

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

στην

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

R&I CLUBS ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΖΗΜΙΩΝ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Παπαφακλή Μαρία

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών

του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για την
απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Πειραιάς

Σεπτέμβριος 2010

РАНЕЕ НЕ ПЕРПА

Δήλωση Αυθεντικότητας / ζητήματα Copyright

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

Μαρία Παπαφακλή

Τριμελούς Εξεταστική Επιτροπή

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν :

- Κος Παζαρζής (Επιβλέπων)
- Κος Τσελέντης
- Κος Τσελεπίδης

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

Ευχαριστίες

Η εκπόνηση της διπλωματικής εργασίας, μου έδωσε την ευκαιρία να ασχοληθώ με ένα θέμα, τόσο ρητά δεμένο με την ναυτιλία, αλλά συνάμα τόσο άγνωστο προς εμένα. Οπότε η πρόκληση ήταν μεγάλη. Η άντληση στοιχείων έγινε από κυρίως από Αγγλική Βιβλιογραφία, καθώς η ασφάλιση από εκεί ξεκίνησε, αλλά και τα πιο γνωστά P&I Club έχουν έδρα το εξωτερικό. Η συμβολή του επιβλέποντος καθηγητή Μιχάλη Παζαρζή ήταν σημαντική. Αλλά και η συμφοιτήτρια και προσωπική μου φίλη Φράνσυς Φωσκόλου με βοήθησε στην άντληση στοιχείων, εργαζόμενη σε τμήμα ασφάλισης ναυτιλιακής εταιρίας, γνωρίζοντας το θέμα, εκτός από την θεωρία και στην πράξη.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	
1.1 Η εξέλιξη των P&I clubs	4
1.2 Η σημερινή μορφή των P&I clubs	6
1.3 Η διαδικασία εισαγωγής σε ένα P&I club και ποιοι είναι οι καλυπτόμενοι κίνδυνοι	9
1.4. Protecting and indemnity class	10
1.5 Η δομή των P&I Clubs εντός του International Group	12
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	
2.1 Οι καλυπτόμενοι κίνδυνοι από τα P&I clubs	14
2.2 Underwriting and calls	23
2.3 Συμμετοχή στην P&I ασφάλιση	25
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	
3.1 Ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος	26
3.2. Είδη ρύπανσης	27
3.2.1. Ατυχηματική ρύπανση	27
3.2.2 Λειτουργική ρύπανση	30
3.3 Επιπτώσεις ρύπανσης από πετρελαιοειδή πλοίων	36
3.4 Οι πιο σημαντικές πετρελαιοκηλίδες	41
3.5 Απορρυπαντικές διαδικασίες	48
3.6 Περιβαλλοντικές επιπτώσεις- Είδη προσφυγών	50
3.6.1. Πλαγκτόν	51
3.6.2. Θαλασσοπούλια	51
3.6.3. Θαλάσσια θηλαστικά	52
3.6.4. Ρηγά νερά	53
3.6.5 Ακτές	53

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4
ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

4.1 Oilpol 1954	56
4.2 Intervention 1969	56
4.3 Lc 1972	57
4.4 Marpol 73/78	58
4.5 Η σύμβαση της Βασιλείας	59
4.6 OPRC του 1990	59
4.7 Οι κατευθυντήριες γραμμές για το υδάτινο έρμα	60
4.8 Τα Συστήματα για τον Έλεγχο των Πλοίων από το Κράτος του Λιμένα(port state control systems)	60
4.9 Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης της Ασφάλειας (ISM CODE)	64
4.9.1. Σημασία του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης της Ασφάλειας	67

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

5.1 Ευθύνη και αποζημίωση	69
5.2 CLC του 1969	69
5.3 Πλωτές μονάδες αποθήκευσης και πλωτές μονάδες παραγωγής , αποθήκευσης και εκφόρτωσης (FSUs and FPSOs)	76
5.4 FUND του 1971 7	78
5.5 LLMC του 1976	82
5.6 NUCLEAR του 1971	84
5.7. HNS του 1996	84
5.8 Διεθνή Σύμβαση του 2001 για την Αστική Ευθύνη για ζημία ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης (Bunkers Convention 2001)	89

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

6.1 Ρυθμίσεις του OPA 1990	91
6.2 Δικαιοδοσία	92
6.3 Υπεύθυνο συμβαλλόμενο μέρος	92
6.4 Φάσμα ευθύνης για τη ζημία	93
6.5 Υπερασπιστικοί ισχυρισμοί	95

6.6 Περιορισμός της ευθύνης	96
6.7 Κυρώσεις και πρόστιμα	98
6.8 Οικονομική υπευθυνότητα	99
6.9 Ταμείο για την ευθύνη από πρόκληση πετρελαιοκηλίδας	102
6.10 Διαδικασία απαιτήσεων στον OPA '90	103
6.11 Σχέδιο αντίδρασης του πλοίου	105
6.12 Κατασκευή εξοπλισμός και στελέχωση με πλήρωμα των πλοίων	107
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 ΙΤΟΡΦ	
7.1 Εισαγωγή	109
7.2 Απόκριση σε διαρροές	110
7.3 Ζημιές –Αξιολόγηση	111
7.4 Σχεδιασμός έκτακτης ανάγκης και συμβουλευτικού έργου	112
7.5 Κατάρτιση και Εκπαίδευση	113
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ	
8.1 Πρακτικό θέμα Νο1 M/V THEOTOKOS	114
8.2 Πρακτικό θέμα Νο2 M/V PRESTIGE	119
8.3 Πρακτικό θέμα Νο 3 M/V PROBO KOALA	127
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	131
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	132
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I (Oil Record Books)	
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II (Certificate Of Entry)	
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III (Rules)	
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV (Oil Spill Kit)	

ABSTRACT

The objective of this thesis is to analyze the current market conditions in the mutual insurance area and the position of P&I clubs, by providing up to date information concerning the claim handling processes and the defenses used.

P&I Clubs have provided mutually born cover for ship-owner against third-party claims for over a century. The P&I Clubs are incorporated associations of ship-owner who agree to insure each other in respect of specified risks arising from the operation of their vessels. The first P&I Club were formed in 1855, which during the course of time change its name into what is now the Britannia P&I Club. Most of Clubs belong to the International Group of P&I Club and the most participate in joint arrangements for pooling and reinsurance for claims.

P&I Clubs cover for liabilities resulting from Oil pollution accidents, not only the clean up expenses, but also costs incurred in order to avoid or minimize pollution of risk of pollution.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ο στόχος της παρούσας εργασίας είναι να αναλυθούν οι τρέχουσες συνθήκες της αγοράς προς το αμοιβαίο τομέα των ασφαλειών και της θέσης των P & I Clubs, παρέχοντας ενημερωμένες πληροφορίες σχετικά με τις διαδικασίες χειρισμού απαίτησης και τις άμυνες που χρησιμοποιούνται.

P & I Clubs γεννήθηκαν μεταξύ τους για την κάλυψη των πλοιοκτητών έναντι αξιώσεων προς τρίτους για πάνω από έναν αιώνα. Τα P & I Clubs είναι στην ουσία ενώσεις εφοπλιστών που συμφωνούν να ασφαλίσουν μεταξύ τους όσον αφορά συγκεκριμένα τους κινδύνους που προκύπτουν από την εκμετάλλευση των πλοίων τους. Το πρώτο P & I Club ιδρύθηκε το 1855, το οποίο με το πέρασμα του χρόνου άλλαξε όνομα σε αυτό που είναι σήμερα το Britannia P & I Club. Οι περισσότερες ενώσεις ανήκουν στο International Group των P & I Clubs και συμμετέχουν σε κοινές ρυθμίσεις για τη συγκέντρωση και την αντασφάλιση από τις αξιώσεις.

Όμως περισσότερο θα τονίσουμε την κάλυψη των υποχρεώσεων που απορρέουν από ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, όχι μόνο τον καθαρισμό των εξόδων, αλλά και το κόστος για την αποφυγή ή την ελαχιστοποίηση του κινδύνου της ρύπανσης.

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Το αντικείμενο αυτής της εργασίας είναι να αναλύσουμε τις καλύψεις των P&I Clubs έναντι των απαιτήσεων που θα προκύψουν από τους ασφαλιζόμενους δηλαδή τους πλοιοκτήτες. Απαιτήσεις που έχουν να κάνουν με την ανθρώπινη ζωή, το πλοίο και ότι σχετίζεται με αυτό.

Η P&I ασφάλιση “ήρθε” να καλύψει απαιτήσεις που κανείς άλλος δεν μπορούσε να καλύψει μέχρι στιγμής. Γύρω στα μέσα του 19^{ου} αιώνα, όταν προέκυψε ευθύνη σύγκρουσης, την οποία οι ασφαλιστές της τότε αγοράς αδυνατούσαν να καλύψουν τους πλοιοκτήτες, με αποτέλεσμα να αφήσουν το πλοίο “ανασφάλιστο”. Με αφορμή αυτό, από την ίδρυσή τους οι σύλλογοι έχουν επεκτείνει σταδιακά το πεδίο της κάλυψής τους, διότι το “κλίμα” άλλαξε και οι νέες απαιτήσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας τους οδήγησαν να αντιμετωπίσουν την αυξανόμενη ασφάλεια που συνδεόταν με νέες υποχρεώσεις έναντι του φορτίου, της πετρελαϊκής ρύπανσης, της ανθρώπινης ζωής και γενικότερα απαιτήσεις προς τρίτους. Αμοιβαία οι σύλλογοι αντέδρασαν θετικά στην πρόκληση των νέων υποχρεώσεων που γεννήθηκαν από τα μέλη τους, προσφέροντας ένα ευρύ φάσμα υπηρεσιών όχι μόνο στην διαχείριση αξιώσεων, αλλά και σε θέματα αστικής ευθύνης και πρόληψης ζημιών. Εμείς στη παρούσα εργασία θα ασχοληθούμε εκτενέστερα με την κάλυψη έναντι της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Οι υποχρεώσεις των P&I Clubs που απορρέουν από ατυχήματα ρύπανσης με πετρέλαιο δεν είναι μόνο ο καθορισμός των εξόδων, αλλά το κόστος που συνεπάγεται για την αποφυγή ή την ελαχιστοποίηση της ρύπανσης ή του κινδύνου ρύπανσης. Με την πάροδο του χρόνου βλέπουμε, ότι ο αριθμός των ατυχημάτων να έχει μειωθεί σημαντικά, αλλά δεν παύουν να συμβαίνουν ατυχήματα μεγάλου μεγέθους τα οποία “στιγματίζουν” την εμπορική ναυτιλία. Χαρακτηριστικό συμβάν είναι το πλοίο Prestige που κόπηκε στα δύο με αποτέλεσμα πάνω από 60.000 τόνοι να χυθούν στη θάλασσα και να προκληθεί τεράστια οικολογική καταστροφή. Επίσης και το πλοίο Probo Koala που με τα τοξικά απόβλητα που άφησε, “έσπειρε” το θάνατο στους κατοίκους της Ακτής Ελεφαντοστού, μιλώντας όλοι για το νέο “Τσερνομπίλ της Αφρικής”.

Ο κύριος στόχος της εργασίας είναι να εξετάσει την ασφαλιστική κάλυψη που προσφέρουν τα P & I Clubs στους πλοιοκτήτες έναντι των αξιώσεων από την πετρελαϊκή ρύπανση, την φύση του προβλήματος, καθώς και την λειτουργία χειρισμού τέτοιων θεμάτων.

Ειδικότερα, θα προσπαθήσουμε ν' αναπτύξουμε :

- τις θεμελιώδεις αρχές του συστήματος αμοιβαίας ασφάλισης, πώς λειτουργούσε όταν πρωτοδημιουργήθηκε και πώς λειτουργεί σήμερα.
- το περίγραμμα των κινδύνων που καλύπτονται από τους συλλόγους, την διαδικασία εισόδου και τις προϋποθέσεις που απαιτούνται.
- το σύστημα underwriting , την συνδρομή των μελών , πότε καταβάλλεται , με ποιόν τρόπο και τι είναι το λεγόμενο “supplementary call”
- τη φύση της ρύπανσης από το πετρέλαιο και τα στατιστικά στοιχεία ατυχημάτων των τελευταίων σαράντα ετών.
- το διεθνές πλαίσιο του καθεστούς αποζημίωσης και του αμερικανικού νόμου OPA' 90 περί συμβάσεως θαλάσσιας ρύπανσης .
- το ρόλο και της σημασία του κώδικα ISM στην P & I ασφάλιση.
- τη συμβολή του μη κερδοσκοπικού οργανισμού ΙΤΟΡΡ στην αντιμετώπιση και την πρόληψη της διαρροής πετρελαιοειδών στην θάλασσα
- και τέλος θα παραθέσουμε αληθινά συμβάντα-γεγονότα και δικαστικές αποφάσεις.

Προσδοκώ, η εργασία να δώσει κάτι νέο στους ήδη γνώστες του αντικειμένου αλλά και σε όσους δεν έχουν καμία ενασχόληση να κατανοήσουν όσο καλύτερα γίνεται μέσω των πρακτικών θεμάτων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

1.1 Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ P&I CLUBS

Οι ασφαλιστικοί οργανισμοί προϋπάρχουν εδώ και 125 χρόνια περίπου.

Οι σύλλογοι (clubs) λοιπόν, προστάτευαν τους πλοιοκτήτες και τους ναυλωτές, απέναντι σε “claims” που προέκυπταν, όταν οι ίδιοι αδυνατούσαν να καλύψουν τις απαιτήσεις τρίτων¹. Το πρώτο P&I club δημιουργήθηκε το 1855, το οποίο με την πάροδο του χρόνου μετονομάστηκε σε αυτό που είναι σήμερα το Britannia P&I club.

Το θέμα της “αλληλοβοήθειας” στους ναυτιλιακούς κύκλους υπήρχε πριν ακόμα δημιουργηθούν τα P&I clubs, περίπου στα τέλη του 18^{ου} αιώνα. Ενώσεις λοιπόν, πλοιοκτητών δημιούργησαν “clubs” μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα και με αυτό τον τρόπο προσπαθούσαν να μοιράζονταν μεταξύ τους τα “hull claims” τα οποία θα προέκυπταν. Τα Hull Clubs στην ουσία προϋπήρχαν των P&I Clubs και παρείχαν οικονομική κάλυψη που αφορούσε μόνο τη γάστρα (hull) και τη μηχανή (machinery) του πλοίου.

Στις αρχές του 19^{ου} αιώνα τα Hull clubs αντιμετώπισαν ανταγωνισμό από το σωματείο των Lloyds, με αποτέλεσμα στα μέσα του 19^{ου} αιώνα πολλά από τα Hull Clubs έπαψαν πλέον να υπάρχουν. Οι Lloyds και κάποιοι underwriters περιόρισαν τις καλύψεις τους, πιο συγκεκριμένα δεν συμπεριλάμβαναν στα συμβόλαια τους πλέον, έναν μεγάλο αριθμό ευθυνών, τους οποίους καλούνταν να αντιμετωπίσουν μόνοι τους πλέον οι πλοιοκτήτες.

¹ HILL, “An Introduction to P&I” Lloyd’s of London Press Ltd, 2nd Edition, 1996

Η περίοδος παρακμής των Hull club συνέπεσε χρονικά με τη μεγάλη αύξηση των ευθυνών που επιβλήθηκαν στους πλοιοκτήτες στα μέσα του 19^{ου} αιώνα. Το ίδιο διάστημα, συνέβησαν μεγάλες οικονομικές, κοινωνικές και τεχνολογικές αλλαγές. Επίσης την ίδια περίοδο παρατηρήθηκε αύξηση του μεγέθους, της πολυσυνθετικότητας, αλλά και της αξίας των πλοίων, καθώς και των φορτίων που μετέφεραν.²

Πράγματι στις αρχές του 19^{ου} αιώνα, οι πλοιοκτήτες κλήθηκαν να αντιμετωπίσουν μόνοι τους την ενδεχόμενη απειλή των αυξημένων απαιτήσεων που θα προέκυπταν. Η Marine Insurance Act του 1745 από την άλλη πλευρά είχε ήδη απαγορεύσει στους πλοιοκτήτες να ασφαλίζουν τα πλοία τους πέραν της πραγματικής τους αξίας.

Το 1836 αποφασίστηκε από τα δικαστήρια, ότι ένας πλοιοκτήτης δεν θα μπορούσε να καλυφθεί συνολικά από τον underwriter του hull, για ζημία που προκλήθηκε από σύγκρουση. Οι ασφαλιστές κάλυπταν τα τρία τέταρτα ($\frac{3}{4}$) ζημίας που αφορούσε το hull και το machinery. Έτσι λοιπόν, έμενε ακάλυπτο το ένα τέταρτο ($\frac{1}{4}$) από τα έξοδα που θα προέκυπταν. Συνάμα, οι ευθύνες για απαιτήσεις σε περίπτωση θανάτου, τραυματισμού, ζημίας και για αντικείμενα τα οποία έπεφταν από το πλοίο στη θάλασσα επιμηκύνονταν συνεχώς. Με αποτέλεσμα ο πλοιοκτήτη αναζητούσε “προστασία και κάλυψη” στα μέσα του 19^{ου} αιώνα.

Μετάπειτα λοιπόν, όλα τα παλαιά “hull clubs” μετασηματίστηκαν σε “protecting clubs” και μια καινούργια ένωση σχηματίστηκε, σε μια προσπάθεια να ανακουφίσει τους πλοιοκτήτες από τα “βάρη” των μελλοντικών απαιτήσεων που τυχόν θα προέκυπταν. Ένα λόγος άμεσης δημιουργίας των “protecting clubs” επέβαλε το γεγονός ότι μέχρι τότε τα ήδη υπάρχοντα clubs άφηναν ακάλυπτο το ένα τέταρτο ($\frac{1}{4}$).

Συνοψίζοντας, λοιπόν, παρατηρείται ότι ο παρελθόντα ρόλος των P&I clubs δεν είναι αρκετά σαφής, μοιάζοντας περισσότερο με χαλαρές ενώσεις εφοπλιστών χωρίς συλλογικά δικαιώματα και χωρίς να μπορούν να τοποθετηθούν νομικά στις διάφορες

² HILL, “An Introduction to “P&I”, Lloyd’s of London Press Ltd” 2ND Edition 1996

υποθέσεις . Όμως, με την πάροδο του χρόνου , τρόπος λειτουργίας τους έγινε πιο ξεκάθαρος, λειτουργώντας πλέον περισσότερο ως “σωματείο”.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΡΑΙΑ

1.2 Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΜΟΡΦΗ ΤΩΝ P&I CLUBS

Ο ορισμός της αμοιβαίας ασφάλισης παρουσιάζεται από τη Marine Insurance Act το 1906, σύμφωνα με την οποία “δυο ή περισσότερα άτομα αμοιβαία συμφωνούν να αλληλοασφαλιστούν από marine losses”³.

Αυτό αντανακλά τα παλιά hull clubs, τα οποία έμοιαζαν περισσότερο με “ελεύθερες” ενώσεις, παρά με ασφαλιστικούς οργανισμούς. Στις μέρες μας τα clubs δίνουν μεγάλη έμφαση στη νομική ανάπτυξη μέσω των rules. Ένα μέλος των P&I clubs δεν είναι απλά μόνο ένα μέλος αλλά ταυτόχρονα είναι “ασφαλιστής” και “ασφαλιζόμενος”. Αυτό συμβαίνει διότι κάθε μέλος, μέσω των ετησίων συνδρομών που καταβάλλει στο εκάστοτε club που είναι εγγεγραμμένο, καθιστά το ταμείο του club ικανό να καλύψει, τόσο εκείνον, όσο και τα λοιπά μέλη του Club. Δηλαδή τα μέλη του κάθε club καλύπτονται μέσω του “κοινού” τους ταμείου.

Στις μέρες μας, σχεδόν όλοι οι πλοιοκτήτες ασφαλίζουν τα πλοία τους, που διασχίζουν τις θάλασσες και τους ωκεανούς, διότι πλοίο ανασφάλιστο δεν μπορεί να ναυλωθεί. Ασφαλίζεται λοιπόν, για τις ευθύνες που τυχόν προκύψουν (Το ένα-τέταρτο (1/4) ασφαλίζεται από το P&I Club και τα τρία-τέταρτα (3/4) από το hull και machinery). Τα κεφάλαια συγκεντρώνονται από τις πληρωμές των ασφαλιστρών (premium) που καταβάλλει το κάθε μέλος και τα επιπλέον ασφάλιστρα καταβάλλονται, εάν οι αξιώσεις που προκύψουν από το club είναι μεγαλύτερες από αυτές που αρχικά είχαν οριστεί. Σε μια τέτοια περίπτωση που τα clubs αδυνατούν να αντεπεξέλθουν οικονομικά στις υποχρεώσεις τους, τότε απαιτείται από τα μέλη τους ένα “extra premium”.

³ Hodges S, “Law of Marine Insurance” Cavendish Publishing Limited”1996

Περίπου το 90% της παγκόσμιας εμπορικής χωρητικότητας είναι εγγεγραμμένο στα 13 P&I clubs, τα οποία είναι μέλη του International group. Τα τρέχοντα μέλη του International Group είναι:

- Assuranceforeningen Gard (Norway)
- Assuranceforeningen Skuld (Norway)
- The Britania steamship Insurance Association Ltd (UK)
- The Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association (Japan)
- The London Steamship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (UK)
- The North of England Protecting and Indemnity Association Ltd (UK)
- The shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg)
- The Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association Ltd (Bermuda)
- The Steamship Mutual Underwriting Association Ltd (Bermuda)
- Sveriges Angfartygs Assurans Forening (The Swedish Club) (Sweden)
- The United Kingdom Steamship Assurance Association (The UK Club) (Bermuda)
- The West of England Shipowners' Mutual Insurance Association (Luxembourg)
- The American Club (USA).

Επιπλέον υπάρχει ένας μικρός αριθμός μικρών ανεξάρτητων “clubs” στη ναυτιλιακή αγορά που δεν ανήκουν στη παραπάνω λίστα⁴.

Το International Group των P&I Clubs είναι “club of clubs” το οποίο υπάρχει για να παρέχει “χώρο” για συζήτηση νομικών και τεχνικών θεμάτων που αφορούν όλα τα μέλη των λεσχών. Ουσιαστικά, πρόκειται για έναν «σύλλογο», αν θα μπορούσε να επιτραπεί ο χαρακτηρισμός αυτός, ο οποίος συνενώνει όλα τα P&I Clubs που είναι μέλη του.

Η ανάπτυξη και η εξέλιξη του κάθε club είναι άμεσα συνδεδεμένη με την ανάπτυξη του ναυτιλιακού δικαίου και της διεθνούς πρακτικής. Η δομή των σύγχρονων P&I

⁴ Poland S, “Gard Handbook on P&I Insurance” Gard 1996

clubs είναι πολυσύνδετη σε σχέση με τη μορφή που είχαν αρχικά τα hull clubs. Όμως κάποια βασικά χαρακτηριστικά όπως το “το κοινό ταμείο”, η αρχή της αμοιβαιότητας και ο έλεγχος από τους πλοιοκτήτες - μέλη παραμένουν μέχρι και σήμερα θεμελιώδεις .

Η σύσταση του κάθε club καθορίζεται βασικά από το υπόμνημα και τα άρθρα (articles) της ένωσης. Επίσης ορίζει κάποια βασικά στοιχεία όπως ποιός έχει τις απαραίτητες προϋποθέσεις για να γίνει μέλος του club, πώς το club αποδέχεται ένα καινούργιο μέλος ή αντιστρόφως πώς αποδεσμεύεται κάποιος από το club στο οποίο είναι εγγεγραμμένος και η αξίωση να πληρώσει την ετήσια συνδρομή του. Όλα αυτά παρατίθενται αναλυτικά στο κεφάλαιο που ακολουθεί.

1.3 Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ ΣΕ ΕΝΑ P&I CLUB – ΠΟΙΟΙ ΕΙΝΑΙ ΟΙ ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ;

Η διαδικασία εισόδου ενός πλοιοκτήτη σε ένα club μπορεί να γίνει μέσω κάποιου broker ή κατευθείαν από τους πλοιοκτήτες χωρίς κανένα “ενδιάμεσο”. Στην περίπτωση όπου χρησιμοποιείται broker, ο πλοιοκτήτης πληρώνει τον μεσίτη και όχι το club, ενώ ο τελευταίος από τη μεριά του, προτού στείλει τα χρήματα στο club, πρέπει ν’ αφαιρέσει το ποσοστό που του αναλογεί, δηλαδή την προμήθειά του. Σημαντικό είναι το γεγονός ότι ο πλοιοκτήτης δε γνωρίζει το ποσοστό κέρδους του μεσίτη. Η είσοδος στο club πραγματοποιείται αφού αποσταλεί στο club μια αίτηση γνωστή ως “proposal”, οι λεπτομέρειες της οποίας αποτελούν βάση της συμφωνίας ανάμεσα στο club και στο νέο μέλος. Επίσης, είναι απαραίτητο για το club να έχει γνώση των παρακάτω λεπτομερειών⁵.

- Το hull and machinery του υποψηφίου.
- Η έκταση των καλύψεων από το P&I,
- Το είδος του μεταφερόμενου φορτίου,
- Ο τύπος, το μέγεθος και η ηλικία του πλοίου,
- Η γεωγραφική περιοχή που δραστηριοποιείται το πλοίο.
- Η εθνικότητα του πληρώματος.
- Το ιστορικό του πλοίου όσον αφορά ζημιές, απώλειες κ.λ.π..
- Και τη σημαία του πλοίου.

Εάν η αίτηση εισαγωγής γίνει δεκτή, το club πρέπει να εκδώσει ένα πιστοποιητικό, το λεγόμενο “certificate of entry” για το νέο μέλος. Το να γίνει ένας πλοιοκτήτης μέλος ενός club έχει κάποιο “πλεονέκτημα” και κάποιο “μειονέκτημα”. Το συν είναι ότι θα μπορέσει να τον καλύψει οικονομικά το club αν χρειαστεί και το μείον ότι συνεισφέρει “οικονομικά” στις τυχόν απαιτήσεις που μπορεί να προκύψουν όχι μόνο στον ίδιο αλλά και σε όλα τα εγγεγραμμένα μέλη του ίδιου club.

⁵ Hill “Introduction to P&I” Lloyd’s of London Press, 2nd Edition, 1996

1.4 PROTECTING AND INDEMNITY CLUB

“Προστασία και αποζημίωση” μπορούμε να πούμε το παραδοσιακό “όνομα” όταν αναφερόμαστε στην ασφάλεια, η οποία καλύπτει πλοιοκτήτες και ναυλωτές απέναντι στις νομικές υποχρεώσεις έναντι τρίτων. Οι καλυπτόμενοι κίνδυνοι συνοψίζονται ακολούθως⁶:

PROTECTING RISKS

- Απώλεια ζωής, τραυματισμός και διάσωση ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα πληρώματος ή τρίτων μελών.
- Έξοδα νοσοκομείου, φαρμακευτικά, κηδείας και επαναπατρισμού (περιλαμβάνει μισθούς προσωπικού που θα πρέπει να καλύψει ο πλοιοκτήτης) που τυχόν προκύψουν από ασθένεια ή τραυματισμό μέλους πληρώματος.
- Έξοδα επαναπατρισμού, απαιτήσεις που προκύπτουν από τη μη εργασία μελών πληρώματος και απώλειες από την επιδράσεις ναυαγίου.
- Λαθρεπιβάτες, λιποτάκτες και πρόσφυγες
- Έκτατα έξοδα τα οποία προκύπτουν από κάποια λοίμωξη π.χ πανούκλα ή άλλη ασθένεια καθώς και τα έξοδα απολύμανσης.
- Απώλεια ή ζημία σε άλλο πλοίο, μικρό σκάφος, πλεούμενο ή περιουσία επί του πλοίου εφόσον δεν αναφέρονται στους Lloyd's στο Institute Hulls περιλαμβάνονται όμως στο Running Down Clause.
- Ζημιά σε οποιοδήποτε άλλο πλοίο ή ιδιοκτησία χωρίς να υπάρξει “πραγματική επαφή”.
- Ζημιά στη προβλήτα, σε σημαντήρες, λιμενοβραχίονες, καλώδια ή άλλα αντικείμενα ομοειδούς χαρακτήρα και ιδιοκτησίας
- Κόστος υποχρεωτικής ανύψωσης, μετακίνησης ναυαγηθέντος πλοίου ύστερα από σύγκρουση.
- Απώλεια ή ζημία για την οποία ένα μέλος του club μπορεί να καταστεί υπεύθυνο, δίνεται αποζημίωση στους ιδιοκτήτες ή φορείς εκμετάλλευσης γερανών, ρυμουλκών ή άλλων μέσων που χρησιμοποιούνται για τη

⁶ www.ukpandi.com

ρυμούλκηση, φόρτωση ή εκφόρτωση, στους οποίους προκλήθηκε απώλεια ή ζημία της περιούσιας του.

- Πετρέλαιο ή άλλες ρυπαντικές ουσίες που μπορεί να “διαφύγουν” στη θάλασσα από ένα πλοίο, προκαλώντας ρύπανση, για την οποία ένα μέλος μπορεί να ευθύνεται.
- Αξιώσεις που προκύπτουν σε περίπτωση σύγκρουσης πλοίων καλύπτονται μέχρι τα 4/4 μετά από ειδική συμφωνία.

INDEMNITY RISKS

- Απαιτήσεις που προκύπτουν από απώλεια, ελλιπή παράδοση, μικροκλοπή ή καταστροφή των μεταφερόμενων εμπορευμάτων, καλύπτεται κατόπιν ειδικής συμφωνίας και ενός συμβολαίου επί ονόματι “Contract of Through-Carriage”.
- Πρόστιμα που επιβάλλονται από το δημόσιο ή από τελωνιακές αρχές, όταν παρατηρείται λαθρεμπόριο και γενικότερα παραβίαση των κανονισμών που άπτονται του εμπορίου.
- Ποσοστό φορτίου από γενική αβαρία ή ειδικές χρεώσεις που δεν καλύπτονται εξαιτίας “διακοπής” του συμβολαίου μεταφοράς.
- Άλλες απαιτήσεις όπως απώλειες ή ζημιές που αφορούν τους πλοιοκτήτες και για τα οποία μεριμνά η ένωση εφόσον έρχονται σε συμφωνία με το σκοπό της ένωσης.
- Αξιώσεις τρίτων μελών που προκύπτουν από την πλοιοκτησία.

1.5 Η ΔΟΜΗ ΤΩΝ P& I CLUBS ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ INTERNATIONAL GROUP

Το International Group των P&I Clubs είναι μια συλλογική ένωση που περιλαμβάνει τα κυριότερα P&I Clubs. Η σχέση ανάμεσα στα clubs καθορίζεται από το “καταστατικό”. Ο αρχικός σκοπός του International Group καθώς και η αιτία δημιουργίας του ήταν να “μοιραστούν” τα μέλη τους κινδύνους, που θα πρέπει να καλύψουν. Οι όροι αυτής της συμφωνίας ορίζονται στο Pool Agreement. Με λίγα λόγια μπορούμε να πούμε ότι το βασικό χαρακτηριστικό του Pool Agreement είναι ότι μπορεί να καλύψει οικονομικά τα μέλη του, όταν τα ίδια αδυνατούν από μόνα τους.

Παρέχει μια ευέλικτη φόρμα των αντασφαλιστών για τα μέλη του. Επίσης αντιπροσωπεύει τα μέλη των πλοιοκτητών σε διεθνές επίπεδο, συγκεντρώνοντας το 90% της παγκόσμιας Ναυτιλίας, όσοι δηλαδή είναι εγγεγραμμένοι στις “λέσχες” για ενδεχόμενους κινδύνους.

Το σύστημα των P&I είναι μοναδικό, γιατί εξασφαλίζει στα μέλη του αξιώσεις που προκύπτουν από τρίτους τις οποίες κανένας μόνος του δεν είναι σε θέση να καλύψει. Τα P&I Clubs μαζί με το International Group έχουν ένα “μηχανισμό” excess loss reinsurance.

Βασικά αυτό επιτρέπει σε κάθε μια λέσχη ανεξάρτητα να είναι σε θέση να καλύψει τα μέλη της από το ποσό των 5εκατ.\$ έως 30εκατ.\$. Όταν όμως η απαίτηση υπερβεί το ποσό των 30εκατ.\$ τότε τα club μοιράζονται μεταξύ τους επί της βάσει του “International Group Pooling Agreement”.

Υπέρογκες αξιώσεις που προκύπτουν άνω του ποσού των 1,53\$δισ , τότε το International Group δρα σαν ασπίδα και κάθε club θα συνεισφέρει από τη μεριά του(ανάλογα με την χωρητικότητα που έχει) μέχρι να καλύψουν το ποσό που απαιτείτε.

Το προαναφερθέν δεν βρίσκει ανταπόκριση για τις απαιτήσεις που αφορούν “oil pollution” διότι φτάνει το ανώτατο όριο των 500 εκατ.\$ ανά claim⁷.

Η πλειοψηφία των P&I clubs αναφέρουν στα rules τους , ότι έχουν το δικαίωμα να απαιτήσουν από τα μέλη τους ένα έξτρα ασφάλιστρο (extra premium) για τα overspill claims με το κλείσιμο του έτους. Η πολιτική που ακολουθούν τα clubs είναι ότι έχουν ένα ξεχωριστό ταμείο (κεφάλαια) για τις overspill αξιώσεις. Τα κεφάλαια αυτά παίρνουν τη μορφή είτε “Catastrophe Reserve Funds” ή αντασφάλισης στην ελεύθερη αγορά.

⁷ Luddeke, “Marine Claims” Lloyd’s of London Press Ltd, 2nd Edition, 1996

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

2.1 ΟΙ ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΑΠΟ ΤΑ P&I CLUBS

Οι καλυπτόμενοι κίνδυνοι αναφέρονται στα “rules” των P&I clubs, τα οποία εξελίσσονται μέσα στο χρόνο καθώς προσθέτονται καινούργιοι κίνδυνοι εξαιτίας της ύπαρξης νέων δεδομένων. Παρακάτω παρατίθεται μια σύντομη ανάλυση στις καλύψεις που προσφέρουν τα P&I clubs απέναντι στον πλοιοκτήτη, έναντι νομικών αξιώσεων σε τρίτους.

ΔΙΑΣΩΣΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ

“Ποσά που χορηγήθηκαν ή έχουν κριθεί ότι οφείλονται σε τρίτους με το αίτιο της διάσωσης ή της προσπάθειας να διασωθεί οποιαδήποτε ανθρώπινη ζωή από το ασφαλισμένο πλοίο.

ΣΩΜΑΤΙΚΕΣ ΒΛΑΒΕΣ

“Η αποζημίωση περιλαμβάνει έξοδα νοσοκομείου, φαρμακευτική κάλυψη ή έξοδα κηδείας, για τα οποία εξασφαλίζεται η νομική ευθύνη που θα προκύψει από σωματική βλάβη επιβάτη, μέλους πληρώματος διαχειριστή φορτίου ή άλλου ατόμου”⁸.

Ωστόσο καμία απαίτηση δεν καλύπτεται σε επιβάτες, οι οποίοι δεν έχουν εισιτήριο μεταφοράς ή οποιοδήποτε στοιχείο που να πιστοποιεί αυτή τη μεταφορά του ατόμου. Συνάμα, οι όροι και οι προϋποθέσεις θα πρέπει να έχουν εγκριθεί γραπτώς πριν από το εν λόγω συμβάν για να μπορέσει να υπάρξει κάλυψη. Και τέλος, τα παραπάνω πρέπει να είναι βάσει των διεθνών συμβάσεων για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, ειδάλως δεν καλύπτεται σε περίπτωση απαίτησης.

⁸ Marine Insurance Policy Form 350/1

ΚΑΡΑΝΤΙΝΑ

Έξοδα αλλά όχι απώλειες, τα οποία πραγματοποιούνται εξαιτίας κάποιας μολυσματικής ασθένειας που παρατηρείται στο ασφαλισμένο πλοίο. Τα έξοδα απολύμανσης μπορεί να αφορούν το ίδιο το πλοίο, τους ανθρώπους που βρίσκονται πάνω σε αυτό καθώς και το μεταφερόμενο φορτίο. Επιπλέον καλύπτονται έξοδα καυσίμων, ρυμούλκησης και παραμονής στο λιμένα “καταφύγιο”.

Ωστόσο δεν μπορεί να υπάρξει καμία απαίτηση όσον αφορά στα καθημερινά έξοδα φόρτωσης – εκφόρτωσης του φορτίου, τρόφιμα για το πλήρωμα και καύσιμα κατά τη διάρκεια που το πλοίο βρίσκεται υπό καθεστώς καραντίνας, εκτός και εάν οι διαχειριστές ή οι ναυλωτές του ασφαλισμένου πλοίου δώσουν εντολή να προσεγγίσει λιμένα στον οποίο εύλογα γνώριζαν ότι θα βρίσκονταν σε κατάσταση καραντίνας.⁹

ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΗ ΤΗΣ ΠΟΡΕΙΑΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Έξοδα παρέκκλισης της πορείας του ασφαλιζόμενου πλοίου καλύπτονται μόνο στην περίπτωση όπου υπάρχει σοβαρά τραυματισμένο ή άρρωστο άτομο και κινδυνεύει η ζωή του. Επίσης, συναθροίζονται τα έξοδα αντικατάστασης καινούργιου μέλους πληρώματος, τα επιπλέον έξοδα καυσίμων, ασφάλειας, μισθών, εφοδίων, τροφίμων και χρεώσεις λιμανιού που θα προκύψουν εξαιτίας της παρέκκλισης. Τα ίδια ισχύουν και σε περίπτωση που υπάρξουν λαθρεπιβάτες ή πρόσφυγες πάνω στο ασφαλισμένο πλοίο¹⁰.

ΕΠΑΝΑΠΑΤΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑ

Αυτή η κατηγορία περιλαμβάνει έξοδα επαναπατρισμού άρρωστου μέλους πληρώματος καθώς και τα έξοδα μετακίνησης του αντικαταστάτη του.

Δεν θα καλύπτει κανένα έξοδο επαναπατρισμού που απορρέει από την λήξη της σύμβασης εργασίας, παραβίασης καταστατικού και από πώληση του ασφαλισμένου πλοίου ή παρόμοιο γεγονός.¹¹

⁹ North Of England P&I Rules 2009

¹⁰ North Of England P&I Rules 2009

¹¹ North Of England P&I Rules 2009

ΠΡΟΣΩΠΙΚΑ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ

Καλύπτει απαιτήσεις για απώλεια ή ζημία προσωπικών αντικειμένων του πληρώματος ή επιβατών. Δεν καλύπτει όμως απώλεια χρημάτων (μετρητά) ,αντικείμενα μεγάλης αξίας, έργα τέχνης κ.τ.λ.π.

ΟΛΙΚΗ ΑΠΩΛΕΙΑ ΠΛΟΙΟΥ

Αποζημιώνει οικονομικά τα μέλη του πληρώματος δηλαδή για χαμένους μισθούς , όταν έχουμε ολική απώλεια πλοίου.

ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ

Σε περίπτωση σύγκρουσης ασφαλισμένου πλοίου τα $\frac{3}{4}$ καλύπτονται από το Hull Policy και το $\frac{1}{4}$ από τα P&I Clubs. Επίσης καλύπτει απώλεια ή ζημία του φορτίου, το κόστος και τα έξοδα για την απομάκρυνση καθώς και τις σωματικές βλάβες για οποιοδήποτε πρόσωπο που βρίσκεται στο πλοίο.

ΥΛΙΚΕΣ ΖΗΜΙΕΣ

Ευθύνη για τα παρεπόμενα έξοδα που προκύπτουν από ζημίες ή αποζημίωση για την παραβίαση δικαιωμάτων ή σε σχέση με την απώλεια ή ζημία οποιουδήποτε σταθερού ή κυμαινόμενο αντικείμενου ως αποτέλεσμα της ευθύνης που προκύπτει από αμέλεια πλοήγησης ή διαχείρισης του ασφαλισμένου σκάφους.

Ωστόσο, δεν πρέπει να υπάρξει ανάκαμψη σε σχέση με τη ρύπανση, ρυμούλκηση του ή από ένα ασφαλισμένο πλοίο ή απαιτήσεις που αφορούν μετρητά, διαπραγματεύσιμα μέσα, πολύτιμα ή σπάνια μέταλλα¹².

¹² Marine Insurance Policy FORM 350/1 (refer to Appendix 1)

ΡΥΠΑΝΣΗ

Όσον αφορά στην μόλυνση εκτενής αναφορά θα πραγματοποιηθεί στα παρακάτω επειδή άπτεται άμεσα του αντικειμένου της παρούσας μελέτης.

Οι ευθύνες, το κόστος και οι δαπάνες είναι αποτέλεσμα οποιασδήποτε διαφυγής ή απόρριψης ή επαπειλούμενης διαφυγής ή απόρριψης πετρελαίου ή οποιασδήποτε άλλης ουσίας¹³. Πιο αναλυτικά:

(α) Αποζημίωση

Ευθύνη για αποζημίωση είναι πληρωτέα σε οποιοδήποτε άτομο επιβαρυνθεί από τη ρύπανση.

(β) Απορρύπανση

Οι δαπάνες οποιωνδήποτε μέτρων (χωρίς να πρόκειται για μέτρα που έχουν ληφθεί στη συνήθη πορεία εργασίας) που ελήφθησαν λογικά με σκοπό την πρόληψη, την ελαχιστοποίηση ή τον καθαρισμό οποιασδήποτε ρύπανσης.

(γ) Συμφωνίες και Συμβάσεις

Ευθύνη που μπορεί ένα Μέλος να υποστεί, μαζί με κόστος και δαπάνες παρεπόμενες σ' αυτή, ως συμβαλλόμενο μέρος σε οποιαδήποτε συμφωνία σχετική με τη ρύπανση από πετρέλαιο.

Μια τέτοια συμφωνία¹⁴ έχει εγκριθεί από τους Διευθυντές και το Μέλος είχε πληρώσει ή είχε συμφωνήσει να πληρώσει ένα τέτοιο επιπρόσθετο ασφάλιστρο όπως μπορεί να απαιτηθεί από την Κοινοπραξία.

(δ) Κυβερνητική Διαταγή

Το κόστος ή οι ευθύνες είναι αποτέλεσμα συμμόρφωσης με οποιαδήποτε διαταγή ή κατεύθυνση δίνεται από οποιαδήποτε Κυβέρνηση ή αρχή με σκοπό την πρόληψη ή μείωση της ρύπανσης ή του κινδύνου ρύπανσης,

Ένα τέτοιο κόστος¹⁵ ή τέτοιες ευθύνες δεν είναι ανακτήσιμες στα πλαίσια των Ασφαλειών των Σκαφών(Hull policies) για το Εισηγμένο Πλοίο.

¹³ North of England P&I Rules 2009

¹⁴ Σύμφωνα με τον κανόνα 19 (13) (γ) P&I Rules 2007/2008 North of England

(ε) Δαπάνες των Διασωστών ή Ειδική Αποζημίωση

Ευθύνη του Μέλους να αποζημιώσει διασώστη ενός Εισηγμένου Πλοίου για:

- i. Δαπάνες που λογικά προκύπτουν (μαζί με οποιαδήποτε επαύξηση κατακυρώνεται έπ' αυτού) στα πλαίσια της Ρήτηρας 1 (α) της Τυποποιημένης Φόρμας της Lloyd για Συμφωνίες Διάσωσης Πλοίων (1980).
- ii. Ειδική αποζημίωση όσον αφορά στην εργασία που γίνεται ή στα μέτρα που λαμβάνονται για την πρόληψη ή ελαχιστοποίηση της ζημιάς στο περιβάλλον σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 14 της Διεθνούς Σύμβασης του 1989 για την Επιθαλάσσια Αρωγή ή τους όρους μιας τυποποιημένης φόρμας για συμφωνίες διάσωσης πλοίων ισοδύναμης μ' αυτή που εγκρίνεται από την Κοινοπραξία.
- iii. Η ρήτρα της Ειδικής Αποζημίωσης των Αλληλοασφαλιστικών Συνεταιρισμών όπως ενσωματώνεται στην Ανοιχτή Φόρμα του Lloyd για Συμφωνίες Διάσωσης Πλοίων ή οποιαδήποτε άλλη σύμβαση επιθαλάσσιας αρωγής με τη βασική ρήτρα «καμία αμοιβή χωρίς διάσωση» εγκρίνεται από την Κοινοπραξία.

