωτόκολλο του 1982 στη Σύμβαση των Παρισίων	1982	1988	16

	περί Αστικής Ευθύνης στο Πεδίο της Πυρηνικής Ενέργειας			
4.	Protocol 2004 to Paris Convention  Πρωτόκολλο του 2004 στη Σύμβαση των Παρισίων περί Αστικής Ευθύνης στο Πεδίο της Πυρηνικής Ενέργειας	2004	ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΤΕΘΕΙ ΣΕ ΊΣΧΥ	
5.	Vienna Convention of Civil Liability for Nuclear Damage  Σύμβαση Αστικής Ευθύνης από Πυρηνική Ζημία  <a href="https://www.iaea.org/publications/documents/conventions/vienna-convention-on-civil-liability-for-nuclear-damage">https://www.iaea.org/publications/documents/conventions/vienna-convention-on-civil-liability-for-nuclear-damage</a>	1963	1977	40
6.	Protocol 1997 to Vienna Convention  Πρωτόκολλο του 1997 στη Σύμβαση της Βιέννης περί Αστικής Ευθύνης από Πυρηνική Ζημία  <a href="http://www.ecolex.org/ecolex/ledge/view/RecordDetails?id=TRE-001270&amp;index=treaties">http://www.ecolex.org/ecolex/ledge/view/RecordDetails?id=TRE-001270&amp;index=treaties</a>	1997	2003	13
7.	Treaty Banning Nuclear Weapon Tests in the Atmosphere, in Outer Space and Under Water  <a href="https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=08000002801313d9">https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=08000002801313d9</a>	1963	1963	136
8.	Treaty on the Prohibition of the Emplacement of Nuclear Weapons and Other Weapons of Mass Destruction on the Sea-Bed and the Ocean Floor and in the Subsoil Thereof (Seabed Treaty)  Συνθήκη για την Απαγόρευση Τοποθέτησης Πυρηνικών Όπλων και άλλων Όπλων Μαζικής Καταστροφής στο Βυθό και τον Ωκεάνιο Φλοιό αλλά και το Θαλάσσιο Υπέδαφος <a href="http://www.nti.org/media/pdfs/aptseabd.pdf">http://www.nti.org/media/pdfs/aptseabd.pdf</a>	1971	1972	95
9.	Convention Relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage Of Nuclear Material, NUCLEAR, (Brussels, 1971)  Σύμβαση αναφορικά με την Αστική Ευθύνη στο Πεδίο της Θαλάσσιας Μεταφοράς Πυρηνικών Υλικών  <a href="http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-relating-to-Civil-Liability-in-the-Field-of-Maritime-Carriage-of-Nuclear-Material-(NUCLEAR).aspx">http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-relating-to-Civil-Liability-in-the-Field-of-Maritime-Carriage-of-Nuclear-Material-(NUCLEAR).aspx</a> <a href="http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-relating-to-Civil-Liability-in-the-Field-of-Maritime-Carriage-of-Nuclear-Material-(NUCLEAR).aspx">http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-relating-to-Civil-Liability-in-the-Field-of-Maritime-Carriage-of-Nuclear-Material-(NUCLEAR).aspx</a>	1971	1975	17
10.	Convention on Early Notification of a Nuclear Accident  Σύμβαση για Αρωγή σε Περίπτωση Πυρηνικού Ατυχήματος ή Έκτακτης Ραδιολογικής Ανάγκης	1986	1986	119