(στ) Πρόστιμα

Ευθύνη που ένα Μέλος μπορεί να υποστεί για πρόστιμα σχετικά με ρύπανση στο μέτρο που μια τέτοια ευθύνη μπορεί να καλυφθεί στα πλαίσια του Κανόνα 19 (19).

Σύμφωνα με τον κανόνα 19(13)¹⁶

(A) εκτός κι αν οι Διευθυντές μόνο με τη διακριτική τους ευχέρεια συμφωνήσουν αλλιώς, δεν θα υπάρξει καμία ανάκτηση όσον αφορά οποιαδήποτε ευθύνη, απώλεια, ζημιά, κόστος ή δαπάνη συμπεριλαμβανομένης, χωρίς περιορισμούς, της ευθύνης για το κόστος οποιωνδήποτε διορθωτικών έργων ή λειτουργιών απορρύπανσης, ως αποτέλεσμα της ύπαρξης ή της διαφυγής ή απόρριψης ή της απειλής διαφυγής ή απόρριψης από οποιαδήποτε χερσαία χωματερή, τοποθεσία, εγκατάσταση αποθήκευσης ή διάθεσης, οποιασδήποτε ουσίας που προηγουμένως μετέφερε το Εισηγμένο Πλοίο, είτε ως φορτίο, καύσιμα, εφόδια ή απόβλητα ,αναμειγμένης πλήρως ή εν μέρει με άλλη ουσία οποιουδήποτε είδους.

¹⁵ Σύμφωνα με τον κανόνα 19 (13) (δ) P&I Rules 2007/2008 North of England

¹⁶ P&I Rules 2007/2008 North of England

(B) όσον αφορά την ευθύνη του Μέλους για τη ρύπανση από πετρέλαιο που προκύπτει από οποιοδήποτε συμβάν στο οποίο είναι εφαρμόσιμος ο Νόμος του 1990 των Ηνωμένων Πολιτειών περί Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο και που περιλαμβάνει ένα Εισηγμένο Πλοίο που είναι «δεξαμενόπλοιο» (όπως ορίζεται στο Νόμο του 1990 περί Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο).

(i) Η κάλυψη υπόκειται στους ακόλουθους όρους και συνθήκες:

(α) Το Μέλος θα έχει κάνει ακριβείς τριμηνιαίες δηλώσεις καθυστερούμενα στην Κοινοπραξία, όχι αργότερα από δύο μήνες μετά το τέλος του κάθε τριμήνου που τελειώνει στις 20 Μαΐου, 20 Αυγούστου, 20 Νοεμβρίου και 20 Φεβρουαρίου, όλων των ταξιδιών με φορτίο προς ή από λιμένες ή μέρη στα οποία βρίσκεται εφαρμογή ο Νόμος του 1990 περί Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο, δίνοντας τις ημερομηνίες τέτοιων ταξιδιών, τη φύση των μεταφερόμενων φορτίων και τα ονόματα των λιμένων ή περιοχών των Ηνωμένων Πολιτειών όπου τα φορτία για πρώτη φορά φορτώθηκαν ή εκφορτώθηκαν.

(β) Αν ένα ταξίδι που δηλώνεται σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο (α) περιλάμβανε τη μεταφορά ανθεκτικού πετρελαίου (όπως ορίζεται στη φόρμα δήλωσης που εκδίδεται για το Μέλος) ως φορτίου, το Μέλος θα πληρώσει ένα επιπρόσθετο ασφάλιστρο όπως ορίζεται στο Πιστοποιητικό Αποδοχής, πριν ή την ημερομηνία που φαίνεται στο χρεωστικό σημείωμα που εκδίδεται από τους Διευθυντές.

(ii) Σε περίπτωση που ένα Μέλος για οποιοδήποτε λόγο δεν κάνει δήλωση (είτε έχει πραγματοποιηθεί οποιοδήποτε σχετικό ταξίδι είτε όχι) εντός δύο μηνών των ημερομηνιών του τριμήνου που ορίζονται στην παραπάνω παράγραφο (i) (α):

(α) Οι όροι αποδοχής ενός τέτοιου Εισηγμένου Πλοίου θα τροποποιηθούν με ισχύ από τη λήξη της αναφερθείσας περιόδου των δύο μηνών για να αποκλειστούν όλες οι απαιτήσεις όσον αφορά στην ρύπανση από πετρέλαιο, συνεπεία οποιοδήποτε συμβάντος στο οποίο είναι εφαρμόσιμος ο Νόμος του 1990 περί Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο.

(β) θα παραμείνει υπόχρεος να πληρώσει οποιοδήποτε επιπρόσθετο ασφάλιστρο όσον αφορά οποιοδήποτε σχετικό ταξίδι πραγματοποιείται πριν την τροποποίηση των όρων αποδοχής σύμφωνα με την παραπάνω παράγραφο (α).

(iii) σε περίπτωση που οποιαδήποτε δήλωση γίνεται από το Μέλος ή εκ μέρους του κατ' εφαρμογή της διαδικασίας που περιγράφεται στην παραπάνω παράγραφο (i) (α) είναι ανακριβής από οποιαδήποτε πλευρά, το Μέλος θα πάψει να ασφαρίζεται από την Κοινοπραξία όσον αφορά το Εισηγμένο Πλοίο σχετικά με το οποίο έγινε η ανακριβής δήλωση με ισχύ από την ημερομηνία της ανακριβούς δήλωσης.

(Γ) Εκτός κι αν η Κοινοπραξία συμφωνήσει αλλιώς γραπτά, ένα Μέλος που ασφαρίζεται για ένα Πλοίο όπως ορίζεται στη Συμφωνία περί Αποζημίωσης σε περίπτωση Ρύπανσης από τους Ιδιοκτήτες Μικρών Δεξαμενόπλοιων («STOPIA») ή στη Συμφωνία του 2006 περί Αποζημίωσης σε περίπτωση Ρύπανσης από Πετρέλαιο από τους Ιδιοκτήτες Μικρών Δεξαμενόπλοιων («STOPIA 2006»), εξαιτίας της Αποδοχής του από την Κοινοπραξία θα είναι συμβαλλόμενο μέρος στη STOPIA ή στη STOPIA του 2006, οποιαδήποτε είναι σε ισχύ, για την περίοδο Αποδοχής του Πλοίου στην Κοινοπραξία. Εκτός κι αν η Κοινοπραξία έχει συμφωνήσει γραπτώς ή εκτός κι αν η Κοινοπραξία κατά τη διακριτική της ευχέρεια αποφασίσει αλλιώς, δεν θα υπάρχει κάλυψη¹⁷ όσον αφορά ένα τέτοιο Πλοίο εφόσον το Μέλος δεν είναι συμβαλλόμενο με τη STOPIA ή τη STOPIA του 2006, οποιαδήποτε είναι σε ισχύ.

(Δ) Εκτός κι αν η Κοινοπραξία συμφωνήσει αλλιώς γραπτά, ένα Μέλος που ασφαρίζεται για ένα Πλοίο, όπως ορίζεται στη Συμφωνία του 2006 περί Αποζημίωσης σε περίπτωση Ρύπανσης από Πετρέλαιο Δεξαμενόπλοιου (TOPIA 2996), εξαιτίας της Αποδοχής του από την Κοινοπραξία θα είναι συμβαλλόμενο στην TOPIA του 2006 για την περίοδο Αποδοχής του Πλοίου στην Κοινοπραξία. Εκτός κι αν η Κοινοπραξία έχει συμφωνήσει γραπτώς ή εκτός κι αν η Κοινοπραξία κατά τη διακριτική της ευχέρεια αποφασίσει αλλιώς, δεν θα υπάρχει κάλυψη στα πλαίσια αυτού του Κανόνα 19 (13)¹⁸

¹⁷ Σύμφωνα με τον κανόνα 19 (13) P&I Rules 2007/2008 North of England

¹⁸ P&I Rules 2007/2008 North of England

όσον αφορά ένα τέτοιο Πλοίο εφόσον το Μέλος δεν είναι συμβαλλόμενο με την ΤΟΡΙΑ του 2006.

19 (15) Ρυμούλκηση

(α) Ευθύνες, κόστος και δαπάνες που προκύπτουν από τη ρυμούλκηση ενός Εισηγμένου Πλοίου:

- i. Σύμφωνα με τους όρους μιας σύμβασης που έγινε με σκοπό την είσοδο ή την αποχώρηση από λιμένα ή τους ελιγμούς εντός του λιμένα κατά τη διάρκεια της συνήθους πορείας συναλλαγών.
- ii. σύμφωνα με τους όρους οποιασδήποτε σύμβασης εκτός από τη συνήθη ρυμούλκηση όπως καλύπτεται από τον Κανόνα 19 (15) (α) (i¹⁹) αλλά μόνο αν η σύμβαση ρυμούλκησης έχει εγκριθεί από τους Διευθυντές και το Μέλος έχει πληρώσει ή έχει συμφωνήσει να πληρώσει ένα τέτοιο επιπρόσθετο ασφάλιστρο όπως μπορεί να απαιτηθεί από την Κοινοπραξία.

ΔΙΑΜΟΝΗ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ

Καλύπτει έξοδα διαμονής μέλους του πληρώματος εξαιτίας φωτιάς, σύγκρουσης κ.τ.λ.π.

¹⁹ P&I Rules 2007/2008 North of England

OMNIBUS RULE

Η διάταξη που έχει το P&I Cover μας δείχνει τη μοναδικότητα της P&I ασφάλισης και ιδιαίτερα μας τονίζει την έννοια της αμοιβαιότητας. Ο Omnibus Rule είναι βασικά ένας κανόνας όπου μας τονίζει την παραπάνω έννοια και καθορίζει την συμπεριφορά που πρέπει να έχει το club σε ένα μέλος του, όταν καλείται να καλύψει απαιτήσεις οι οποίες δεν περιλαμβάνονται στην λίστα των καλυπτόμενων κινδύνων.

Αυτή η πρακτική έρχεται σε αντίθεση με το τι συμβαίνει στην “αγορά” της ασφάλισης ,όπου όταν μία απαίτηση δεν αναφέρεται στη λίστα των καλυπτόμενων κινδύνων, δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να υπάρξει καμία οικονομική απαίτηση από τον ασφαλιζόμενο.

Άλλο ένα χαρακτηριστικό του Omnibus Rule είναι ότι κάθε φορά που ένα claim υποβάλλεται προς εξέταση σαν ένα μεμονωμένο περιστατικό και ποτέ δεν γίνεται αναφορά σε συμβάντα παρόμοιου είδους ακόμα και αν οι συνθήκες είναι παρεμφερείς.

Τα claims προέρχονται συνήθως από περιστατικά που αφορούν τη διαχείριση και οργάνωση των πλοίων- μελών των clubs.

2.2 UNDERWRITING AND CALLS

Το Underwriting των P&I Risks είναι ένα αντικείμενο μεγάλης πολυσυνθετικότητας και ιδιαιτερότητας σε σχέση με αυτά που ισχύουν στην απλή ασφάλιση της γάστρας του πλοίου (hull) και του φορτίου(cargo) συνάμα.

Υπάρχει πάντα ένα στοιχείο αβεβαιότητας εξαιτίας της “φύσης” των απαιτήσεων που προκύπτουν. Διότι τις περισσότερες φορές μέχρι τα συμβάντα που σχετίζονται με τα claims ξεκαθαρίσουν και πάρουν την τελική τους μορφή, τα χρηματικά ποσά τα οποία διακυβεύονται δεν μπορούν να οριστούν με ακρίβεια. Σε αντίθεση με την ασφάλιση που αφορά το hull και το φορτίο, όπου ο ασφαλιζόμενος καλείται να πληρώσει την πραγματική αξία του αντικειμένου που διατρέχει κίνδυνο υπό το πλαίσιο της πολιτικής ασφάλισης. Όμως στην P&I ασφάλισης κάτι τέτοιο δεν είναι αναγνωρίσιμο και εκ ως τούτου δεν μπορεί να οριστεί εύκολα.

Η ασφάλιση των πλοίων διενεργείται μια φορά το χρόνο για κάθε ημερολογιακό έτος. Συνήθως το κάθε έτος ξεκινάει , όσον αφορά στην ασφάλιση πλοίων, στις 20 Φεβρουαρίου και ολοκληρώνεται μόλις συμπληρωθεί το έτος. Αυτή η ημερομηνία είναι κοινή για όλα τα μέλη , διότι το club λόγω του συστήματος αμοιβαιότητας που έχει δεν μπορεί να προκαθορίσει εξαρχής το ασφάλιστρο . Και αυτό συμβαίνει διότι στον απολογισμό που γίνεται στο τέλος του έτους, το κάθε μέλος μπορεί να χρειαστεί να καταβάλει ένα επιπλέον ασφάλιστρο το λεγόμενο “supplementary call”, εφόσον οι οικονομικές απαιτήσεις που προκύπτουν είναι μεγαλύτερες από αυτές που ορίστηκαν αρχικά. Σε άλλη περίπτωση δεν υπάρχει καμία επιπλέον απαίτηση προς το εκάστοτε μέλος του club.

Για την κάλυψη του προτεινόμενου μέλους απαιτούνται τα ακόλουθα.²⁰

- ❖ Η φύση και η έκταση της υφιστάμενης ασφαλιστικής κάλυψης.
- ❖ Η φύση και το μέγεθος των εκπιπόμενων ποσών που μεταφέρονται από το μέλος όταν είναι υπό το καθεστώς άλλης ασφάλισης.
- ❖ Εάν οι απαιτήσεις του φορτίου θα συμπεριλαμβάνονται ή όχι μαζί με τις απαιτήσεις που προκύπτουν από επιβάτες ή μέλη πληρώματος
- ❖ Εξέταση προηγούμενων claims που αφορούν το ασφαλισμένο πλοίο.
- ❖ Η εμπειρία όσον αφορά την διαχείριση πλοίων, το επίπεδο εκπαίδευσης του πληρώματος και στοιχεία συνεχούς συντήρησης του πλοίου.
- ❖ Τους θαλάσσιους δρόμους όπου το πλοίο ακολουθεί καθώς και τα φορτία που μεταφέρει.
- ❖ Και τέλος όλες οι λεπτομέρειες που αφορούν το πλοίο όπως τύπος πλοίου, σημαία, ηλικία, μέγεθος και εθνικότητα μελών του πληρώματος .

²⁰ Luddeke C “Marine Claims” Lloyd’s of London Press Ltd, 2nd Edition, 1996

2.3 ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΤΗΝ Ρ&Ι ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Το premium είναι το ποσό το οποίο καλείται να πληρώσει ο πλοιοκτήτης – μέλος ως «συνεισφορά» στο P&I Club για την κάλυψη που του παρέχει. Έτσι λοιπόν στην περίπτωση των Ρ&Ι ενώσεων το ποσό που καταβάλλεται από τα μέλη είναι μια “αμοιβή” παρά μια πραγματική πληρωμή, διότι στην πράξη δεν είναι μια απλή συμφωνία, αλλά καθιστά κάθε μέλος ικανό να συμβάλλει οικονομικά και στις ενδεχόμενες απώλειες – απαιτήσεις που προκύπτουν και στα άλλα μέλη του ίδιου club.

Κάθε μέλος, λοιπόν, της ένωσης των Ρ&Ι Clubs θα πρέπει να αναφέρει τη δική του πριμοδότηση, η οποία θα αντανακλά στους καλυπτόμενους κινδύνους που επιθυμεί να καλύψει σε περίπτωση πιθανής έκθεσης του πλοίου.

Αποφασίζοντας την οικονομική συμμετοχή οποιοδήποτε μέλους πρέπει να λαμβάνονται υπόψην το κόστος ανά τόνο της επέκτασης αντασφάλισης (excess reinsurance), η αναμενόμενη συνεισφορά στο International Pooling Agreement και στα γενικά έξοδα διοίκησης. Το παραπάνω σύνολο προστίθεται σε αυτό που ονομάζουμε retained premium. Στην πράξη λοιπόν παρατηρούμε ότι ένα μέρος του premium διατίθεται για να καλύψει τις απαιτήσεις (claims) πριν το pooling agreement καθώς την επέκταση αντασφάλισης²¹.

Η διευθέτηση των ασφαλιστρών και η απαίτηση για επιπλέον οικονομική συνεισφορά έγκειται στη φύση και την διαφορετικότητα των claims. Είναι πάρα πολύ σημαντικό σε αυτό το σημείο να κατανοήσουμε την φύση, τις διεργασίες που απαιτούνται σε κάθε περίπτωση ξεχωριστά, καθώς και τα πιθανά εμπόδια που μπορεί να προκύψουν. Η παρούσα μελέτη, ωστόσο, θα επικεντρωθεί στα oil pollution claims.

²¹ Hazelwood, Sj (2000), “P&I Clubs Law and Practice” Lloyd’s of London Press

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

3.1 ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Θαλάσσια ρύπανση (marine pollution) θεωρείται ένα συμβάν ή μια ακολουθία συμβάντων από τον άνθρωπο άμεσα ή έμμεσα, τα οποία μπορούν να οδηγήσουν σε εκροή πετρελαίου που αποτελεί ή μπορεί να αποτελέσει απειλή για το θαλάσσιο περιβάλλον, τις ακτές και τα πιθανά συσχετιζόμενα συμφέροντα ενός ή πολλών χωρών και απαιτεί άμεση κινητοποίηση ή οποιαδήποτε άλλη επείγουσα αντίδραση. Σήμερα όλοι γνωρίζουν ότι η λέξη ρύπανση σχετίζεται με κάτι βλαβερό για το περιβάλλον. Ορισμένοι συγγραφείς δίνουν συχνά διάφορους ορισμούς, μερικές φορές ακόμα και ακραίους.²²

Το σύνταγμα της Ελλάδας το (1975) στο άρθρο 24 παράγραφος 1 ορίζει ότι η προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος αποτελεί υποχρέωση του κράτους. Ο Ελληνικός νόμος του 1650/1986 για την προστασία του περιβάλλοντος δίνει διάφορους ορισμούς πάνω στο θέμα της μόλυνσης.²³

Η πετρελαϊκή ρύπανση από τα εμπορικά πλοία μπορεί να οφείλεται :

- είτε σε Ναυτικά Ατυχήματα
- είτε σε Λειτουργικές Διαδικασίες

Παρακάτω επιχειρείται μια γενική κατηγοριοποίηση των διαφόρων μορφών ρύπανσης που ουσιαστικά υποδεικνύει και το πεδίο δράσης της κάθε μορφής (ατυχηματική και λειτουργική).

²² Βλ. A. Springner, (1977), "Towards a Meaningful Concept of Pollution in International Law", 26 ICLQ 531, όπου ως ρύπανση ορίζεται μία οποιαδήποτε αλλαγή στο ισχύον περιβάλλον, άποψη που σήμερα μπορεί να χαρακτηριστεί ως μη ρεαλιστική. Αξιοσημείωτη θεωρείται η προσέγγιση που συνδέει τη ρύπανση με τη ζημιά (damage). Εύλογα όμως προκύπτουν ερωτήματα του τύπου, με ποιον τρόπο ζημιώνεται ή αλλοιώνεται τι και για ποιον, δηλαδή τον άνθρωπο και την περιουσία του ή το περιβάλλον. Βλ και R.B. Clark, (1992), "Marine Pollution", σελ. 1-4.

²³ Εάν ανατρέξουμε στη σχετική βιβλιογραφία για την ετοιμολογία της λέξης "ρυπαίνω", θα παρατηρήσουμε ότι αποδίδονται τρεις διαφορετικές έννοιες: (α) καθιστώ κάτι ρυπαρό, λερώνω ή βρωμίζω (β) καταρρίπτω ή προσάπτω κατηγορία ή ατιμάζω και (γ) μαίνω, μολύνω δια κολλητικής νόσου. Βλ. και Ι Σταματάκος, (1971), "Λεξικόν της Νέας Ελληνικής Γλώσσης".

3.2 ΕΙΔΗ ΡΥΠΑΝΣΗΣ

3.2.1. ΑΤΥΧΗΜΑΤΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ

Συγκεκριμένα οι περιπτώσεις απωλειών πλοίων ή/ και φορτίων που συνήθως οδηγούν σε ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος μπορούν να συνοψιστούν στις εξής:

- α) **ΒΥΘΙΣΗ** πλοίου (**Foundering or Sinking**) κυρίως στην ανοιχτή θάλασσα λόγω δυσμενών κλιματολογικών συνθηκών ή μετατόπισης φορτίου.
- β) **ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ** πλοίου (**Power Grounding**), ή όταν το πλοίο **εξοκείλει** (**Drift Grounding**), συνήθως σε παράκτιες περιοχές με πυκνή κυκλοφορία εξαιτίας μηχανικής βλάβης, κακοκαιρίας, λανθασμένης πλοήγησης. Τα μεγάλα πλοία συχνά πέφτουν θύματα προσάραξης όταν βρίσκονται κοντά σε διεθνή στενά, κανάλια, κ.λ.π, επειδή υπάρχει ελάχιστος χώρος για ελιγμούς.

Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση του δεξαμενόπλοιου *METULA* που το έτος 1974 με φορτίο 190.000 τόνων πετρελαίου ενώ έπλεε προς τη Χιλή, επέλεξε πορεία διαμέσου των στενών του Μαγγελάνου λόγω της σφοδρής κακοκαιρίας. Ένα λάθος ναυσιπλοίας, ωστόσο, οδήγησε στην προσάραξη σε υφάλους με τη μέγιστη ταχύτητά του με αποτέλεσμα τη διαρροή 50.000 τόνων φορτίου στο θαλάσσιο περιβάλλον²⁴.

Με σκοπό να μειωθούν τα ατυχήματα εξαιτίας προσαράξεων ο ΙΜΟ έχει εκτιμήσει ποιες θαλάσσιες περιοχές με μεταβαλλόμενο βάθος είναι κατάλληλες για πλοία με μεγάλα βυθίσματα και ποιες είναι σωστό να αποφεύγονται διότι δεν έχει γίνει ακόμη συστηματική έρευνα

- γ) **ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ** ή **ΕΠΑΦΗ** του πλοίου (**Collision/Ramming**). Στην πρώτη περίπτωση αναφέρονται περιστατικά σύγκρουσης με άλλο ή με αλλά πλοία κυρίως στις θαλάσσιες περιοχές με συχνή κυκλοφορία (εσωτερικά ύδατα, αιγιαλίτιδες ζώνες, διεθνή στενά). Οι συγκρούσεις τις περισσότερες φορές είναι αποτέλεσμα ανθρώπινου λάθους. Στη δεύτερη περίπτωση περιλαμβάνονται περιστατικά επαφής με μια μόνιμη εγκατάσταση π.χ προβλήτες λιμένων, πλατφόρμες εξόρυξης πετρελαίου.

²⁴ Βλ. A. Cooper, (1983), “Times Atlas of the Oceans”, University of Wales.

δ) **ΠΥΡΚΑΓΙΑ /ΕΚΡΗΞΗ (Fire or Explosion)** στις περιπτώσεις εκείνες που μεταφέρονται επικίνδυνα φορτία και το πλοίο δεν έχει άμεση βοήθεια από την πλησιέστερη ακτή). Για αυτό στην περίπτωση αυτή εμφανίζονται υψηλά ποσοστά σε απώλειες ανθρώπινων ζωών και οι επικρατούσες συνθήκες είναι εξαιρετικά δύσκολες

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το δεξαμενόπλοιο *CASTILLO DE BELLVER* το οποίο κατά το έτος 1983 φορτωμένο με 250.000 τόνους πετρέλαιο τυλίχθηκε στις φλόγες κοντά στο λιμάνι του Κέιπταουν στη Νότια Αφρική. Ακολούθησαν μαζικές εκρήξεις και σαν αποτέλεσμα το πλοίο κόπηκε σε δύο κομμάτια, αλλά οι άνεμοι που έπνεαν στην περιοχή βοήθησαν να αποφευχθεί μεγάλη ζημιά στις ακτές από τη διαρροή πετρελαίου.

ε) **ΑΠΩΛΕΙΕΣ** λόγω πολεμικών εχθροπραξιών (**War Loss**) ιδιαίτερα όταν τα εμπορικά πλοία έχουν επιταχθεί από την κυβέρνηση ενός κράτους για πολεμικούς σκοπούς και εμπλέκονται σε τέτοιου είδους γεγονότα.²⁵ Και δεύτερον, όταν απασχολούνται εξαιρετικά μεγάλης χωρητικότητας δεξαμενόπλοια για τη μεταφορά πετρελαίου σε περιόδους πετρελαϊκών κρίσεων για οικονομικούς λόγους και εισέρχονται σε περιοχές που υπάρχουν εχθροπραξίες.

στ) **ΖΗΜΙΕΣ στη δομή του πλοίου (Structural Failure)** ιδιαίτερα στο εξωτερικό περίβλημα ή στα τοιχώματα των δεξαμενών λόγω κλιματολογικών συνθηκών, μετατόπισης φορτίου, κακής συντήρησης με προφανή συνέπεια τη μη αντοχή των υλικών.

ζ) **ΔΙΑΦΟΡΑ ατυχήματα (Miscellaneous)** τα οποία περιλαμβάνουν: ι) μικτές μορφές των παραπάνω, π.χ πυρκαγιά και βύθιση, πρόσκρουση και βύθιση ιι) εσκεμμένη βύθιση πλοίου με τη μέθοδο του ανοίγματος οπών στα ύφαλα του πλοίου πιθανότατα για να μην περιέλθει το Πλοίο στον έλεγχο του εχθρού ή την εξοικονομήσει χρημάτων, π.χ από την ασφάλεια του ιιι) εξαφάνιση του πλοίου χωρίς αιτιολόγηση και ιιι) εγκατάλειψη του πλοίου.

²⁵ Ιδίως κατά τη διάρκεια των δύο παγκόσμιων πολέμων πολλά δεξαμενόπλοια είχαν επιταχθεί από εμπόλεμα κράτη για τη μεταφορά καυσίμων (γνωστά ως admiralty oilers).

Είναι ευνόητο ότι όσο μεγαλύτερες είναι οι ποσότητες του φορτίου που μεταφέρονται, τόσο μεγαλύτερη θα είναι και η προκαλούμενη ζημία στο θαλάσσιο περιβάλλον με όλες τις σχετικές συνέπειες. Ωστόσο, δεν είναι μόνο τα ατυχήματα δεξαμενόπλοιων που προκαλούν θαλάσσια ρύπανση. Πολλά αλλά είδη πλοίων όπως containers, bulk carriers είναι πιθανό να μεταφέρουν μεγαλύτερες ποσότητες πετρελαίου στις αποθήκες καύσιμου σε σχέση με μικρά tanker που το μεταφέρουν ως φορτίο. Παρόλο που ατυχήματα και εκλύσεις πετρελαίου (bunker spills) από τέτοιου είδους πλοία είναι σχετικά μικρότερου μεγέθους, τελικά προκαλούν μεγαλύτερα προβλήματα, (συμπεριλαμβανόμενου τις μεγαλύτερες διεκδικήσεις αποζημιώσεων) σε σχέση με ανάλογου μεγέθους πετρελαιοκηλίδων από tankers. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με στατιστικές , το 28% των πετρελαιοκηλίδων τα τελευταία 15 χρόνια οφείλονται σε 'bunker spills' από τα προαναφερθέντα πλοία και όχι από 'tankers', ενώ τα τελευταία 2 χρόνια το ποσοστό αυτό έφτασε το 50%.

3.2.2 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ

Ως *λειτουργική ρύπανση* ορίζεται η οποιαδήποτε, μη ατυχηματικής μορφής ρύπανση, που προξενεί στο θαλάσσιο περιβάλλον η συνήθης λειτουργία ενός εμπορικού πλοίου. Η λειτουργική ρύπανση είναι δυνατό να αναζητηθεί σε κάθε φάση του κύκλου ζωής ενός πλοίου, δηλαδή στην αρχή (κατασκευή του πλοίου), στην κανονική οικονομική ζωή του (συντηρήσεις και επισκευές, φορτοεκφορτώσεις, μεταγγίσεις καυσίμων, ερματισμός) και στο τέλος, κατά τη διάλυση του πλοίου.

α). Η Θαλάσσια Ρύπανση στους Χώρους της Ναυπηγοεπισκευαστικής Βιομηχανίας (NEB) • Ναυπήγηση του Πλοίου

Γενικά στην περίπτωση αυτή μιλάμε για γενικής μορφής ρύπανση πέρα της πετρελαϊκής που δεν είναι ιδιαίτερα έντονη κατά το στάδιο της ναυπήγησης. Οι κύριες μορφές ρύπων είναι υπολείμματα από χρώματα και υφαλοχρώματα που είναι πλουσιότατα σε βαρέα μέταλλα (χαλκός, κασσίτερος, μόλυβδος), υπολείμματα από γράσα, λαδιά και βαλβολίνες, υπολείμματα από αμμοβολές και υδροβολές, σκουριές από λαμαρίνες, άχρηστα ηλεκτρόδια, υπολείμματα από καλώδια, σωλήνες, κτλ, έρχονται σε άμεση επαφή με το θαλάσσιο περιβάλλον.



Είναι ευνόητο ότι στις παραπάνω περιπτώσεις άμεσα υπεύθυνη για τη θαλάσσια ρύπανση είναι η ανθρώπινη άγνοια ή/και η αδιαφορία δεδομένου ότι ο χρόνος για την απομάκρυνση και των τελευταίων άχρηστων υλικών όπως επίσης και ο προσεκτικός καθαρισμός της δεξαμενής, αποτελεί ελάχιστο τμήμα του συνολικού χρόνου που απαιτείται για τη κατασκευή ενός πλοίου.

• Τακτική και Έκτακτη Συντήρηση

Παρόμοιας υφής ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος προκαλείται κατά τη διάρκεια των τακτικών και έκτακτων συντηρήσεων και επισκευών που συνοδεύουν υποχρεωτικά ένα πλοίο κατά τη διάρκεια του βίου του. Αναμφίβολα οι ανάγκες για συμπίεση του κόστους (περιορισμός του συνολικού χρόνου παραμονής στις δεξαμενές) καθώς και για την αύξηση του ακαθάριστου εσόδου (περιορισμός των ‘νεκρών χρόνων’ για συντηρήσεις, κλπ, κατά τους οποίους το πλοίο δεν πραγματοποιεί έσοδα) συντελούν στην ένταση του φαινομένου.

• Διάλυση Πλοίων

Στις ειδικές μονάδες διάλυσης πλοίων και παραγωγής παλαιοσιδήρου, η πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης είναι επίσης αξιόλογη σε σχέση με τις δυο προηγούμενες περιπτώσεις. Τούτο οφείλεται στο ότι τα υπολειμματικά υλικά αμελητέας αξίας είναι συνήθως πολλά και κατά κανόνα καταλήγουν στην θάλασσα με οποιονδήποτε τρόπο. Τα περισσότερα διαλυτήρια έχουν μεταναστεύσει μαζικά στο έδαφος των αναπτυσσόμενων χωρών και ιδιαίτερα στην Ινδία (Alang) και στο Πακιστάν (Karachi). Μικρότερα μερίδια κατέχουν η Κίνα και το Μπάγκλα-Ντες. Στα μέρη αυτά, τα πλοία διαλύονται σε χώρους με ανύπαρκτη υποδομή και ανειδίκευτο προσωπικό²⁶.

²⁶ Κάθε έτος 700 περίπου πλοία οδηγούνται στα διαλυτήρια, τα περισσότερα από αυτά περιέχουν τοξικές ουσίες σε μεγάλες ποσότητες και η απομάκρυνση των οποίων απαιτεί ειδικό εξοπλισμό, έμπειρο προσωπικό και σημαντικές προφυλάξεις. Μεγάλο μειονέκτημα αποτελεί το γεγονός ότι στις μονάδες ναυπήγησης και επισκευών παρουσιάζεται κάποιος βαθμός διασποράς, αντίθετα στις μονάδες διάλυσης οι περιοχές είναι λίγες αριθμητικά και όπως είναι φυσικό, επιβαρύνεται πολύ περισσότερο το θαλάσσιο περιβάλλον γύρω από αυτές.



β. Η Θαλάσσια Ρύπανση από τις Διαδικασίες Έρματισμού/ Αφερματισμού και Φορτοεκφόρτωσης

Τα κάθε είδους πετρελαιοφόρα πλοία είναι αναγκασμένα από τη διάρθρωση της αγοράς να εκτελούν το ένα από τα δυο ταξίδια χωρίς φορτίο, δεδομένου ότι κατευθύνονται από μια καταναλωτική περιοχή πετρελαιοειδών, λ.χ. Ιαπωνία, Δ. Ευρώπη, σε μια παραγωγική/εξαγωγική περιοχή, λ.χ. Μέση Ανατολή, Β. Αφρική για παραλαβή φορτίου. Στο άφορτο αυτό ταξίδι, είναι αναγκασμένα να γεμίσουν τις δεξαμενές τους με θαλασσίνο έρμα για να είναι τεχνικά δυνατή η πλεύση. Όταν το πλοίο ετοιμάζεται να παραλάβει φορτίο πραγματοποιεί τις **διαδικασίες αφερματισμού**, δηλαδή ξαναρίχνει το θαλάσσιο έρμα (ή αλλιώς σαβούρα) από τις δεξαμενές στη θάλασσα. Τότε όμως συμπαρασύρονται και κάθε είδους κατάλοιπα που βρίσκονται στις δεξαμενές και προξενείτε πετρελαιοκηλίδα.

Εάν σκεφθεί κανείς ότι αυτή η συνηθισμένη τακτική επί δεκαετίες, εφαρμοζόταν ευρέως, και το συνδυάσει με τον αριθμό των πετρελαιοφόρων πλοίων μπορεί να αντιληφθεί εύκολα γιατί το πρόβλημα προσέλαβε δραματικές διαστάσεις.

Παράλληλα με τις διαδικασίες ερματισμού και αφερματισμού μπορούμε να κάνουμε μια σύντομη αναφορά και στις **διαδικασίες πλύσης των δεξαμενών φορτίου**. Η συνηθισμένη τακτική που εφαρμοζόταν μέχρι τη δεκαετία του 1970 για τον καθαρισμό τους με σκοπό να φορτωθεί νέο φορτίο, αφορούσε στην πλύση αυτών με θαλασσινό νερό. Η διεθνής κοινότητα ανέλαβε την επίλυση των σοβαρών αυτών προβλημάτων εξελικτικά, με διάφορες συμβάσεις τελική απόρροια των οποίων είναι η σύμβαση MARPOL η οποία εξετάζει όλες τις προαναφερόμενες μορφές 'λειτουργικής' ρύπανσης.

Κατά τη διάρκεια τόσο των **φορτώσεων** όσο και των **εκφορτώσεων** είναι πολύ πιθανό να προκληθεί ρύπανση στο θαλάσσιο περιβάλλον διαφορετικής μορφής ανάλογα με το εάν το φορτίο είναι χύδην υγρό ή χύδην ξηρό. Η φορτοεκφόρτωση χύδην υγρού φορτίου παρουσιάζει τις περισσότερες πιθανότητες για πρόκληση ρύπανσης.

Οι μεταγίσεις καύσιμων (από τη στεριά στο πλοίο ή από πλοίο σε πλοίο) παρουσιάζουν ίδιας σχεδόν μορφής προβλήματα με τα παραπάνω, γι' αυτό δε το λόγο και θα πρέπει να συνεξετάζονται με τις διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης. Ωστόσο, κυρίαρχη διαφορά παραμένει το γεγονός ότι οι μεταγίσεις καύσιμων αφορούν όλα τα εμπορικά πλοία (bulk carriers, general cargo vessels, container, κτλ) και όχι μόνο σε πλοία μεταφοράς χύδην υγρών φορτίων (tankers, product carriers, chemical carriers, combination carriers).

Εκούσιες Απορρίψεις από τα Πλοία

Οι εκούσιες απορριπτόμενες ύλες από ένα πλοίο μπορεί να είναι: α) πετρελαιοειδή κατάλοιπα που παράγονται στους χώρους του μηχανοστασίου, β) κατάλοιπα φορτίου-κυρίως πετρελαιοειδή- που προέρχονται από τους χώρους που τοποθετείται το φορτίο, γ) λύματα του πλοίου, δ) απορρίμματα του πλοίου, ε) απορρίψεις φορτίου στη θάλασσα (dumping) στ) χημικές ουσίες.

Το πλήρωμα ενός εμπορικού πλοίου που πραγματοποιεί υπερπόντια ταξίδια δημιουργεί **λύματα οικιακής μορφής** σε σταθερή βάση και είναι ευνόητο ότι πολύ γρήγορα προκύπτει το πρόβλημα της διάθεσης τους, η οποία γίνεται απευθείας στο θαλάσσιο περιβάλλον με μικρούς σχετικά περιορισμούς. Τα λύματα τέτοιου είδους υποβάλλονται σε μια ειδική επεξεργασία και στη συνέχεια ρίχνονται στο θαλάσσιο περιβάλλον. Το πρόβλημα της απόρριψης λυμάτων στη θάλασσα προβλέπεται να περιοριστεί εφόσον εφαρμοστεί αποτελεσματικά η αντίστοιχη νομοθεσία της MARPOL.

Μόνο για τη Μεσόγειο θάλασσα έχει υπολογιστεί ότι τα απορρίμματα που παράγονται στα πλοία και στις πλατφόρμες πετρελαίου φθάνουν ετησίως τους 325.000 τόνους. Είναι λοιπόν ευνόητο ότι η απευθείας διάθεση τόσο μεγάλων ποσοτήτων και σε σταθερή βάση, διαταράζει αργά ή γρήγορα το θαλάσσιο οικοσύστημα.

Η αύξηση της θαλάσσιας μεταφοράς **χημικών προϊόντων** την τελευταία δεκαετία είχε ως αποτέλεσμα την παράλληλη αύξηση των ποσοστών ρύπανσης εξαιτίας των ατυχημάτων των chemical carriers, αλλά και από τις απορρίψεις που προέρχονται από τις λειτουργικές τους διαδικασίες. Μολονότι οι ποσότητες των μεταφερομένων χημικών είναι σημαντικά μικρότερες από τις αντίστοιχες των μεταφερομένων ποσοτήτων πετρελαιοειδών, οι πιθανότητες της θαλάσσιας ρύπανσης μπορεί να είναι μεγαλύτερες, δεδομένου ότι τα χημικά αποβαίνουν πολλές φορές πολύ πιο τοξικά²⁷ και επικίνδυνα για τον άνθρωπο και τους θαλάσσιους οργανισμούς από ό,τι το πετρέλαιο.

Το πρόβλημα αντιμετωπίζεται διεθνώς από τις συμβάσεις του IMO, συγκεκριμένα τη SOLAS(1974), τη σύμβαση της MARPOL 73'78, για ρύπανση από επιβλαβείς υγρές ουσίες χύμα.

Τα **λειτουργικά απόβλητα κάθε μηχανοστασίου**, λ.χ καύσιμα που διαρρέουν από καμένες φλάντζες, φθαρμένους σωλήνες, λιπαντικά, ξυσίματα χρωμάτων μηχανών, σκουριές, λιπαντικές ύλες κάθε είδους, θαλασσινό νερό που διαρρέει από το σύστημα ψύξης, θαλασσινό νερό που εισρέει από τον άξονα, κ.α συγκεντρώνονται σε σταθερή βάση σε ένα χώρο που καλείται σεντίνα του πλοίου. Όταν τα απόβλητα γεμίσουν τον χώρο της σεντίνας, προκύπτει το πρόβλημα της απαλλαγής από αυτά, πρόβλημα το οποίο μέχρι το πρόσφατο παρελθόν λυνόταν με την απευθείας διάθεση των σεντινόνερων στο θαλάσσιο περιβάλλον.

²⁷ Όπως το περιστατικό του πλοίου “probo koala” που θα παραθέσουμε παρακάτω αναλυτικά.

Σήμερα παρά τις σχετικές διατάξεις που απαγορεύουν τέτοιες απορρίψεις, το φαινόμενο δεν έχει εξαλειφθεί, καθώς είναι αρκετά δύσκολος ο έλεγχος τέτοιου είδους παραβιάσεων. Δεδομένου ότι η βάση των απόβλητων αυτών είναι το πετρέλαιο, στη διάρκεια των χρόνων προκλήθηκαν άπειρες μικροκηλίδες πετρελαϊκής ρύπανσης, άλλοτε ευκολότερα και άλλοτε δυσκολότερα αντιμετωπίσιμες από τις αμυντικές ικανότητες του θαλάσσιου οικοσυστήματος.

Μικροδιαρροές όμως μπορεί να συμβαίνουν και στους χώρους του φορτίου είτε αυτό είναι υγρό είτε είναι ξηρό αγαθό. Τα κατάλοιπα αυτά του φορτίου συγκεντρώνονται πάλι σε ειδικό χώρο (σεντίνα φορτίου) και προκύπτει πάλι το πρόβλημα της απαλλαγής από αυτά.

3.3 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΗ ΠΛΟΙΩΝ

Τα περισσότερα περιστατικά είναι αποτέλεσμα ενός συνδυασμού δράσεων και περιστάσεων, οι οποίες συμβάλλουν σε διάφορους βαθμούς στο τελικό αποτέλεσμα. Η ανάλυση που ακολουθεί εξετάζει την επίπτωση της διαρροής διαφόρων μεγεθών στο επίπεδο της πρωτογενούς εκδήλωσης καθώς και την εξέλιξη της διαρροής. Αυτά τα “αίτια” έχουν ομαδοποιηθεί σε “λειτουργικά” και “ατυχηματικά”

Όπως προκύπτει από τον παρακάτω πίνακα²⁸ καταφεύγουμε στα ακόλουθα συμπεράσματα:

Τα πετρελαιοφόρα μπορεί να προκαλέσουν ρύπανση μέσα από συνήθεις δραστηριότητες όπως η φόρτωση, εκφόρτωση και ανεφοδιασμός καυσίμων που συνήθως συμβαίνουν σε λιμένες ή στους τερματικούς σταθμούς πετρελαίου. Η πλειοψηφία αυτών των επιχειρησιακών απορρίψεων είναι μικρές, υπολογίζεται περίπου στο 90% των περιπτώσεων αφορούν ποσότητες μικρότερες των 7 τόνων. Τυχαίες αιτίες όπως συγκρούσεις και προσαράξεις δικαιολογούν, γενικά, πολύ μεγαλύτερες διαρροές, με τουλάχιστον το 84% των περιστατικών στα οποία εμπλέκονται ποσότητες άνω των 700 τόνων.

²⁸ www.itopf.com

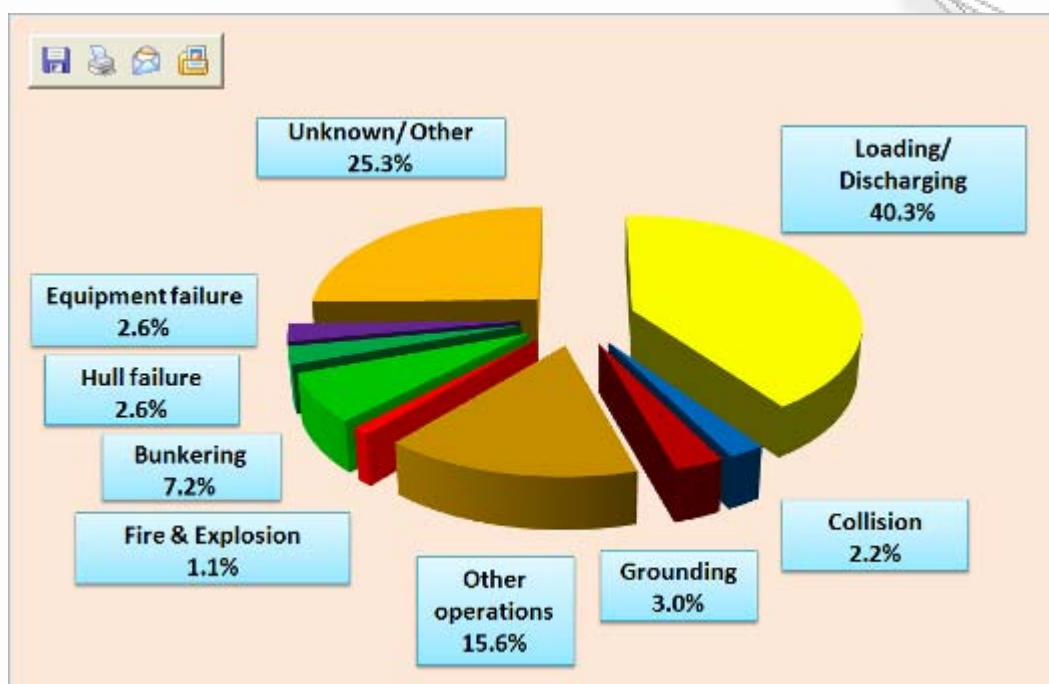
ΠΙΝΑΚΑΣ 1.

	<7 Tonnes	7-700 Tonnes	>700 Tonnes	Total
OPERATIONS				
Loading / Discharging	3155	383	36	3574
Bunkering	560	32	0	593
Other Operations	1221	62	5	1305
ACCIDENTS				
Collisions	176	334	129	640
Groundings	236	265	161	662
Hull Failures	205	57	55	316
Equipment Failures	206	39	4	249
Fire & Explosions	87	33	32	152
Other/Unknown	1983	44	22	2049
TOTAL	7829	1249	444	9522

Παρακάτω παρατηρούμε διαγραμματικά²⁹ σε ποσοστιαία ανάλυση τις αιτίες διαρροών πετρελαίου μικρότερων των 7 τόννων που συνέβησαν το χρονικό διάστημα 1974 έως 2009. Το μεγαλύτερο ποσοστό με 40.3% ωφείλεται κατα την διάρκεια φόρτωσης και εκφόρτωσης. Μετά ακολουθεί με ποσοστό 25.3% σε άγνωστες αιτίες διαρροών. Επίσης στην διάρκεια φόρτωσης καυσίμων εξαιτίας διαρροών που μπορεί να υπάρξουν , ένα φαινόμενο αρκετά σύνηθες, καταλαμβάνει μόλις το 7.2%.

²⁹ www.itopf.com

ΣΧΕΔΙΟ 1.



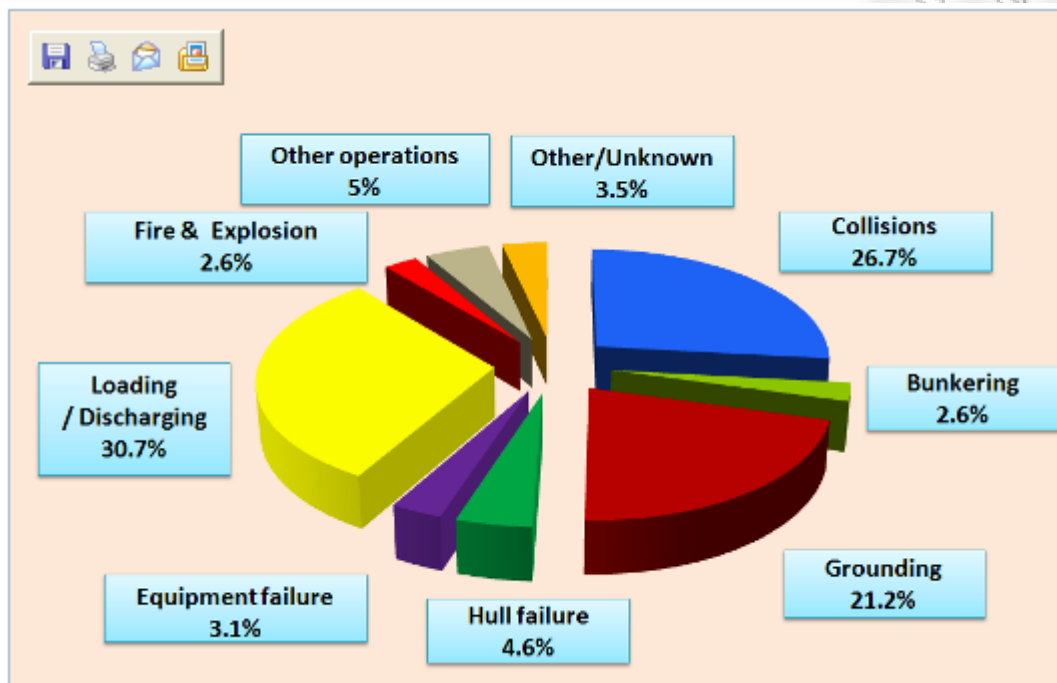
Incidence of spills < 7 tonnes by cause,1974-2009

Στη συνέχεια παρατηρούμε μεγαλύτερες διαρροές πετρελαίου που φτάνουν μέχρι και τους 700 τόνους για την ίδιο χρονική περίοδο που εξετάζουμε . Τα ποσοστά των αιτιών διαφοροποιούνται σε σχέση με το παραπάνω σχήμα ³⁰. Το μεγαλύτερο ποσοστό με 30.7% καταλαμβάνουν τα προβλήματα που δημιουργούνται κατά την διάρκεια της φόρτωσης και εκφόρτωσης των δεξαμενόπλοιων. Η προσάραξη και η σύγκρουση θεωρείται μια σημαντική αιτία με ποσοστά που αγγίζουν το 21.2% και το 26.7% αντίστοιχα.

³⁰ www.itopf.com

Incidence of spills 7-700 tonnes by cause,1974-2009

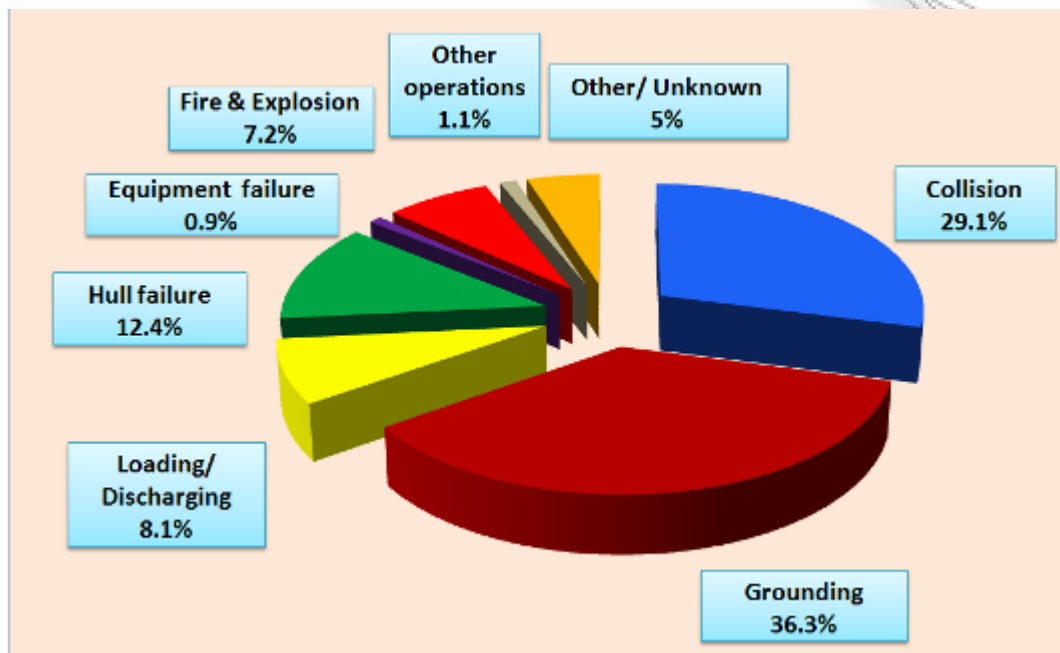
ΣΧΕΔΙΟ 2.



Και τέλος στο παραπάνω διάγραμμα έχουμε απώλειες πετρελαίου μικρότερες των 700 τόνων. Η σύγκρουση και η προσάραξη είναι οι πιο συνήθεις αιτίες ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος με ποσοστά 29.1% και 36.3% αντίστοιχα. Στη συνέχεια βλέπουμε άλλες αιτίες, όπως φορτοεκφόρτωση με 8.1% και ακολουθούν με μικρότερα ποσοστά τα προβλήματα που δημιουργεί το hull του πλοίου, σε λόγους διαχείρισης καθώς και σε περίπτωση έκρηξης/πυρκαγιάς με μόνο 7.2%.

Incidence of spills >700 tonnes by cause, 1970-2009

ΣΧΕΔΙΟ 3.



3.4 ΟΙ ΠΙΟ ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΗΛΙΔΕΣ

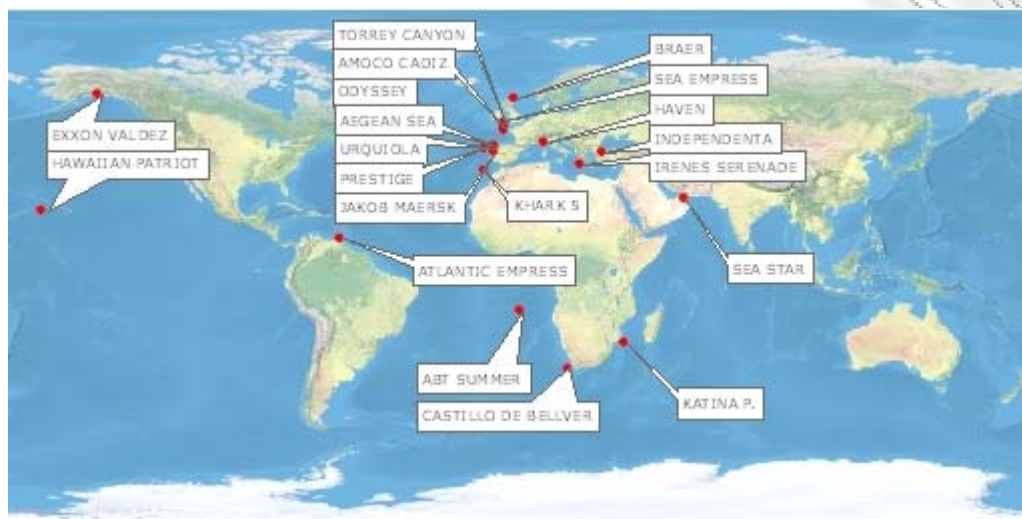
Ο πίνακας που ακολουθεί³¹ δίνει μια σύντομη περίληψη των 20 μεγάλων πετρελαιοκηλίδων από το 1967, και στον χάρτη φαίνονται ακριβώς τα σημεία που συνέβησαν. Ορισμένα από αυτά τα περιστατικά, παρά το μεγάλο μέγεθος τους, προκάλεσαν οικολογική καταστροφή, είτε μικρή είτε μεγάλη. Το θετικό συμπέρασμα σε σχέση με το παρελθόν είναι ότι τα ποσοστά απόρριψης μειώνονται με την πάροδο του χρόνου. Το 1979 με το Atlantic Empress έχουμε ποσό απόρριψης που αγγίζει του 287,000 τόνους, ενώ το 1989 με το Exxon Valdez αγγίζει τους 37.000 τόνους.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.

Position	Shipname	Year	Location	Spill Size (tonnes)
1	Atlantic Empress	1979	Off Tobago, West Indies	287,000
2	ABT Summer	1991	700 nautical miles off Angola	260,000
3	Castillo de Bellver	1983	Off Saldanha Bay, South Africa	252,000
4	Amoco Cadiz	1978	Off Brittany, France	223,000
5	Haven	1991	Genoa, Italy	144,000
6	Odyssey	1988	700 nautical miles off Nova Scotia, Canada	132,000
7	Torrey Canyon	1967	Scilly Isles, UK	119,000
8	Sea Star	1972	Gulf of Oman	115,000
9	Irenes Serenade	1980	Navarino Bay, Greece	100,000
10	Urquiola	1976	La Coruna, Spain	100,000
11	Hawaiian Patriot	1977	300 nautical miles off Honolulu	95,000
12	Independenta	1979	Bosphorus, Turkey	95,000
13	Jakob Maersk	1975	Oporto, Portugal	88,000
14	Braer	1993	Shetland Islands, UK	85,000
15	Khark 5	1989	120 nautical miles off Atlantic coast of Morocco	80,000
16	Aegean Sea	1992	La Coruna, Spain	74,000
17	Sea Empress	1996	Milford Haven, UK	72,000
18	Nova	1985	Off Kharg Island, Gulf of Iran	70,000
19	Katina P	1992	Off Maputo, Mozambique	66,700
20	Prestige	2002	Off Galicia, Spain	63,000
35	Exxon Valdez	1989	Prince William Sound, Alaska, USA	37,000

³¹ www.itopf.com

Αυτή η μείωση σίγουρα οφείλεται στην εφαρμογή των διεθνών συμβάσεων και κανονισμών που επιβάλλονται με στόχο τον περιορισμό της θαλάσσιας ρύπανσης.



ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ

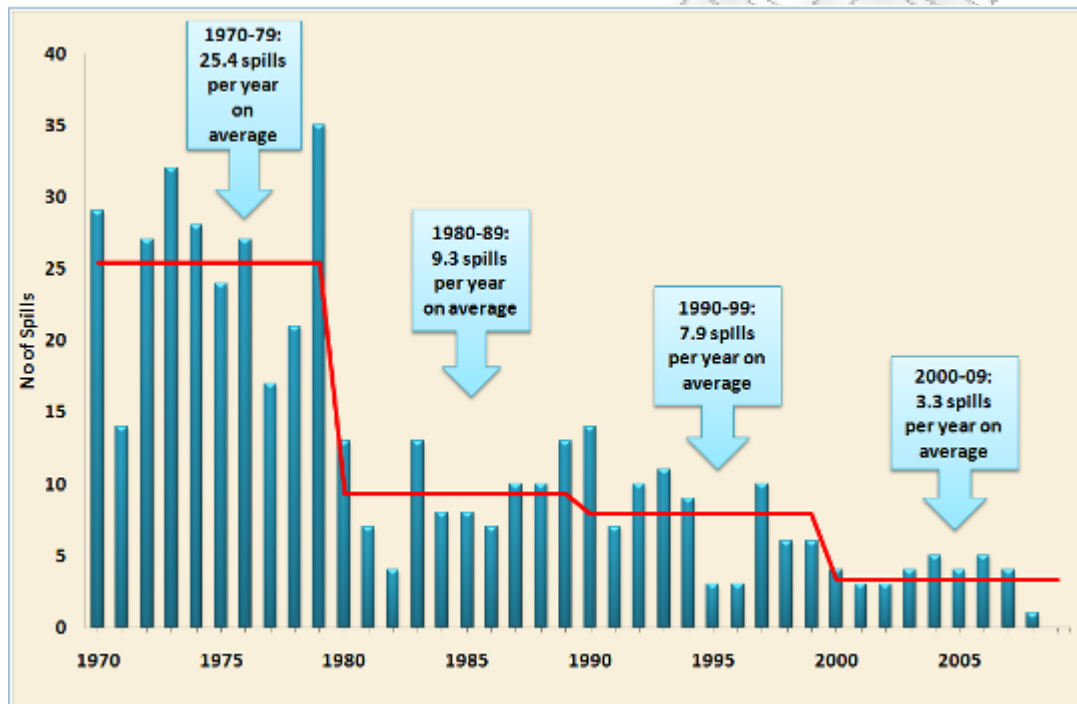
Η συχνότητα των μεγάλων διαρροών είναι σχετικά χαμηλή και λεπτομερής κατά συνέπεια έμφαση δίνεται στον εντοπισμό των τάσεων³². Έτσι, όπως προκύπτει από τον παρακάτω πίνακα, ο αριθμός των μεγάλων διαρροών (> 700 τόνοι), έχει μειωθεί σημαντικά κατά τα τελευταία 40 χρόνια, έτσι ώστε ο μέσος αριθμός των μεγάλων διαρροών για τη δεκαετία (2000-2009) είναι περίπου τρεις.

Ο μέσος όρος για τη δεκαετία του 2000 είναι μικρότερο από το ήμισυ του μέσου όρου της δεκαετίας του 1990 και μόλις ένα όγδοο του μέσου όρου για το 1970. Το ίδιο ισχύει και για τις μεσαίου μεγέθους πετρελαιοκηλίδες που προκλήθηκαν από δεξαμενόπλοια (7-700 τόνοι), όπου ο μέσος αριθμός των διαρροών που συνέβησαν την τελευταία δεκαετία ήταν 14, τα μισά από ό,τι σημειώθηκαν κατά την προηγούμενη δεκαετία.

³² www.itopf.com

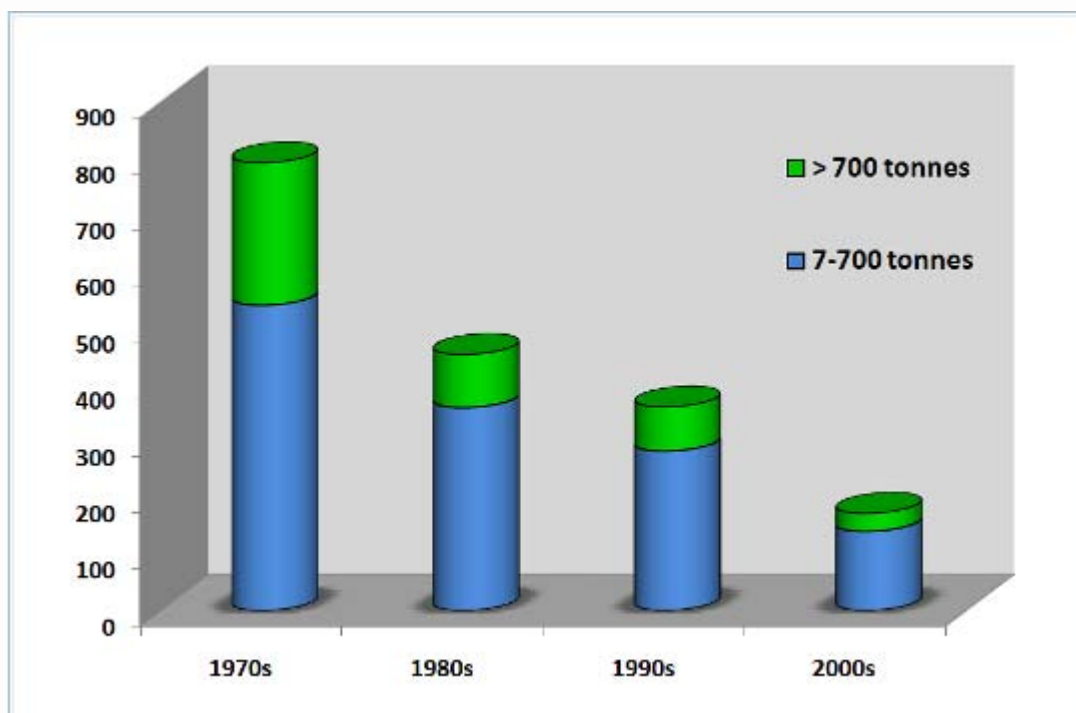
Βλέποντας αυτή την καθοδική τάση από μια άλλη σκοπιά, είναι αξιοσημείωτο ότι ο αριθμός των μεγάλων διαρροών στη δεκαετία του 1970 είναι κάτι περισσότερο από το ήμισυ του συνόλου των καταγεγραμμένων διαρροών στα 40 χρόνια μεταξύ 1970 και 2009. Επιπλέον, ο μέσος αριθμός των μεγάλων διαρροών ετησίως κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1990 ήταν λιγότερο από το ένα τρίτο που σημειώθηκαν κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1970. Αυτή η πτωτική τάση συνεχίστηκε κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 2000, κατά την οποία οι καταγεγραμμένες διαρροές αγγίζουν μόνο το 7%.

ΣΧΗΜΑ 4.



Numbers of spills over 7 tonnes

ΣΧΗΜΑ 5.



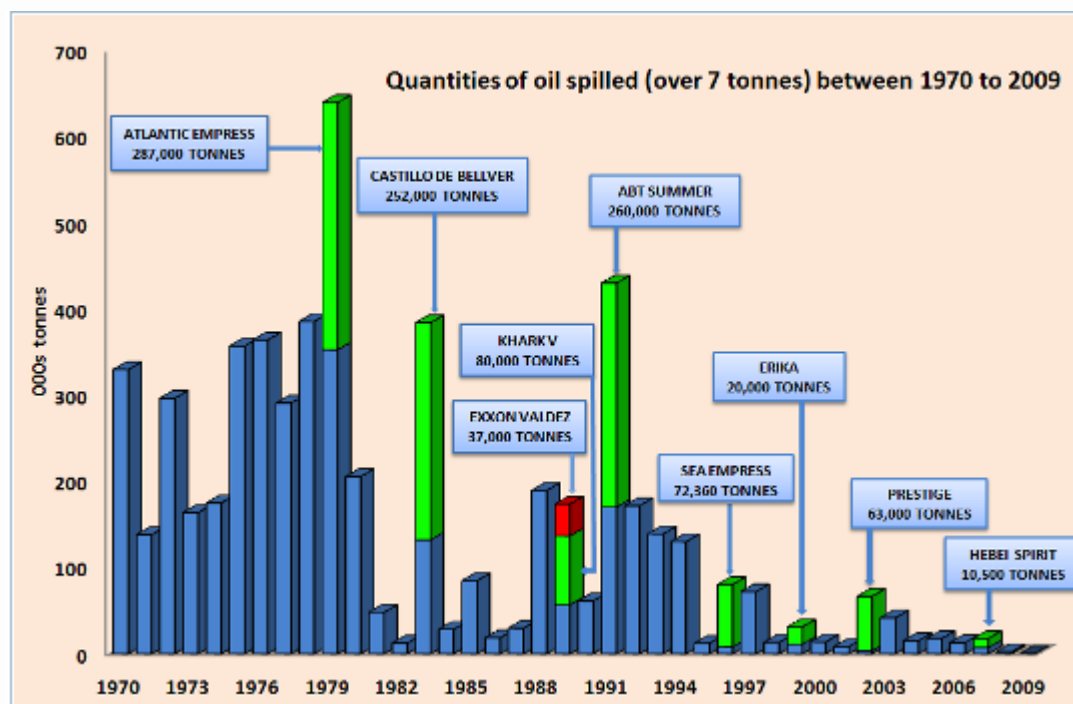
Number of medium sized (7-700T) and large (>700T) spills per decade from 1970-2009

ΠΟΣΟΤΗΤΕΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΗΛΙΔΩΝ

Η συντριπτική πλειοψηφία των διαρροών είναι μικρές (δηλαδή κάτω από 7 τόνους) και τα δεδομένα σχετικά με τον αριθμό και τα ποσά είναι ατελή, λόγω της ασυνεπούς αναφοράς των μικρότερων συμβάντων σε όλο το κόσμο.

Εκθέσεις σχετικά με τη διαρροή των 7 τόνων και άνω τείνουν να είναι πιο αξιόπιστες. Οι πληροφορίες αυτές που περιλαμβάνονται στη βάση δεδομένων για να δώσει μια σειρά από ετήσιες προβλέψεις της συνολικής ποσότητας που χύθηκε για τα έτη 1970-2009. Τα ποσά αυτά στρογγυλοποιούνται στην πλησιέστερη χιλιάδα όπου είναι πιο πρακτικό.

ΣΧΗΜΑ 6.

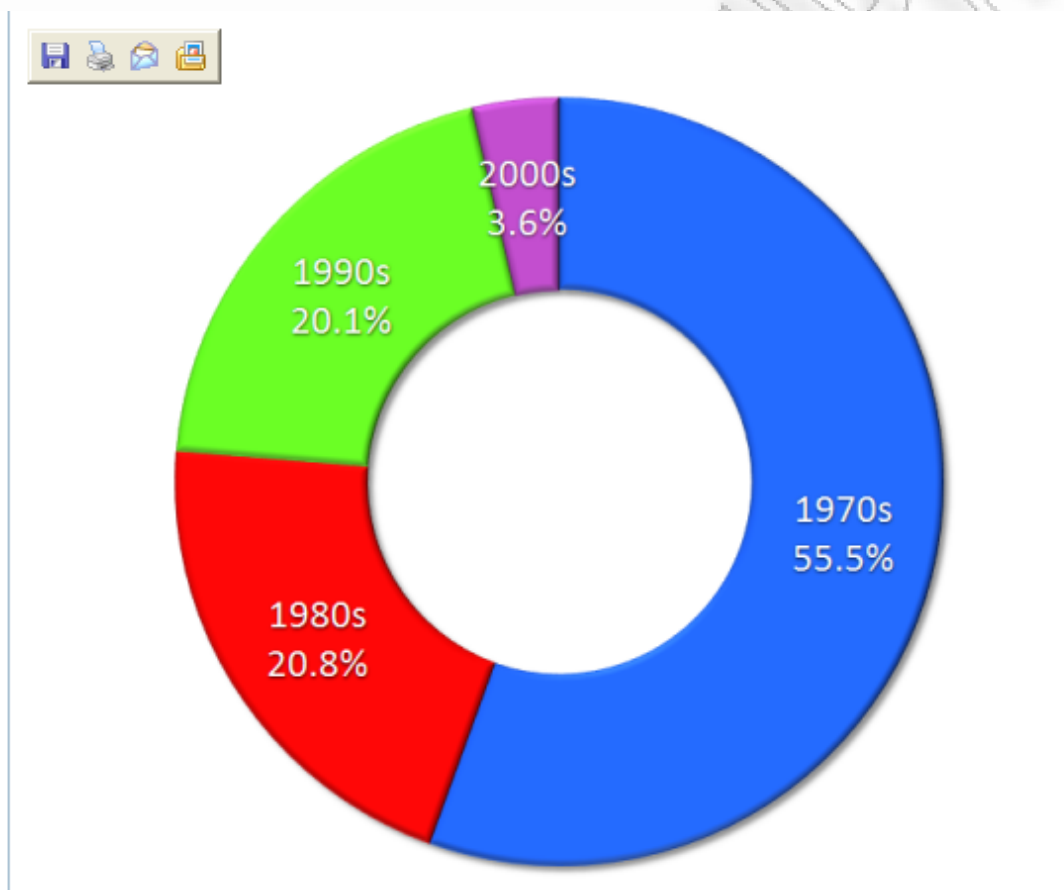


Quantities of oil spilt

Περίπου 5,65 εκατομμύρια τόνοι πετρελαίου χάθηκαν ως αποτέλεσμα των επεισοδίων με δεξαμενόπλοια από το 1970 έως το 2009. Ωστόσο, όπως φαίνεται και στο παρακάτω σχήμα ο όγκος του χυμένου πετρελαίου απο δεξαμενόπλοια έχει επιδείξει σημαντική βελτίωση, μέσω των δεκαετιών. Σε ορισμένες περιπτώσεις, η συνολική ποσότητα πετρελαίου που χύθηκε κατά την τελευταία δεκαετία ήταν μικρότερη από ό,τι είχε χύθηκε στο παρελθόν σε ένα μόνο έτος. Πέρυσι ο όγκος του πετρελαίου που χύθηκε ήταν το χαμηλότερο στην ιστορία της ΙΤΟΡΡ, της συλλογής στατιστικών στοιχείων για διαρροές δεξαμενοπλοίων.

Είναι αξιοσημείωτο ότι οι πολύ μεγάλες πετρελαιοκηλίδες είναι υπεύθυνες για τα μεγάλα ποσοστά. Για παράδειγμα, στη δεκαετία του 1990, 360 περιστατικά διαρροής πάνω από 7 τόνους καταγράφηκαν, συνολικού ύψους 1.136.000 τόνων πετρελαίου, αλλά και 830.000 τόνους (73%) διέρρευσαν σε μόλις 10 επεισόδια (μόλις κάτω από το 3% του αριθμού των περιστατικών στην εν λόγω δεκαετία). Σε σύγκριση, στη δεκαετία του 2000, 172 διαρροές πάνω από 7 τόνους καταγράφηκαν, συνολικού ύψους 206.000 τόνων πετρελαίου, αλλά 93.000 τόνοι (45%) διέρρευσαν σε μόλις 2 επεισόδια (1%).

Τα στοιχεία³³ για ένα συγκεκριμένο έτος μπορεί, επομένως, να στρεβλώνονται σοβαρά από ένα μεγάλο ατύχημα. Αυτό φαίνεται καθαρά το 1979 (Atlantic Empress - 287.000 τόνοι), 1983 (CASTILLO DE Bellver - 252.000 τόνοι) και 1991 (ABT SUMMER - 260.000 τόνοι).



ΣΧΗΜΑ 7: Percentage volume of oil spilt per decade

Εκτός από μια πτώση στις αρχές της δεκαετίας του 1980 κατά την παγκόσμια οικονομική ύφεση, οι θαλάσσιες μεταφορές πετρελαίου έχει αυξηθεί σταθερά από το 1970 μέχρι και σήμερα (Σχήμα 7).

³³ www.itopf.com

Καθώς η αυξημένη κίνηση θα συνεπαγόταν με αυξημένο κίνδυνο, είναι ενθαρρυντικό να μαθαίνουμε ότι πτωτικές τάσεις στις πετρελαιοκηλίδες συνεχίζονται παρά τη γενική αύξηση των συναλλαγών του πετρελαίου κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής .



ΣΧΗΜΑ 8: Seaborne oil trade and number of tanker spills over 7 tonnes, 1970-2008

[Source: Fernresearch, 2007]

updated figures for 2009 are not available at this time

3.5 ΑΠΟΡΡΥΠΑΝΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

Η εναέρια αναγνώριση αποτελεί βασικό στοιχείο της αποτελεσματικής αντιμετώπισης των θαλάσσιων πετρελαιοκηλίδων. Αυτή η μέθοδος χρησιμοποιείται για την αξιολόγηση της θέσης της έκτασης της μόλυνσης του πετρελαίου και προβλέψεις της κυκλοφορίας και της τύχης των πετρελαιοκηλίδων στη θάλασσα. Η εναέρια επιτήρηση παρέχει πληροφορίες για τη διευκόλυνση της εγκατάστασης και τον έλεγχο των ενεργειών στη θάλασσα, την έγκαιρη προστασία των απειλούμενων περιοχών κατά μήκος των ακτών και την προετοιμασία των πόρων για την ακτογραμμή καθαρισμού. Η παρατήρηση μπορεί να γίνει οπτικά ή με τη χρήση συστημάτων τηλεπισκόπισης.



Η διαρροή στη θάλασσα αντιμετωπίζεται συχνά με τη χρήση χημικών ουσιών διασποράς ή της συγκράτησης του πετρελαίου με πλωτά φράγματα και skimmers. Ενώ αυτές οι τεχνικές μπορούν να χρησιμεύσουν όταν εφαρμοστούν σωστά, στην πράξη υπάρχουν πολλές δυσκολίες που συνδέονται με την αποτελεσματικότητά της .

Για παράδειγμα , σε κάποιες περιπτώσεις δεν είναι αποτελεσματική διότι συνήθως μεταφέρονται έλαια που έχουν υψηλό ιξώδες και συνάμα οι φυσικές διεργασίες στις καιρικές συνθήκες ή στη διαμόρφωση του νερού σε γαλάκτωμα πετρελαίου αυξάνει σημαντικά το ιξώδες του πετρελαίου, συχνά πολύ γρήγορα μετά το συμβάν.. Η εφαρμογή της διασποράς για την αντιμετώπιση μεγάλων ποσοτήτων πετρελαίου απαιτεί εξειδικευμένο εξοπλισμό και υλικοτεχνική υποστήριξη.

Η συγκράτηση και η ανάκτηση περιορίζεται σημαντικά από τις συνθήκες της θάλασσας και σχετικά μικρό ποσοστό του πετρελαίου αντιμετωπίζεται επιτυχώς από τα διαθέσιμα συστήματα.



Λόγω των υλικοτεχνικών δυσχερειών περισυλλογής του πετρελαίου από την επιφάνεια της θάλασσας και την αποθήκευσή του στην ξηρά, μια εναλλακτική προσέγγιση συνεπάγεται συγκέντρωση του πετρελαίου σε ειδικά πυρίμαχα πλωτά φράγματα. Στην πράξη, η τεχνική αυτή δεν είναι βιώσιμη λόγω της δυσκολίας της συλλογής και της διατήρησης του πετρελαίου.



Αντιλαμβανόμενοι ότι μόνο ένα μικρό μέρος μιας μεγάλης διαρροή μπορεί να αντιμετωπιστεί αποτελεσματικά στη θάλασσα. Πρέπει να διασφαλιστεί ότι οι τεχνικές που επιλέγονται δεν κάνουν μεγαλύτερη ζημιά από το πετρέλαιο το ίδιο.

3.6 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ- ΕΙΔΗ ΠΡΟΣΦΥΓΩΝ

Η ακριβής φύση και η διάρκεια των τυχόν επιπτώσεων από τη διαρροή πετρελαίου εξαρτώνται από πολλούς παράγοντες. Όπως από το είδος και την ποσότητα του πετρελαίου και τη συμπεριφορά του όταν χυθεί. Τα φυσικά χαρακτηριστικά της πληγείσας περιοχής, από τις καιρικές συνθήκες και την εποχή, το είδος και την αποτελεσματικότητα του καθαρισμού, τα βιολογικά και οικονομικά χαρακτηριστικά της περιοχής, καθώς και την ευαισθησία τους σε θέματα ρύπανσης από το πετρέλαιο. Οι επιπτώσεις στους θαλάσσιους οργανισμούς της περιοχής εξαρτώνται από την τοξικότητα (ειδικά για τα ελαφρά λάδια και προϊόντα) για Smothering (βαρέα κλάσματα πετρελαίου και ξεπερασμένο κατάλοιπα). Η παρουσία τοξικών στοιχείων δεν επηρεάζει πάντα την θνησιμότητα, αλλά μπορεί να προκαλέσει προσωρινές επιδράσεις, όπως νάρκωση και σπύλωση των ιστών, η οποία συνήθως υποχωρεί με το χρόνο. Ορισμένες χαρακτηριστικές επιπτώσεις του πετρελαίου περιγράφονται παρακάτω.



3.6.1 ΠΛΑΓΚΤΟΝ

Η σημασία του πλαγκτόν είναι πολύ σημαντική ως πρωτογενής παραγωγικότητα των ωκεανών. Είναι ευρέως γνωστό ότι υπάρχουν αποδείξεις για εκτεταμένες βλάβες στο βυθό της θάλασσας και της ακτογραμμής από την διαρροή πετρελαιοειδών, η οποία μεταφράζεται στη συνέχεια σε μακροχρόνια βλάβη. Εργαστηριακές μελέτες έχουν δείξει τοξικές και υπο-θανατηφόρες συνέπειες για το πλαγκτόν που προκαλείται από το πετρέλαιο, και δεν υπάρχει αμφιβολία ότι υπάρχουν δυνατότητες για ευρύτερες επιπτώσεις. Δυστυχώς, το πλαγκτόν είναι εξαιρετικά δύσκολο να μελετηθεί αξιόπιστα, διότι αποτελεί το πιο μεταβλητό στοιχείο των θαλάσσιων κοινοτήτων στο χώρο και στο χρόνο. Η παρουσία του πετρελαίου στην ανοικτή θάλασσα είναι επίσης αποσπασματική και παροδική, γεγονός που καθιστά δύσκολο να διαπιστωθεί εάν και όταν το πλαγκτόν θα μπορούσε να εκτεθεί στο πετρέλαιο. Ενώ η δυνατότητα μακροπρόθεσμων επιπτώσεων δεν μπορεί να αποκλειστεί, δεν υπάρχει καμία ένδειξη ότι από το πετρέλαιο προκαλούνται απώλειες των αυγών και των προνυμφών με αποτέλεσμα να προκαλέσει σημαντική μείωση του πληθυσμού των ενηλίκων.

3.6.2 ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΥΛΙΑ

Τα θαλασσοπούλια είναι από τους πλέον ευπαθείς κατοίκους των ανοικτών υδάτων δεδομένου ότι θίγονται εύκολα από πλωτά πετρελαίου. Είδη τα οποία καταδύονται για την τροφή τους ή που συγκεντρώνονται στην επιφάνεια της θάλασσας βρίσκονται σε ιδιαίτερο κίνδυνο. Η κατανάλωση πετρελαίου από τα πτηνά μπορεί να γίνει θανατηφόρος αιτία. Επίσης παρατηρείται απώλεια θερμότητας του σώματος τους καθώς και χρωματισμού των φτερών του από το πετρέλαιο.

Ο καθαρισμός και η αποκατάσταση μετά από αφαίρεση του λαδιού επιχειρείται συχνά, αλλά για πολλά είδη, είναι σπάνιο να επιβιώσουν και ακόμη σπανιότερο με επιτυχία μετά να απελευθερωθούν προς την φύση. Οι Πιγκουΐνοι αποτελούν εξαίρεση οι οποίοι είναι πολύ πιο ανθεκτικά από τα άλλα πτηνά. Όταν όμως η αποκατάσταση γίνεται σωστά, η πλειοψηφία είναι πιθανόν να επιζήσει μετά την διαδικασία καθαρισμού και να επιστρέψουν πίσω στην φύση τους.



3.6.3 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΘΗΛΑΣΤΙΚΑ

Οι φάλαινες, τα δελφίνια και οι φώκιες στην ανοιχτή θάλασσα δεν φαίνεται να διατρέχουν ιδιαίτερο κίνδυνο από τις πετρελαιοκηλίδες. Θαλάσσια θηλαστικά, όπως είναι οι φώκιες και οι ενυδρίδες που αναπαράγονται στις ακτές είναι πιο πιθανό να αντιμετωπίσουν το πετρέλαιο. Είδη τα οποία έχουν για δέρμα “ γούνα” η οποία ρυθμίζει τη θερμοκρασία του σώματός τους είναι τα πλέον ευάλωτα, δεδομένου ότι, αν η γούνα “μπερδευτεί” με το πετρέλαιο, τα ζώα μπορούν να πεθάνουν από υποθερμία ή από υπερθέρμανση ανάλογα με την εποχή.



3.6.4 ΡΗΧΑ ΝΕΡΑ

Ρύπανση στα ρηχά νερά προκαλείται συνήθως από το πετρέλαιο που αναμιγνύεται στη θάλασσα από την ενέργεια κυμάτων ή από διασπορά χημικών ουσιών που χρησιμοποιούνται ανάρμοστα. Σε πολλές περιπτώσεις η ικανότητα αραίωσης είναι επαρκής για να διατηρηθούν οι συγκεντρώσεις πετρελαίου κάτω από επιβλαβή επίπεδα.

Μελέτες μετά την πετρελαιοκηλίδα αποκαλύπτουν, ότι σε ένα σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα μέσα από τις διαδικασίες που προαναφέρθηκαν, οι επιπτώσεις είναι σπάνια ανιχνεύσιμες. Σε μία περίπτωση, η διαρροή Braer στις Νήσους Shetland, Ηνωμένο Βασίλειο, το μεγαλύτερο μέρος του πετρελαίου που χύθηκε κατάφεραν να αποφεύγουν ένα μεγάλο μέρος της μόλυνσης της ακτογραμμής που συνήθως συνδέεται με μεγάλες πετρελαιοκηλίδες, με μεθόδους αντιρύπανσης. Ωστόσο, κάποια ποσότητα πετρελαίου ενσωματώθηκε με τα ιζήματα του πυθμένα της θάλασσας, προκαλώντας σπύλωση ορισμένων εμπορικών ειδών.

3.6.5 ΑΚΤΕΣ

Οι ακτές, περισσότερο από οποιοδήποτε άλλο μέρος του θαλάσσιου περιβάλλοντος, είναι εκτεθειμένοι στις επιπτώσεις του πετρελαίου. Ωστόσο, πολλά από τα ζώα και τα φυτά στην ξηρά δεδομένου ότι πρέπει να είναι σε θέση να ανεχθούν την περιοδική έκθεση σε κύματα, ξήρανση, ανέμους, υψηλές θερμοκρασίες, βροχοπτώσεις και άλλες σοβαρές καταπονήσεις. Η ανοχή αυτή δίνει επίσης στους οργανισμούς της ακτογραμμής την ικανότητα να αντέχουν από τις επιπτώσεις της πετρελαιοκηλίδας.

Οι βραχώδεις και αμμώδεις ακτές είναι εκτεθειμένες στη δύναμη των κυμάτων και σε παλιρροιακά ρεύματα, οι οποίες τείνουν να είναι ανθεκτικές στις επιπτώσεις της διαρροής. Οι βραχώδεις παραλίες που εκτίθενται στα κύματα αναφέρονται συχνά ως εκείνες που αξιοποιούν πιο γρήγορα, και υπήρξαν πολλές περιπτώσεις στις οποίες αυτό ήταν αλήθεια. Ένα τυπικό παράδειγμα των επιπτώσεων επί του οικοτόπου είναι η προσωρινή απώλεια ενός είδους “θεμέλιο”, η πεταλίδα για παράδειγμα, το οποίο είναι ένα σαλιγκάρι βόσκησης, γεγονός που οδηγεί σε άνθιση των φυκιών κατά την απουσία τους.



Ωστόσο, σε ορισμένες περιπτώσεις, ανεπαίσθητες αλλαγές στην βραχώδη ακτή μπορεί να προκληθούν από μια πετρελαιοκηλίδα, η οποία μπορεί στη συνέχεια να ανιχνευθεί σε δέκα ή περισσότερα χρόνια. Αν και η λειτουργία, η ποικιλία και η παραγωγικότητα του οικοσυστήματος έχει αποκατασταθεί, η λεπτομερής κατανομή κάποιων ειδών μπορεί να τροποποιηθεί. Η πετρελαιοκηλίδα του Torrey CANYON το 1967 είναι ένα τέτοιο παράδειγμα. Βαρύ και ακατάλληλη χρήση των τοξικών ουσιών καθαρισμού προκάλεσαν τεράστιες ζημιές σε ορισμένες ακτές, που εκτιμάται ότι χρειάστηκαν περίπου είκοσι χρόνια για πλήρη αποκατάσταση.

Οι μαλακές ακτές ή αλλιώς τα ιζήματα αποτελούνται από λεπτή άμμο και λάσπη που βρέθηκαν σε περιοχές που προστατεύονται από την ενέργεια κυμάτων, συμπεριλαμβανομένων των εκβολών ποταμών και είναι περιοχές ιδιαίτερα παραγωγικές. Υποστηρίζουν συχνά μεγάλους πληθυσμούς των αποδημητικών πτηνών, αυτόχθονες πληθυσμοί των κατοίκων των ιζημάτων και των εξειδικευμένων οστρακοειδών. Μπορούν επίσης να λειτουργήσουν ως περιοχές αναπαραγωγής για ορισμένα είδη. Σε περίπτωση που το πετρέλαιο έχει διεισδύσει στα ιζήματα μπορεί να παραμείνει για πολλά χρόνια, αυξάνοντας την πιθανότητα για μακροπρόθεσμες επιδράσεις. Ωστόσο, η ζημία μπορεί να διαρκέσει πολλά χρόνια η οποία μπορεί να προκλήθηκε από επανειλημμένες πετρελαιοκηλίδες ή από τις επιθετικό καθαρισμό.