	<a href="https://www.iaea.org/publications/documents/treaties/convention-early-notification-nuclear-accident">https://www.iaea.org/publications/documents/treaties/convention-early-notification-nuclear-accident</a>			
11.	<p>Convention on the Prohibition of the Development, Production, Stockpiling and Use of Chemical Weapons and on their Destruction, Paris, 1993</p> <p>Σύμβαση για την Απαγόρευση της Ανάπτυξης, Παραγωγής, Αποθήκευσης και Χρήσης των Χημικών Όπλων και της Καταστροφής τους Chemical Weapons Convention (CWC) <a href="http://www.cwc.gov/">http://www.cwc.gov/</a></p>	1993	1997	192
12.	<p>Convention on Nuclear Safety, Vienna, 1994</p> <p>Σύμβαση περί Ασφάλειας Πυρηνικών <a href="http://www-ns.iaea.org/conventions/nuclear-safety.asp">http://www-ns.iaea.org/conventions/nuclear-safety.asp</a></p>	1994	1996	78
13.	<p>Convention to Ban the Importation into the Forum Island Countries of Hazardous and Radioactive Wastes and to Control the Transboundary Movement and Management of Hazardous Wastes within the South Pacific Region, (Waigani, 1995)</p> <p>Σύμβαση για την απαγόρευση της εισαγωγής στο Forum των νησιωτικών χωρών των Επικίνδυνων και ραδιενεργών αποβλήτων και για τον έλεγχο της διασυνοριακής Διακίνησης και Διαχείρισης των Επικίνδυνων Αποβλήτων εντός της Περιοχής του Νότιου Ειρηνικού <a href="https://www.sprep.org/legal/waigani-convention">https://www.sprep.org/legal/waigani-convention</a></p>	1995	2001	13
14.	<p>Convention on Supplementary Compensation for Nuclear Damage, CSC, (Vienna, 1997)</p> <p>Σύμβαση σχετικά με τις Συμπληρωματικές Αποζημιώσεις για τις Πυρηνικές Καταστροφές</p> <p><a href="https://www.iaea.org/publications/documents/treaties/convention-supplementary-compensation-nuclear-damage">https://www.iaea.org/publications/documents/treaties/convention-supplementary-compensation-nuclear-damage</a></p>	1997	2015	8



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Χ

### ΕΞΕΛΙΞΗ ΔΙΕΘΝΗ ΚΩΔΙΚΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ (ISM Code)

Ο διεθνής κώδικας διαχείρισης της ασφάλειας για τις θαλάσσιες μεταφορές (ISM Code) είναι υποχρεωτικός για την ναυτιλιακή βιομηχανία. Με αφορμή το καταστροφικό ναυάγιο του πλοίου RO/RO Herald of Free Enterprise και την ανησυχία της διεθνούς κοινότητας για παρόμοια περιστατικά που οφείλονταν στα ανεπαρκή πρότυπα διαχείρισης ασφάλειας εισήχθη ο ISM Code στην διεθνή ναυτιλιακή έννομη τάξη. Συγκεκριμένα ενώ το RO/RO Herald of Free Enterprise βρισκόταν πλησίον του Βελγικού λιμένα Zeebrugge, στις 06.03.1987, στο πλοίο εισέρευσε νερό από την ανοικτή θύρα εισόδου (καταπέλτης) με αποτέλεσμα το ναυάγιο του πλοίου και την απώλεια 193 ανθρώπων (Herald of Free Enterprise, 2018). Ο ISM Code επισήμως ενσωματώθηκε στην ΔΣ SOLAS το 1994 ενώ έγινε υποχρεωτικός για τα δεξαμενόπλοια και τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου το 1998 και τα υπόλοιπα πλοία γενικού φορτίου το 2001.

Τα πλοία συμμορφώνονται με τον ISM Code μέσω του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης, Safety Management System (SMS), και του διορισμού καταλλήλου προσώπου στην ξηρά (designated person ashore) υπευθύνου για την ασφαλή λειτουργία του πλοίου. Προκειμένου να συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις του ISM Code οι εταιρείες θα πρέπει να (α) σχεδιάσουν ένα εγχειρίδιο του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης, το οποίο θα υπόκειται σε ετήσια επιθεώρηση για τη διατήρηση του πιστοποιητικού συμμόρφωσης (DOC με πενταετή ισχύ) και (β) διασφαλίσουν ότι όλα τα πλοία τους επιθεωρούνται μεταξύ της δεύτερης και τρίτης επετείου του πιστοποιητικού ασφαλούς διαχείρισης (SMC με πενταετή ισχύ). Γενικότερα, οι νέες τεχνολογίες και η ασφάλεια των πληροφοριών αποτελούν προκλήσεις για την εφαρμογή του ISM Code καθώς υφίστανται περιστατικά τα οποία δεν δύνανται να προληφθούν και μόνο με την εφαρμογή του συγκεκριμένου κώδικα.