Σε τροπικές περιοχές με εξαιρετικά πλούσια βλάστηση, η προστασία των ακτών είναι σημαντική για τις περιοχές της αναπαραγωγής. Τα δέντρα μπορεί να καταστραφούν ανάλογα με τον τύπο του πετρελαίου και το υπόστρωμα στο οποίο φύονται. Η ζημία είναι πιθανότερη εάν το πετρέλαιο ή αν τοξικά έλαια διεισδύουν στα ιζήματα. Σε περίπτωση υψηλής θνησιμότητας των δέντρων σε ορισμένες περιπτώσεις, συμπεριλαμβανομένων των δέντρων που έχουν 50 ή περισσότερα χρόνια, η φυσική ανάκαμψη και παραγωγική διάρθρωση μπορεί να πάρει δεκαετίες. Είναι σημαντικό σε τέτοιες περιπτώσεις η ζημία να καταγράφεται και τα μέτρα επαναφοράς να έχουν πραγματική δυνατότητα στην επιτάχυνση της αποκατάστασης.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

4.1 OILPOL 1954

Η Διεθνής Σύμβαση του 1954 «περί Αποφυγής Ρυπάνσεως της Θαλάσσης δια Πετρελαίου» (OILPOL 1954)³⁴ έχει τώρα αντικατασταθεί από τη MARPOL³⁵ 73/78 και συνεπώς δεν είναι πλέον πλήρως λειτουργική. Όμως, καθώς ένας μεγάλος αριθμός κρατών ακόμα προσκολλώνται στην εν λόγω σύμβαση πρέπει ακόμα να θεωρείται έγκυρη³⁶. Η OILPOL ήταν η πρώτη διεθνής συνθήκη που συντάχθηκε αποκλειστικά για να ασχολείται με την πετρελαϊκή ρύπανση από τα πλοία και έγινε ευρέως αποδεκτή. Απαγορεύει την σκόπιμη, λειτουργική απόρριψη πετρελαίου, πετρελαιοειδών μιγμάτων και καταλοίπων από πλοία σε συγκεκριμένες ωκεάνιες ζώνες. Οι απορρίψεις έρματος πρέπει να περιοριστούν σε περιοχές με άδεια και όλες οι λειτουργίες φόρτωσης και εκφόρτωσης πρέπει να καταγράφονται σε βιβλίο καταγραφής πετρελαίου που μπορεί να επιθεωρηθεί από κυβερνητικές αρχές.

4.2 INTERVENTION 1969

Η Διεθνής Σύμβαση του 1969 περί Επέμβασης στις Ανοιχτές Θάλασσες σε Περιπτώσεις Ρύπανσης από Πετρέλαιο (INTERVENTION 1969)³⁷ παρέχει στα παράκτια κράτη περιορισμένα δικαιώματα λήψης προληπτικών μέτρων εκτός της παράκτιας δικαιοδοσίας τους ενάντια σε πλοία που θεωρείται ότι αποτελούν σοβαρό και επικείμενο κίνδυνο στις παράκτιες ζώνες και άλλα παράκτια συμφέροντα από την πετρελαϊκή ρύπανση ως αποτέλεσμα θαλάσσιου ατυχήματος. Η σύμβαση που τέθηκε σε ισχύ το 1975 αποτελεί σημαντική αποχώρηση από τις παραδοσιακές διεθνείς

³⁴ Όπως τροποποιήθηκε το 1962, το 1969 και το 1971.

³⁵ Διεθνής Σύμβαση για την Αποφυγή Ρυπάνσεως της Θαλάσσης από Πλοία.

³⁶ Υπάρχει ένας αριθμός κρατών που έχουν αποδεχτεί τη MARPOL 73/78 αλλά δεν έχουν μέχρι τώρα καταγγείλει την OILPOL.

³⁷ Συμπεριλαμβανομένων του Πρωτοκόλλου του 1973 και της Τροποποίησης του 1991.

νομικές αρχές που δεν επέτρεπαν οποιαδήποτε εμπλοκή στις νόμιμες λειτουργίες των πλοίων στις ανοικτές θάλασσες.

Με άλλα λόγια, άλλα κράτη εκτός του κράτους της σημαίας του πλοίου επιτρέπεται να λαμβάνουν προληπτική και ελαφρυντική δράση εναντία σε τέτοια πλοία στις ανοικτές θάλασσες, με την προϋπόθεση να υπάρχει ρεαλιστική ανησυχία πως η πετρελαϊκή ρύπανση θα μπορούσε να έχει σημαντικές βλαβερές συνέπειες. Το 1973, υπογράφηκε ένα Πρωτόκολλο που κάλυπτε ουσίες εκτός από πετρέλαιο³⁸. Όμως, πρέπει να σημειωθεί πως η εν λόγω σύμβαση δεν βρίσκει εφαρμογή όταν δεν υπάρχει αληθινή πετρελαϊκή ρύπανση ή απειλή για τέτοιου είδους ρύπανση. Με άλλα λόγια δεν θα έβρισκε εφαρμογή σε ανέλκυση ναυαγίου σε τέτοιες περιπτώσεις.

4.3 LC 1972

Η Σύμβαση του 1972 περί Προλήψεως Ρυπάνσεως εξ Απορρίψεως Καταλοίπων και Άλλων Υλών (LC του 1972) γνωστή σε γενικές γραμμές ως η Σύμβαση του Λονδίνου για τις Απορρίψεις, ασχολείται με την απόρριψη, δηλαδή τη σκόπιμη διάθεση αποβλήτων και άλλων υλών (εκτός από λειτουργικές απορρίψεις) από πλοία και αεροσκάφη. Θεμελιώνει κατηγορίες ουσιών και υλών που είναι περιορισμένες ή απαγορευμένες να ριχτούν στη θάλασσα. Παραδείγματος χάριν, υπάρχει πλήρης απαγόρευση ορισμένων ουσιών που είναι στη μαύρη λίστα³⁹. Απαιτούνται άδειες για την απόρριψη ουσιών που είναι στη γκριζα λίστα⁴⁰. Άλλες ουσίες απαιτούν τουλάχιστον εθνική έγκριση για απόρριψη. Μια μεγάλη γκάμα ρυπογόνων ουσιών καλύπτεται και επίσης συμπεριλαμβάνεται ένας αριθμός μέτρων εφαρμογής. Η σημασία της Σύμβασης του Λονδίνου του 1972 τα τελευταία χρόνια έχει αυξηθεί καθώς η θάλασσα συχνά αλλά λανθασμένα θεωρείται αποτελεσματικός χώρος διάθεσης αποβλήτων λόγω του ότι μειώνονται οι χώροι διάθεσης αποβλήτων στην ακτή.

³⁸ Το Πρωτόκολλο INTERVENTION του 1973 τέθηκε σε ισχύ το 1983.

³⁹ 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.

⁴⁰ Γκριζος κατάλογος (grey list) ο οποίος περιλαμβάνει τα στοιχεία αρσενικό, μόλυβδο, χαλκό, ψευδάργυρο, οργανο-σιλικόνες, κυανιούχα άλατα, φθοριούχες ενώσεις, φυτοφάρμακα, χρώμιο, νικέλιο, παλαιοσιδηρο, 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.

4.4 MARPOL 73/78

Όπως ήδη αναφέρθηκε παραπάνω, η Διεθνής Σύμβαση του 1973 για την Αποφυγή Ρυπάνσεως της Θαλάσσης από Πλοία (MARPOL 73/78) είναι η πιο σημαντική διεθνής λειτουργική συνθήκη για τη θαλάσσια ρύπανση σε ισχύ στις μέρες μας επειδή κάνει αναφορά στο σύνολο του προβλήματος της ρύπανσης από τα πλοία.

Η Σύμβαση ετέθη σε ισχύ το 1983 και έχει γίνει ευρέως αποδεκτή. Ένα Πρωτόκολλο που ολοκληρώθηκε το 1978, σε γενικές γραμμές γνωστό ως το Πρωτόκολλο για την Ασφάλεια και την Ρύπανση από Δεξαμενόπλοια επίσης ετέθη σε ισχύ την ίδια περίοδο. Αν και φέρεται να είναι ένα απλό έγγραφο τροποποίησης, έχει τη δική του αξία και συνεπώς αποτελεί βασικά ξεχωριστή σύμβαση. Γι' αυτό το λόγο το σύνολο της σύμβασης πάντα καθορίζεται ως MARPOL 73/78.

Τα έξι παραρτήματα της σύμβασης παραθέτουν τους πραγματικούς προληπτικούς κανονισμούς. Το Παράρτημα I (Κανονισμοί για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πετρέλαιο) και το Παράρτημα II (Κανονισμοί για τον Έλεγχο της Ρύπανσης από Επιβλαβείς Υγρές Ουσίες Χύδην) αποτελούν τον πυρήνα της Σύμβασης⁴¹. Το Παράρτημα III (Κανονισμοί για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Επιβλαβείς Ουσίες που Μεταφέρονται δια Θαλάσσης σε Συσκευασμένες Μορφές ή σε Εμπορευματοκιβώτια, Φορητές Δεξαμενές ή Κοντέινερ και Σιδηροδρομικά Βαγόνια) ετέθη σε ισχύ το 1992⁴². Το Παράρτημα IV (Κανονισμοί για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Λύματα των Πλοίων) δεν έχει τεθεί ακόμα σε ισχύ⁴³. Το Παράρτημα V (Κανονισμοί για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Απορρίμματα από τα Πλοία) ετέθη σε ισχύ το 1988⁴⁴. Το 1997, η Διεθνής Διάσκεψη των Συμβαλλομένων στη MARPOL 73/78 υιοθέτησε το Πρωτόκολλο του 1997 που παραθέτει το Παράρτημα VI (Κανονισμοί για την Πρόληψη της Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης από τα Πλοία) που δεν έχει τεθεί ακόμα σε ισχύ⁴⁵.

⁴¹ Τα Παραρτήματα I / II της MARPOL είχαν γίνει αποδεκτά από 119 κράτη από την 1^η Ιανουαρίου του 2002.

⁴² Το Παράρτημα III είχε γίνει αποδεκτό από 100 κράτη από την 1^η Ιανουαρίου του 2002.

⁴³ Αν και το Παράρτημα IV είχε γίνει αποδεκτό από 84 κράτη από την 1^η Ιανουαρίου του 2002, το απαιτούμενο ποσοστό παγκόσμιας χωρητικότητας δεν είχε φταστεί.

⁴⁴ Το Παράρτημα V είχε γίνει αποδεκτό από 104 κράτη από την 1^η Ιανουαρίου του 2002.

⁴⁵ Το Παράρτημα VI είχε γίνει αποδεκτό από 3 κράτη από την 1^η Ιανουαρίου του 2002.

4.5 Η Σύμβαση της Βασιλείας

Η Σύμβαση του 1989 για τις Διασυννοριακές Κινήσεις Επικίνδυνων Αποβλήτων και τη Διάθεσή τους (Σύμβαση της Βασιλείας) έχει έμμεσες επιπτώσεις στη ναυτιλία. Η εν λόγω σύμβαση που τελεί υπό τη δικαιοδοσία του Προγράμματος των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον και ετέθη σε ισχύ το 1992 ασχολείται με το αναπτυσσόμενο περιφερειακό και παγκόσμιο εμπόριο σε επικίνδυνα απόβλητα.

Οι εν λόγω ουσίες συχνά μεταφέρονται από κράτη και περιοχές με πολλούς κανονισμούς σε περιοχές με λιγότερους κανονισμούς και έχει υπάρξει ένας αριθμός περιπτώσεων όπου τα πλοία που έχουν φορτώσει μερικές από αυτές τις ουσίες ως νόμιμο φορτίο δεν κατάφεραν να τις εκφορτώσουν. Η σύμβαση βασικά απαγορεύει τη διεθνή μετακίνηση τέτοιων ουσιών και κατευθύνει τα κράτη που είναι συμβαλλόμενα μέρη της συνθήκης να διαθέτουν τέτοια υλικά στα δικά τους εδάφη.

4.6 OPRC του 1990

Η Διεθνής Σύμβαση του 1990 για την Ετοιμότητα, την Αντιμετώπιση και τη Συνεργασία για τη Ρύπανση της Θάλασσας από Πετρέλαιο (OPRC του 1990) ήταν αποτέλεσμα των όσων ακολούθησαν το ατύχημα του πετρελαιοφόρου πλοίου *Exxon Valdez* που αποκάλυψε ορισμένες αδυναμίες στη διεθνή αντιμετώπιση και ετοιμότητα όταν προκύπτει μεγάλη πετρελαιοκηλίδα. Η σύμβαση που ετέθη σε ισχύ το 1995⁴⁶ παραθέτει τις απαιτήσεις για σχέδια έκτακτης ανάγκης κατά της ρύπανσης εν πλω και στη στεριά που πρέπει να έχουν τα πλοία, οι υπεράκτιες γεωτρητικές μονάδες και οι εγκαταστάσεις στις ακτές. Η σύμβαση επίσης παραθέτει τις απαιτήσεις σχετικά με την αμοιβαία βοήθεια και τη διεθνή συνεργασία σε ζητήματα όπως η ανταλλαγή πληροφοριών στις ικανότητες των κρατών να ανταποκρίνονται σε συμβάντα πετρελαϊκής ρύπανσης, στην προετοιμασία των σχεδίων έκτακτης ανάγκης, την ανταλλαγή αναφορών για σημαντικά συμβάντα που μπορεί να επηρεάσουν το

⁴⁶ Η OPRC του 1990 είχε γίνει αποδεκτή από 63 κράτη από την 1^η Ιανουαρίου του 2002.

θαλάσσιο περιβάλλον των κρατών καθώς και τις έρευνες και τις εξελίξεις στη μάχη κατά της πετρελαϊκής ρύπανσης.

4.7 Οι Κατευθυντήριες Γραμμές για το Υδάτινο Έρμα

Για πολλά χρόνια υπάρχει ανησυχία σχετικά με τον κίνδυνο μεταφοράς εν δυνάμει καταστροφικών οργανισμών μεταξύ περιοχών του κόσμου στο υδάτινο έρμα που φορτώνεται και εκφορτώνεται από τα πλοία. Ένας αριθμός επιτροπών εμπειρογνομόνων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού κατά καιρούς μελέτησαν και εξέδωσαν εγκυκλίους πάνω στο θέμα. Όμως, στα τέλη του 1997, η Συνέλευση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού ενέκρινε ένα Ψήφισμα που παρέθετε τις Κατευθυντήριες Γραμμές για τον Έλεγχο και τη Διαχείριση του Υδάτινου Έρματος του Πλοίου για την Ελαχιστοποίηση της Μεταφοράς Επιβλαβών Υδρόβιων Οργανισμών και Παθογόνων Μικροοργανισμών⁴⁷. Αν και εκδόθηκαν μόνο σε εκούσια μορφή σ' αυτό το στάδιο, αυτές και παρόμοιες κατευθυντήριες γραμμές αυστηρά τίθενται σε εφαρμογή από έναν αριθμό κρατών σε διάφορες περιοχές του κόσμου⁴⁸. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός τώρα συντάσσει μια ομάδα Κανονισμών για τη Διαχείριση του Υδάτινου Έρματος. Αρχικά σχεδιάζονταν αυτοί να γίνουν νέο παράρτημα της MARPOL.

4.8. Τα Συστήματα για τον Έλεγχο των Πλοίων από το Κράτος του Λιμένα(port state control systems)

Το 1982, οι ναυτικές αρχές 14 Ευρωπαϊκών κρατών⁴⁹ συνέταξαν το Μνημόνιο Συνεννόησης του 1982 για τον Έλεγχο των Πλοίων από το Κράτος του Λιμένα για την Εφαρμογή των Συμφωνιών περί Ναυτικής Ασφάλειας και Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (Μνημόνιο Συνεννόησης του Παρισιού του 1982).

⁴⁷ Ψήφισμα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού

⁴⁸ Ειδικά στην Αυστραλία και τις Ηνωμένες Πολιτείες. Βλ. παραδείγματος χάριν James M Loy «Ballast Water Management in the United States- A Coast Guard Perspective», Επιθεώρηση BIMCO 2000, Κοπεγχάγη, BIMCO 2000.

⁴⁹ Βέλγιο, Δανία, Φινλανδία, Γαλλία, Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, Ελλάδα, Ιρλανδία, Ιταλία, Ολλανδία, Νορβηγία, Πορτογαλία, Ισπανία, Σουηδία, Ηνωμένο Βασίλειο. Όμως η Πολωνία, ο Καναδάς και η Ρωσία έγιναν συμβαλλόμενα μέρη από τότε που συνήφθη το Μνημόνιο Συνεννόησης και οι Ηνωμένες Πολιτείες αποτελούν «συνεργαζόμενο παρατηρητή».

Το εν λόγω Μνημόνιο παραθέτει κατευθυντήριες γραμμές για ένα βελτιωμένο και εναρμονισμένο σύστημα ελέγχου των πλοίων από το κράτος του λιμένα και μια ενισχυμένη συνεργασία στην ανταλλαγή σημαντικών πληροφοριών για την ασφάλεια των πλοίων και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης. Αν και σχετίζεται συγκεκριμένα με την εφαρμογή των συμβάσεων ασφαλείας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και των κανονισμών της ναυτικής εργασίας της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας, το Μνημόνιο επίσης θέτει σε ισχύ και από μερικές πλευρές υπερβαίνει τις διατάξεις του ελέγχου των πλοίων από το κράτος του λιμένα που παρατέθηκαν στη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας το 1982.

Σύμφωνα με το Μνημόνιο, οι υπογράφουσες αρχές συμφώνησαν να πραγματοποιούν επιθεωρήσεις των πλοίων στους μεταξύ τους λιμένες με σκοπό τον έλεγχο ζητημάτων ασφαλείας και πρόληψης της ρύπανσης.

Ιδιαίτερη προσοχή θα δοθεί σε πλοία που μεταφέρουν ρυπογόνα και επικίνδυνα φορτία καθώς και σε πλοία με ιστορικό ελλείψεων. Στις αρχές- επιθεωρητές παρέχεται η εξουσία να απαιτήσουν διόρθωση σοβαρών προβλημάτων πριν επιτραπεί στα πλοία να προχωρήσουν. Σε μερικές περιπτώσεις μπορεί να δοθεί άδεια στο πλοίο να προχωρήσει στον επόμενο λιμένα, αλλά ένα εξελιγμένο διεθνές σύστημα πληροφοριών θα εξασφαλίσει περαιτέρω επιθεωρήσεις για την επιβεβαίωση διόρθωσης του προβλήματος. Το Μνημόνιο περιλαμβάνει τέσσερα λειτουργικά παραρτήματα που παρέχουν καθοδήγηση για τις αληθινές επιθεωρήσεις. Το σύστημα έχει υπάρξει πολύ επιτυχημένο πραγματοποιώντας κατά μέσο όρο πάνω από 16.000 επιθεωρήσεις το χρόνο, δηλαδή περίπου ένα στα τέσσερα πλοία μπαίνουν σε λιμένες μελών του Μνημονίου⁵⁰. Επιπλέον, το εν λόγω σύστημα τώρα στοχεύει σε ναυσιπλοΐα μειωμένης ασφαλείας που δεν πληροί τις απαιτήσεις του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης της Ασφάλειας και προσφέρει λεπτομέρειες για ακινητοποιημένα ή απαγορευμένα πλοία στον ιστότοπό του που είναι προσβάσιμος σε διεθνές επίπεδο⁵¹.

Η επιτυχία του Μνημονίου Συνεννόησης του Παρισιού επίσης οδήγησε σε έναν αριθμό άλλων περιοχών που εφαρμόζουν παρόμοια Μνημόνια Συνεννόησης.

⁵⁰ Richard W. Schiferli, «Working towards ISM Compliance», στη BIMCO, *Επιθεώρηση BIMCO 2000*, Κοπεγχάγη, BIMCO 2000.

⁵¹ Ο ιστότοπος του Μνημονίου Συνεννόησης του Παρισιού είναι <http://www.parismou.org>.

Το 1993 το Μνημόνιο Συνεννόησης για τον Έλεγχο των Πλοίων από το Κράτος του Λιμένα στην Περιφέρεια της Ασίας και του Ειρηνικού Ωκεανού (Μνημόνιο Συνεννόησης του Τόκιο του 1993) συνήφθη από 12 κράτη στην Περιφέρεια της Ασίας και του Ειρηνικού Ωκεανού⁵². Εκτός από μερικές μικρές διαφορές αυτό το Μνημόνιο Συνεννόησης, που βρίσκεται σε ισχύ από το 1994, ουσιαστικά ακολουθεί τις κατευθυντήριες γραμμές του αρχικού Μνημονίου του Παρισιού. Μια παρόμοια συμφωνία, η Λατινοαμερικανική Συμφωνία για τον Έλεγχο των Πλοίων από το Κράτος του Λιμένα του 1992 (Συμφωνία *Viña del Mar* του 1992) σχεδιάστηκε από 11 Λατινοαμερικανικά κράτη στα τέλη του 1992⁵³. Αν και η εν λόγω συμφωνία δεν περιλαμβάνει απαιτήσεις της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας, ακολουθεί τα Μνημόνια του Παρισιού και του Τόκιο με κάθε τρόπο.

Το 1996, συνήφθη η Συμφωνία της Καραϊβικής για τον Έλεγχο των Πλοίων από το Κράτος του Λιμένα (Μνημόνιο της Καραϊβικής του 1996) και υπογράφηκε από εννιά κράτη της Καραϊβικής⁵⁴. Η εν λόγω συμφωνία ετέθη σε ισχύ το 1999.

Το Μνημόνιο Συνεννόησης της Μεσογείου συνήφθη το 1997. Το Μνημόνιο Συνεννόησης του Ινδικού Ωκεανού για τον Έλεγχο των Πλοίων από το Κράτος του Λιμένα συνήφθη το 1998⁵⁵ και το Μνημόνιο Συνεννόησης της Δυτικής και Κεντρικής Αφρικής για τον Έλεγχο των Πλοίων από το Κράτος του Λιμένα συνήφθη το 1999⁵⁶. Τον Απρίλιο του 2000, το Μνημόνιο Συνεννόησης για τον Έλεγχο των Πλοίων από το Κράτος του Λιμένα για τη Μαύρη Θάλασσα συνήφθη στην Κωνσταντινούπολη⁵⁷.

Άλλα συστήματα για τον Έλεγχο των Πλοίων από το Κράτος του Λιμένα σχεδιάζονται στις Περιφέρειες της Ανατολικής Αφρικής, του Περσικού και του Αραβικού Κόλπου. Αν και τα δεδομένα ήδη μεταφέρονται μεταξύ μερικών από τα υπάρχοντα συστήματα του Μνημονίου Συνεννόησης, αναμένεται πως τελικά θα υπάρξει πλήρης ροή

⁵² Αυστραλία, Καναδάς, Κίνα, Χονγκ Κονγκ, Ινδονησία, Ιαπωνία, Δημοκρατία της Κορέας, Μαλαισία, Νέα Ζηλανδία, Παπούα/ Νέα Γουινέα, Ρωσία και η Σιγκαπούρη, τα νησιά Φίτζι, τα Νησιά Σολομώντα, η Ταϊλάνδη, το Βανουάτου και το Βιετνάμ έγιναν μέλη μεταγενέστερα.

⁵³ Αργεντινή, Βραζιλία, Χιλή, Κολομβία, Κούβα, Ισημερινός, Μεξικό, Παναμάς, Περού, Ουρουγουάη και Βενεζουέλα.

⁵⁴ Αντίγκουα και Μπαρμπούντα, Μπαρμπάντος, Δομινικά, Γρενάδα, Γκουγιάνα, Τζαμάικα, Ολλανδικές Αντίλλες, Σουρινάμ και Τρινιντάντ & Τομπάγκο.

⁵⁵ Αυστραλία, Μπαγκλαντές, Τζιμπουτί, Ερυθραία, Αιθιοπία, Ινδία, Κένυα, Μαλδίβες, Μαυρίκιος, Μοζαμβίκη, Μιανμάρ, Ομάν, Σεϋχέλλες, Νότια Αφρική, Σρι Λάνκα, Σουδάν, Τανζανία, Υεμένη.

⁵⁶ Αγκόλα, Μπενίν, Καμερούν, Πράσινο Ακρωτήριο, Κονγκό, Δημοκρατία της Ακτής του Ελεφαντοστού, Ισημερινή Γουινέα, Γκαμπόν, Γκάμπια, Γκάνα, Γουινέα, Λιβερία, Μαυριτανία, Ναμίμπια, Νιγηρία, Σενεγάλη, Σιέρα Λεόνε, Νότια Αφρική, Τόγκο.

⁵⁷ Βουλγαρία, Γεωργία, Ρουμανία, Ρωσική Ομοσπονδία, Τουρκία και Ουκρανία.

δεδομένων μεταξύ όλων των περιφερειών. Ως αποτέλεσμα, το σύστημα για τον Έλεγχο των Πλοίων από το Κράτος του Λιμένα ήδη έχει αυξήσει σημαντικά και αναμένεται να αυξήσει σημαντικά στο μέλλον το παραδοσιακό σύστημα επιθεώρησης από το κράτος της σημαίας.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

4.9 Ο Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης της Ασφάλειας (ISM CODE)

Με τον όρο «Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης της Ασφάλειας» εννοούμε το Διεθνή Κώδικα Διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και την Πρόληψη της Ρύπανσης όπως υιοθετήθηκε από τη Συνέλευση, όπως μπορεί να τροποποιηθεί από τον Οργανισμό. Ο Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης της Ασφάλειας είναι ένα σύστημα ελέγχου της ποιότητας που αναπτύχθηκε από το Πρότυπο Διαχείρισης της Ποιότητας του ISO (Διεθνούς Οργανισμού Πιστοποίησης) 9002.

Υιοθετήθηκε την 4^η Νοεμβρίου του 1993 και ετέθη σε ισχύ παγκοσμίως σύμφωνα με ένα νέο Κεφάλαιο της SOLAS 74 (Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής εν Πλω) τον Ιούνιο του 1998. Φαίνεται να έχει ριζικές διακλαδώσεις για τα άτομα που εμπλέκονται στη διαχείριση των πλοίων, όντας ο πρώτος Κώδικας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού που σχεδιάστηκε για να αντιμετωπίσει το ζήτημα του καθορισμού διεθνών προτύπων ασφαλείας από τη διαχείριση, σε αντίθεση με την τεχνική πλευρά. Οι στόχοι του κώδικα είναι η διασφάλιση της ασφαλείας στη θάλασσα, η πρόληψη των ανθρώπινων τραυματισμών ή η απώλεια της ζωής και η αποφυγή ζημιάς στο περιβάλλον ειδικά στο θαλάσσιο περιβάλλον και στις περιουσίες⁵⁸.

Ο Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης της Ασφάλειας απαιτεί οι Εταιρείες να θεμελιώνουν στόχους ασφαλείας και να αναπτύσσουν, να θέτουν σε εφαρμογή και να διατηρούν ένα Σύστημα Διαχείρισης της Ασφάλειας που περιλαμβάνει λειτουργικές απαιτήσεις όπως καταχωρούνται στις παραγράφους του κώδικα. Οι παράγοντες επιτυχίας για την ανάπτυξη μιας κουλτούρας ασφαλείας είναι μεταξύ των άλλων, η δέσμευση, οι αξίες και τα πιστεύω.

Για κάποιο χρονικό διάστημα οι Αλληλοασφαλιστικοί Συνεταιρισμοί είχαν επιχειρήσει να προειδοποιήσουν τα Μέλη για την εισαγωγή του εν λόγω Κώδικα και να τα βοηθήσουν να αποκτήσουν γνώσεις για τις απαιτήσεις του.

⁵⁸ Επιθεώρηση BIMCO 1999.

Οι Αλληλοασφαλιστικοί Συνεταιρισμοί έχουν βοηθήσει τα Μέλη μέσω μιας ομάδας πόρων που όχι μόνο προσέφερε τεχνικές και νομικές συμβουλές, αλλά επίσης οργάνωσε εργαστήρια και εξέδωσε εγκυκλίους.

Οι διευθυντές της Διεθνούς Ομάδας των Αλληλοασφαλιστικών Συνεταιρισμών αναθεώρησαν την κατάσταση της συμμόρφωσης με τον Κώδικα το 1998. Αφού η Ομάδα ενώνει τις απαιτήσεις της, είναι στο συμφέρον όλων των Μελών της Ομάδας να διασφαλίσουν πως οι δαπάνες των απαιτήσεων διατηρούνται όσο το δυνατόν πιο χαμηλές. Οι διευθυντές της Διεθνούς Ομάδας αντιλήφθηκαν τη συμμόρφωση με τον Διεθνή Κώδικα Διαχείρισης της Ασφάλειας ως άλλο ένα μέσο μείωσης τέτοιων δαπανών. Επίσης αναγνώρισε πως θα υπήρχαν δαπάνες στη λήψη πιστοποίησης Διεθνούς Διαχείρισης της Ασφάλειας. Αφού η επίδραση της αμοιβαίας ιδιότητας μελών είναι το μοίρασμα των δαπανών θεωρήθηκε άδικο να παρέχεται κάλυψη για τα μέλη που δεν είχαν επιφέρει δαπάνες πιστοποίησης, με πιθανή συνέπεια τις αυξημένες απαιτήσεις⁵⁹.

Οι Διευθυντές των Συνεταιρισμών συνεπώς συμφώνησαν να συστήσουν στα Συμβούλια/ Επιτροπές των Συνεταιρισμών των πλοιοκτητών πως με ισχύ από την 20^η Φεβρουαρίου του 1998 ο κάθε συνεταιρισμός διασφαλίζει πως οι Κανόνες του κάνουν την κατοχή ενός Πιστοποιητικού Διεθνούς Διαχείρισης της Ασφάλειας υποχρεωτική. Επίσης, πρότειναν οι Συνεταιρισμοί να περιλαμβάνουν στα προγράμματά τους επισκέψεις και επιθεωρήσεις στα πλοία καθώς και ελέγχους για να διαπιστώσουν πως τα συστήματα αποτελεσματικής διαχείρισης λειτουργούσαν σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης της Ασφάλειας. Όλα τα Συμβούλια/Επιτροπές των Συνεταιρισμών συμφώνησαν μ' αυτές τις προτάσεις αν και η μέθοδος εφαρμογής τους διαφέρει.

Πριν από το 1998, οι Κανόνες του Συνεταιρισμού περιλάμβαναν κυρώσεις για αδυναμία συμμόρφωσης με ορισμένες θεσπισμένες δια νόμου απαιτήσεις των πλοίων του κράτους της σημαίας και για αδυναμία διατήρησης της εγκυρότητας των θεσπισμένων δια νόμου πιστοποιητικών που εκδίδονταν από ή εκ μέρους του κράτους

⁵⁹ Hazelwood, «P&I Clubs Law and Practice», Lloyd's of London Press Ltd. 2000.

της σημαίας του πλοίου. Οι περισσότεροι Συνεταιρισμοί εισήγαγαν στον συγκεκριμένο κανόνα μια απαίτηση για συμμόρφωση με τη Διεθνή Διαχείριση της Ασφάλειας.

Σύμφωνα με το σχετικό Κανόνα Gard⁶⁰:

«Κανόνας 8.1 (στ)

Θα αποτελεί όρο της ασφάλειας του Πλοίου πως:

...(στ) Το Μέλος θα συμμορφώνεται με όλες τις θεσμοθετημένες δια νόμου απαιτήσεις του κράτους της σημαίας του Πλοίου σχετικά με την κατασκευή, την προσαρμογή, την κατάσταση, τα εξαρτήματα και τον εξοπλισμό του Πλοίου και πάντα θα διατηρεί την εγκυρότητα τέτοιων θεσμοθετημένων δια νόμου πιστοποιητικών όπως εκδίδονται από ή εκ μέρους του Κράτους του Πλοίου».

Συνεπώς, δεν θα υπάρχει κάλυψη του Συνεταιρισμού αν αποδεικνύεται πως η απαίτηση προέκυψε ως αποτέλεσμα της αδυναμίας του ιδιοκτήτη να διατηρήσει πιστοποιητικά Διεθνούς Διαχείρισης της Ασφάλειας.

Όλοι οι Συνεταιρισμοί εντός της Διεθνούς Ομάδας επιδιώκουν να βοηθήσουν τα Μέλη τους στη μείωση των απαιτήσεων μέσω σχεδίων πρόληψης της απώλειας. Ένα μέσο για να γίνει αυτό είναι η διεξαγωγή τεχνικών επιθεωρήσεων των πλοίων. Στο παρελθόν, τέτοιες επιθεωρήσεις βοήθησαν στη μείωση του αριθμού των απαιτήσεων, ωστόσο αναγνωρίζεται πως ένας μεγάλος αριθμός απαιτήσεων προκύπτουν λόγω της έλλειψης οποιωνδήποτε ικανοποιητικών συνηθειών όσον αφορά στην ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων τόσο εν πλω όσο και στην ακτή. Η εισαγωγή του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης της Ασφάλειας ασφαλώς θα τονίσει τέτοιες ελλείψεις και θα κάνει πολύ ευκολότερο το έργο του ελέγχου για να διαπιστωθεί πως τέτοιες συνήθειες είναι σε ισχύ.

Ενάντια σε ένα τέτοιο φόντο, ο Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης της Ασφάλειας θα αποτελέσει σημαντικό εργαλείο για τους Συνεταιρισμούς όταν θα εργάζονται για την πρόληψη των απαιτήσεων στο μέλλον και ζητείται από τους επιθεωρητές των Συνεταιρισμών να ελέγχουν πως οι συνήθειες του Συστήματος Διαχείρισης της Ασφάλειας είναι σε ισχύ όταν πραγματοποιούν τεχνικές επιθεωρήσεις των πλοίων.

⁶⁰ Poland, «Gard Handbook on P & I Insurance» Gard, 1996.

Βραχυπρόθεσμα απαιτήσεις μπορεί να προκύπτουν αφού η ύπαρξη του Κώδικα θα κάνει ευκολότερη για τους ενάγοντες την απόδειξη της μη πλοϊμότητας. Αυτό οφείλεται εν μέρει στο ότι ένας ενάγων θα μπορέσει να απαιτήσει ανακάλυψη εγγράφων που απαιτούνται από το Σύστημα Διαχείρισης της Ασφάλειας που δεν υπήρχαν πριν από τον Κώδικα. Οι ενάγοντες θα επιδιώξουν να αποδείξουν πως οι διαδικασίες που παρουσιάζονται από την εταιρεία σ' αυτά τα έγγραφα δεν έχουν αποτελέσει αντικείμενο προσκόλλησης. Όμως μακροπρόθεσμα οι θετικές επιδράσεις των αυξημένων προσπαθειών για πρόληψη της απώλειας μπορεί να χαρακτηριστούν από μια μείωση στις απαιτήσεις.

4.9.1. Σημασία του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης της Ασφάλειας

Η σημασία του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης της Ασφάλειας μπορεί να γίνει αντιληπτή μέσω των νομικών του επιπτώσεων και των επιδράσεων στη σχέση μεταξύ Πλοιοκτήτη, Ναυλωτή και Ναυλομεσίτη.

Το φάσμα του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης της Ασφάλειας σχετικά με την ασφάλεια είναι τέτοιο που αναπόφευκτα πρέπει να έχει επίδραση σ' αυτό που συνιστά την πλοϊμότητα και την πρέπουσα επιμέλεια. Ο Κώδικας απαιτεί ο κάθε πλοιοκτήτης να εφαρμόζει ένα Σύστημα Διαχείρισης της Ασφάλειας τόσο εν πλω όσο και στην ακτή. Τα ζητήματα ασφαλείας καλύπτουν θέματα όπως το σωστά εκπαιδευμένο πλήρωμα, η καλή επικοινωνία εν πλω και οι πρακτικές ασφαλείας στη λειτουργία του πλοίου.

Είναι λογικό πως αν το Σύστημα εμφανίζει ατέλειες ή δεν υπάρχει συμμόρφωση με τα εν λόγω ζητήματα, ο πλοιοκτήτης είναι ανοιχτός σε μια δυνατή κατηγορία πως δεν έχει δείξει την πρέπουσα επιμέλεια για να διασφαλίσει πως το πλοίο είναι αξιόπλοο ή μια κατηγορία πως δεν ενδιαφέρθηκε όπως θα έπρεπε για το φορτίο, κάτι που θα μπορέσει να τον οδηγήσει στο να μην μπορεί να βασιστεί στις απαλλαγές που προσφέρονται από τους Κανόνες.

Επιπλέον, αφού ο Κώδικας έχει καθορίσει πως κάθε εταιρεία πρέπει να διορίσει ένα άτομο στην ακτή (το «καθορισμένο άτομο») του οποίου η εργασία είναι να ελέγχει το σύστημα και να βεβαιώνεται πως τα υψηλά ιστάμενα πρόσωπα της διοίκησης του πλοίου διατηρούνται ενημερωμένα για οποιαδήποτε συμβάντα μη συμμόρφωσης,

ατυχήματα και επικίνδυνες καταστάσεις. Θα είναι πολύ πιο δύσκολο τώρα, αν η ζημιά στο φορτίο είναι αποτέλεσμα της αδυναμίας μιας εκ των διαδικασιών, για ένα πλοιοκτήτη να κερδίσει απαλλαγή λέγοντας πως δεν γνώριζε τις ανάρμοστες πρακτικές πάνω στο πλοίο και θα είναι πιο δύσκολο να αποδείξει πως μια αιτία της ζημιάς έλαβε χώρα χωρίς να το γνωρίζει στ' αλήθεια⁶¹.

Ο Κώδικας μπορεί να επηρεάσει την κάλυψη ενός Ασφαλισμένου σύμφωνα με ασφαλιστήρια συμβόλαια θαλάσσιας ασφάλισης. Η παράγραφος 39 (5) του Νόμου περί Θαλάσσιας Ασφάλισης του 1906 ορίζει ότι ο ασφαλιστής δεν είναι υπεύθυνος για οποιαδήποτε απώλεια αποδίδεται στη μη αξιοπλοία του πλοίου όπου το πλοίο έχει εισέλθει στη θάλασσα σε μια μη πλόιμη κατάσταση με τη γνώση του Ασφαλισμένου⁶².

Καθώς ο κώδικας έχει επιπτώσεις στην πλοϊμότητα και αφού υπάρχει άμεση γραμμή επικοινωνίας με τον πλοιοκτήτη, η μη συμμόρφωση με τον Κώδικα όχι μόνο θα το κάνει ευκολότερο για τον ασφαλιστή να δηλώσει πως το πλοίο ήταν μη αξιόπλοο όταν μπήκε στη θάλασσα, αλλά θα το κάνει και ευκολότερο για τον ασφαλιστή να δηλώσει πως ο Ασφαλισμένος γνώριζε καλά τη μη αξιοπλοία.

⁶¹ Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, «Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης της Ασφάλειας & Κατευθυντήριες Γραμμές για την Εφαρμογή», Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός Λονδίνο 1997.

⁶² Συνεταιρισμός Skuld, «Statutes and Rules», Assuranceformingen Skuld, Όσλο 2000.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

5.1 ΕΥΘΥΝΗ ΚΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ

Το παραδοσιακό σύστημα ευθυνών για τα θαλάσσια ατυχήματα δεν θεωρούνταν κατάλληλο για απαιτήσεις της θαλάσσιας ρύπανσης που περιλάμβαναν αυστηρές ευθύνες σε μια ραγδαία αναπτυσσόμενη περιοχή απαιτήσεων που θα μπορούσε να περιλαμβάνει καταστροφικές ζημιές. Όμως, μέχρι το 1969 δεν είχε αποδοθεί ευθύνη σε πλοία για καταστροφή από ρύπανση. Υπήρχαν μόνο μερικοί γενικοί εθνικοί νόμοι όπως οι κανονισμοί λιμένος και κανόνες σχετικοί με την όχληση, με τα σύμμετρα συντηρητικά πρόστιμα που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν αν ήταν απαραίτητο. Όμως, δεν υπήρχαν διεθνείς συμφωνίες που συγκεκριμένα απέδιδαν ευθύνες και αποζημίωση για καταστροφική ρύπανση. Η ευθύνη για τέτοια ζημιά γενικά θεωρούνταν ότι βασίζεται αυστηρά στην αρχή του λάθους. Ως αποτέλεσμα, η οικονομική ευθύνη του πλοίου-παραβάτη γενικά περιοριζόταν στην υπεύθυνη χωρητικότητα του πλοίου όπως καθορίστηκε στα πλαίσια της Διεθνούς Σύμβασης του 1957 Σχετικής με τον Περιορισμό της Ευθύνης των Ιδιοκτητών Θαλασσοπλοούντων Πλοίων. Όμως, οι περιορισμοί που ήταν διαθέσιμοι θεωρούνταν ανεπαρκείς από πολλά κράτη σε γενικές γραμμές και για τις απαιτήσεις για ρύπανση από πετρέλαιο συγκεκριμένα. Το γεγονός αυτό οδήγησε σε μια σειρά νέων καθεστώτων ευθυνών.

5.2. CLC του 1969

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω η Διεθνής Σύμβαση του 1969 «περί Αστικής Ευθύνης εκ Ρυπάνσεως υπό Πετρελαίου» (Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη/ CLC του 1969) (βλ. Προσάρτημα VII) και τα Πρωτόκολλά της του 1976, του 1984 και του 1992 παρέχουν μια ομοιόμορφη ομάδα διεθνών κανόνων και διαδικασιών για τον καθορισμό της ευθύνης και συνεπώς παρέχουν αποζημίωση σ' εκείνους που έχουν υποστεί ζημιά από τη διαφυγή ή την απόρριψη πετρελαίου από τα πλοία. Η σύμβαση αναθεωρήθηκε από Πρωτόκολλα το 1976, το 1984 και το 1992. Σύμφωνα με το Πρωτόκολλο του 1976 που ετέθη σε ισχύ το 1981, τα όρια ευθύνης άλλαξαν από τον αρχικό κανόνα χρυσού του νομισματικού υπολογισμού στα Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα (ΕΤΔ) του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου. Το Πρωτόκολλο του 1984 επιχείρησε να ανεβάσει τα όρια

ευθύνης και να επεκτείνει τη δικαιοδοσία στην αποκλειστική οικονομική ζώνη πέρα από τα χωρικά ύδατα των κρατών.

Όμως, όπως ήδη αναφέρθηκε παραπάνω, αυτή η απόπειρα απέτυχε και το Πρωτόκολλο του 1984 δεν ετέθη σε ισχύ. Ωστόσο, μια περαιτέρω παρόμοια απόπειρα το 1992 ήταν επιτυχής και το Πρωτόκολλο του 1992 ετέθη σε ισχύ το 1996. Το εν λόγω Πρωτόκολλο όχι μόνο ανέβασε τα όρια της αποζημίωσης ουσιαστικά, αλλά επίσης βάσισε τη χωρητικότητα του περιορισμού στην ολική χωρητικότητα του πλοίου.

Μόνο το πετρέλαιο που μεταφέρεται χύδην ως φορτίο καλύπτεται από τη σύμβαση. Τα πλοία υπό έρμα δεν καλύπτονται από την αρχική CLC του 1969. Όμως, σύμφωνα με το Πρωτόκολλο του 1992, τα πλοία υπό έρμα της Σύμβασης καλύπτονται εφόσον υπάρχουν κατάλοιπα του προηγούμενου φορτίου πετρελαίου εν πλω. Το πετρέλαιο των πλοίων καλύπτεται μόνο αν μεταφέρεται ως φορτίο ή αν διαφύγει από ένα πλοίο της σύμβασης όπως ορίζεται στο Άρθρο I (1) της CLC. Η ευθύνη για τη ζημιά από τη ρύπανση είναι αυστηρή και αποδίδεται στον πλοιοκτήτη. Με άλλα λόγια, δεν απαιτείται η απόδειξη αμέλειας.