### ΕΞΕΛΙΞΗ ISM Code

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΑΠΟΦΑΣΗ IMO	ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ
01.07.2002	MSC 104(73)	Ο ISM Code αρχικά τροποποιήθηκε με τη συγκεκριμένη απόφαση, η οποία προσέθεσε ορισμούς και τα κεφάλαια 13-16.
01.07.2006	MSC 179(79)	Ο ISM Code τροποποιήθηκε με τη συγκεκριμένη απόφαση, η οποία εισήγαγε νέα πεδία στα έντυπα DOC (Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης-Document of Compliance) and SMC (Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης-Safety Management Certificate)
01.01.2009	MSC 195(80)	Ο ISM Code τροποποιήθηκε με τη συγκεκριμένη απόφαση, η οποία προσέθεσε στοιχεία στα κανονικά και προσωρινά Πιστοποιητικά DOC και SMC
01.07.2010	MSC 273(85)	Με τη συγκεκριμένη απόφαση εισάγονται τροποποιημένοι ορισμοί, νέες απαιτήσεις, χρονικά όρια εφαρμογής και κριτήρια αποτελεσματικότητας του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης.
01.01.2015	MSC 353(92)	Με τη συγκεκριμένη απόφαση εισάγονται επικαιροποιήσεις και διασυνδέσεις με τα υπάρχοντα έγγραφα του IMO

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΙ

Σύμφωνα με την Σύμβαση του Λονδίνου (1972) για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρύπανσης από τα πλοία, οι ρυπογόνες ουσίες έχουν κατηγοριοποιηθεί σε τρεις καταλόγους (μαύρος, γκρίζος και λευκός).

1ο Παράρτημα: Μαύρος κατάλογος (black list) που περιλαμβάνει οργανο-αλογόνες ενώσεις, υδράργυρο, κάδμιο, υψηλής τοξικότητας ραδιενεργά υλικά, απορρίμματα βιολογικού ή χημικού πολέμου, εμμένοντα πλαστικά και διάφορα πετρελαιοειδή. Οι ουσίες αυτές απαγορεύεται να απορριφθούν στη θάλασσα εκτός εάν υπάρχει άμεσος κίνδυνος.

2ο Παράρτημα: Γκρίζος κατάλογος (grey list), περιλαμβάνει τα στοιχεία αρσενικό, μόλυβδο, χαλκό, ψευδάργυρο, οργανο-σιλικόνες, κυανιούχα άλατα, φθοριούχες ενώσεις, φυτοφάρμακα, χρώμιο, νικέλιο, παλαιοσίδηρο, ογκώδη απόβλητα και ραδιενεργά κατάλοιπα που δεν ανήκουν στο μαύρο κατάλογο. Η απόρριψη αυτών των ρυπογόνων ουσιών προϋποθέτει την έκδοση ειδικής άδειας από τις αρμόδιες λιμενικές αρχές.

3ο Παράρτημα: Άσπρος κατάλογος (white list) που περιέχει όλες τις υπόλοιπες ουσίες που δεν ανήκουν στους δύο προηγούμενους καταλόγους. Για να απορριφθούν στη θάλασσα χρειάζεται απλά η έκδοση γενικής άδειας από τις λιμενικές αρχές, ύστερα όμως από την εξέταση ορισμένων παραμέτρων, όπως η σύνθεση και η περιεκτικότητα των ουσιών, τα χαρακτηριστικά της περιοχής που πρόκειται να απορριφθούν οι ουσίες και οι μέθοδοι απόρριψής τους.