Οι μόνες εξαιρέσεις που διατίθενται είναι όπου ο πλοιοκτήτης αποδείξει ότι η ζημιά:

- i. ήταν αποτέλεσμα πράξης πολέμου, εχθροπραξιών, εμφύλιου πολέμου ή εξέγερσης,
- ii. ήταν αποτέλεσμα φυσικού φαινομένου εξαιρετικού, αναπόφευκτου ή ακαταμάχητου χαρακτήρα,
- iii. προκλήθηκε εξ ολοκλήρου από μια πράξη ή παράλειψη που έγινε με σκοπό να προκαλέσει ζημιά από ένα τρίτο μέρος,
- iv. προκλήθηκε εξ ολοκλήρου από την αμέλεια ή άλλη παράνομη πράξη οποιασδήποτε κυβέρνησης ή άλλης αρχής υπεύθυνης για τη συντήρηση των φώτων ή άλλων βοηθημάτων ναυτιλίας στην άσκηση της εν λόγω λειτουργίας⁶³. Η αληθινή ζημιά από ρύπανση ορίζεται ως:

⁶³ CLC Άρθρο III (1) & (2).

- I. Απώλεια ή ζημιά που προκλήθηκε εκτός του πλοίου από μόλυνση ως αποτέλεσμα διαφυγής ή απόρριψης πετρελαίου από πλοίο, οπουδήποτε μπορεί να συμβεί μια τέτοια διαφυγή ή απόρριψη με την προϋπόθεση ότι η αποζημίωση για την καταστροφή του περιβάλλοντος εκτός από την απώλεια κέρδους από μια τέτοια ζημιά θα περιοριστεί στις δαπάνες των λογικών μέτρων επανένταξης που όντως λαμβάνονται ή θα ληφθούν.
- II. Οι δαπάνες προληπτικών μέτρων και περαιτέρω απώλειας που προκαλείται από προληπτικά μέτρα.

Σε γενικές γραμμές, όλες οι απαιτήσεις για ποσοτικά υπολογίσιμες ζημιές γίνονται αποδεκτές όταν περιλαμβάνουν μόλυνση περιουσιών, αλιευτικών και εργαλείων, σκαφών αναψυχής, παραλιών, προβλητών και άλλης παράκτιας περιουσίας. Επίσης συμπεριλαμβάνεται η οικονομική απώλεια από εκείνους που εξαρτώνται άμεσα από κέρδη από δραστηριότητες στην ξηρά και τη θάλασσα. Επιπλέον, καλύπτονται οι απαιτήσεις για λειτουργίες διάσωσης και ανάκτησης πετρελαίου συμπεριλαμβανομένων των προληπτικών μέτρων. Όμως, προκύπτουν δυσκολίες με τη σωστή εκτίμηση και ποσοτικοποίηση της ζημιάς στο θαλάσσιο περιβάλλον, καθώς το θαλάσσιο περιβάλλον ως σύνολο δεν έχει εμπορική αξία διακριτή ή εύκολα υπολογίσιμη ποσοτικά. Ως αποτέλεσμα, οι απαιτήσεις στην περιοχή μπορούν μόνο να γίνουν αποδεκτές αν ο ενάγων με νομικό δικαίωμα να προβάλλει απαιτήσεις στα πλαίσια του εθνικού νόμου και έχει υποστεί υπολογίσιμη οικονομική απώλεια.

Η σύμβαση επίσης βρίσκει εφαρμογή σε ζημιά που προκαλείται στο έδαφος και στα ύδατα κρατών που έχουν κάνει αποδεκτή τη συνθήκη. Το κράτος της σημαίας ή το κράτος του πλοιοκτήτη δεν χρειάζεται να είναι συμβαλλόμενα μέρη στη σύμβαση. Στα πλαίσια του Πρωτοκόλλου CLC του 1992 η ζημιά από ρύπανση επεκτείνεται στην αποκλειστική οικονομική ζώνη του συμβαλλόμενου κράτους, που θεμελιώνεται σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο ή αν ένα κράτος δεν έχει θεμελιώσει μια τέτοια ζώνη σε μια περιοχή πέρα και παρακείμενη στα Χωρικά Ύδατα εκείνου του κράτους αλλά όχι περισσότερο από 200 ναυτικά μίλια από τις γραμμές βάσης από τις οποίες

υπολογίζονται τα Χωρικά Ύδατα⁶⁴. Η CLC ορίζει το πετρέλαιο ως οποιοδήποτε ανθεκτικό πετρέλαιο, όπως το αργό, το μαζούτ, το βαρύ, το ντίζελ, το λιπαντικό έλαιο ή το λίπος της φάλαινας⁶⁵. Τα μη ανθεκτικά πετρέλαια και πετρελαιοειδή όπως η βενζίνη, η κηροζίνη, τα αποστάγματα, κλπ δεν καλύπτονται ούτε και οι υγρές χημικές ουσίες και άλλες επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες. Το ανθεκτικό πετρέλαιο έχει προσδιοριστεί ως «πετρέλαιο το οποίο αποτελείται κυρίως από μη απόβλητα κλάσματα και από τα οποία πάνω από το 50 τοις εκατό του όγκου διωλίζεται σε θερμοκρασία 340°C όταν δοκιμάζεται με την Μέθοδο ASTM D 86/78 ή οποιαδήποτε μεταγενέστερη αναθεώρηση»⁶⁶.

Σε περιπτώσεις όπου διαφεύγει πετρέλαιο από δύο ή περισσότερα πλοία, οι ιδιοκτήτες τέτοιων πλοίων είναι υπεύθυνοι από κοινού και εις ολόκληρον, υποκείμενοι στους υπερασπιστικούς ισχυρισμούς που ήδη αναφέρθηκαν παραπάνω, για το σύνολο της ζημιάς από ρύπανση που δεν είναι λογικά διαχωρίσιμη⁶⁷. Ωστόσο, μια κακόβουλη πράξη ή παράλειψη ή αμέλεια εκ μέρους του μέρους που επέστη ζημιά από ρύπανση μπορεί πλήρως ή εν μέρει να απαλλάξει τον πλοιοκτήτη από την ευθύνη. Από την άλλη μεριά, η ευθύνη του πλοιοκτήτη καλύπτει τη ζημιά που είναι αποτέλεσμα της διαφυγής ή της απόρριψης πετρελαίου καθώς και τις δαπάνες των προληπτικών μέτρων που λαμβάνονται για την πρόληψη ή ελαχιστοποίηση της ζημιάς από ρύπανση. Εκτός κι αν το συμβάν της ρύπανσης συνέβη λόγω του αληθινού σφάλματος ή του ενοχικού δεσμού του πλοιοκτήτη⁶⁸, η ευθύνη του πλοιοκτήτη περιορίζεται ως ακολούθως:

⁶⁴ Πρωτόκολλο CLC του 1992, Άρθρο 3.

⁶⁵ Gold Edgar, *Gard Handbook on Marine Pollution* Δεύτερη Έκδοση, Arendal: Gard, σ. 225 για πιο λεπτομερή περιγραφή του ανθεκτικού πετρελαίου. Το λίπος της φάλαινας έχει απομακρυνθεί από το Πρωτόκολλο του 1992.

⁶⁶ Διεθνές Ταμείο για την Αποζημίωση από Πετρελαϊκές Ρυπάνσεις (IOPC Fund), *A Non-Technical Guide to the Nature and Definition of Persistent Oil*, Λονδίνο: Διεθνές Ταμείο για την Αποζημίωση από Πετρελαϊκές Ρυπάνσεις, χωρίς ημερομηνία. Βλ. επίσης Προσάρτημα III, Παράγραφος 1. Γ, Κανόνες Gard για τα Πλοία.

⁶⁷ CLC Άρθρο IV.

⁶⁸ Μέρος VII για το γενικό καθεστώς Περιορισμού της Ευθύνης στα πλαίσια των *Συμβάσεων Περιορισμού* του 1957 και του 1967.

Πίνακας 4

Όρια Ευθύνης CLC

Σύμφωνα με την αρχική CLC του 1969:	2.000 Χρυσά Γαλλικά Φράγκα ανά τόνο, ή 210 Εκατομμύρια Χρυσά Γαλλικά Φράγκα, οποιαδήποτε είναι η μικρότερη ποσότητα.
Σύμφωνα με το Πρωτόκολλο CLC του 1976:	Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα 133 ανά τόνο ή ΕΤΔ 14 Εκατομμύρια, οποιαδήποτε είναι η μικρότερη ποσότητα.
Σύμφωνα με το Πρωτόκολλο CLC του 1992:	Πλοίο ολικής χωρητικότητας μέχρι 5.000 GT - ΕΤΔ 3 εκατομμύρια ⁶⁹ Πλοίο ολικής χωρητικότητας άνω των 5.000 GT - ΕΤΔ 420/ τόνο με ανώτατο όριο ΕΤΔ 59,7 εκατομμύρια.

Πρέπει να σημειωθεί ότι τα όρια του Πρωτοκόλλου της CLC του 1992 θα αυξηθούν περαιτέρω κατά 50 τοις εκατό το Νοέμβριο του 2003⁷⁰.

Το λάθος ή ο ενοχικός δεσμός συνήθως ορίζονται ως γνώση και συγκατάθεση σε σχέση με οποιοδήποτε σφάλμα, ελάττωμα ή κακή διαχείριση⁷¹. Όμως το Πρωτόκολλο της CLC του 1992 εισάγει μια πιο αυστηρή διαδικασία που πρέπει να ικανοποιηθεί αν ο πλοιοκτήτης πρόκειται να στερηθεί του δικαιώματος περιορισμού. Θα πρέπει να αποδειχτεί «πως η ζημιά από τη ρύπανση είναι αποτέλεσμα της προσωπικής του ενέργειας ή παράλειψης και διαπράχθηκε με σκοπό να προκαλέσει τέτοια ζημιά ή απερίσκεπτα και με γνώση ότι μια τέτοια ζημιά θα ήταν το αποτέλεσμα»⁷². Αυτός ο αυστηρότερος κανόνας ήταν η ανταπόδοση για τους πλοιοκτήτες που αποδέχονται υψηλότερα όρια ευθύνης.

⁶⁹ Εκφράζεται ως Λογιστικές Μονάδες, η αξία των ΕΤΔ από τη 15^η Ιανουαρίου του 2002: Δολάρια Ηνωμένων Πολιτειών 1,2578.

⁷⁰ Όπως καθορίστηκε από τη Νομική Επιτροπή του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού τον Οκτώβριο του 2000.

⁷¹ Κανόνας Gard 51.

⁷² Πρωτόκολλο της CLC του 1992, Άρθρο 6 (2).

Σύμφωνα με τη σύμβαση, η ευθύνη στρέφεται μόνο στους εγγεγραμμένους ιδιοκτήτες του πλοίου που προκαλεί τη ρύπανση. Το γεγονός αυτό προστατεύει άλλους παροχείς υπηρεσιών, όπως οι διαχειριστές των πλοίων, οι αξιωματικοί και τα μέλη του πληρώματος, οι κυβερνήτες, κλπ από το να θεωρηθούν υπεύθυνοι. Αυτό επίσης σημαίνει ότι μόνο το μέρος στο οποίο θα στραφεί η ευθύνη απαιτείται να βγάλει την απαραίτητη υποχρεωτική ασφάλιση.

Σύμφωνα με τη CLC, ο πλοιοκτήτης, του οποίου η ευθύνη στον εν λόγω τομέα υπό φυσιολογικές συνθήκες καλύπτεται από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο του Αλληλοασφαλιστικού Συνεταιρισμού, απαιτείται να δημιουργήσει ένα κεφάλαιο για το συνολικό ποσό που αντιπροσωπεύει την έκθεση στην ευθύνη. Σύμφωνα με το Πρωτόκολλο του 1992, αυτό περιλαμβάνει ένα σχετικά απλό υπολογισμό. Η ολική χωρητικότητα του πλοίου πολλαπλασιάζεται με τη σχετική Λογιστική Μονάδα (Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα) για τη χωρητικότητα του πλοίου, μέχρι ένα επιτρεπόμενο ανώτατο όριο περιορισμού. Το εν λόγω κεφάλαιο κατόπιν κατατίθεται είτε με τη μορφή αληθινών κεφαλαίων είτε με μια αποδεκτή εγγύηση με το δικαστήριο ή άλλη κατάλληλη αρχή στο συμβαλλόμενο κράτος ή κράτη όπου παρουσιάζεται η απαίτηση για ζημιά. Η θεμελίωση ενός κεφαλαίου αποτελεί τη βάση πάνω στην οποία επιτρέπεται ο περιορισμός της ευθύνης από την CLC. Εκτός κι αν ο περιορισμός κατόπιν απορριφθεί, το εν λόγω κεφάλαιο θα αποτελεί τη μοναδική πηγή ικανοποίησης των απαιτήσεων για ζημιά που προκύπτουν από το συμβάν. Επιπλέον, δεν απαιτείται καμία απόδειξη για το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης. Αναλόγως αν κρατηθεί το πλοίο για το οποίο υπάρχει ο ισχυρισμός πως έχει προκαλέσει ζημιά λόγω ρύπανσης, αυτό πρέπει να αφεθεί ελεύθερο μόλις δημιουργηθεί το κεφάλαιο. Τα πληρωτέα κεφάλαια κατανέμονται κατόπιν εκτίμησης στους ενάγοντες, κατ' αναλογία με τις αντίστοιχες αποδεδειγμένες ή υπολογισμένες ποσοτικά απαιτήσεις τους. Για τους εν λόγω σκοπούς, η απαίτηση του πλοιοκτήτη για ανάκτηση των δαπανών που περιλαμβάνονται στα προληπτικά μέτρα κατατάσσεται ισοδύναμα με άλλες απαιτήσεις ενάντια στο δημιουργημένο κεφάλαιο⁷³.

⁷³ De la Rue, Colin και Anderson, Charles B, *Shipping and the Environment*. Λονδίνο: Lloyd's Press, 1998, σ.σ. 108-112.

Ένας ενάγων πρέπει να ξεκινήσει δράση εναντίον του πλοιοκτήτη εντός τριών ετών από την ημερομηνία που έλαβε χώρα η ζημιά. Όμως, σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να ξεκινήσει δράση αφού έχει παρέλθει περίοδος έξι χρόνων από την ημερομηνία που συνέβη το συμβάν που είχε ως αποτέλεσμα τη ζημιά⁷⁴. Προκειμένου να υπάρξει κάλυψη στα πλαίσια της CLC, το πλοίο, που καταχωρήθηκε σε κράτος της CLC, και το οποίο μεταφέρει πάνω από 2.000 τόνους πετρελαίου χύδην ως φορτίο πρέπει να φέρει σύμμετρη ασφάλεια ή άλλη οικονομική ασφάλεια μέχρι τα όρια που απαιτούνται για τέτοια πλοία και πιστοποιητικά που επιβεβαιώνουν την ύπαρξη τέτοιας κάλυψης ευθύνης. Τα πιστοποιητικά της CLC σήμερα απαιτούνται από τα περισσότερα κράτη ως αποδεικτικά στοιχεία επαρκούς κάλυψης. Το πιστοποιητικό, αντίγραφο του οποίου πρέπει να διατηρείται πάνω στο πλοίο, περιλαμβάνει ορισμένες συγκεκριμένες λεπτομέρειες της ασφαλιστικής κάλυψης και πρέπει να λαμβάνεται από τον πλοιοκτήτη από τις ναυτικές αρχές του κράτους νηολόγησης. Το πιστοποιητικό είναι σε καθορισμένη μορφή και πιθανόν θα ονομάζει τον ασφαλιστή της ευθύνης (συνήθως τον Αλληλοασφαλιστικό Συνεταιρισμό) ή άλλο συμβαλλόμενο μέρος παρέχει οικονομική ασφάλεια για την οικονομική ευθύνη του πλοιοκτήτη σε περίπτωση ζημιάς από ρύπανση. Ανάλογα, οποιαδήποτε απαίτηση σύμφωνα με τη CLC για ζημιά από ρύπανση μπορεί να γίνει απευθείας ενάντια στον ασφαλιστή που αναφέρεται στο πιστοποιητικό. Αυτό σημαίνει πως ένας τέτοιος ασφαλιστής μπορεί να ωφεληθεί από οποιουδήποτε υπερασπιστικούς ισχυρισμούς ή περιορισμό της ευθύνης που ο πλοιοκτήτης θα μπορούσε να έχει επικαλεστεί και ο ασφαλιστής μπορεί επίσης να ενωθεί με τον πλοιοκτήτη ως τρίτο μέρος σε τέτοιες απαιτήσεις.

⁷⁴CLC, Άρθρο VIII.

5.3 ΠΛΩΤΕΣ ΜΟΝΑΔΕΣ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΠΛΩΤΕΣ ΜΟΝΑΔΕΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ, ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ (FSUs and FPSOs)

Οι πλωτές μονάδες αποθήκευσης και οι πλωτές μονάδες παραγωγής, αποθήκευσης και εκφόρτωσης έχουν αναπτυχθεί αρκετά γρήγορα την τελευταία δεκαετία ως νέος και οικονομικός τρόπος αποθήκευσης και εκμετάλλευσης ενεργειακών πόρων ειδικά σε υπεράκτιες περιοχές. Τέτοιες μονάδες που μπορούν να μετακινηθούν εύκολα από μια τοποθεσία στην άλλη παρέχουν αποτελεσματική και οικονομική εναλλακτική λύση στις σταθερές πλατφόρμες, τους αγωγούς και τις χερσαίες εγκαταστάσεις αποθήκευσης. Όμως, το νομικό ερώτημα που προκύπτει είναι αν τέτοιες μονάδες αποτελούν πλοίο στα πλαίσια της σημασίας της CLC. Η δοκιμασία φαίνεται να είναι αν η CLC του 1969 ή το Πρωτόκολλο του 1992 βρίσκει εφαρμογή. Επιπλέον, ακόμα και τότε, η απάντηση δεν είναι απόλυτα σαφής⁷⁵. Η CLC του 1969 μόνο βρίσκει εφαρμογή αν η μονάδα «στ' αλήθεια μεταφέρει πετρέλαιο χύδην ως φορτίο».

Όμως, τα πρακτικά της συνέλευσης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού που συνέταξε τη σύμβαση δεν περιέχουν καμία ένδειξη πως η αποθήκευση του πετρελαίου εν πλω εξετάστηκε και φαίνεται πως «η μεταφορά πετρελαίου ως φορτίου» σημαίνει πως αυτό θεωρήθηκε πως μεταφερόταν από το ένα μέρος στο άλλο. Με άλλα λόγια, αν και οι πετρελαιοκηλίδες από ένα πλοίο που εμπλέκεται στη μεταφορά πετρελαίου χύδην από το ένα σημείο στο άλλο θα καλυφθούν, ακόμα κι αν ένα τέτοιο πλοίο είναι στάσιμο, αγκυροβολημένο ή αλλιώς σε αδράνεια, οι πετρελαιοκηλίδες από ένα πλοίο που χρησιμοποιήθηκε για την αποθήκευση πετρελαίου δεν καλύπτονται από την CLC του 1969.

Στα πλαίσια του Πρωτοκόλλου της CLC του 1992, φαίνεται να υπάρχει μεγαλύτερη ελαστικότητα στο να συμπεριληφθούν πετρελαιοκηλίδες από πλωτές μονάδες αποθήκευσης και πλωτές μονάδες παραγωγής, αποθήκευσης και εκφόρτωσης αν και κάτι τέτοιο δεν είναι απόλυτα σαφές καθώς το εν λόγω ζήτημα επίσης δεν εξετάζονταν στη συνέλευση του 1984 του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού που συνέταξε το Πρωτόκολλο. Σύμφωνα με το Πρωτόκολλο, η κάλυψη για κηλίδες διατίθεται ακόμα και εκεί που το πλοίο «όντως δεν μεταφέρει πετρέλαιο χύδην ως φορτίο»

⁷⁵ De la Rue & Anderson.

αλλά κατασκευάζεται και προσαρμόζεται» να το κάνει. Συνεπώς, αν ισχύει κάτι τέτοιο, η αληθινή χρήση στην οποία μπαίνει το πλοίο τη στιγμή του συμβάντος πρέπει, κατ' αρχήν, να μην επηρεάζει το ζήτημα. Ωστόσο, είναι λιγότερο σαφές ποιοι τύποι πλοίων ή ποιες δομές θα συμπεριλαμβάνονταν σε έναν τέτοιο ορισμό ειδικά με δεδομένο ότι οι πλωτές μονάδες αποθήκευσης και οι πλωτές μονάδες παραγωγής, αποθήκευσης και εκφόρτωσης έχουν γίνει πολύ διαφορετικές. Έχουν γίνει αρκετές συζητήσεις για το εν λόγω ζήτημα από τη Συνέλευση του Διεθνούς Ταμείου για την Αποζημίωση από Πετρελαϊκές Ρυπάνσεις (IOPC Fund) που δεν έλυσαν τις απορίες που προέκυψαν.

Το γενικό συμπέρασμα φαίνεται να είναι ότι το κάθε συμβάν θα εξεταζόταν σαν μεμονομένο περιστατικό. Επίσης δηλώθηκε πως οι πλωτές μονάδες αποθήκευσης και οι πλωτές μονάδες παραγωγής, αποθήκευσης και εκφόρτωσης κανονικά δεν συμπεριλαμβάνονταν εντός του φάσματος της CLC του 1992 και των Πρωτοκόλλων της FUND (Διεθνής Σύμβαση για τη Θεμελίωση ενός Διεθνούς Ταμείου για την Αποζημίωση Ζημιών από Πετρελαϊκές Ρυπάνσεις) αλλά πως υπήρχε δυνατότητα μερικές μονάδες να συμπεριλαμβάνονται εντός ενός τέτοιου φάσματος σε συγκεκριμένες περιστάσεις. Η θέση της Διεθνούς Ομάδας Αλληλοασφαλιστικών Συνεταιρισμών είναι πως:

- i. Τα σκάφη που κατασκευάζονται ή προσαρμόζονται για λειτουργίες παραγωγής δεν πρέπει κανονικά να θεωρούνται «πλοία» στα πλαίσια της σημασίας της CLC του 1992.
- ii. Τα σκάφη δεν πρέπει να βγαίνουν εκτός του φάσματος του ορισμού για τον απλό λόγο πως κατασκευάζονται ή προσαρμόζονται για αποθήκευση και οι πλωτές μονάδες αποθήκευσης πρέπει να μπορούν να θεωρούνται πλοίο.
- iii. Η CLC του 92 δεν πρέπει να βρίσκει εφαρμογή σε συμβάντα που συμπεριλαμβάνουν πετρέλαιο που είναι αποθηκευμένο αλλά όπου το σκάφος είναι πλοίο η σύμβαση πρέπει να εφαρμόζεται σε μετακινήσεις πετρελαίου που οδηγούν σε απόρριψη σε άλλη τοποθεσία⁷⁶.

⁷⁶ «Δυνατότητα εφαρμογής των Συμβάσεων του 1992 σε Υπεράκτια Σκάφη». Σημείωση από τη Διεθνή Ομάδα Αλληλοασφαλιστικών Συνεταιρισμών στο Διεθνές Ταμείο για την Αποζημίωση από Πετρελαϊκές Ρυπάνσεις. Έγγραφο του Διεθνούς Ταμείου για την Αποζημίωση από Πετρελαϊκές Ρυπάνσεις 92FUND/WGR.2/2/2 της 9^{ης} Απριλίου του 1999.

5.4 FUND του 1971

Η Διεθνής Σύμβαση του 1971 για τη Θεμελίωση ενός Διεθνούς Ταμείου για την Αποζημίωση Ζημιών από Πετρελαϊκές Ρυπάνσεις (FUND του 1971) ετέθη σε ισχύ το 1978. Τα Πρωτόκολλα ολοκληρώθηκαν το 1976, το 1984 και το 1992. Ο κύριος σκοπός της FUND είναι η παροχή συμπληρωματικής αποζημίωσης για τους ενάγοντες που δεν μπορούν να αποκτήσουν πλήρη αποζημίωση στα πλαίσια της CLC και μέχρι πρόσφατα η αποζημίωση των πλοιοκτητών για μέρος της ευθύνης τους στα πλαίσια της CLC. Σύμφωνα με τη σύμβαση θεμελιώθηκε επίσης μια διακυβερνητική οργάνωση για την εφαρμογή της FUND, το Διεθνές Ταμείο για την Αποζημίωση από Πετρελαϊκές Ρυπάνσεις.

Τα κράτη που αποδέχονται τη FUND αυτόματα είναι μέλη του Διεθνούς Ταμείου για την Αποζημίωση από Πετρελαϊκές Ρυπάνσεις. Η FUND χρηματοδοτείται από μια εισφορά εφαρμόσιμη στα συμβαλλόμενα μέρη όπως οι πετρελαϊκές εταιρείες που λαμβάνουν ανθεκτικό πετρέλαιο σε κράτη μέλη της FUND μέσω της θαλάσσιας μεταφοράς. Τα τρία πρωτόκολλα της FUND που ολοκληρώθηκαν το 1976, το 1984 και το 1992 έχουν αρκετές ομοιότητες ως προς το φάσμα με τα Πρωτόκολλα της CLC που συνήφθησαν την ίδια χρονική περίοδο.

Το Πρωτόκολλο του 1976 που ετέθη σε ισχύ το 1994 άλλαξε το νομισματικό κανόνα από το Χρυσό Γαλλικό Φράγκο στη Λογιστική Μονάδα ή Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα (ΕΤΔ) του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου. Το Πρωτόκολλο του 1984 επιχείρησε αλλά απέτυχε να αυξήσει τα όρια της σύμβασης και το φάσμα της εφαρμοστικότητας και το Πρωτόκολλο του 1992 που ετέθη σε ισχύ το 1996 κατάφερε να πετύχει αυτό που είχε επιχειρηθεί το 1984⁷⁷.

Σύμφωνα με την αρχική συμφωνία FUND οι πλοιοκτήτες απέκτησαν την άδεια να ανακτήσουν αυξημένα όρια της CLC από τη FUND. Όμως, στην πραγματικότητα η FUND μόνο παρείχε στους πλοιοκτήτες περίπου 25 τοις εκατό της συνολικής τους ευθύνης της CLC. Αυτή η αποζημίωση καταβλήθηκε από τη FUND μαζί με πληρωμές σύμφωνα με τις γενικές διατάξεις των απαιτήσεων.

⁷⁷ Gold, σημείωση 3 παραπάνω, σ.σ. 80-81, De la Rue σημείωση 15 παραπάνω, Κεφάλαιο 3.

Όμως το Πρωτόκολλο της FUND του 1992 κατέργησε αυτή τη διάταξη απαλλαγής που σαν αποτέλεσμα διατίθεται μόνο σε περιπτώσεις που το Πρωτόκολλο δεν είναι εφαρμόσιμο.

Η FUND καταβάλλει αποζημίωση σε οποιοδήποτε ενάγοντα έχει υποστεί ζημιά από πετρελαϊκή ρύπανση σε περιπτώσεις όπου η πλήρης αποζημίωση δεν διατίθεται σύμφωνα με τη CLC για τους ακόλουθους λόγους:

- i. Δεν προκύπτει καμία ευθύνη στα πλαίσια της CLC καθώς ο πλοιοκτήτης προστατεύεται από μία ή περισσότερες από τις απαλλαγές της CLC.
- ii. Ο πλοιοκτήτης είναι οικονομικά αδύναμος να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις της CLC και η διαθέσιμη ασφαλιστική κάλυψη είναι ανεπαρκής.
- iii. Η ζημιά υπερβαίνει την ευθύνη της CLC του πλοιοκτήτη.

Οι περισσότερες απαιτήσεις της FUND θα ενταχθούν στην τελευταία κατηγορία. Η FUND προσφέρει τα ακόλουθα όρια αποζημίωσης:

Πίνακας 5

Όρια Ευθύνης της FUND

Σύμφωνα με τη FUND του 1971 (μέχρι το 1979):	μέχρι ένα μέγιστο ποσό 450 εκατομμυρίων Χρυσών Γαλλικών Φράγκων.
Σύμφωνα με τη FUND του 1971 (1979-1987):	μέχρι ένα μέγιστο ποσό 675 εκατομμυρίων Χρυσών Γαλλικών Φράγκων.
Σύμφωνα με τη FUND του 1971 (1987-1994):	μέχρι ένα μέγιστο ποσό 900 εκατομμυρίων Χρυσών Γαλλικών Φράγκων.
Σύμφωνα με το Πρωτόκολλο του 1992 της FUND:	μέγιστα ΕΤΔ 135 εκατομμύρια ⁷⁸

⁷⁸ Σε περιπτώσεις όπου τουλάχιστον τρία μέλη του Διεθνούς Ταμείου για την Αποζημίωση από Πετρελαϊκές Ρυπάνσεις έχουν λάβει τουλάχιστον 600 εκατομμύρια τόνους εισφέροντος πετρελαίου τον προηγούμενο χρόνο, το όριο μπορεί να αυξηθεί σε ΕΤΔ 200 εκατομμύρια. Το εν λόγω ανώτατο όριο δεν έχει μέχρι τώρα ενεργοποιηθεί.

**Πρέπει να σημειωθεί ότι τα όρια του Πρωτοκόλλου του 1992 της FUND
θα αυξηθούν περαιτέρω κατά 50 τοις εκατό το Νοέμβριο του 2003⁷⁹.**

Το Διεθνές Ταμείο για την Αποζημίωση από Πετρελαϊκές Ρυπάνσεις θα καταβάλλει απαιτήσεις αποζημιώσεων που δικαιολογούνται και πληρούν τα κριτήρια της FUND και προκειμένου να γίνει αυτό ο ενάγων πρέπει να ακολουθήσει μια καθορισμένη διαδικασία προσκομίζοντας τεκμήρια για να υποστηρίξει αυτή την απαίτηση.

Αυτή η διαδικασία παρουσιάζεται στο *Εγχειρίδιο Αξιώσεων του Διεθνούς Ταμείου για την Αποζημίωση από Πετρελαϊκές Ρυπάνσεις*.⁸⁰ Στη ρύθμιση των αξιώσεων το Διεθνές Ταμείο για την Αποζημίωση από Πετρελαϊκές Ρυπάνσεις εργάζεται και συνεργάζεται στενά με τον Αλληλοασφαλιστικό Συνεταιρισμό του πλοιοκτήτη. Σε πολλές περιπτώσεις, η έρευνα, η αξιολόγηση και η ποσοτικοποίηση της ζημιάς αποτελεί γενικά μια κοινή εργασία του Διεθνούς Ταμείου για την Αποζημίωση από Πετρελαϊκές Ρυπάνσεις και του Αλληλοασφαλιστικού Συνεταιρισμού βάσει ενός Μνημονίου Συνεννόησης που ολοκληρώθηκε το 1980 μεταξύ των δύο οντοτήτων. Ανάλογα, οι απαιτήσεις χρειάζεται μόνο να παρουσιαστούν μια φορά, οι αξιώσεις αποτελούν αντικείμενο διαπραγμάτευσης και η διανομή υπολογίζεται μεταξύ του σχετικού Αλληλοασφαλιστικού Συνεταιρισμού και του Διεθνούς Ταμείου για την Αποζημίωση από Πετρελαϊκές Ρυπάνσεις.

Σε γενικές γραμμές, η διαδικασία των απαιτήσεων στα πλαίσια της FUND έχει αρκετές ομοιότητες με εκείνη στα πλαίσια της CLC. Όμως, στην πράξη, οι απαιτήσεις της FUND μπορεί κατά καιρούς να αντιμετωπίζονται με μεγαλύτερη ελαστικότητα από τις απαιτήσεις της CLC που μπορεί να χρειαστούν δικαστική λύση της διαφοράς. Με άλλα λόγια, ο χειρισμός των απαιτήσεων της FUND γίνεται σύμφωνα με τα δεδικασμένα που καθορίζονται από προηγούμενες απαιτήσεις της FUND.

Όταν προκύπτουν νέα ζητήματα, το Διεθνές Ταμείο για την Αποζημίωση από Πετρελαϊκές Ρυπάνσεις συγκαλεί συνέλευση των μελών του για να καθορίσει τη σωστή πορεία δράσης.

⁷⁹ Όπως καθορίστηκε από τη Νομική Επιτροπή του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού τον Οκτώβριο του 2000.

⁸⁰ Gold, σημείωση 3 παραπάνω, Προσάρτημα IX.

Το Διεθνές Ταμείο για την Αποζημίωση από Πετρελαϊκές Ρυπάνσεις έχει αποκτήσει σημαντική εμπειρία στο χειρισμό αξιώσεων που μπορούν να παρέχουν καθοδήγηση για πολλές απαιτήσεις της CLC. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό για απαιτήσεις που περιλαμβάνουν γενική ζημιά στο θαλάσσιο περιβάλλον. Παραδείγματος χάριν, το Διεθνές Ταμείο για την Αποζημίωση από Πετρελαϊκές Ρυπάνσεις μέχρι τώρα έχει με επιτυχία αντισταθεί σε απαιτήσεις που επιχειρήσαν να υπολογίσουν την αξία του θαλάσσιου περιβάλλοντος με βάση αφηρημένα ή θεωρητικά μοντέλα. Με άλλα λόγια, οι απαιτήσεις της FUND πρέπει να είναι αληθινές και υπολογίσιμες ποσοτικά.

Πρέπει να σημειωθεί πως το σύστημα του Διεθνούς Ταμείου για την Αποζημίωση από Πετρελαϊκές Ρυπάνσεις στην παρούσα φάση είναι υπο αναθεώρηση. Πρόκειται και εδώ για μια συνέπεια της καταστροφής του τάνκερ *Erika*. Καθώς η ζημιά από τη ρύπανση από εκείνη την πετρελαιοκηλίδα αναμενόταν να υπερβεί σημαντικά εκείνα τα καθορισμένα όρια της FUND, ενεργοποιήθηκε ο μηχανισμός αύξησης που έχει ενσωματωθεί στο σύστημα ως διαδικασία σιωπηρής τροποποίησης⁸¹. Επιπλέον, το Διεθνές Ταμείο για την Αποζημίωση από Πετρελαϊκές Ρυπάνσεις επίσης δημιούργησε μια ομάδα εργασίας για να κάνει συστάσεις για περαιτέρω δράση. Επιπλέον, ένας αριθμός κρατών μελών απαίτησαν από το Διεθνές Ταμείο για την Αποζημίωση από Πετρελαϊκές Ρυπάνσεις να αναθεωρήσει το διεθνές καθεστώς αποζημιώσεων όσον το δυνατόν γρηγορότερα⁸².

Μετά τη δεύτερη συνέλευση της η Ομάδα Εργασίας του Διεθνούς Ταμείου για την Αποζημίωση από Πετρελαϊκές Ρυπάνσεις υπέβαλε αναφορά που περιλάμβανε τη σύσταση το Διεθνές Ταμείο για την Αποζημίωση από Πετρελαϊκές Ρυπάνσεις να θεμελιώσει μια τρίτη βαθμίδα αποζημίωσης που θα ήταν προαιρετική και μόνο εφαρμόσιμη σ' εκείνες τις χώρες που αποδεχόταν ένα τέτοιο Πρωτόκολλο⁸³.

⁸¹ Όπως ήδη αναφέρθηκε παραπάνω, τα όρια των Πρωτοκόλλων του 1992 της CRC και της FUND θα αυξήθηκαν κατά 50 τοις εκατό το Νοέμβριο του 2003.

⁸² «Αναθεώρηση του Διεθνούς Καθεστώτος Αποζημιώσεων». Υποβλήθηκε από την Αυστραλία, τον Καναδά, τη Δανία, την Ολλανδία, τη Νορβηγία, τη Σουηδία και το Ηνωμένο Βασίλειο. Έγγραφο του Διεθνούς Ταμείου για την Αποζημίωση από Πετρελαϊκές Ρυπάνσεις: 92FUND/WGR.3/5/1. 26 Φεβρουαρίου 2001.

⁸³ «Αναφορά για τη Δεύτερη Συνέλευση της Τρίτης Διεθνούς Ομάδας Εργασίας». Έγγραφο του Διεθνούς Ταμείου για την Αποζημίωση από Πετρελαϊκές Ρυπάνσεις: 92FUND/WGR.3/6. 30 Μαρτίου 2001.

Η εν λόγω πρόταση ήταν αμφιλεγόμενη και το όλο ζήτημα παραμένει υπό συζήτηση στην παρούσα φάση. Όμως, είναι πολύ πιθανό να λάβουν χώρα μερικές σημαντικές αλλαγές στο σύστημα της FUND αργά ή γρήγορα.

5.5 LLMC του 1976

Αν και οι νομικές πλευρές του περιορισμού της ευθύνης του πλοιοκτήτη αναλύονται με κάποιες λεπτομέρειες στο Μέρος VII του παρόντος Εγχειριδίου, υπάρχει επίσης κάποια σχέση στον τομέα των απαιτήσεων για θαλάσσια ρύπανση. Σύμφωνα με το Άρθρο 3 της Διεθνούς Σύμβασης του 1976 για τον Περιορισμό της Ευθύνης για Ναυτικές Υποθέσεις (LLMC του 1976), αποκλείονται κατηγορηματικά οι απαιτήσεις για ζημιές από πετρελαϊκή ρύπανση σύμφωνα με τη σημασία των συμβάσεων της CLC και της FUND. Το γεγονός αυτό σημαίνει όμως πως οι απαιτήσεις για ζημιά από ρύπανση που δεν υπάγονται στις εν λόγω συμβάσεις πρέπει να υπαχθούν στην LLMC του 1976. Επιπλέον, μέχρι να τεθεί σε ισχύ η Διεθνής Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη και Αποζημίωση για Ζημιά σε Σχέση με τη Θαλάσσια Μεταφορά Επικίνδυνων και Επιβλαβών Ουσιών (HNS), οι απαιτήσεις για ζημιά από ρύπανση από ουσίες εκτός από πετρέλαιο θα πρέπει επίσης να γίνουν στα πλαίσια των διατάξεων της LLMC του 1976.

Όπως ήδη αναφέρθηκε παραπάνω, η Σύμβαση του 1957 για τον Περιορισμό, αν και αντικαταστάθηκε από την LLMC του 1976, είναι ακόμα αποδεκτή σε αρκετά μεγάλο βαθμό⁸⁴. Ωστόσο, η LLMC του 1976 αποτελεί σήμερα την κύρια συνθήκη στον εν λόγω τομέα⁸⁵. Η εν λόγω σύμβαση ετέθη σε ισχύ το 1986 αλλά δεν είναι ακόμα σε ισχύ ένα Πρωτόκολλο που συνήφθη το 1996, αύξησε τα ποσά των ευθυνών και προνοεί για ταχύτερη τροποποίηση. Η LLMC του 1976 επιχειρεί να καταλήξει σε συμφωνία με την κριτική γύρω από τον περιορισμό της ευθύνης γενικά και τα κεφάλαια του περιορισμού συγκεκριμένα.

⁸⁴ Θα περιλάμβανε κράτη που έχουν κάνει αποδεκτή την LLMC του 1976 αλλά δεν κατήγγειλαν τη συνθήκη του 1957.

⁸⁵ Από την 1^η Ιανουαρίου του 2003, η LLMC του 1976 είχε γίνει αποδεκτή από 37 κράτη περιλαμβάνοντας το 42,6 τοις εκατό της παγκόσμιας χωρητικότητας.

Οι βασικές αλλαγές από τον προκάτοχο του 1957 της σύμβασης είναι:

- i. Ο περιορισμός είναι δυσκολότερο να σπάσει καθώς η συμπεριφορά που αποκλείει τον περιορισμό ευθύνης πρέπει τώρα να αποδειχθεί ότι είναι προσωπική ενέργεια ή παράλειψη που έγινε σκόπιμα και απερίσκεπτα και με γνώση πως το αποτέλεσμα θα ήταν η απώλεια.
- ii. Η ομπρέλα της κάλυψης έχει διευρυνθεί για να περιλαμβάνει επίσης τους διασώστες και τους ασφαλιστές εκτός από τον πλοιοκτήτη, τον εκναυλωτή, το χειριστή και το χειριστή.
- iii. Η σχετική χωρητικότητα περιορισμού είναι τώρα η ολική χωρητικότητα του πλοίου.
- iv. Τα ποσά του περιορισμού έχουν αυξηθεί σημαντικά και επίσης τώρα υπολογίζονται με Λογιστικές Μονάδες (ΕΤΔ) του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου⁸⁶.

⁸⁶ Μέρος VII του Gold, σ.σ. 240-241.

5.6 NUCLEAR του 1971

Αν και η μεταφορά πυρηνικού υλικού στη θάλασσα είναι σε φάση αύξησης, ακόμα περιλαμβάνει πολύ μικρό ποσοστό αγαθών που μεταφέρονται με θαλάσσια μέσα. Όμως, η εν δυνάμει ζημιά είναι αρκετά σοβαρή ώστε να αξίζει το δικό της καθεστώς. Η Σύμβαση του 1971 για την Αστική Ευθύνη στον Τομέα των Θαλάσσιων Μεταφορών Πυρηνικών Υλών (NUCLEAR του 1971) είναι σε ισχύ από το 1975⁸⁷. Η εν λόγω σύμβαση βασικά είναι σχεδιασμένη για να συμπληρώνει τις συμβάσεις του Παρισιού και της Βιέννης περί ευθυνών για ζημιά από πυρηνικές ύλες⁸⁸. Οι εν λόγω συμβάσεις ορίζουν πως σε περίπτωση ζημιάς από πυρηνικό επεισόδιο που λαμβάνει χώρα κατά τη διάρκεια θαλάσσιας μεταφοράς πυρηνικών υλών, ο χειριστής μιας σχετικής πυρηνικής εγκατάστασης είναι υπεύθυνος για τέτοια ζημιά. Αναλόγως, η NUCLEAR του 1971 επιβεβαιώνει το καθεστώς αυστηρών ευθυνών για ζημιά που προκύπτει από τη μεταφορά πυρηνικών υλών στη θάλασσα σε συγκεκριμένες περιόδους. Πρόκειται για περιοχή που απαιτεί ειδική ασφαλιστική κάλυψη.

5.7. HNS του 1996

Ουσίες εκτός από πετρέλαιο μπορούν να προκαλέσουν ζημιά από ρύπανση που είναι τουλάχιστον τόσο σοβαρή ή και πιο σοβαρή από αυτή που προκαλείται από το πετρέλαιο. Η MARPOL 73/78 τώρα καλύπτει ουσίες εκτός από πετρέλαιο σε λειτουργικές περιόδους αλλά όπως ήδη έχει αναφερθεί η ευθύνη για τη ζημιά δεν καλύπτεται από τα διεθνή καθεστώτα που τώρα είναι σε ισχύ. Σε οποιαδήποτε περίπτωση, υπάρχουν σημαντικές πρακτικές διαφορές μεταξύ της μεταφοράς πετρελαίου και της μεταφοράς επικινδύνων και επιβλαβών ουσιών. Η μεταφορά πετρελαίου χύδην περιλαμβάνει σχετικά μικρό αριθμό εξειδικευμένων πλοίων. Από την άλλη πλευρά τα φορτία με επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες μπορούν να μεταφερθούν από τα περισσότερα πλοία. Επειδή τα εν λόγω φορτία μπορούν να μεταφερθούν σε τόσο ευρύ φάσμα, υπάρχουν ακόμα δυσκολίες για πολλά κράτη ως προς τον τρόπο

⁸⁷ Όμως από την 1^η Ιανουαρίου του 2002, η NUCLEAR του 1971 είχε γίνει αποδεκτή μόνο από 15 κράτη περιλαμβάνοντας σχεδόν το 21% της παγκόσμιας χωρητικότητας.

⁸⁸ Η Σύμβαση του Παρισιού περί Ευθύνης του Τρίτου Μέρους στον Τομέα της Πυρηνικής Ενέργειας του 1960 και το Πρωτόκολλό της του 1964 και η Συνθήκη της Βιέννης περί Αστικής Ευθύνης για Ζημιά από Πυρηνικές Ύλες του 1963.

σωστού προσδιορισμού αυτών των φορτίων καθώς και τι ποσότητες τέτοιων φορτίων χρειάζεται να μεταφερθούν πριν ενεργοποιηθεί συνεισφορά στο Ταμείο για Επικίνδυνες και Επιβλαβείς Ουσίες.

Μετά από πολλά χρόνια προετοιμασίας και την αποτυχία μιας πρώτης απόπειρας σύναψης σύμβασης το 1984⁸⁹, η Διεθνής Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη και Αποζημίωση για Ζημία σε Σχέση με τη Θαλάσσια Μεταφορά Επικίνδυνων και Επιβλαβών Ουσιών του 1996 (HNS του 1996) συνήφθη το 1996. Η σύμβαση δεν είναι ακόμα σε ισχύ και είναι πιθανό να περάσουν μερικά χρόνια πριν γίνει κάτι τέτοιο, καθώς οι διατάξεις που αφορούν το να τεθεί σε ισχύ είναι αρκετά περίπλοκες. Η σύμβαση μπορεί μόνο να τεθεί σε ισχύ 18 μήνες αφού έχει γίνει αποδεκτή από τουλάχιστον 12 κράτη, συμπεριλαμβανομένων τεσσάρων κρατών το καθένα με όχι λιγότερα από 4 εκατομμύρια GT ολικής χωρητικότητας στα πλοία και αφού ο Γενικός Γραμματέας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού έχει λάβει πληροφορίες που δηλώνουν ότι τα κράτη που είχαν προηγουμένως λάβει πάνω από 20.000 τόνους επικίνδυνων και επιβλαβών υλικών έλαβαν κατά τη διάρκεια του προηγούμενου ημερολογιακού έτους μια συνολική ποσότητα τουλάχιστον 40 εκατομμυρίων τόνων φορτίου⁹⁰. Ωστόσο, η HNS του 1996 αποτελεί σημαντικό νέο καθεστώς ευθυνών για τη ναυτιλία με σύμμετρες επιπτώσεις για τους Αλληλοασφαλιστικούς Συνεταιρισμούς μόλις τεθεί σε ισχύ. Η σύμβαση ορίζει τις επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες ως:

- i. Πετρέλαιο που μεταφέρεται χύδην όπως καταχωρείται στη MARPOL, Προσάρτημα I, Παράρτημα I.
- ii. Επιβλαβείς υγρές ουσίες που μεταφέρονται χύδην όπως καταχωρούνται στη MARPOL, Προσάρτημα II, Παράρτημα II καθώς και ουσίες που τοποθετούνται σε λίστα στα πλαίσια του Κανονισμού 3 (4) της MARPOL Παράρτημα II.
- iii. Επικίνδυνες υγρές ουσίες που μεταφέρονται χύδην όπως τοποθετούνται σε λίστα στο Κεφάλαιο 17 του Διεθνούς Κώδικα του 1983 για την Κατασκευή Πλοίων που Μεταφέρουν Επικίνδυνες Χημικές Ουσίες Χύδην.

⁸⁹ Gold, σημείωση 3 παραπάνω, σ.σ. 82 και 242.

⁹⁰ Από την 1^η Ιανουαρίου του 2002, η HNS του 1996 είχε γίνει αποδεκτή μόνο από δύο κράτη.

- iv. Επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες, υλικά και αντικείμενα σε συσκευασμένη μορφή που καλύπτονται από το Διεθνή Ναυτιλιακό Κώδικα Επικίνδυνων Αγαθών.
- v. Υγροποιημένα αέρια όπως καταχωρούνται στο Κεφάλαιο 19 του Διεθνούς Κώδικα του 1983 για την Κατασκευή Πλοίων που Μεταφέρουν Υγροποιημένα Αέρια Χύδην.
- vi. Υγρές ουσίες που μεταφέρονται χύδην με σημείο ανάφλεξης να μην ξεπερνά τους 60°C.
- vii. Στερεά υλικά χύδην που κρύβουν χημικούς κινδύνους που καλύπτονται από τον Κώδικα Πρακτικών Κανόνων για την Ασφαλή Μεταφορά Στερεών Φορτίων Χύδην, Προσάρτημα Β.
- viii. Κατάλοιπα από οποιαδήποτε υλικά ή ουσίες καταχωρούνται παραπάνω.

Πρέπει όμως να σημειωθεί πως ένας αριθμός ουσιών όπως ο άνθρακας και τα μεταλλεύματα δεν συμπεριλαμβάνονται στην εν λόγω καταχώρηση παρά το γεγονός ότι μπορεί να είναι επικίνδυνες από την άποψη της δυνατότητας για ζημιά. Συνεπώς, αν η HNS του 1996 στον ορισμό της ζημιάς αναφέρεται σε «απώλεια ζωής ή ατομικό τραυματισμό εν πλω», βασικά εμφανίζεται να ενδιαφέρεται περισσότερο με ουσίες που προκαλούν ζημιά σε άλλα υλικά και στο περιβάλλον, λόγω της έμφυτης φύσης τους σε αντίθεση με την πρόκληση ζημιάς στο πλοίο από φυσικές αιτίες όπως η μετατόπιση φορτίου και η αυτανάφλεξη.

Η HNS του 1996 σε γενικές γραμμές ακολουθεί μερικές από τις αρχές δυο επιπέδων που θεμελιώθηκαν σύμφωνα με τα καθεστώτα της CLC και της FUND για την πετρελαϊκή ρύπανση. Η κάλυψη έχει ως ακολούθως:

Πίνακας 6

Όρια Ευθύνης της HNS του 1996

Πρώτο Επίπεδο:

Πλοία μέχρι 2.000 GT ολική χωρητικότητα	ΕΤΔ 10 εκατομμύρια.
Πλοία 2.001- 50.000 GT ολική χωρητικότητα	ΕΤΔ 1.500/ τόνο επιπλέον. ⁹¹
Πλοία πάνω από 50.000 GT ολική χωρητικότητα	ΕΤΔ 360/ τόνο επιπλέον μέχρι ΕΤΔ 100 εκατομμύρια.

Δεύτερο Επίπεδο:

Το Διεθνές Ταμείο για Επικίνδυνες και Επιβλαβείς Ουσίες⁹², θα γίνει διαθέσιμο όταν το πρώτο επίπεδο είναι είτε μη διαθέσιμο είτε ανεπαρκές για την ικανοποίηση αξιώσεων για ζημιά και θα ωθούσε την αποζημίωση σε μέγιστο όριο ΕΤΔ 250 εκατομμύρια.

Η HNS του 1996⁹³ παρέχει στον πλοιοκτήτη τους καθορισμένους υπερασπιστικούς ισχυρισμούς παρόμοιους με εκείνους που είναι διαθέσιμοι για απαιτήσεις από πετρελαϊκή ρύπανση. Η σύμβαση δεν είναι εφαρμόσιμη για ζημιά από ρύπανση όπως ορίζεται σύμφωνα με το καθεστώς CLC/FUND ούτε για ζημιά που προκαλείται από ραδιενεργό υλικό της τάξης 7 είτε του Διεθνούς Ναυτιλιακού Κώδικα Επικίνδυνων Αγαθών είτε του Κώδικα Πρακτικών Κανόνων για την Ασφαλή Μεταφορά Στερεών Φορτίων Χύδην. Το εδαφικό πεδίο εφαρμογής της σύμβασης είναι επίσης παρόμοιο με το καθεστώς του 1992 της CLC/FUND.

Ξανά, όπως οι απαιτήσεις της CLC, τα πλοία θα πρέπει να έχουν υποχρεωτικό Πιστοποιητικό Επικίνδυνων και Επιβλαβών Ουσιών που θα υποδηλώνει ότι η ασφάλεια ευθύνης ή άλλη οικονομική ασφάλεια ισχύει σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Σύμβασης. Η HNS του 1996 είναι μοναδική ως προς το ότι για πρώτη φορά μια

⁹¹ ΕΤΔ Αξία από την 15^η Ιανουαρίου του 2002: Δολάρια Ηνωμένων Πολιτειών 1,2578.

⁹² Η Διαχείριση να γίνεται από μια Συνέλευση και μια Γραμματεία παρόμοια με το σύστημα του Διεθνούς Ταμείου για την Αποζημίωση από Πετρελαϊκές Ρυπάνσεις.

⁹³ Για λεπτομερή ανάλυση της HNS του 1996 βλ. De la Rue

σύμβαση περί ευθυνών συνδυάζει τα συμφέροντα του μεταφορέα, του κατασκευαστή, του ναυλωτή και του σχετικού κράτους. Μένει να δούμε πώς θα λειτουργήσει στην αληθινή πράξη μόλις τεθεί σε ισχύ.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

5.8 ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ 2001 ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΓΙΑ ΖΗΜΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ (Bunkers Convention 2001)

Όπως ήδη δηλώθηκε παραπάνω, τα καθεστάτα CLC/FUND μόνο καλύπτουν τη ζημιά ρύπανσης από τις αποθήκες καυσίμων των πλοίων για κηλίδες καυσίμων από φορτωμένα δεξαμενόπλοια ή δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν κατάλοιπα πετρελαίου από προηγούμενο φορτίο σε ταξίδι υπό έρμα. Αυτό προκαλούσε ανησυχία σε πολλά παράκτια κράτη καθώς το ενδεχόμενο ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης αυξήθηκε με τις αυξανόμενες ποσότητες πετρελαίου κίνησης να μεταφέρονται από μεγαλύτερα πλοία. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα το θέμα να τεθεί στην ημερήσια διάταξη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και μετά από χρόνια συζήτησης και διαπραγματεύσεων μια νέα Διεθνής Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη για Ζημιά Ρύπανσης από Πετρέλαιο Κίνησης ολοκληρώθηκε από τη Διπλωματική Διάσκεψη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού το Μάρτιο του 2001⁹⁴.

Η νέα σύμβαση, η οποία παρέχει ένα ελεύθερο όργανο να καλύπτει τη ζημιά από ρύπανση μόνο, έχει ως υπόδειγμα το σύστημα της CLC. Αναλόγως, μια βασική απαίτηση θα είναι η ανάγκη για τον καταχωρημένο ιδιοκτήτη ενός πλοίου να διατηρήσει την υποχρεωτική ασφαλιστική κάλυψη⁹⁵. Μια άλλη βασική απαίτηση είναι η διάταξη για άμεση δράση που θα επέτρεπε μια απαίτηση για αποζημίωση για ζημιά από ρύπανση να γίνει απευθείας εναντίον ενός ασφαλιστή.

Σύμφωνα με τη νέα σύμβαση, καλύπτονται μόνο τα πλοία πάνω από 1.000 GT ολική χωρητικότητα. Επιπλέον, το φάσμα εφαρμογής καλύπτει μόνο τη ζημιά από ρύπανση στο έδαφος, τα χωρικά ύδατα ή την αποκλειστική οικονομική ζώνη των κρατών που έχουν αποδεχτεί τη σύμβαση. Τα προληπτικά μέτρα επίσης καλύπτονται. Η ευθύνη για τη ρύπανση από το πετρέλαιο κίνησης στρέφεται στον πλοιοκτήτη που συμπεριλαμβάνει τον καταχωρημένο ιδιοκτήτη, το ναυλωτή γυμνού πλοίου, το χειριστή ή το διαχειριστή του πλοίου που προκαλεί τη ρύπανση. Όμως, οποιαδήποτε εφαρμόσιμα εθνικά ή διεθνή καθεστάτα περιορισμού της ευθύνης όπως η LLMC του 1976 είναι διαθέσιμα.

⁹⁴ Έγγραφο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού LEG/CONF.12/DCI της 22ας Μαρτίου του 2001.

⁹⁵ Διεθνής Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη για Ζημιά Ρύπανσης από Πετρέλαιο Κίνησης, Άρθρο 7.

Η Διάσκεψη για την Αστική Ευθύνη για Ζημιά Ρύπανσης από Πετρέλαιο Κίνησης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού επίσης υιοθέτησε έναν αριθμό Ψηφισμάτων που συνδέονται με τη νέα σύμβαση όπου περιλαμβάνονταν:

- i. Περιορισμός της Ευθύνης.
- ii. Προώθηση της Τεχνικής Συνεργασίας.
- iii. Προστασία των Προσώπων που λαμβάνουν Μέτρα για την Πρόληψη ή την Ελαχιστοποίηση των Επιδράσεων της Πετρελαϊκής Ρύπανσης.

Η νέα σύμβαση θα τεθεί σε ισχύ ένα χρόνο μετά την ημερομηνία στην οποία 18 κράτη, συμπεριλαμβανομένων πέντε κρατών το καθένα με πλοία των οποίων η συνδυασμένη ολική χωρητικότητα δεν είναι λιγότερη από 1 εκατομμύριο GT, την έχουν αποδεχτεί. Αυτό είναι πιθανό να πάρει λίγο χρόνο. Ωστόσο, μόλις τεθεί σε ισχύ, η νέα σύμβαση θα κλείσει το τελευταίο σημαντικό κενό στο διεθνές καθεστώς που σχεδιάστηκε για να αποζημιώσει θύματα ζημιάς από ρύπανση προερχόμενη από τα πλοία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

6.1. ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΤΟΥ ΟΡΑ 1990

Ο Νόμος περί Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο του 1990 (ΟΡΑ του 1990), σε ισχύ από τον Αύγουστο του 1990, εισήγαγε μια πολύ διαφορετική προσέγγιση στην πετρελαϊκή ρύπανση καθώς είναι σχεδιασμένος να αποτελεί ένα περιεκτικό νομικό καθεστώς που απευθύνεται στην πρόληψη της ρύπανσης, την αντιμετώπιση/απορρύπανση, τις ζημιές, την αποζημίωση καθώς και την επιβολή μέσα από αστικές και ποινικές κυρώσεις. Αυτή η προσέγγιση διαφέρει σημαντικά από τα καθεστάτα CLC/ FUND που εστιάζουν συγκεκριμένα στην ευθύνη και την αποζημίωση.

Εκτός αυτού, η αμερικανική νομοθεσία των προηγούμενων χρόνων στον εν λόγω τομέα παραμένει σε ισχύ, εκτός κι αν τροποποιηθεί συγκεκριμένα από την ΟΡΑ '90. Εδώ συμπεριλαμβάνεται ο Ομοσπονδιακός Νόμος Ελέγχου της Ρύπανσης των Υδάτων (FWPCA) που προηγουμένως ήταν ο κύριος αμερικανικός νόμος που ρύθμιζε τη ρύπανση των υδάτων. Παραδείγματος χάριν, η παράγραφος 311 του εν λόγω νόμου που απαγορεύει την απόρριψη πετρελαίου ή επικίνδυνων ουσιών σε επιβλαβείς ποσότητες απλά συμπληρώνει την κάλυψη της ΟΡΑ '90.

Η ΟΡΑ '90 επίσης επιτρέπει στις μεμονωμένες αμερικανικές πολιτείες να θεσπίζουν τους δικούς τους νόμους για την ευθύνη και την αντίδραση απέναντι στη ρύπανση χωρίς δικαίωμα προαιρέσεως από τον ομοσπονδιακό νόμο. Όμως, όπως ήδη αναφέρθηκε, μια πρόσφατη απόφαση του Ανώτατου Δικαστηρίου των Ηνωμένων Πολιτειών φαίνεται να έχει θέσει κάποιο περιορισμό στην εμβέλεια και το φάσμα του πολιτειακού νόμου στον εν λόγω τομέα⁹⁶. Το γεγονός αυτό οδήγησε σε δύο χωριστά συστήματα νόμου, το ομοσπονδιακό και το πολιτειακό, που βρίσκουν εφαρμογή παράλληλα στο ίδιο συμβάν πετρελαϊκής ρύπανσης. Η ΟΡΑ '90 και οι ογκώδεις κανονισμοί εφαρμογής είναι εξαιρετικά περίπλοκοι και δεν μπορούν να αναλυθούν με λεπτομέρεια στο εν λόγω Εγχειρίδιο⁹⁷.

⁹⁶ *Ηνωμένες Πολιτείες κατά Locke*

⁹⁷ Μια εξαιρετική λεπτομερής ανάλυση μπορείτε να δείτε στο De La Rue & Anderson.

Όμως, θα αναφερθεί μια σύντομη περίληψη των μερών που έχουν τη μεγαλύτερη σχέση με τις λειτουργίες του πλοίου και την κάλυψη από τον Αλληλοασφαλιστικό Συνεταιρισμό.

6.2 ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΙΑ

Η ΟΡΑ'90 βρίσκει εφαρμογή σε οποιοδήποτε πλοίο ή εγκατάσταση απορρίπτει πετρέλαιο ή αποτελεί σημαντική απειλή απόρριψης πετρελαίου μέσα ή πάνω στα πλόιμα ύδατα των Ηνωμένων Πολιτειών, στις παρακείμενες ακτογραμμές ή στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη που εκτείνεται μέχρι 200 μίλια από τη γραμμή βάσης⁹⁸. Το πετρέλαιο ορίζεται ευρέως ώστε να περιλαμβάνει το πετρέλαιο, το μαζούτ, τη λάσπη, την απόρριψη πετρελαίου και τα λιπαρά απόβλητα αλλά δεν περιλαμβάνει επικίνδυνες ουσίες που ορίζονται σύμφωνα με τη CERCLA (Νόμος Περιεκτικής Περιβαλλοντικής Ανταπόκρισης, Αποζημιώσεων και Αντικειμενικής Ευθύνης).

6.3 ΥΠΕΥΘΥΝΟ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟ ΜΕΡΟΣ

Η ΟΡΑ'90 είναι εφαρμόσιμη σε οποιοδήποτε πρόσωπο έχει στην ιδιοκτησία του, χειρίζεται ή ναυλώνει κατά παραχώρηση ένα πλοίο, ανεξαιρέτως τύπου. Κάτι τέτοιο θα περιλάμβανε δεξαμενόπλοια καθώς και μη δεξαμενόπλοια.

Ο ορισμός των ατόμων φαίνεται να αποκλείει τους ναυλωτές για ορισμένο χρονικό διάστημα και τους ναυλωτές για ένα ή περισσότερα ταξίδια αλλά το εν λόγω ζήτημα φαίνεται να μην έχει μέχρι στιγμής αποφασιστεί ξεκάθαρα.

Σε οποιαδήποτε περίπτωση, είναι απίθανο ένας ναυλωτής να αποκλιστεί μόνο σύμφωνα με τον ορισμό των ατόμων. Το πρακτικό ερώτημα θα ήταν αν ένας τέτοιος ναυλωτής θα χειριζόταν το πλοίο. Σε ορισμένες περιπτώσεις μπορεί κάλλιστα να ισχύει πως ένας ναυλωτής για ορισμένο χρονικό διάστημα θα χειριζόταν το πλοίο και συνεπώς θα θεωρούνταν υπεύθυνος ως το υπεύθυνο μέρος.

⁹⁸ ΟΡΑ'90, § 1002.

Σ' αυτό το στάδιο, το ζήτημα δεν έχει δικαστεί σε δικαστήριο, όμως σε μια περίπτωση όπου το όριο των Πιστοποιητικών Οικονομικής Υπευθυνότητας έχει εξαντληθεί, όπου δεν είναι διαθέσιμα άλλα κεφάλαια από τον πλοιοκτήτη και όπου ο ναυλωτής για ορισμένο χρονικό διάστημα έχει κεφάλαια διαθέσιμα στις Ηνωμένες Πολιτείες, το ζήτημα είναι πιθανό να οδηγηθεί σε δίκη⁹⁹.

Όμως, είναι ξεκάθαρο πως ένας αριθμός αμερικανικών πολιτειών θα επιρρίψει ευθύνες στους ναυλωτές για ορισμένο χρονικό διάστημα και τους ναυλωτές για ένα ή περισσότερα ταξίδια ως τα άτομα που έχουν τον έλεγχο του πετρελαίου τη στιγμή της «απελευθέρωσης»¹⁰⁰. Το κάθε υπεύθυνο μέρος θεωρείται να είναι από κοινού και εις ολόκληρον και αυστηρά υπεύθυνο σύμφωνα με την OPA '90. Όμως τα συμφέροντα των φορτίων δεν θεωρούνται να είναι υπεύθυνα μέρη αν και ένας αριθμός πολιτειών θα θεωρήσει τους ιδιοκτήτες φορτίων υπεύθυνους για τη ζημιά από πετρελαϊκή ρύπανση μαζί με τους πλοιοκτήτες ή σε αντικατάσταση αυτών¹⁰¹.

6.4. ΦΑΣΜΑ ΕΥΘΥΝΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΖΗΜΙΑ

Αν ένα πλοίο απορρίψει πετρέλαιο, ή αποτελέσει σημαντική απειλή απόρριψης, το υπεύθυνο μέρος είναι υπεύθυνο για:

- i. Όλες τις δαπάνες απομάκρυνσης που, στην περίπτωση μιας επαπειλούμενης κηλίδας περιλαμβάνουν τις δαπάνες πρόληψης ή ελαχιστοποίησης ενός τέτοιου συμβάντος¹⁰².
- ii. Όλες τις ζημιές σε φυσικούς πόρους. Εδώ συμπεριλαμβάνονται η δαπάνη αποκατάστασης των κατεστραμμένων πόρων, η απώλεια της αξίας αυτών των

⁹⁹ Υποθέτοντας ότι το δικαίωμα του υπεύθυνου μέρους να περιορίσει την ευθύνη δεν είναι διαθέσιμο.

¹⁰⁰ Νομοθεσία στην Αλάσκα, το Όρεγκον, την Ουάσιγκτον, την Καλιφόρνια, τη Φλόριντα, την Αλαμπάμα, το Κονέκτικατ, τη Τζόρτζια, τη Λουιζιάνα, το Μέριλαντ, τη Μασαχουσέτη, το Μισισιπή, το Νιου Χάμσαϊρ, το Νιου Τζέρσεϊ, τη Νέα Υόρκη, τη Βόρεια Καρολίνα, την Πενσιλβάνια, το Ρόουντ Άιλαντ, τη Νότια Καρολίνα, το Τέξας και τη Βιρτζίνια- όλες φαίνονται να επιρρίπτουν αυτό το είδος ευθύνης αν και δεν έχουν υπάρξει περιστατικά που δίνουν ξεκάθαρη απάντηση σ' αυτό το στάδιο.

¹⁰¹ Η Αλάσκα, η Καλιφόρνια, η Φλόριντα, το Μέριλαντ, το Μέιν, το Νιου Τζέρσεϊ, η Βόρεια Καρολίνα, το Όρεγκον, η Ουάσιγκτον. Βλ. επίσης De La Rue και Anderson, παραπάνω, σημείωση 15, Προσάρτημα II.

¹⁰² OPA '90, § 1002, (β) (1).

- πόρων, η εκκρεμής αποκατάσταση, συν το λογικό κόστος της εκτίμησης της ζημιάς¹⁰³.
- iii. Όλες οι ζημιές σε αληθινή ή προσωπική περιουσία συμπεριλαμβανομένης της οικονομικής απώλειας.
 - iv. Το σύνολο της απώλειας της χρήσης για διαβίωση των φυσικών πόρων για τροφή, καταφύγιο και τα αναγκαία της ζωής. Μια τέτοια απώλεια μπορεί να ανακτηθεί από οποιοδήποτε άτομο κάνει χρήση τέτοιων πόρων ανεξαρτήτως ιδιοκτησίας.
 - v. Απώλεια εισοδήματος, συμπεριλαμβανομένων των φόρων.
 - vi. Απώλεια κέρδους και δυνατότητας κέρδους. Ο ενάγων δεν χρειάζεται να είναι ο ιδιοκτήτης της κατεστραμμένης περιουσίας ή των πόρων προς ανάκτηση. Πρόκειται για ακύρωση από το παραδοσιακό ναυτικό δίκαιο των Ηνωμένων Πολιτειών πως δεν υπάρχει ανάκτηση για τις οικονομικές απώλειες όταν ο ενάγων δεν έχει υποστεί απευθείας πλήγμα σε περιουσία του¹⁰⁴. Πριν από την ΟΡΑ'90, η μόνη εξαίρεση στον εν λόγω κανόνα είχε εφαρμοστεί σε απαιτήσεις από εμπορικούς ψαράδες που εξαρτώνταν πλήρως από θαλάσσιους φυσικούς πόρους. Σε έντονη αντίθεση, ο κανόνας της ΟΡΑ'90 έχει εφαρμοστεί για να επιτραπεί η ανάκτηση για την οικονομική απώλεια από έναν ιδιοκτήτη εξέδρας πετρελαίου που δεν υπέστη καμία υλική ζημιά που να πληρούσε τις προϋποθέσεις για αποζημίωση¹⁰⁵.
 - vii. Οι επιπρόσθετες δαπάνες για την παροχή δημόσιων υπηρεσιών κατά τη διάρκεια ή μετά τις δραστηριότητες απομάκρυνσης¹⁰⁶.

¹⁰³ ΟΡΑ'90, § 1002, (β) (2), (Α).

¹⁰⁴ *Robins Dry Dock and Repair Co κατά Flint*, 275 Ηνωμένες Πολιτείες 303 (1927), *Slaven κατά B.P.* ,

¹⁰⁵ *Sekco Energy κατά M/V Margaret Chouest*, 820 ΣΤ Συμπλήρωμα. 1008. (Έκδοση Λος Άντζελες 1993).

¹⁰⁶ ΟΡΑ'90, § 1002, (β) (2), (ΣΤ).

6.5 ΥΠΕΡΑΣΠΙΣΤΙΚΟΙ ΙΣΧΥΡΙΣΜΟΙ

Η OPA'90 προσφέρει στα υπεύθυνα μέρη μια πολύ περιορισμένη ομάδα ολοκληρωμένων υπερασπιστικών γραμμών. Πρέπει να παρουσιαστεί με μια επικράτηση των αποδεικτικών στοιχείων πως η απόρριψη και η μεταγενέστερη ζημιά προκλήθηκαν αποκλειστικά από:

- i. Ανωτέρα Βία.
- ii. Πολεμική πράξη.
- iii. Μια πράξη ή παράλειψη ενός τρίτου μέρους αποκλείοντας τους υπαλλήλους, τους πράκτορες ή εκείνους που έχουν συμβατική σχέση με το υπεύθυνο μέρος με την προϋπόθεση πως το υπεύθυνο μέρος περαιτέρω θεμελιώνει, με επικράτηση των αποδεικτικών στοιχείων, πως αφιέρωσε τη δέουσα προσοχή όσον αφορά το πετρέλαιο και έλαβε προφυλάξεις ενάντια σε προβλέψιμες πράξεις ή παραλείψεις του τρίτου μέρους και σε προβλέψιμες συνέπειες αυτών των πράξεων ή παραλείψεων¹⁰⁷.
- iv. Οποιοδήποτε συνδυασμό των παραπάνω περιστάσεων.

Αυτές οι ολοκληρωμένοι υπερασπιστικοί ισχυρισμοί δεν είναι διαθέσιμοι αν το υπεύθυνο μέρος δεν ανέφερε το συμβάν ή δεν παρείχε όλη τη λογική βοήθεια και συνεργασία που απαιτείται από τους υπεύθυνους υπαλλήλους ή χωρίς επαρκή αιτία δεν συμμορφώθηκε με τις εντολές ενός κυβερνητικού υπαλλήλου που δόθηκαν σύμφωνα με την FWPCA ή το Νόμο του 1974 περί Επέμβασης στις Ανοιχτές Θάλασσες. Ο δεύτερος επιτρέπει στην αμερικανική κυβέρνηση να απομακρύνει ή να εξαλείψει τις απειλές για ρύπανση στις αμερικανικές ακτές από τα πλοία στις ανοιχτές θάλασσες.

Μια μεροληπτική υπεράσπιση παρέχεται για ορισμένες απαιτήσεις όπου η σοβαρή αμέλεια ή το εσκεμμένο παράπτωμα του ενάγοντος προκάλεσε την κηλίδα. Ωστόσο, αν το υπεύθυνο μέρος ισχυριστεί πως η απόρριψη ή η απειλή αυτής προκλήθηκε αποκλειστικά από την πράξη ή την παράλειψη ενός τρίτου μέρους το υπεύθυνο μέρος

¹⁰⁷ Όμως, βλ. *Unocal κατά των Ηνωμένων Πολιτειών*, 222 ΣΤ 3δ 528 (9^η Εγκύκλιος 2000) όπου το Αμερικανικό Εφετείο υποστήριξε ότι αν «ένα υπεύθυνο μέρος» πραγματοποιεί τη λειτουργία απορρύπανσης με αμελή τρόπο θα μπορούσε να χάσει το δικαίωμα αποζημίωσης από ένα αποκλειστικά υπεύθυνο τρίτο μέρος εντελώς.

είναι ακόμα υποχρεωμένο να καθαρίσει την κηλίδα και να κάνει πληρωμές στους αιτούντες αλλά τότε αποκτά δικαιώματα υποκατάστασης ενάντια σε τέτοια τρίτα μέρη.

6.6 ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ¹⁰⁸

Η ΟΡΑ'90 ορίζει περιορισμό της ευθύνης για τους ιδιοκτήτες και τους χειριστές πλοίων με την προϋπόθεση να πληρούνται ορισμένες απαιτήσεις¹⁰⁹. Τα ακόλουθα όρια παρέχονται τώρα:

Πίνακας 7

Όρια ΟΡΑ'90

Δεξαμενόπλοια ολικής χωρητικότητας άνω των 3.000 GT:

**Το μεγαλύτερο από Δολάρια ΗΠΑ 1.200/ GT ολική χωρητικότητα
ή 10 εκατομμύρια Δολάρια ΗΠΑ.**

Δεξαμενόπλοια ολικής χωρητικότητας 3.000 GT ή λιγότερο:

**Το μεγαλύτερο από Δολάρια ΗΠΑ 1.200/GT ολική χωρητικότητα
ή 2 εκατομμύρια Δολάρια ΗΠΑ.**

**Πλοία που μεταφέρουν φορτίο από μια εγκατάσταση στην Εξωτερική
Ηπειρωτική Υφαλοκρηπίδα:**

Όπως παραπάνω, συν τις απεριόριστες δαπάνες.

Άλλα πλοία:

**Το μεγαλύτερο από Δολάρια ΗΠΑ 600/ GT ολική χωρητικότητα
ή 500.000 Δολάρια ΗΠΑ**

Υπεράκτιες εγκαταστάσεις (εκτός από λιμένες με βαθιά νερά):

75 εκατομμύρια Δολάρια ΗΠΑ συν απεριόριστες δαπάνες απομάκρυνσης

**Εγκαταστάσεις προς την ακτή (συμπεριλαμβανομένων των λιμένων με βαθιά
νερά):**

350 εκατομμύρια Δολάρια ΗΠΑ

¹⁰⁸ Για περισσότερες λεπτομέρειες, βλ. De La Rue & Anderson, παραπάνω σημείωση 15, σ.σ. 191-195.

¹⁰⁹ ΟΡΑ'90, § 1004.

Στον Αμερικανό Πρόεδρο δίνεται η εξουσία να προσαρμόζει αυτά τα ποσά περιορισμού κάθε τρία χρόνια για να αντανακλάται ο πληθωρισμός. Τα ποσά περιορισμού για τα πλοία περιλαμβάνουν τόσο τις δαπάνες απορρύπανσης όσο και τις αποζημιώσεις από τα τρίτα μέρη, όμως οι πλοιοκτήτες μπορεί να μην περιορίζουν την ευθύνη σύμφωνα με το Νόμο του 1851 περί Περιορισμού της Ευθύνης¹¹⁰.

Το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης χάνεται αν:

- i. Το συμβάν προκλήθηκε άμεσα από την παραβίαση ενός εφαρμόσιμου ομοσπονδιακού κανονισμού ασφαλείας, κατασκευής ή λειτουργίας (όπως ένας από τους Κανονισμούς των Συγκρούσεων), τη σοβαρή αμέλεια ή το εσκεμμένο παράπτωμα του υπεύθυνου μέρους, του πράκτορά του ή του υπαλλήλου ή ενός ατόμου που ενεργεί βάσει μιας συμβατικής σχέσης με το υπεύθυνο μέρος.
- ii. Το υπεύθυνο μέρος εν μέρει δεν αναφέρει ή αρνείται να αναφέρει το συμβάν, να παρέχει λογική συνεργασία και βοήθεια σε υπεύθυνους υπαλλήλους ή να συμμορφωθεί με μια διαταγή που εκδόθηκε σύμφωνα με την FWPCA ή το Νόμο περί Επέμβασης στις Ανοιχτές Θάλασσες¹¹¹.

Πρέπει να είναι σαφές από τα παραπάνω πως οι διατάξεις της OPA'90 περί περιορισμού της ευθύνης συντάσσονται με τέτοιο τρόπο που μπορούν εύκολα να ερμηνευτούν για να στερήσουν το δικαίωμα περιορισμού από τον πλοιοκτήτη. Με άλλα λόγια αυτές οι διατάξεις περιορισμού είναι ευρέως αναποτελεσματικές. Στα περισσότερα ατυχήματα θα είναι σχετικά απλό να δείξει κανείς πως έχει γίνει παραβίαση κάποιου κανονισμού δεδομένου του πολύ εκτεταμένου αριθμού κανονισμών που υπάρχουν σύμφωνα με την OPA'90 και άλλους αμερικανικούς νόμους. Αν και έχει προταθεί η σκληρότητα αυτής της σταθεράς να μετριαστεί κάπως από την απαίτηση άμεσων αιτίων στο αμερικανικό δίκαιο¹¹², μένει να δούμε αν κάτι τέτοιο θα βοηθήσει στ' αλήθεια. Εκτός αυτού, ακόμα κι αν η μάχη κερδηθεί σε ομοσπονδιακό επίπεδο, ο πόλεμος μπορεί κατόπιν να χαθεί στο πολιτειακό επίπεδο.

¹¹⁰ 46 Προσάρτημα, Σύνταγμα των Ηνωμένων Πολιτειών §§ 183-196 (1994), *Ζήτημα της Medlife Capital Corp.*, 132 ΣΤ 3δ. 878 (1^η Εγκύκλιος του 1997).

¹¹¹ OPA'90, § 1004 (γ) (2).

¹¹² De la Rue & Anderson

Από τις 24 αμερικανικές παράκτιες πολιτείες, οι 13 τώρα επιρρίπτουν αυστηρή ευθύνη χωρίς περιορισμό για ζημιές από πετρελαϊκή ρύπανση και απορρύπανση, δηλαδή, χωρίς καμία ανάγκη να αποδειχθεί αμέλεια ή παραβίαση μιας εφαρμόσιμης σταθεράς ασφάλειας. Η Φλόριντα, το Νιου Τζέρσεϊ, η Λουιζιάνα και η Νέα Υόρκη είναι τώρα οι μόνες πολιτείες με συγκρίσιμα ή κατώτερα όρια ευθύνης από εκείνα που περιλαμβάνονται στην OPA'90. Το Ντελάγουερ θέτει μια μέγιστη ευθύνη 30 εκατομμυρίων Δολαρίων ΗΠΑ ή τουλάχιστον Δολάρια ΗΠΑ 300/ GT ολική χωρητικότητα. Το Τέξας θέτει μέγιστη εν δυνάμει ευθύνη 50 εκατομμυρίων Δολαρίων ΗΠΑ για πλοία άνω των 8.000 GT ολική χωρητικότητα για δαπάνες αντιμετώπισης και ζημιές εκτός από ζημιές στους φυσικούς πόρους. Τα πλοία πάνω από 3.000 GT ολική χωρητικότητα που μεταφέρουν πετρέλαιο χύδην ως φορτίο είναι υπεύθυνα για 10 εκατομμύρια Δολάρια ΗΠΑ ή Δολάρια ΗΠΑ 1.200/ GT ολική χωρητικότητα, οποιοδήποτε είναι το μεγαλύτερο, για ζημιά στους φυσικούς πόρους.

6.7 ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΙΜΑ ¹¹³.

Αστικά και ποινικά πρόστιμα και κυρώσεις αυξάνονται σημαντικά στα πλαίσια της OPA'90 και αυξάνουν τις βαριές ποινές που ήδη είναι διαθέσιμες στα πλαίσια της FWPCA και άλλων νομοθεσιών των ΗΠΑ. Επιπλέον, οι παραβιάσεις του νόμου επίσης περιλαμβάνουν υποχρεωτικές αστικές κυρώσεις μέχρι 25.000 Δολάρια ΗΠΑ/ ημέρα ή 1.000 Δολάρια ΗΠΑ/ βαρέλι που απορρίπτεται.

Αν η απόρριψη είναι αποτέλεσμα σοβαρής αμέλειας ή εσκεμμένου παραπτώματος του υπεύθυνου μέρους, η αστική κύρωση δεν είναι μικρότερη από 100.000 Δολάρια ΗΠΑ και δεν είναι μεγαλύτερη από 3.000 Δολάρια ΗΠΑ/βαρέλι. Ένα υπεύθυνο μέρος που δεν απομακρύνει το πετρέλαιο ή δεν υπακούει σε μια κυβερνητική εντολή υπόκειται σε επιπρόσθετη αστική κύρωση μέχρι 25.000 Δολάρια ΗΠΑ ανά ημέρα παραβίασης ή τρεις φορές τις δαπάνες που προκαλούνται από το Κεφάλαιο για την Ευθύνη από Πρόκληση Πετρελαιοκηλίδας.

¹¹³ De La Rue & Anderson,

Υπάρχουν επίσης εκτεταμένες διατάξεις για ποινικές κυρώσεις συμπεριλαμβανομένων προστίμων μέχρι 500.000 Δολάρια ΗΠΑ για έναν οργανισμό και 250.000 Δολάρια ΗΠΑ και φυλάκιση μέχρι πέντε χρόνια για ένα άτομο που δεν αναφέρει πετρελαιοκηλίδα. Περαιτέρω ποινικές κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων προστίμων και στην περίπτωση ατόμων φυλάκισης, μπορεί να επιβληθούν σε περίπτωση αμελούς ή εσκεμμένης απόρριψης πετρελαίου. Για μια ακόμα φορά, όλες οι αμερικανικές παράκτιες πολιτείες επιβάλλουν ευρύ φάσμα προστίμων και κυρώσεων σε συνδυασμό με μια μεγάλη ποικιλία παραβιάσεων. Σε πολλές περιπτώσεις, οι ποινικές και αστικές κυρώσεις που επιβάλλονται από αυτές τις πολιτείες μπορεί να είναι μεγαλύτερες από αυτές που επιβάλλονται στα πλαίσια της OPA '90¹¹⁴.

6.8 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΥΠΕΥΘΥΝΟΤΗΤΑ¹¹⁵

Εδώ πρόκειται για μια από τις πιο αμφιλεγόμενες περιοχές του συστήματος της OPA '90 που απαιτεί κατάθεση αποδεικτικών στοιχείων οικονομικής υπευθυνότητας αρκετών για να ικανοποιήσουν τις μέγιστες περιορισμένες ευθύνες σύμφωνα με το νόμο. Εκτός αυτού, οι ασφαλιστές που παρέχουν τέτοιες αποδείξεις υπόκεινται σε άμεσες νομικές ενέργειες όχι μόνο για τα δαπάνες απορρύπανσης αλλά και για το σύνολο της ζημιάς από ρύπανση που μπορεί να ανακτηθεί σύμφωνα με το νόμο. Κάτι τέτοιο μπορεί να εξέθετε τους ασφαλιστές ειδικά τους αμοιβαίους, μη κερδοσκοπικούς Αλληλοασφαλιστικούς Συνεταιρισμούς σε εν δυνάμει απεριόριστη ευθύνη. Το πιστοποιητικό οικονομικής υπευθυνότητας που απαιτείται σύμφωνα με τους εφαρμόσιμους Κανονισμούς για το Πιστοποιητικό Οικονομικής Υπευθυνότητας κανονικά θα ήταν περιορισμένο στην μέγιστη ευθύνη του πλοίου σύμφωνα με την OPA '90 όπως υπολογίστηκε σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις περιορισμού. Καθώς οι ασφαλιστές θαλάσσιας ευθύνης έχουν κατηγορηματικά απορρίψει την άμεση δράση, οι Αλληλοασφαλιστικοί Συνεταιρισμοί συνεπώς επίσης αρνήθηκαν να εκδώσουν πιστοποιητικά οικονομικής υπευθυνότητας προς συμμόρφωση με την OPA '90. Από την άλλη πλευρά, οι Αλληλοασφαλιστικοί Συνεταιρισμοί προσφέροντας την απαιτούμενη οικονομική ασφάλεια σύμφωνα με το σύστημα της CLC, τώρα εκτίθενται σε απαιτήσεις άμεσης δράσης από τρίτα μέρη. Σε γενικές γραμμές, οι

¹¹⁴ Gold Κεφάλαιο 5.

¹¹⁵ OPA '90,1004 (γ)(2).

περισσότεροι Αλληλοασφαλιστικοί Συνεταιρισμοί συμπεριλαμβανομένης και της Gard μόνο εκδίδουν Γαλάζιες Κάρτες που επιβεβαιώνουν την κάλυψη από τέτοιους Συνεταιρισμούς. Τέτοιες κάρτες κατόπιν υποβάλλονται στα κατάλληλα κράτη της σημαίας από τα οποία κατόπιν απαιτείται να εκδώσουν το πιστοποιητικό της CLC. Όμως η κάλυψη από τέτοια πιστοποιητικά συμμορφώνεται μόνο με τα διεθνώς αποδεκτά όρια της CLC και όπου είναι κατάλληλο τα όρια της FWPCA. Συνεπώς, έχει αναπτυχθεί ένα νέο σύστημα ειδικής κάλυψης για πλοία που εμπορεύονται στις ΗΠΑ. Σύμφωνα με αυτό το καθεστώς οι Κανονισμοί για το Πιστοποιητικό Οικονομικής Υπευθυνότητας που ικανοποιούν τις αιτήσεις της OPA'90 εκδίδονται. Σύμφωνα με την OPA'90, αποδείξεις οικονομικής υπευθυνότητας πρέπει να επιβληθούν από ένα υπεύθυνο μέρος για:

- i. Οποιοδήποτε πλοίο πάνω από 300 GT ολική χωρητικότητα (εκτός από ένα μη αυτοπροωθούμενο πλοίο που δεν μεταφέρει πετρέλαιο ως φορτίο ή καύσιμα) που κάνει χρήση οποιουδήποτε χώρου υπόκειται στη δικαιοδοσία των Ηνωμένων Πολιτειών.
- ii. Οποιοδήποτε πλοίο εντός της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης των ΗΠΑ που μεταφορτώνει ή ελαφρύνει το πετρέλαιο που προορίζεται για μέρος εντός της δικαιοδοσίας των Ηνωμένων Πολιτειών.

Η αδυναμία παροχής τέτοιων αποδείξεων μπορεί να οδηγήσει σε αστικές κυρώσεις, άρνηση εισόδου, κράτηση ή κατάσχεση του πλοίου. Οποιοσδήποτε εγγυητής (συμπεριλαμβανομένου ενός ασφαλιστή) παρέχει τέτοιες αποδείξεις οικονομικής υπευθυνότητας έχει τις ίδιες υπερασπιστικές γραμμές και δικαιώματα με το υπεύθυνο μέρος και απόλυτη υπεράσπιση αν το γεγονός προκλήθηκε από εσκεμμένο παράπτωμα του υπεύθυνου μέρους¹¹⁶.

Επιπλέον, ο εγγυητής έχει υπεράσπιση όπου η απαίτηση υπερβαίνει το ποσό της εγγύησης ή όπου δεν γίνεται σύμφωνα με την OPA'90 ή τη CERCLA. Η τελευταία υπεράσπιση υποτίθεται ότι κάνει ξεκάθαρο πως ο εγγυητής δεν θα θεωρηθεί πως έχει δώσει συγκατάθεση για άμεση δράση σύμφωνα με οποιοδήποτε ομοσπονδιακό ή πολιτειακό δίκαιο ή σε οποιονδήποτε τρόπο αποκλειστικά επειδή ένας τέτοιος εγγυητής συμμετείχε στην παροχή αποδείξεων οικονομικής υπευθυνότητας σύμφωνα με την

¹¹⁶ OPA'90, § 1016 (στ) (3).

ΟΡΑ'90. Αυτές οι διατάξεις της ΟΡΑ'90 περί οικονομικής υπευθυνότητας ανακάλεσαν παρόμοιες διατάξεις σε άλλες νομοθεσίες των ΗΠΑ¹¹⁷.

Για τα πετρελαιοφόρα πλοία οι απαιτούμενες αποδείξεις οικονομικής υπευθυνότητας πρέπει να είναι αρκετές για να πληρούν το μέγιστο ποσό ευθύνης που επιβάλλεται σύμφωνα με το νόμο. Αν το υπεύθυνο μέρος κατέχει ή χειρίζεται πάνω από ένα πλοίο, οι αποδείξεις οικονομικής υπευθυνότητας μπορούν να θεμελιωθούν στο ποσό της μέγιστης ευθύνης που εφαρμόζεται στο πλοίο που έχει τη μεγαλύτερη δυνατή ευθύνη¹¹⁸. Όμως ο πλοιοκτήτης ή ο χειριστής πρέπει πάλι να πάρει ένα ξεχωριστό Κανονισμό για Πιστοποιητικό Οικονομικής Υπευθυνότητας για κάθε πλοίο καθώς τα δικαιολογητικά του στόλου που καλύπτουν τα πλοία σε ένα στόλο επιτρέπονται μόνο για περιορισμένη τάξη πλοίων. Τα υπεύθυνα μέρη για τις υπεράκτιες εγκαταστάσεις πρέπει να θεμελιώσουν και να διατηρήσουν αποδείξεις οικονομικής υπευθυνότητας μέχρι 150 εκατομμύρια Δολάρια ΗΠΑ αν και κάτι τέτοιο επίσης εξαρτάται από το βαθμό λειτουργικών, περιβαλλοντικών κινδύνων ή των κινδύνων για την υγεία που περιλαμβάνονται. Τα υπεύθυνα μέρη για τους λιμένες με βαθιά νερά πρέπει να θεμελιώσουν και να διατηρήσουν παρόμοιες αποδείξεις για 350 εκατομμύρια Δολάρια ΗΠΑ. Αποδείξεις οικονομικής υπευθυνότητας μπορούν να θεμελιωθούν με οποιαδήποτε ή οποιοσδήποτε από τις παρακάτω μεθόδους:

- i. Απόδειξη ασφάλειας.
- ii. Εγγύηση δι' ενεχύρου.
- iii. Εγγύηση.
- iv. Πιστωτική Επιστολή.
- v. Προδιαγραφές για αυτασφαλιστής.
- vi. Άλλες αποδείξεις οικονομικής υπευθυνότητας.

Οι Κανονισμοί για τα Πιστοποιητικά Οικονομικής Υπευθυνότητας σύμφωνα με την ΟΡΑ'90 δημοσιεύτηκαν το 1994 και μετά από μια περίοδο σταδιακής εισαγωγής, όλα τα πλοία πρέπει από το Δεκέμβριο του 1997 να φέρουν Κανονισμούς για Πιστοποιητικά Οικονομικής Υπευθυνότητας που εκδίδονται μόνο σύμφωνα με την ΟΡΑ'90. Σύμφωνα με τους εν λόγω Κανονισμούς, το ποσό που απαιτείται είναι το

¹¹⁷ FWPCA, DPA (Καθορισμένο Άτομο Στην Ακτή), TAPA (Σύλλογος για την Προστασία των Μεταφερόμενων Περιουσιακών Στοιχείων) και OCSLA (Νόμος για τις Περιοχές της Εξωτερικής Ηπειρωτικής Υφαλοκρηπίδας).

¹¹⁸ De La Rue & Anderson, σημείωση 15 σ.σ. 201.

σύνολο του εν δυνάμει ορίου του πλοιοκτήτη σύμφωνα με την ΟΡΑ'90 όσον αφορά το πιο μεγάλο πλοίο που έχει στην ιδιοκτησία του ή χειρίζεται το υπεύθυνο μέρος συν το όριο που είναι εφαρμόσιμο σύμφωνα με τη CERCLA.

6.9 ΤΑΜΕΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΥΘΥΝΗ ΑΠΟ ΠΡΟΚΛΗΣΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΗΛΙΔΑΣ

Εκτός από το σχέδιο ευθυνών, η ΟΡΑ'90 περιλαμβάνει ένα δεύτερο επίπεδο αποζημίωσης. Πρόκειται για το Ταμείο για την Ευθύνη από Πρόκληση Πετρελαιοκηλίδας που γενικά έχει κάποιες ομοιότητες με το διεθνές σχέδιο FUND. Η εξεύρεση κεφαλαίων για το Ταμείο για την Ευθύνη από Πρόκληση Πετρελαιοκηλίδας κυρίως προέρχεται από ένα φόρο πέντε τοις εκατό ανά βαρέλι στο εισαγόμενο και το εγχώριο πετρέλαιο¹¹⁹.

Σύμφωνα με την ΟΡΑ'90, το εν λόγω ταμείο ενοποίησε όλα τα ταμεία που ήταν διαθέσιμα προηγουμένως σύμφωνα με διάφορους άλλους νόμους. Επιπλέον, τα κεφάλαια που προέρχονται από πρόστιμα, ποινές, μεταφορές από προηγούμενα κεφάλαια και τόκους ενισχύουν τα έσοδα του Ταμείου σε περίπου 1,9 δισεκατομμύρια Δολάρια ΗΠΑ¹²⁰. Το Ταμείο για την Ευθύνη από Πρόκληση Πετρελαιοκηλίδας τελεί υπο τη διαχείριση του Εθνικού Ταμείου για τη Ρύπανση, μιας υπηρεσίας της Αμερικανικής Ακτοφυλακής που εκταμιεύει κεφάλαια για λειτουργίες απομάκρυνσης, ελέγχει τις πηγές και τις χρήσεις των κεφαλαίων, επεξεργάζεται τις αξιώσεις των τρίτων μερών και επιδιώκει ανάκτηση δαπανών από τα υπεύθυνα μέρη για δαπάνες απομάκρυνσης και αποζημιώσεις που καταβάλλονται. Το εν λόγω Ταμείο είναι διαθέσιμο για:

- i. Πληρωμή δαπανών απομάκρυνσης από ομοσπονδιακές και πολιτειακές αρχές.
- ii. Πληρωμή σε ομοσπονδιακούς και πολιτειακούς εντολοδόχους που πραγματοποιούν εκτιμήσεις των ζημιών σε φυσικούς πόρους και πλάνα αποκατάστασης.

¹¹⁹ Οι Ηνωμένες Πολιτείες αναστέλλουν και επαναφέρουν αυτό το φόρο κατά καιρούς ανάλογα με τους πόρους του Ταμείου. Επίσης έχει γίνει κάποια συζήτηση στο Αμερικανικό Κογκρέσο και την Αμερικανική Ακτοφυλακή για αύξηση του κεφαλαίου σε 3 δισεκατομμύρια Δολάρια ΗΠΑ ή ενδεχομένως στα 5 δισεκατομμύρια Δολάρια ΗΠΑ.

¹²⁰ De La Rue & Anderson, σημείωση 15 σ.σ. 197.

- iii. Πληρωμή για ορισμένες κυβερνητικές διοικητικές, λειτουργικές και προσωπικές δαπάνες από την OPA'90.
- iv. Πληρωμή για μη αποζημιωμένες απαιτήσεις για δαπάνες απομάκρυνσης συνεπείς με το Εθνικό Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτων Αναγκών για μη αποζημιωμένες ζημιές.

Το εν λόγω Ταμείο γίνεται υποκατάστατο στα δικαιώματα οποιοδήποτε ενάγοντος στον οποίο έχει γίνει καταβολή τέτοιων αποζημιώσεων. Σε περίπτωση δαπανών απομάκρυνσης, το εν λόγω Ταμείο μπορεί να αποζημιώσει ένα υπεύθυνο μέρος του οποίου η δαπάνη έχει υπερβεί τα επίπεδα ευθύνης που επιβάλλονται από την OPA'90.

Το Ταμείο αυτό αποτελείται από δύο μέρη:

- α) Ένα Ταμείο για την Αντιμετώπιση Επειγόντων Περιστατικών που δεν μπορεί να υπερβεί τα 50 εκατομμύρια Δολάρια ΗΠΑ ετησίως και
- β) Το κεντρικό Ταμείο.

6.10 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΣΤΟΝ OPA '90

Η OPA'90 επίσης θεμελιώνει μια διαδικασία απαιτήσεων που διαφέρει από το διεθνές καθεστώς. Με ορισμένες εξαιρέσεις, οι απαιτήσεις για δαπάνες απομάκρυνσης ή αποζημιώσεις πρέπει πρώτα να παρουσιάζονται στο υπεύθυνο μέρος ή στον εγγυητή του Κανονισμού για το Πιστοποιητικό Οικονομικής Υπευθυνότητας. Αν ένα τέτοιο υπεύθυνο μέρος ή εγγυητής αρνηθεί την απαίτηση ή δεν τη ρυθμίσει εντός 90 ημερών ο ενάγων έχει την επιλογή είτε να αρχίσει νομική δράση είτε να παρουσιάσει την απαίτηση στο Ταμείο για την Ευθύνη από Πρόκληση Πετρελαιοκηλίδας¹²¹.

Σε περίπτωση πετρελαιοκηλίδας η Αμερικανική Ακτοφυλακή πρέπει να ορίσει την πηγή της απόρριψης ως το υπεύθυνο μέρος. Αν ένα τέτοιο μέρος δεν αρνηθεί τον ορισμό εντός πέντε ημερών, πρέπει να ζητήσει απαιτήσεις σύμφωνα με τους κανονισμούς της OPA'90 για να θέσει σε επιφυλακή εν δυνάμει ενάγοντες. Όμως, αν το φερόμενο ως υπεύθυνο μέρος αρνηθεί έναν τέτοιο ορισμό, ή αν η πηγή της απόρριψης είναι άγνωστη, η Αμερικανική Ακτοφυλακή πρέπει να ζητήσει απαιτήσεις.

¹²¹ *Gatlin Oil Company Inc κατά Ηνωμένων Πολιτειών*, 169 ΣΤ 3δ 207 (4^η Εγκύκλιος του 1999).

Η ΟΡΑ'90 επίσης επιβάλλει συγκεκριμένες περιόδους περιορισμού για αποζημιώσεις και δαπάνες απομάκρυνσης. Οποιαδήποτε δράση για αποζημίωση πρέπει να γίνει εντός τριών χρόνων από την ημερομηνία «κατά την οποία η απώλεια και η σύνδεση της απώλειας με την εν λόγω απόρριψη είναι λογικά ανακτήσιμες με την επίδειξη της δέουσας προσοχής» ή στην περίπτωση της καταστροφής φυσικών πόρων την ημερομηνία ολοκλήρωσης της εκτίμησης της ζημιάς στους φυσικούς πόρους. Οι ενάγοντες που ζητούν ανάκτηση από το Ταμείο για την Ευθύνη από Πρόκληση Πετρελαιοκηλίδας πρέπει να παρουσιάσουν απαιτήσεις για δαπάνες απορρύπανσης εντός έξι χρόνων και απαιτήσεις για αποζημίωση εντός τριών χρόνων.

6.11 ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΤΙΔΡΑΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Αν και τα σχέδια έκτακτης ανάγκης κατά της Ρύπανσης από Πετρελαιοειδή για τα σύμβαντα με πετρελαιοκηλίδες έχουν γίνει υποχρεωτικά στα πλαίσια της MARPOL 73/78¹²² και της OPRC¹²³, η OPA '90 έχει ένα διαφορετικό και πιο περίπλοκο σύστημα σχεδίων για την αντίδραση ή την αντιμετώπιση έκτακτων αναγκών στα πλοία.

Σύμφωνα με το εν λόγω σύστημα, οι ιδιοκτήτες ή οι χειριστές δεξαμενόπλοιων απαιτείται να προετοιμάζουν και να υποβάλλουν ένα Σχέδιο Αντίδρασης του Πλοίου που είναι ικανό να αντιδρά στο μέγιστο δυνατό βαθμό στη χειρότερη περίπτωση απόρριψης καθώς και σε σημαντική απειλή απόρριψης πετρελαίου ή επικίνδυνων ουσιών¹²⁴. Σύμφωνα με τους κανονισμούς ο πλοιοκτήτης απαιτείται να παρέχει ή να κανονίσει την παροχή της πλειοψηφίας του εξοπλισμού και του προσωπικού που χρειάζεται για την αντιμετώπιση πετρελαιοκηλίδας. Εκτός αυτού, ο πλοιοκτήτης ή ο χειριστής απαιτείται να απομακρύνει γρήγορα το πετρέλαιο και να μετριάσει την περιβαλλοντική ζημιά που είναι αποτέλεσμα της απόρριψης χωρίς την ενεργό συμμετοχή του ομοσπονδιακού προσωπικού ή τη χρήση ομοσπονδιακού εξοπλισμού. Σύμφωνα με τους κανονισμούς τα Σχέδια Αντίδρασης του Πλοίου πρέπει:

- i. να είναι συνεπή με τις απαιτήσεις του Εθνικού Σχεδίου για την Αντιμετώπιση Έκτακτων Αναγκών σε περιπτώσεις Πετρελαίου και Επικίνδυνων Ουσιών και των Σχεδίων Αντιμετώπισης Έκτακτων Αναγκών στην Περιοχή.
- ii. να προσδιορίζουν ένα προσοντούχο άτομο με πλήρη εξουσία για να θέσει σε εφαρμογή τις δράσεις απομάκρυνσης και διαθέσιμο να ξεκινήσει άμεση επικοινωνία με τον κατάλληλο ομοσπονδιακό υπάλληλο και τους οργανισμούς αφαίρεσης πετρελαιοκηλίδων που παρέχουν προσωπικό και εξοπλισμό.
- iii. να προσδιορίζουν και να εξασφαλίζουν τη διαθεσιμότητα του, με σύμβαση ή άλλο εγκεκριμένο μέσο, ιδιωτικού προσωπικού ή εξοπλισμού που χρειάζονται για τη μέγιστη δυνατή αφαίρεση της χειρότερης περίπτωσης απόρριψης και τη μετρίαση μιας σημαντικής απειλής τέτοιας απόρριψης.

¹²² MARPOL 73/78, Παράρτημα I, Κανονισμός 26, Ψήφισμα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού Επιτροπή Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος 47 (31).

¹²³ OPRC, Άρθρο 3.

¹²⁴ Οι συγκεκριμένες απαιτήσεις καθορίζονται σύμφωνα με την FWPCA όπως τροποποιήθηκε από την OPA του '90.

- iv. να περιγράφουν την κατάρτιση, τη δοκιμή του εξοπλισμού, τις περιοδικές μη ανακοινωμένες ασκήσεις και τις δράσεις αντιμετώπισης των ατόμων πάνω στο πλοίο που θα πραγματοποιηθούν σύμφωνα με το σχέδιο για να διασφαλιστεί η ασφάλεια του πλοίου και να μετριαστεί ή να προληφθεί η απόρριψη ή η σημαντική απειλή αυτής.
- v. να αναβαθμίζονται περιοδικά και να επανυποβάλλονται για έγκριση όταν λάβουν χώρα σημαντικές αλλαγές.

Αν και η OPA'90 απαιτεί τα Σχέδια Αντίδρασης του Πλοίου για πετρελαιοκηλίδες ή κηλίδες από επικίνδυνες ουσίες, στο εν λόγω στάδιο, μόνο οι κανόνες για τις πετρελαιοκηλίδες είναι σε ισχύ. Τα Σχέδια Αντίδρασης του Πλοίου για ουσίες εκτός από πετρέλαιο θα υπόκεινται σε δημιουργία ξεχωριστών κανόνων. Σύμφωνα με τους κανονισμούς της Αμερικανικής Ακτοφυλακής, τα δεξαμενόπλοια με αμερικανική σημαία πάνω από 150 GT ολική χωρητικότητα και όλα τα άλλα πλοία με αμερικανική σημαία πάνω από 400 GT ολική χωρητικότητα πρέπει επίσης να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις για Σχέδια Έκτακτης Ανάγκης κατά της Ρύπανσης από Πετρελαιοειδή της MARPOL 73/78.

Πρέπει επίσης να σημειωθεί πως ένας αριθμός αμερικανικών πολιτειών επίσης απαιτούν την υποβολή χωριστών Σχεδίων Αντίδρασης του Πλοίου. Μερικές πολιτείες που απαιτούν την υποβολή χωριστών Σχεδίων Αντίδρασης του Πλοίου για τα δεξαμενόπλοια έχουν επεκτείνει τις ομοσπονδιακές τους απαιτήσεις απαιτώντας τα μη δεξαμενόπλοια να υποβάλλουν επίσης τέτοια σχέδια. Αυτές οι επιπρόσθετες απαιτήσεις έχουν θεσπιστεί για να διασφαλίσουν μια σωστή αντιμετώπιση σε κηλίδες από πετρέλαιο κίνησης από τα μη δεξαμενόπλοια.

6.12 ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΣΤΕΛΕΧΩΣΗ ΜΕ ΠΛΗΡΩΜΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Η OPA '90 περιλαμβάνει εκτενείς απαιτήσεις για τη σταδιακή εισαγωγή των πλοίων διπλού κύτους μέχρι το 2010. Επίσης θεμελιώνει κανονισμούς που αφορούν στη χορήγηση αδειών και πιστοποιητικών στους αξιωματικούς των πλοίων, στην εξέταση για ναρκωτικά και αλκοόλ, στην αναθεώρηση των ποινικών μητρώων καθώς και στη θεμελίωση γενικών απαιτήσεων στελέχωσης με πλήρωμα, εξοπλισμού και κατάστασης των πλοίων.

CASE STUDY

Το 1997, ένα πλοίο χτύπησε μια γέφυρα σε ένα λιμάνι της Αμερικής λόγω λάθους του κυβερνήτη. Στο πλοίο έγινε τρύπα και δημιούργησε μια κηλίδα που αποτελούνταν βάσει υπολογισμών από 2.100 βαρέλια ντίζελ και 2.000 βαρέλια μαζούτ μέσα στο ποτάμι. Οι ιδιοκτήτες του πλοίου ορίστηκαν ως το υπεύθυνο μέρος σύμφωνα με την OPA '90. Το ποσό περιορισμού του πλοίου σύμφωνα με την OPA '90 είναι περίπου 22 εκατομμύρια Δολάρια ΗΠΑ.

Σύμφωνα με το κρατικό δίκαιο, η ευθύνη είναι απεριόριστη. Υπήρξε σημαντική πετρελαϊκή ρύπανση του λιμανιού και των παρακείμενων περιοχών και το πετρέλαιο απλώθηκε σε κοντινούς βαλτότοπους λόγω των έντονων καιρικών συνθηκών. Το βραχώδες έδαφος και η σημαντική παλιρροιακή δράση παρακώλυσαν τις προσπάθειες απορρύπανσης. Ο λιμένας επέτρεπε να είναι κλειστός για δύο μέρες. Ωστόσο, σχεδόν 141.000 γαλόνια από τα 180.000 γαλόνια του πετρελαίου που χύθηκε ανακτήθηκε μέσω εντατικής δράσης απορρύπανσης με τη συμμετοχή περίπου 300 ατόμων και έναν αριθμό θαλάσσιων σκαφών. Οι συνολικές δαπάνες απορρύπανσης ήταν 40 εκατομμύρια Δολάρια ΗΠΑ. Οι απαιτήσεις ενάντια στο πλοίο ήταν για: i) απορρύπανση, ii) απαιτήσεις από ψαράδες αστακών και μυδιών, iii) απαιτήσεις από ιδιοκτήτες περιουσιών, iv) ζημιές σε φυσικούς πόρους συμπεριλαμβανόμενης της εκτίμησης τέτοιων ζημιών (χωράφια με αγκαθωτά σπαθόχορτα, πουλιά, ανθρώπινη ποιότητα της ζωής) και απαιτήσεις ως αποτέλεσμα του κλεισίματος του λιμανιού.

Ελήφθη μια απόφαση για να ρυθμιστούν οι αξιώσεις της αλιείας για 6 εκατομμύρια Δολάρια ΗΠΑ με αναφορά στο νόμο περί απεριόριστης ευθύνης της πολιτείας. Όταν οι δαπάνες απορρύπανσης υπερέβησαν το κεφάλαιο περιορισμού των 22 εκατομμυρίων Δολαρίων ΗΠΑ του πλοίου σύμφωνα με την ΟΡΑ'90, το Εθνικό Ταμείο για τη Ρύπανση ειδοποιήθηκε πως ο πλοιοκτήτης θα έκανε απαίτηση στο Ταμείο για την Ευθύνη από Πρόκληση Πετρελαιοκηλίδας για οποιαδήποτε ποσά ξοδεύτηκαν σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ΟΡΑ'90 που υπερέβησαν το κεφάλαιο περιορισμού. Ένας αριθμός περίπλοκων νομικών ζητημάτων περαιτέρω καθυστέρησαν και περιέπλεξαν την περίπτωση στο εν λόγω στάδιο.

Τον Ιανουάριο του 1999, δόθηκε η συμβουλή στις ομάδες κοινών συμφερόντων του Αλληλοασφαλιστικού Συνεταιρισμού του Πλοιοκτήτη και του Ιδιοκτήτη από το Εθνικό Ταμείο για τη Ρύπανση πως το πλοίο δικαιούνταν να περιορίσει την ευθύνη μόλις πάνω από τα 22 εκατομμύρια Δολάρια ΗΠΑ. Επίσης συμφωνήθηκε οι ιδιοκτήτες να υποβάλλουν σχετικά τεκμήρια των αξιώσεων στο Εθνικό Ταμείο για τη Ρύπανση και αυτό κατόπιν θα καθόριζε τις ανακτήσιμες απαιτήσεις υπερβολής και θα έκανε πληρωμές από το Ταμείο για την Ευθύνη από Πρόκληση Πετρελαιοκηλίδας όπως απαιτούνταν. Δυστυχώς κάτι τέτοιο δεν είχε συμβεί μέχρι το τέλος του 2001 οπότε η συνολική δαπάνη του ζητήματος βρισκόταν στα 56 εκατομμύρια Δολάρια ΗΠΑ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

7. ΙΤΟΡΦ

7.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το International Tankers Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) είναι ένας μη-κερδοσκοπικός οργανισμός¹²⁵, που εμπλέκεται σε όλες τις πτυχές της ετοιμότητας και επέμβασης σε πλοία με διαρροές πετρελαιοειδών, χημικών και άλλων ουσιών στο θαλάσσιο περιβάλλον. Ο ITOPF ιδρύθηκε το 1968, μετά από το συμβάν Torrey Canyon, να διαχειριστεί την εθελοντική συμφωνία αποζημίωσης, σχετικά με την ευθύνη για την πετρελαϊκή ρύπανση (TOVALOP), του οποίου εξασφαλίζεται η κατάλληλη και έγκαιρη καταβολή των αποζημιώσεων προς τους πληγέντες από τις διαρροές πετρελαίου. Ο TOVALOP έληξε το 1997. Ως αποτέλεσμα, η αποστολή της Ομοσπονδίας να αλλάξει τη σύνθεση και τους όρους χρηματοδότησης αντίστοιχα.

Ο ITOPF αφιερώνει πλέον σημαντική προσπάθεια σε ένα ευρύ φάσμα τεχνικών υπηρεσιών, των οποίων το πιο σημαντικό είναι να απομακρύνει διαρροές πετρελαιοειδών και χημικών προϊόντων. Η ομάδα του ITOPF είναι σε διαρκή ετοιμότητα για να βοηθήσει στη θαλάσσια ρύπανση οπουδήποτε στον κόσμο. Η υπηρεσία αυτή γίνεται κανονικά για λογαριασμό των μελών τις (ιδιοκτήτες δεξαμενόπλοιων) ή Associates (άλλους πλοιοκτήτες) και του πετρελαίου τους ασφαλιστές της ρύπανσης (συνήθως μία από τις P & I Clubs) είτε μετά από αίτηση των κυβερνήσεων ή διεθνών οργανισμών όπως η “Διεθνής Πετρελαϊκή Ρύπανση” ταμείο για την αποζημίωση (IOPC Ταμείο). Άλλες τεχνικές υπηρεσίες που παρέχει περιλαμβάνει εκτίμηση των ζημιών, σχεδιασμός έκτακτης ανάγκης, κατάρτιση και πληροφόρηση. Η Ομοσπονδία διατηρεί μια εκτεταμένη βιβλιοθήκη, ένα ολοκληρωμένο σύστημα γεωγραφικών πληροφοριών και μια σειρά από βάσεις δεδομένων, και παράγει τεχνικές δημοσιεύσεις.

Ο ITOPF βρίσκεται στο Λονδίνο, με προσωπικό των 26 ατόμων, εκ των οποίων τα 12 είναι διαθέσιμα για να ανταποκριθούν στις διαρροές.

¹²⁵ www.itopf.com

7.2 ΑΠΟΚΡΙΣΗ ΣΕ ΔΙΑΡΡΟΕΣ

Η ομάδα του ΙΤΟΡΡ και συγκεκριμένα το τεχνικό προσωπικό είναι σε διαρκή ετοιμότητα για την αντιμετώπιση διαρροών σε πλοία οπουδήποτε στον κόσμο. Ο ρόλος του τεχνικού προσωπικού στο χώρο της διαρροής θα ποικίλλει ανάλογα με τις περιστάσεις, αλλά συνήθως περιλαμβάνει μία ή περισσότερες από τις ακόλουθες δραστηριότητες:

- παροχή συμβουλών προς όλα τα μέλη σχετικά με την πιθανή κατάληξη και τα αποτελέσματα του ρύπου.
- παροχή συμβουλών και βοήθειας σε όλα τα μέρη για την πλέον ενδεδειγμένη μέθοδο καθαρισμού με στόχο τον περιορισμό της τυχόν ζημίας. Συμβάλλοντας στην εξασφάλιση του εξοπλισμού και στην οργάνωση του καθαρισμού σε περιπτώσεις όπου ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να τοποθετήσει αντιρυπαντικά μέσα.
- παρακαλουθεί την εξυγίανση, προκειμένου να παράσχει τις επόμενες εκθέσεις των γεγονότων και της τεχνικής αξίας των δράσεων που αναλαμβάνονται.
- διερεύνηση σε τυχόν ζημίες σε παράκτιους πόρους, όπως η αλιεία, υδατοκαλλιέργεια, τη βιομηχανία και σε χώρους αναψυχής.

Σε κάθε περίπτωση, ο ΙΤΟΡΡ είναι στενά συνδεδεμένος με όλα τα εμπλεκόμενα μέρη σε μια πετρελαιοκηλίδα, με στόχο την επίτευξη αμοιβαίας συμφωνίας σχετικά με τα μέτρα που είναι λογικά και καλύτερα προσαρμοσμένα στις ιδιαίτερες συνθήκες .

Αυτό δεν βοηθά μόνο στο να διασφαλιστεί η εξυγίανση όσο το δυνατόν αποτελεσματικά με το περιορισμό των ζημιών που προκαλούνται, αλλά και σε μεταγενέστερες απαιτήσεις που μπορεί να αντιμετωπιστεί έγκαιρα και φιλικά.

7.3 ΖΗΜΙΕΣ –ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

ΙΤΟΡΡ καλείται συχνά να αξιολογήσει τα τεχνικά προβλήματα που προκύπτουν από τις διαρροές. Σε πολλές περιπτώσεις, αυτή είναι μια φυσική επέκταση της σχετικά με τη συμμετοχή της, κατά τη στιγμή της διαρροής.

Ο ρόλος του ΙΤΟΡΡ στην εκτίμηση των ζημιών και την ανάλυση απαιτήσεων με μια παροχή συμβουλών σχετικά με την τεχνική αξία των απαιτήσεων για τους οργανισμούς που θα καταβάλουν την αποζημίωση (π.χ. οι οργανισμοί προστασίας και εγγύησης (Ρ & Ι Clubs) και το Διεθνές Ταμείο Αποζημίωσης για Πετρελαϊκή Ρύπανση).



Σύμφωνα με τους όρους των διεθνών συμβάσεων η αποζημίωση, τα μέτρα αντιμετώπισης της θαλάσσιας διαρροής απαιτείται να είναι “λογικά”, εάν θέλουν να πληρούν τις προϋποθέσεις για την αποζημίωση ("λογικό" νοείται γενικά, στο πλαίσιο της εξυγίανσης, ότι τα μέτρα δικαιολογούνται με βάση μια αντικειμενική τεχνική αξιολόγηση της κατάστασης κατά το χρόνο λήψης της απόφασης). Καθώς και την αξιολόγηση των τεχνικών απαιτήσεων για το κόστος καθαρισμού.

Ο ΙΤΟΡΡ αφιερώνει σημαντικό χρόνο για την αξιολόγηση των γεγονότων και για την αποκατάσταση των ζημιών ρύπανσης από πετρέλαιο, ιδίως στον τομέα της αλιείας και των εγκαταστάσεων θαλασσοκαλλιέργειας.

Επίσης έχει κεντρικό ρόλο στην παροχή τεχνικών πληροφοριών και στην ανάλυση σε όλα τα μέρη που εμπλέκονται στη διαδικασία αποκατάστασης που απαιτούνται σύμφωνα με τις διατάξεις των Ηνωμένων Πολιτειών Oil Pollution Act 1990 (OPA'90).



7.4 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ ΚΑΙ ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ

Μια σημαντική διαρροή πετρελαίου ή άλλη ουσία, παρουσιάζει μια σειρά πολύπλοκων προβλημάτων και άπτεται άμεσων αποφάσεων που πρέπει να ληφθούν για αποτελεσματική αντίδραση. Προτεραιότητα είναι λοιπόν να εφαρμοστεί ένα ρεαλιστικό σχέδιο έκτακτης ανάγκης στην κάθε περίπτωση ξεχωριστά.

Ο ΙΤΟΡΡF λόγω της μακράς εμπλοκή του με τις πετρελαιοκηλίδες και της πείρας που διαθέτει, έχει ζητηθεί από τις κυβερνήσεις, τη βιομηχανία, τους διεθνείς οργανισμούς και από άλλες οργανώσεις να βοηθήσει στην προετοιμασία των σχεδίων έκτακτης ανάγκης, καθώς και να λάβει και άλλα συμβουλευτικά καθήκοντα.

7.5 ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΚΑΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Ο ΙΤΟΡΡ διοργανώνει και συμμετέχει σε πολλά επιμορφωτικά μαθήματα και σεμινάρια για τις κυβερνήσεις και το προσωπικό της βιομηχανίας σε όλο τον κόσμο και συχνά βοηθά στην αντιμετώπιση της πετρελαιοκηλίδας με ασκήσεις και σχέδια έκτακτης ανάγκης.

Στο πλαίσιο της γενικής δέσμευσής της για την κατάρτιση και την εκπαίδευση, σημαντικές προσπάθειες έχουν αφιερωθεί στην παροχή πρακτικών πληροφοριών και σε τεχνικές διαρροής πετρελαίου και συναφών θεμάτων. Ο ΙΤΟΡΡ έχει δημοσιεύσει 12 Τεχνικές Πληροφορίες έγγραφα, τα οποία συνοδεύονται με μια σειρά από πολύγλωσσο βίντεο και ανάλογη υποστήριξη σε βιβλία, πέραν των άλλων έκτακτων εκδόσεων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Α) Πρακτικό Θέμα Ν0 1

M/V THEOTOKOS

Η Polembros Shipping Ltd, εταιρεία διαχείρισης πλοίων που εδρεύει στην Ελλάδα, καταδικάστηκε σε ομοσπονδιακό δικαστήριο στη Νέα Ορλεάνη στις 30 Ιουλίου 2009 να καταβάλει το ποσό των 2,7 εκατομμυρίων¹²⁶, ποινικού προστίμου για παραβίαση των νόμων κατά της ρύπανσης, νομοθεσία για την ασφάλεια των πλοίων καθώς και την υποβολή ψευδών δηλώσεων κατά τη διάρκεια έρευνας της Αμερικάνικης Ακτοφυλακής του M / V Θεοτόκου (bulk Carrier) 71.200dwt .

Επιπλέον, η Polembros διατάχθηκε να πληρώσει ένα ξεχωριστό ποσό που ανέρχεται στα 100.000 δολάρια προς την κοινότητα υπηρεσιών “Smithsonian Environmental Research Center”. Τα χρήματα θα χρησιμοποιηθούν για την έρευνα και τις συνέπειες που θα υπάρξουν στα θαλάσσια είδη. Τα εισβάλλοντα είδη μπορούν να απειλήσουν τα αυτόχθονα είδη και να προκαλέσουν ζημιές στα οικοσυστήματα των Ηνωμένων Πολιτειών.

Το δικαστήριο διέταξε περαιτέρω, η Polembros να είναι υπό δοκιμασία τρία συναπτά έτη. Ως προϋπόθεση της δοκιμαστικής περιόδου, όλα τα πλοία που ανήκουν ή διαχειρίζονται από τη Polembros, επί του παρόντος 20 πλοία, θα αποκλειστεί η είσοδος στους λιμένες των ΗΠΑ και τα χωρικά ύδατα της για τρία χρόνια.

Επιπλέον, το Δικαστήριο έκδωσε συνολικά 540.000 δολάρια στα εννέα πρώην μέλη του πληρώματος της Θεοτόκου που εκτενώς συνεργάστηκαν στην έρευνα και παρείχαν πληροφορίες που οδήγησαν στην ενοχής και την καταδίκη της Polembros. Το Κογκρέσο χορηγεί στα δικαστήρια την εξουσία να συνάψουν μια «αμοιβή» ή «βραβείο καταγγελιών» για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία.

¹²⁶ www.marinelog.com

“Οι όροι της δοκιμασίας και των κυρώσεων που επιβάλλονται από το δικαστήριο έχουν να κάνουν με την υλοποίηση της καλύτερευσης των λιμένων και των υδάτινων οδών από τις Ηνωμένες Πολιτείες που βρίσκονται σε κίνδυνο, ενώ αποκλείει την επιχείρηση από την οικονομική δραστηριότητα στα ύδατα του έθνους μας”, όπως δήλωσε ο Ignacia S. Moreno, Βοηθός Γενικός Εισαγγελέας για το Περιβάλλον του Υπουργείου Δικαιοσύνης και Φυσικών Πόρων. Επίσης επισύμανε “ότι η βιομηχανία πρέπει να λάβει ειδοποίηση ότι το Υπουργείο Δικαιοσύνης και οι ερευνητικοί ομόλογοί μας θα συνεχίσουν να διώκουν και να ζητούν κυρώσεις για όσους παραβιάζουν την περιβαλλοντική νομοθεσία της χώρας μας.”

Η ιστορική αυτή υπόθεση αναδεκνύει την εξαιρετική συνεργασία μεταξύ του προσωπικού από το γραφείο του Εισαγγελέα των ΗΠΑ, του Υπουργείου Δικαιοσύνης, το τμήμα Περιβαλλοντικών εγκλημάτων και την Αμερικάνικη Ακτοφυλάκη. Ο Jim Letten Εισαγγελέα των ΗΠΑ για την Ανατολική Επαρχία της Λουιζιάνας είπε “ θα ήθελα να εκφράσω την εκτίμησή μου στα εννέα μέλη του πληρώματος της Θεοτόκου για την εκτεταμένη συνεργασία τους κατά την παρούσα έρευνα.” Συνάμα τόνισε “ότι αυτό το γραφείο, σε συνεργασία με τους εταίρους της επιβολής του νόμου, θα συνεχίσει να διώκει ενεργά τις εταιρείες που ρυπαίνουν το θαλάσσιο περιβάλλον μας”.

Η Polembros παραδέχθηκε την ενοχή της στις 30 Σεπτεμβρίου του 2009, για δύο λόγους παραβίασης του νόμου για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία: από την μια παραλήψεις που βρέθηκαν στο oil record book για το φορτηγό πλοίο M / V Θεοτόκος, και το άλλο σχετικά με την δεξαμενή εμπρός από το φράγμα σύγκρουσης. Επίσης παρατηρήθηκε ότι το εν λόγω πλοίο παρέλειψε να διατηρηθούν ακριβή αρχεία του νερού έρματος. Συνάμα υπήρξε παραβίαση του νόμου περί ασφάλειας ναυσιπλοΐας των λιμανιών, παραλείποντας να αναφέρει επικίνδυνη κατάσταση του κρακ στο πηδάλιο του πλοίου. Και τέλος η υποβολή ψευδών δηλώσεων αποκρύπτοντας το γεγονός ότι το πετρέλαιο ήταν διαρροή καυσίμων στη δεξαμενή έρματος forepeak. >

Η έρευνα για το M / V Θεοτόκου οδήγησε στην πρώτη ποινική δίωξη του. Η χρέωση για ψευδή δήλωση σχετικά με την προσπάθεια του πληρώματος για να αποκρύψει το γεγονός ότι το πετρέλαιο ήταν διαρροή καυσίμων στη δεξαμενή έρματος forepeak.

Επιπλέον, στις 15 Οκτωβρίου 2009, ο Παναγιώτης Λέκκας, ο πλοίαρχος καταδικάστηκε σε δέκα μήνες, με πρόστιμο 4.000 δολαρίων, και για τα τρία χρόνια την απαγόρευση εισόδου στους λιμένες των ΗΠΑ και των χωρικών υδάτων, διότι συνέβαλε στην παρεμπόδιση της δικαιοσύνης, καθώς υπήρξαν και παραβιάσεις της περιβαλλοντικής νομοθεσίας και την ασφάλεια των πλοίων. Στις 1 Οκτωβρίου, Charles P. Posas, υποπλοίαρχος του πλοίου, καταδικάστηκε και αυτός με την σειρά του σε τρία χρόνια απαγόρευση από τους λιμένες των ΗΠΑ και των χωρικών υδάτων για ψευδή δήλωση και παραβίαση του νόμου. Σε μια άλλη σχετική περίπτωση, στις 5 Νοεμβρίου 2009, ο πρώτος μηχανικός, Γεώργιος Στάμου, καταδικάστηκε να πληρώσει πρόστιμο 15.000 δολαρίων καθώς και την απαγόρευση για πέντε χρόνια να καταπλεύσει στους λιμένες των ΗΠΑ και των χωρικών υδάτων, μετά υπομνήματος κρίθηκε ένοχος για κακούργημα που αφορά παραβίαση του νόμου για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία και παραβίαση του νόμου λόγω ψευδούς δήλωσης.

Η υπόθεση ερευνήθηκε από την Αμερικανική Ακτοφυλακή υπηρεσία ερευνών με την συνδρομή επιθεωρητών από τη Νέα Ορλεάνη καθώς και η νομική συνδρομή από την Αμερικανική Ακτοφυλακή της Νέα Ορλεάνης και τα κεντρικά γραφεία της στην Ουάσιγκτον. Η υπόθεση διώκεται από τον Christopher L.Hale της περιβαλλοντική δικαιοσύνη Τμήματος Εγκλημάτων τμήμα μαζί με Dorothy Taylor Γραφείου του Εισαγγελέα των ΗΠΑ στη Νέα Ορλεάνη.



Συνοψίζοντας λοιπόν, το ποινικό πρόστιμο των 2.7 εκατομμυρίων δεν μπορεί να καλυφθεί οικονομικά από το club, διότι αφορά παραβίαση των νόμων κατά της ρύπανσης, νομοθεσία για την ασφάλεια των πλοίων και συνάμα ψευδείς δηλώσεις που έγιναν κατά την διάρκεια της έρευνας. Τα πρόστιμα που υπέβαλε το δικαστήριο στον καπετάνιο και στον Ά μηχανικό, ωφείλει το club να καταβάλει τα αντίστοιχα τα αντίστοιχα ποσά στους ασφαλιζόμενους δηλαδή στους πλοιοκτήτες. Τα 100.000 \$ τα οποία πρέπει να καταβληθούν στο κέντρο ερευνών για αποκατάσταση και περαιτέρω έρευνα που θα γίνει στους θαλάσσιους οργανισμούς είναι χρέος του αντίστοιχου club να καταβάλλει το προαναφερθέν ποσό.

Όσον αφορά τις παραλείψεις που βρέθηκαν στα oil record book και σε αυτή την περίπτωση δεν μπορούν να μεριμνήσουν οι ασφαλιστές, διότι το πλοίο δεν είχε ακολουθήσει τους νόμους και τις συμβάσεις που αφορούσαν την ασφάλεια του πλοίου. Εκτός εάν η πλοιοκτήτρια εταιρία αποδείξει ότι σωστά έπραξε, δηλαδή εάν προσκομίσει στο δικαστήριο στοιχεία που να αποδεικνύουν το αντίθετο, οπότε και οι ασφαλιστές από την μεριά τους θα καταβάλλουν την αντίστοιχη αποζημίωση.

Τα οποιαδήποτε έξοδα έγιναν για μεταφορά και διαμονής των ατόμων που εκπροσώπησαν την ναυτιλιακή εταιρία, προκειμένου να παρακολουθήσουν από κοντά την εξέλιξη των γεγονότων, το standard P&I club, που ήταν ασφαλισμένο το πλοίο ωφείλει να αποζημιώσει τον πλοιοκτήτη. Και τα δικαστικά έξοδα θα πρέπει να

καλυφθούν από τους ασφαλιστές. Είναι αξιοσημείωτο να αναφέρουμε ότι η κάθε περίπτωση αποτελεί ένα μεμονωμένο και ιδιαίτερο περιστατικό και θα πρέπει να εξετάζεται από πολλές οπτικές γωνίες. Η στάση που θα ακολουθήσει το Standard P&I Club στην συγκεκριμένη περίπτωση και οι αποφάσεις που πάρθηκαν ανάμεσα σε ασφαλιστή και ασφαλιζόμενο δεν γίνονται γνωστές στο ευρύ κοινό. Ως εκ τούτου τα συμπεράσματα μας , ποία ήταν η στάση του club έναντι στους πλοιοκτήτες βασίστηκε στις αποφάσεις των δικαστηρίων και στα rules που αφορούν την ρύπανση.

B) Πρακτικό Θέμα Νο 2

M/V PRESTIGE

Το Prestige ήταν υπό Ελληνικής διαχείρισης, μονής γάστρας (single hull), επισήμως καταχωρημένο στις Μπαχάμες. Το πλοίο είχε νεκρού βάρους, ή μεταφορικής ικανότητας, περίπου 81.000 τόνους, και ανήκει στην κατηγορία Aframax των δεξαμενόπλοιων. Ο νηογνώμονας του πλοίου ήταν ο American Bureau of Shipping και ήταν ασφαλισμένο στο London Club.

Η γαλλική, ισπανική και η πορτογαλική κυβερνήσεις αρνήθηκαν να επιτρέψουν το Prestige να δέσει στις ακτές τους. Στις 13 Νοεμβρίου 2002, ενώ το Prestige μετέφερε 77.033 μετρικούς τόνους φορτίου δύο διαφορετικών ποιοτήτων του βαρέως μαζούτ, σε μία από τα δώδεκα δεξαμενές έγινε έκρηξη κατά τη διάρκεια θύελλας από τη Γαλικία (Galicia), στη βορειοδυτική Ισπανία. Φοβούμενοι ότι το πλοίο θα βυθιστεί, ο πλοίαρχος ζήτησε βοήθεια από την ισπανική ακτοφυλακή, με την προσδοκία ότι το σκάφος θα δεσεί σε λιμάνι. Ωστόσο, η πίεση από τις τοπικές αρχές ανάγκασαν τον κυβερνήτη να κατευθύνει το πλοίο μακριά από την ακτή και προς βορειοδυτικά. Σύμφωνα με πληροφορίες, μετά από πιέσεις της γαλλικής κυβέρνησης, το σκάφος αναγκάστηκε για μια ακόμη φορά να αλλάξει την πορεία προς νότο στα ύδατα της Πορτογαλίας, προκειμένου να αποφευχθούν οι κίνδυνοι στη νότια ακτή της Γαλλίας. Φοβούμενοι για τις δικές τους ακτές, οι πορτογαλικές αρχές αμέσως διέταξαν το ναυτικό για την παρακολούθηση του πλοίου και την πρόληψη της περαιτέρω προσέγγισης.¹²⁷

Με τις Γαλλικές, Ισπανικές και Πορτογαλικές κυβερνήσεις να αρνούνται να επιστρέψουν στο πλοίο να δέσει στους λιμένες τους, η ακεραιότητα του μονού πετρελαιοφόρου επιδεινώθηκε γρήγορα απελευθερώνοντας ένα σημαντικό ποσό του πετρελαίου.

¹²⁷ www.iopcfund.org

Γύρω στις 8:00 π.μ. στις 19 Νοεμβρίου 2002 , η διαίρεση του πλοίου στο μισό, και στη συνέχεια βυθίστηκε εντελώς την ίδια μέρα , απελευθερώνοντας πάνω από 20 εκατομμύρια γαλόνια πετρελαίου στη θάλασσα. Το Πετρελαιοφόρο αναφέρθηκε ότι βρισκόταν περίπου 250 χιλιόμετρα από τις ακτές της Ισπανίας την εποχή εκείνη. Μια προηγούμενη πετρελαιοκηλίδα είχε ήδη φθάσει στην ακτή. Ο Έλληνας καπετάνιος του Prestige, Απόστολος Μανγκούρας , κατηγορείται για τη μη συνεργασία με τα πληρώματα διάσωσης για το περιβάλλον.

Μετά το ναυάγιο και η συνεχιζόμενη διαρροή πετρελαίου είχε σαν αποτέλεσμα να διαρρεύσουν περίπου 125 τόνοι πετρελαίου ημερησίως, το οποίο μόλυνε τον πυθμένα της θάλασσας και ιδιαίτερα κατά μήκος του εδάφους της Γαλικίας. Η πληγείσα περιοχή δεν είναι μόνο μια πολύ σημαντική οικολογική περιοχή, όσον αφορά κοραλλιογενείς υφάλους και πολλά είδη καρχαριών και των πτηνών, αλλά θα είχε σημαντικές συνέπειες στον τομέα της αλιείας. Η βαριά ρύπανση των ακτών ανάγκασε την κυβέρνηση της περιοχής να αναστείλει την αλιεία ανοικτής θάλασσας για έξι μήνες.



ΕΚΚΑΘΑΡΙΣΗ

Στο επόμενο μήνες, οι χιλιάδες εθελοντές βοήθησαν να καθαρίσουν τις πληγείσες ακτές. Η μαζική εκστρατεία ήταν αποτελεσματική. Ένα χρόνο μετά την πετρελαιοκηλίδα, η Γαλικία είχε περισσότερες Γαλάζιες Σημαίες για τις παραλίες της (ένα βραβείο για τις παραλίες με τα υψηλότερα πρότυπα στην Ευρωπαϊκή Ένωση) σε σχέση με τα προηγούμενα έτη.



Αρχικά, η κυβέρνηση σκέφτηκε ότι μόλις 17.000 τόνοι πετρελαίου είχαν χαθεί, και ότι τα υπόλοιπα 60.000 τόνους θα παγώσουν και δεν υπάρχει διαρροή από το βυθισμένο δεξαμενόπλοιο. Στις αρχές όμως του 2003, ανακοίνωσε ότι το ήμισυ του πετρελαίου είχε χαθεί. Τώρα ο αριθμός αυτός έχει αυξηθεί σε περίπου 63.000 τόνους, σύμφωνα με ορισμένες πηγές. Το 2004 τα υπόλοιπα 13.000 m³ πετρελαίου έχουν απομακρυνθεί από το ναυάγιο.. Συνολικά, διέρρευσαν 20 εκατομμύρια γαλόνια πετρέλαιο.

Περισσότερο από ογδόντα τοις εκατό των 77.000 τόνων θεωρείται πλέον ότι έχουν χυθεί στο βορρά της Ισπανίας-δυτική ακτή.

Εμπειρογνώμονες ανέφεραν ότι η θαλάσσια περιοχή θα μπορούσε να υποστεί ρύπανση από το Prestige για τουλάχιστον δέκα έτη, λόγω του τύπου του πετρελαίου, το οποίο περιέχει ελαφρά κλάσματα και ονομάζεται “πολυαρωματικοί υδρογονάνθρακες”. Αυτές οι τοξικές χημικές ουσίες θα μπορούσαν να δηλητηριάσουν τον πλαγκτόν, τα αυγά των ψαριών και οστρακοειδών, που οδηγεί σε καρκινογόνες επιδράσεις στα ψάρια καθώς και σε άλλα ζώα της τροφικής αλυσίδας.

Η περιβαλλοντική ζημία που προκλήθηκε από το Prestige ήταν πιο σοβαρά στην ακτή της Γαλικίας, όπου οι τοπικοί ακτιβιστές ιδρύσαν το περιβαλλοντικό κίνημα Nunca mais, για να καταγγείλει την παθητική στάση της συντηρητικής κυβέρνησης σχετικά με την καταστροφή.



ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Στα δύο χρόνια μετά το ναυάγιο, οι μηχανικοί ρομπότ που χρησιμοποιούνται για τη σφράγιση ρωγμών στο κύτος του δεξαμενόπλοιου, στα 4.000 μέτρα κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας, είχε σαν αποτέλεσμα την επιβράδυνση της διαρροής στα 20 λίτρα την ημέρα. Μέχρι το 2004, οι μηχανικοί αφαίρεσαν το πετρέλαιο, το οποίο παρέμενε στο δεξαμενόπλοιο, με τηλεχειριζόμενο υποβρύχιο όπως εκείνο που διερεύνησε αρχικά το ναυάγιο του Τιτανικού. Το πετρέλαιο διοχετεύτηκε στη συνέχεια σε δεξαμενή τύπου κλειστής αλουμινίου, που κατασκευάζονταν ειδικά για την επιχείρηση διάσωσης και στη συνέχεια μεταβιβάστηκε στην επιφάνεια.

Το αρχικό σχέδιο ήταν να μεταφερθεί με μεγάλες τσάντες (large bags) το πετρέλαιο, που όμως αποδείχθηκε εξαιρετικά προβληματικό και αργό σαν διαδικασία. Μετά την αφαίρεση του πετρελαίου αντλήθηκαν τα νερά στο χώρο των αποσκευών σε περίπτωση που υπήρχε υπόλοιπο πετρέλαιο στην περιοχή. Το συνολικό εκτιμώμενο κόστος της ενέργειας ήταν πάνω από 100 εκατ. €.

Μια πρόσφατη έκθεση από τη Γαλικία με βάση Barrie de la Maza οικονομικό ινστιτούτο επέκρινε το χειρισμό της ισπανικής κυβέρνησης για την καταστροφή. Στην έκθεση εκτιμάται ότι το κόστος του καθαρισμού μέχρι τις ακτές της Γαλικίας σε 2,5 δισεκατομμύρια €. Η εξυγίανση του Exxon Valdez ήταν κόστους 3 δισεκατομμυρίων δολλαρίων ΗΠΑ.

Δεδομένου της καταστροφής, πετρελαιοφόρα παρόμοια με το Prestige με single hull δε πλησιάζουν τις γαλλικές και ισπανικές ακτές. Η τότε Επίτροπος για τις Μεταφορές, Ισπανός Loyola de Palacio, πίεσε για την απαγόρευση των πετρελαιοφόρων μονού κύτους.

Η κυβέρνηση επικρίθηκε για την απόφασή της να έλκει το προβληματικό ναυάγιο στη θάλασσα - όπου χωρίζεται σε δύο μέρη. Ο Ανώτερος αξιωματικός πολιτική της World Wildlife Fund για τη ναυτιλία, ήταν ο Simon Walmsley πιστεύεται ότι οι περισσότερες ευθύνες να βαρύνουν τον νηογνώμονα. "Ολόκληρο το καθεστώς επιθεώρησης θα πρέπει να αναθεωρηθεί και με δεξαμενόπλοια διπλού κύτους που χρησιμοποιούνται αντ' αυτού," λέει. Οι ΗΠΑ και οι περισσότερες άλλες χώρες είναι σε σταδιακή κατάργηση των πετρελαιοφόρων μονού κύτους έως το 2012

NΟΜΙΚΕΣ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ

Για την παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία, ένα βασικό ζήτημα που τέθηκε από το ατύχημα του Prestige ήταν το κατά πόσον οι νηογνώμονες μπορούν να θεωρηθούν υπεύθυνοι για τις συνέπειες συμβάντων τέτοιου είδους. Τον Μάιο του 2003, το Βασίλειο της Ισπανίας ζήτησε, αστική αγωγή κατά της Νότιας Περιφέρειας της Νέας Υόρκης κατά του American Bureau of Shipping (ABS), με βάση, το Χιούστον-το διεθνή νηογνώμονα που έχει πιστοποιήσει το Prestige "στην κλάση του" για το τελικό ταξίδι του. Η "κλάση" αναφέρει ότι η κατάσταση του σκάφους βρίσκεται σε

συμμόρφωση με όλους τους ισχύοντες κανόνες και νόμους, . Στις 2 Ιανουαρίου 2007, η επιγραφή στην εν λόγω αγωγή (SDNY 03-cv-03573) απορρίφθηκε. Ο πρόεδρος του δικαστηρίου έκρινε ότι το ABS είναι ένα "πρόσωπο", όπως ορίζεται από τη Διεθνή Σύμβαση περί Αστικής Ευθύνης για Ζημίες Ρύπανσης από Πετρέλαιο (CLC) και, ως εκ τούτου, εξαιρούνται από την άμεση ευθύνη για ζημίες ρύπανσης. Επιπλέον, η δικαστής έκρινε ότι, δεδομένου ότι οι Ηνωμένες Πολιτείες δεν έχει υπογράψει τη Διεθνή Σύμβαση CLC, τα δικαστήρια των ΗΠΑ διαθέτουν την αναγκαία αρμοδιότητα να αποφανθεί η υπόθεση. Η αγωγή βλάβη της Ισπανίας κατά του ABS, ήταν περίπου 700 εκατομμύρια δολάρια.

Διεθνείς θαλάσσιες εμπορικές εκδόσεις συμπεριλαμβανομένης της TradeWinds, της Fairplay και List LLOYD'S υποβάλλουν τακτικά τη διαφορά ως πιθανώς προηγούμενο-ρύθμιση εκείνη που θα μπορούσε να αποδειχθεί μοιραία για τους διεθνείς νηογνώμονες, τα περιουσιακά στοιχεία της οποίας επισκιάζονται από το μέγεθος των ζημιών που θα μπορούσαν να γίνουν αντικείμενο εκμετάλλευσης .

Η ισπανική κυβέρνηση είχε υποσχεθεί ένα επενδυτικό σχέδιο για τη Γαλικία σε μια σειρά ετών, το οποίο ακυρώθηκε από το Σοσιαλιστικό Κόμμα μετά την αλλαγή της κυβέρνησης το Μάρτιο 2004.

EPEYNA

“Η Περιβαλλοντική καταστροφή που προκαλείται είναι τουλάχιστον στο ίδιο επίπεδο αν δεν είναι χειρότερα από το Exxon Valdez. Η ποσότητα του πετρελαίου που διέρρευσε είναι περισσότερο από το Valdez και η τοξικότητα είναι υψηλότερη, λόγω των υψηλότερων θερμοκρασιών.” όπως δήλωσε ο Simon Walmsley, ανώτερος αξιωματούχος της πολιτικής για Παγκόσμιο Ταμείο τη Φύση και την ναυτιλία.

Το μαζικό περιβαλλοντικό και οικονομικό κόστος των διαρροών έχει οδηγήσει σε μια συνεχή έρευνα για το πώς ένα τέτοιο πλοίου ήταν σε θέση να ταξιδέψει στη θάλασσα.

Οι ερευνητές έχουν μάθει δεδομένου ότι πριν από την πετρελαιοκηλίδα του Prestige, που είχε αποπλεύσει από την Αγία Πετρούπολη, Ρωσία, δεν υπήρξε ορθή επιθεώρηση.

Θα ταξιδέψει στον Ατλαντικό μέσο των ρηχών και ευάλωτων σημείων της Βαλτικής Θάλασσας . Ο προηγούμενος καπετάνιος ο οποίος διαμαρτυρήθηκε για πολλές διαρθρωτικές ελλείψεις εντός του πλοίου , όμως αργότερα παραιτήθηκε σε ένδειξη διαμαρτυρίας.

Η κυριότητα του Prestige είναι ασαφής, γεγονός που καθιστά δύσκολο να καθοριστεί ακριβώς ποιος είναι υπεύθυνος για την πετρελαιοκηλίδα. . Έτσι, το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου Prestige έχει εκθέσει τις δυσκολίες που τίθενται από τις σημαίες ευκαιρίας.

Άλλοι ισχυρίζονται ότι η άρνηση της ισπανικής κυβέρνησης να επιτρέψει στο πλοίο να βρουν καταφύγιο σε προστατευμένο λιμάνι ήταν ένας σημαντικός παράγοντας που συμβάλλει στην κλίμακα της καταστροφής.

Πρόσφατα, οι Ισπανικοί ερευνητές κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι η αποτυχία στο κύτος του Prestige ήταν εντελώς προβλέψιμο. Τα αδελφά πλοία Αλέξανδρος και Κένταυρος, είχε υποβληθεί σε εκτεταμένες επιθεωρήσεις στο πλαίσιο του "ασφαλούς Hull" πρόγραμμα το 1996. Η εταιρεία που ήταν υπεύθυνη για τους ελέγχους, ο American Bureau of Shipping, διαπιστώθηκε ότι τόσο Αλέξανδρος και ο Κένταυρος ήταν σε παρακμή. Λόγω κόπωση του μετάλλου στα κύτη τους, διαμορφώνοντας προέβλεψε ότι τα δύο πλοία θα αποτύχουν εντός πέντε ετών. Ο Αλέξανδρος, ο Κένταυρος και ένα τρίτο πλοίο αδελφό, το Aranemo διαλύθηκαν όλα μεταξύ 1999 και 2002. Για κάποιο λόγο, όμως, το Prestige δεν είχε διαλυθεί ?

ΠΡΟΣΦΑΤΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

Τον Μάρτιο του 2006, νέες πετρελαιοκηλίδες εντοπίστηκαν κοντά στο ναυάγιο του Prestige, το οποίο ερευνητές βρήκαν να ταιριάζει με το είδος του λαδιού από το Prestige. Μια μελέτη που δημοσιεύθηκε τον Δεκεμβριο του 2006 υπό την ηγεσία του Mr Jose Luis De Pablos, ένας φυσικός στο κέντρο της Μαδρίτης για ενεργιακή και περιβαλλοντική έρευνα, κατέληξε στο συμπέρασμα οτι 16.000 με 23.000 τόνους πετρελαίου παρέμεναν στο ναυάγιο, σε αντίθεση με 700 με 1300 τόνους που υπόστήριζε η Ισπανική κυβέρνηση.

Η βιοαποκατάσταση της υπόλοιπης ποσότητας πετρελαίου απέτυχε και ότι η διάβρωση της γάστρας από τα βακτήρια θα μπορούσαν να παράγουν σύντομα μια ρήξη και να έχουμε απελευθέρωση μεγάλου μέρους της υπόλοιπης ποσότητας πετρελαίου και να δημιουργήσει μια άλλη καταστροφική πετρελαιοκηλίδα. Η έκθεση καλεί την κυβέρνηση να λάβει "άμεσα" δράση.

Τον Μάρτιο, οκτώ χρόνια μετά την εντολή του περίπτωση του Prestige άρχισε το Corcubiόν Δικαστήριο, UDNG, ένα μικρό μέρος της Γαλικίας independentist ανέλυσε ορισμένα από τα κύρια στοιχεία της εντολής, ως απόδειξη της ισχυρής διαφθοράς στο ισπανικό δικαστικό σύστημα .

Οι απαιτήσεις ξεπέρασαν το ποσό των 1.5 billion usd , εκ των οποίων τα 35.4 M καλύφθηκαν απο το P&I Club καθώς και τα 266 M από τους ασφαλιστές και τα IOPC Funds. Η περίπτωση του Prestige είναι πολυ ιδιαίτερη, διότι πέραν της τεράστιας οικολογικής καταστροφής , τα πρόστιμα που επιβλήκαν ξεπέρασαν κάθε προηγούμενο.

Γ) Πρακτικό Θέμα Ν0 3

PROBO KOALA

“ ΤΟ ΝΕΟ ΤΖΕΡΝΟΜΠΙΑ ΤΗΣ ΑΦΡΙΚΗΣ ”

Πρόκειται για ένα έγκλημα κατά των ανθρώπων και του περιβάλλοντος στην Ακτή του Ελεφαντοστού, συγκεκριμένα στο Αμπιτζάν, που διαπράχθηκε από την εταιρία Trafigura και το πλοίο Probo Koala το 2006. Πάνω από 100.000 άνθρωποι πέθαναν και αρκετοί έχουν ακόμα και σήμερα προβλήματα και θα έχουν και στο μέλλον. Επίσημα ανακοινώθηκαν μόνο 17-18 θάνατοι και το περιβάλλον και η ατμόσφαιρα θεωρούνται ακόμα μολυσμένα.

Όλα ξεκίνησαν το 2002, όταν η Trafigura, μια πολυεθνική εταιρία με έδρα το Λονδίνο, επιδίωξε να αγοράσει βενζίνη Coken από το Μεξικό. Η συγκεκριμένη βενζίνη ήταν φτηνή και η Trafigura, αφού την αγόραζε, θα την επεξεργαζόταν χημικά και θα την πουλούσε με στόχο το μεγαλύτερο δυνατό κέρδος. Παράχθηκαν όμως τοξικά απόβλητα ύστερα από την καυστική πλύση, τα οποία περιείχαν υδρόθειο (τοξικό αέριο), φαινόλες και μερκαπτάνες (τοξικές ουσίες) τα οποία η εταιρία έπρεπε να ξεφορτωθεί. Ναύλωσε ένα ελληνικό πλοίο με σημαία Παναμά και αφού έκανε την επικίνδυνη διαδικασία της επεξεργασίας εν πλω στη Μεσόγειο, κατευθύνθηκε στην Ολλανδία για να εναποθέσει εκεί τα απόβλητα. Εκεί άφησαν τα μισά απόβλητα ύστερα από άρνηση της Ολλανδίας αφού έμαθε για την τοξικότητα τους¹²⁸.



¹²⁸ www.guardian.co.uk

Κατέληξαν τελικά στις 19 Αυγούστου 2006, στην Ακτή του Ελεφαντοστού, όπου μια εταιρία εν ονόματι Tommy, που δημιουργήθηκε από το πουθενά, σε συνεργασία με την Trafigura, δέχτηκε να μεταφέρει τα απόβλητα σε 17 περιοχές, ανάμεσα τους το Ακουέντο, μια απλή χωματερή δίπλα σε κατοικημένη περιοχή, ακατάλληλη να δεχτεί τέτοια απόβλητα. Τα αποτελέσματα ήταν τραγικά: αρκετοί άνθρωποι πέθαναν, έγκυες απέβαλαν και πολλοί απέκτησαν αναπνευστικά και δερματικά προβλήματα.



Διαμαρτυρίες πραγματοποιήθηκαν από την Greenpeace και από έναν Άγγλο δικηγόρο που συγκέντρωσε 30.000 Ιβοριανούς εναντίον της εταιρίας και από τον οργισμένο κόσμο του Αμπιτζάν. Η βρετανική εφημερίδα ερεύνησε το θέμα και το BBC εναντιώθηκε στην εταιρία αλλά χωρίς αποδείξεις αναγκάστηκε εν τέλει να ζητήσει συγνώμη.

Εμπλεκόμενο στην υπόθεση ήταν και το γραφείο της Trafigura στην Αθήνα, αφού από εκεί δόθηκαν οδηγίες στο πλήρωμα του πλοίου να μην αποκαλύψει ποτέ ποιο πραγματικά ήταν το φορτίο του δεξαμενόπλοιου (chemical και όχι marpol slops-χημικά και όχι απλά απόβλητα).

Τελικά, η εταιρία και ο διευθυντής της, Έρικ ντε Τερκχάϊμ, αρνήθηκαν τα πάντα, υποστηρίζοντας ότι τα απόβλητα ήταν «αθώα» αποπλύματα που περιείχαν νερό, βενζίνη και καυστική σόδα. Ωστόσο, η εταιρία δέχτηκε να δώσει αδικαιολόγητες (αφού δε θεωρεί ότι έκανε κάπου λάθος) αποζημιώσεις στους κατοίκους, που δεν έχουν πάρει βέβαια ακόμα.

Εκκρεμούν ακόμα κατηγορίες εναντίον της για τη μεταφορά αποβλήτων στο Άμστερνταμ και για τον ατζέντη που πλαστογράφησε σε mail την ψεύτικη σύσταση των αποβλήτων. Μένει να ανοίξει τα χαρτιά της και η γαλλική εταιρεία Tredi International, η οποία καθάρισε τα απόβλητα στις 15 από τις 17 τοποθεσίες (δεν τα συνέλεξε στις άλλες δύο γιατί η Trafigura έστειλε χρήματα στις αρχές του Αμπιτζάν να σταματήσουν εκεί όλες οι διαδικασίες), για να αποκαλύψει ποια πραγματικά ήταν η σύστασή τους.



Δεν ήταν ο πανικός, όπως ισχυρίστηκε η εταιρία, που τρομοκράτησε τους ανθρώπους στην Ακτή του Ελεφαντοστού και τους ανάγκασε να πεθαίνουν. Ήταν αυτή η οσμή από τα απόβλητα που αναδύεται ακόμα και σήμερα όταν βρέχει και σκορπίζει το θάνατο. Αναμένεται η δίκη τον προσεχή Ιούνιο στο Άμστερνταμ. Πολλοί παρομοίωσαν αυτήν την υπόθεση με το Τσερνομπίλ στα Βαλκάνια · δεν ισχύει όμως κάτι τέτοιο. Το Τσερνομπίλ ήταν ατύχημα ενώ αντίθετα το Probo Koala ήταν μια εγκληματική σκοπιμότητα με εξίσου ανείπωτες συνέπειες.

Το περιστατικό του Probo Koala αποτελεί ένα συμβάν με πολλά ερωτήματα. Το P&I Club του πλοίου κατά πόσον ήξερε το είδος του φορτίου που μετέφερε το εν λόγω πλοίο? Αν μπορεί να καλύψει την ναυτιλιακή εταιρία ή όχι? Ένα “ναυτικό έγκλημα με πολλά κενά.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

1. Η ποιοτική ναυτιλία με συνετούς πλοιοκτήτες , με αυστηρούς κανονισμούς και με προληπτικά μέτρα, είναι συμφέρον για όλους ασφαλιστές και ασφαλιζομένους.
2. Ο ρόλος των p&I clubs είναι να παρέχουν άμεση βοήθεια στα ασφαλιζόμενα μέλη τους όταν χρειαστεί ανάγκη. Να διορίσουν και να συντονίσουν μια ομάδα από δικηγόρους , επιθεωρητές και αντιπροσώπους των μέσων μαζικής ενημέρωσης για να παρακολουθούν στενά σε θέματα ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος.
3. Η πλήρη αποζημίωση είναι ο στόχος του διεθνούς συστήματος αποζημιώσεων αν και τις περισσότερες φορές δεν είναι εφικτό.
4. Οι διεθνείς συμβάσεις και κανονισμοί συνεχώς αναπροσαρμόζονται ακολουθώντας τα δρώμενα της εποχής με κύρια μέριμνα την πρόληψη της ρύπανσης.
5. Ο ρόλος του ΙΤΟΡΡ στην εκτίμηση των ζημιών και στην περαιτέρω ανάλυση απαιτήσεων με μια παροχή συμβουλών είναι σημαντικός.
6. Η ανάπτυξη της πολιτικής και της τεχνολογίας θα συνεχιστεί να βελτιώσει τις δυνατότητες για ένα ασφαλέστερο περιβάλλον εργασίας για τους ναυτικούς αλλά ο κίνδυνος πάντα θα παραμένει.
7. Όμως παρά τον αυξημένο αριθμό κανονισμών , την κατάρτιση των ναυτικών και των καλύτερο εξοπλισμό των πλοίων , το ανθρώπινο στοιχείο προκαλεί ακόμη θύματα στο βωμό του εύκολου χρήματος όπως το συμβάν της traffiguras.

BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

BIBΛΙΑ

- **HILL**, (1996) “Introduction to P&I” Lloyd’s of London Press Ltd” 2nd Edition
- **Hodges S**,(1996) “Law of Marine Insurance” Cavendish Publishing Limited”
- **Poland S**,(1996) “Gard Handbook on P&I Insurance” Gard
- **Luddeke**,(1996) “Marine Claims” Lloyd’s of London Press Ltd, 2nd Edition,
- **North Of England**, (2009) P&I Rules
- **Hazelwood, Sj** (2000), “P&I Clubs Law and Practice” Lloyd’s of London Press
- **Cooper**, (1983), “Times Atlas of the Oceans”, University of Wales
- **Richard W. Schiferli**,(2000) «Working towards ISM Compliance», BIMCO
- **De la Rue, Colin και Anderson, Charles B**,(1998)*Shipping and the Environment*.Lloyd’s Press,
- **Edward Gold**,(2002) Gard Handbook on P&I insurance 5th Edition Norway
- **UK P&I Club**, (2000) “Analysis of Major Claims” Thomas Miller P&I Ltd London
- **UK P&I Club**, (2002) “The Risks Covered” Thomas Miller P&I Ltd, London
- **ISM CODE**, (2010) “International Safety Management Code”

INTERNET SITES

- 🚩 www.ukpandi.com
- 🚩 www.itopf.com
- 🚩 www.parismou.org
- 🚩 www.marinelog.com
- 🚩 www.iopcfund.org
- 🚩 www.guardian.co.uk
- 🚩 www.ukpandi.com
- 🚩 www.isso.com
- 🚩 www.skuld.com
- 🚩 www.standard-club.com
- 🚩 www.imo.org

РАНЕЕЗНАМО ПЕРПАА

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

Oil Record Book (part II)
Βιβλίο Πετρελαίου (μέρος II)

Part 2 Cargo/ballast operations
Μέρος 2 Εργασίες/Λειτουργίες φορτοεκφορτώσεως/ερματισμού

Introduction
Εισαγωγή

The following pages of this section show a comprehensive list of items of cargo and ballast operations which are, when appropriate, to be recorded in the Oil Record Book Part II in accordance with regulation 36 of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78). The items have been grouped into operational sections, each of which is denoted by a code letter.

When making entries in the Oil Record Book Part II, the date, operational code and item number shall be inserted in the appropriate columns and the required particulars shall be recorded chronologically in the blank spaces.

Each completed operation shall be signed for and dated by the officer or officers in charge. Each completed page shall be countersigned by the master of the ship. In respect of the oil tankers engaged in specific trades in accordance with regulation 2.5 of Annex I of MARPOL 73/78, appropriate entry in the Oil Record Book Part II shall be endorsed by the competent port State authority.

The Oil Record Book Part II contains many references to oil quantity. The limited accuracy of tank measurement devices, temperature variations and clingage will affect the accuracy of these readings. The entries in the Oil Record Book Part II should be considered accordingly.

Στις επόμενες σελίδες αυτού του μέρους αναφέρονται λεπτομερείς κατάλογοι εργασιών φορτοεκφορτώσεως και ερματισμού, οι οποίες, στον κατάλληλο χρόνο πρέπει να καταγραφούν στο Βιβλίο Πετρελαίου Τμήμα II σύμφωνα με τον Κανονισμό 36 του Παραρτήματος I της Διεθνούς Σύμβασης για την Αποφυγή Ρυπάνσεως από Πλοία -1973- όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο 1978 (MARPOL 73/78). Οι εργασίες έχουν ομαδοποιηθεί σε επιχειρησιακούς τομείς, καθ' ένας από τους οποίους χαρακτηρίζεται από ένα κωδικό γράμμα.

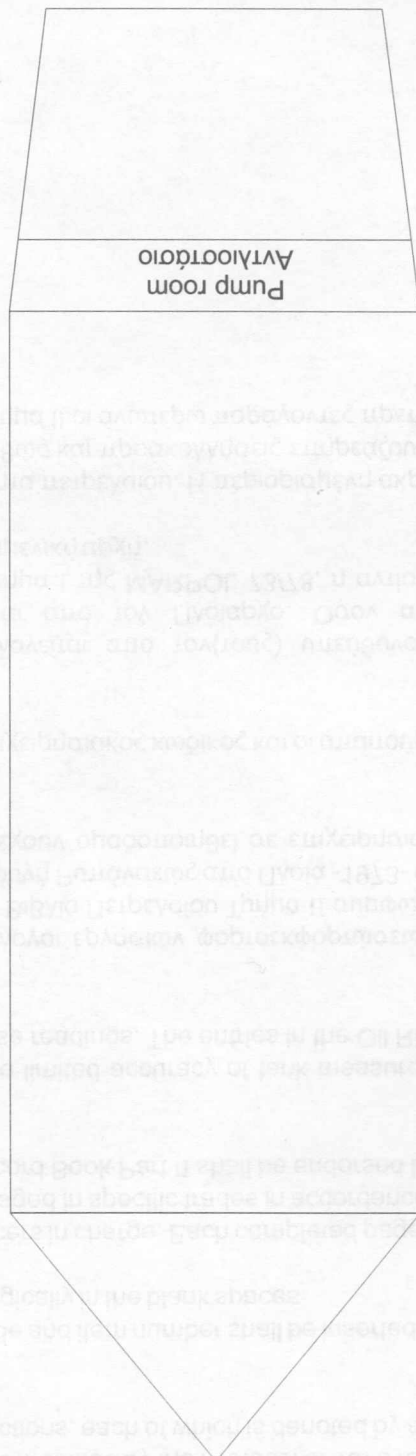
Όταν γίνονται εγγραφές στο Βιβλίο Πετρελαίου Τμήμα II, η ημερομηνία, ο επιχειρησιακός κωδικός και οι απαιτούμενες λεπτομέρειες πρέπει να αναγράφονται χρονολογικά στα κενά διαστήματα.

Κάθε ολοκληρωμένη εργασία πρέπει να υπογράφεται και να χρονολογείται από τον(τους) υπεύθυνο(ους) αξιωματικό(ούς). Κάθε ολοκληρωμένη σελίδα πρέπει να υπογράφεται από τον Πλοίαρχο. Όσον αφορά πετρελαιοφόρα σε ειδικά ταξίδια σύμφωνα με τον κανονισμό 2.5, Παράρτημα I της MARPOL 73/78, η αντίστοιχη εγγραφή στο Βιβλίο Πετρελαίου Τμήμα II να υπογράφεται από την αρμόδια Λιμενική αρχή.

Στο Βιβλίο Πετρελαίου Τμήμα II γίνεται πολλές φορές αναφορά στην ποσότητα πετρελαίου. Η περιορισμένη ακρίβεια των συσκευών μετρήσεως των δεξαμενών, οι εναλλαγές θερμοκρασίας καθώς και προσκολλήσεις επηρεάζουν την ακρίβεια αυτών των ενδείξεων. Κατά την εγγραφή στο Βιβλίο Πετρελαίου Τμήμα II οι ανωτέρω παράγοντες πρέπει να λαμβάνονται υπ' όψιν.

(Δώστε τη χωρητικότητα κάθε δεξαμενής και το βάθος της(των) δεξαμενής(ών) καταλοίπων)
 (Give the capacity of each tank and the depth of stop tank(s))

Καταλοίπων: Bάθος δεξαμενής(ών) Depth of stop tank(s):	
Χωρητικότητα Capacity	Στοιχεία δεξαμενών Identification of tanks



PLAN VIEW OF CARGO AND SLOP TANKS (to be completed on board)
Διαγραμματική κάτοψη δεξαμενών φορτίου και καταλοίπων (συμπληρώνεται επί του πλοίου)

..... Διεύθυνση Διακριτικό Σήμα
 Distinctive number or letters

..... Όνομα Πλοίου
 Name of ship

List of Items to be Recorded

Πίνακας εργασιών/λειτουργιών προς εγγραφή

(A) LOADING OF OIL CARGO

ΦΟΡΤΩΣΗ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

1. Place of loading
Τόπος φόρτωσης
2. Type of oil loaded and identity of tank(s)
Τύπος φορτωθέντος πετρελαίου και στοιχεία δεξαμενής(ών)
3. Total quantity of oil loaded (state quantity added in m^3 at $15^\circ C$ and the total content of tank(s) in m^3)
Συνολική ποσότητα φορτωθέντος πετρελαίου (Προσδιορίζεται η προστεθείσα ποσότητα σε m^3 στους $15^\circ C$ και το συνολικό περιεχόμενο της(των) δεξαμενής(ών) σε m^3)

(B) INTERNAL TRANSFER OF OIL CARGO DURING VOYAGE

ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ ΤΑΞΙΔΙΟΥ

4. Identity of tank(s)
Στοιχεία δεξαμενής(ών)
 - .1 From:
Από:
 - .2 To:(state quantity transferred and total quantity of tank(s) in m^3).
Σε:(προσδιορίζεται η μεταφερθείσα ποσότητα και συνολική ποσότητα δεξαμενής(ών) σε m^3).
5. Was (were) tank(s) in 4.1 emptied? (If not, state quantity retained in m^3).
Άδειασε(αν) η(οι) δεξαμενή(ές) που αναφέρεται(ονται) στο 4.1; (Αν όχι να προσδιορισθεί η ποσότητα που απέμεινε σε m^3).

(C) UNLOADING OF OIL CARGO

ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

6. Place of unloading.
Τόπος εκφόρτωσης.
7. Identity of tank(s) unloaded.
Στοιχεία δεξαμενής(ών) που εκφορτώθηκαν
8. Was (were) tank(s) emptied?(If not, state quantity retained in m^3).
Άδειασε(σαν) η (οι) δεξαμενή(ές);(Αν όχι να προσδιορισθεί η ποσότητα που απέμεινε σε m^3)

(D) CRUDE OIL WASHING (COW TANKERS ONLY)

(To be completed for each tank being crude oil washed)

ΠΛΥΣΗ ΜΕ ΑΡΓΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ (ΜΟΝΟ ΓΙΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ COW)

(Συμπληρώνεται για κάθε δεξαμενή που πλύθηκε με αργό πετρέλαιο)

9. Port where crude oil washing was carried out or ship's position if carried out between two discharge ports.
Λιμένας όπου διεξήχθη πλύση με αργό πετρέλαιο ή στίγμα του πλοίου αν αυτή έγινε μεταξύ δύο λιμένων εκφορτώσεως
10. Identity of tank(s) washed ¹
Στοιχεία δεξαμενής(ών) που πλύθηκε(αν)¹
11. Number of machines in use.
Αριθμός μηχανών που χρησιμοποιήθηκαν
12. Time of start of washing
Ωρα έναρξης πλύσης.
13. Washing pattern employed ²
Μέθοδος πλύσης²

¹ When an individual tank has more machines than can be operated simultaneously, as described in the Operations and Equipment Manual, then the section being crude oil washed should be identified, e.g. No2 centre, forward section.
Όταν μια δεξαμενή διαθέτει περισσότερα μηχανήματα απ'όσα μπορούν να λειτουργούν ταυτόχρονα, όπως περιγράφεται στο Εγχειρίδιο εργασιών και Εξοπλισμού, τότε πρέπει να προσδιορίζεται το τμήμα που πλύθηκε, π.χ. No2 κέντρο, πρωραίο τμήμα.

² In accordance with the Operations and Equipment Manual, enter whether single-stage or multi-stage method of washing is employed. If multi-stage method is used, give the vertical arc covered by the machines and the number of times that arc is covered for that particular stage of the programme.
Σύμφωνα με το Εγχειρίδιο Εργασιών και Εξοπλισμού διευκρινήστε αν εφαρμόζεται απλού ή πολλαπλού Σταδίου μέθοδος πλύσης. Αν εφαρμόστηκε μέθοδος πολλαπλού σταδίου, δώστε το κατακόρυφο τόξο που καλύπτουν τα μηχανήματα και τον αριθμό περιστροφών που καλύπτουν το τόξο για το συγκεκριμένο στάδιο του προγράμματος.

Hand hosing, machine washing and/or chemical cleaning. Where chemically cleaned, the chemical concerned and amount used should be stated.
 Με φορητές μηχανές, μηχανήματα ή/και χημικά καθαρισμό. Όταν έγινε χημικός καθαρισμός, να προσδιορισθεί η συγκεκριμένη χημική ουσία που και η ποσότητα που χρησιμοποιήθηκε.

Remarks:
 Αν δεν ακολουθήθηκαν τα προγράμματα που αναφέρονται στο Εγχειρίδιο Εργασιών και Εξοπλισμού, πρέπει να αναφερθούν οι λόγοι στην στήλη "Παρατηρήσεις".
 If the programmes given in the Operations and Equipment Manual are not followed, then the reasons must be given under

- 27. Identity of tank(s) cleaned. Στοιχεία δεξαμενής(ών) που καθαρίστηκε(αν)
- 28. Port or ship's position. Λιμάνι ή στίβια πλοίου
- 29. Duration of cleaning. Διάρκεια καθαρισμού
- 30. Method of cleaning. Μέθοδος καθαρισμού

(G) CLEANING OF CARGO TANKS
ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ

- 20. Identity of tank(s) ballasted. Στοιχεία ερμητισμένης(ών) δεξαμενής(ών)
- 21. Position of ship when water intended for flushing or port ballast was taken to dedicated clean ballast tank(s). Στίβια πλοίου όταν να νερό το προοριζόμενο για πλύση ή το έρμα λιμάνις μπήκε στην(στις) δεξαμενή(ές) CBT.
- 22. Position of ship when pumps and lines were flushed to slop tank. Στίβια πλοίου όταν να νερό πλύσεως ατμίλων και σωληνώσεων διοχετεύτηκε σε δεξαμενή καθαρισμού.
- 23. Quantity of the oily water which, after line flushing, is transferred to the slop tank(s) or cargo tank(s) in which slop is preliminarily stored (identify tank(s)). State the total quantity, in m³. Ποσότητα νερού αβουκιού με πετρέλαια το οποίο μετά την πλύση των σωληνών, μεταφέρθηκε στην(στις) δεξαμενή(ές) καθαρισμού ή φορτίου όπου να κατάλοιπα προκαταρκτικά αποθηκεύονται (στοιχεία δεξαμενής(ών)). Να δηλωθεί η συνολική ποσότητα, σε m³.
- 24. Position of ship when additional ballast was taken to dedicated clean ballast tank(s). Στίβια πλοίου όταν πρόσθετο νερό έρματος μπήκε στην(στις) δεξαμενή(ές) CBT.
- 25. Time and position of ship when valves separating the dedicated clean ballast tanks from cargo and lines stripping were closed. Ώρα και στίβια πλοίου όταν έκλεισαν τα εμπορεύματα που απομονώνουν τις CBT από τις σωληνώσεις φορτίου και αποστράγγισης.
- 26. Quantity of clean ballast taken on board, in m³. Ποσότητα καθαρού έρματος που τοποθετήθηκε στο πλοίο, σε m³.

(F) BALLASTING OF DEDICATED CLEAN BALLAST (CBT TANKERS ONLY)
ΕΡΜΗΤΙΣΜΟΣ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΚΑΘΑΡΟΥ ΕΡΜΑΤΟΣ CBT (ΜΟΝΟ ΓΙΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ CBT)

- 18. Position of ship at start and end of ballasting. Στίβια πλοίου κατά την έναρξη και το τέλος του ερμητισμού.
- 19. Ballasting process: Διαδικασία ερμητισμού:
- 1. Identity of tank(s) ballasted: Στοιχεία ερμητισθείσας(ών) δεξαμενής(ών)
- 2. Time of start and end: Χρόνος έναρξης και τέλους
- 3. Quantity of ballast received. Indicate total quantity of ballast for each tank involved in the operation, in m³. Ποσότητα ληφθέντος έρματος. Να σημειωθεί η συνολική ποσότητα έρματος για κάθε εμπλεκόμενη δεξαμενή στην επιχείρηση, σε m³.

(E) BALLASTING OF CARGO TANKS
ΕΡΜΗΤΙΣΜΟΣ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ

- 14. Washing line pressure. Πίεση στις σωληνώσεις πλύσεως.
- 15. Time washing was completed or stopped. Ώρα που η πλύση τελείωσε ή σταμάτησε.
- 16. State method of establishing that tank(s) was (were) dry. Καθιέρωτέ με ποιά μέθοδο διαπιστώθηκε ότι στεγνώσε(σαν) η(οι) δεξαμενή(ές).
- 17. Remarks. Παρατηρήσεις

31. Tank washings transferred to:
 Τα εκπλύματα της(των) δεξαμενής(ών) μεταφέρθηκαν σε:
 .1 Reception facilities (state port and quantity in m³)⁵ and
 Ευκολίες υποδοχής (να δηλωθεί λιμένας και ποσότητα σε m³)⁵ και
 .2 Slop tank(s) or cargo tank(s) designated as slop tank(s) (identify tank(s); state quantity transferred and total quantity in m³)
 Δεξαμενή(ές) καταλοίπων ή δεξαμενή(ές) φορτίων προορισμένη(ες) και ως δεξαμενή(ές) καταλοίπων
 (στοιχεία δεξαμενής(ών); να προσδιορισθεί ποσότητα μεταφερθείσα και συνολική σε m³).

(H) DISCHARGE OF DIRTY BALLAST ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΑΚΑΘΑΡΤΟΥ ΕΡΜΑΤΟΣ

32. Identity of tank(s).
 Στοιχεία δεξαμενής(ών).
 33. Time and position of ship at start of discharge into the sea.
 Χρόνος και στίγμα πλοίου κατά την έναρξη απόρριψης στην θάλασσα.
 34. Time and position of ship on completion of discharge into the sea.
 Χρόνος και στίγμα πλοίου κατά το πέρας της απόρριψης στην θάλασσα.
 35. Quantity discharged into the sea in m³.
 Ποσότητα απορριφθείσα στην θάλασσα σε m³.
 36. Ship's speed(s) during discharge.
 Ταχύτητα(ες) του πλοίου κατά την απόρριψη.
 37. Was the discharge monitoring and control system in operation during the discharge?
 Λειτουργούσε το σύστημα ελέγχου απόρριψης κατά την διάρκεια αυτής;
 38. Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of discharge?
 Υπήρχε κανονικός έλεγχος στην εκροή και την επιφάνεια του νερού στην περιοχή απόρριψης;
 39. Quantity of oily water transferred to slop tank(s) (identify slop tank(s). State total quantity in m³).
 Ποσότητα νερού ανάμικτου με πετρέλαιο που μεταφέρθηκε σε δεξαμενή(ές) καταλοίπων (στοιχεία δεξαμενής(ών)).
 Να προσδιορισθεί συνολική ποσότητα σε m³.
 40. Discharged to shore reception facilities (identify port and quantity involved in m³).
 Απόρριψη σε ευκολίες υποδοχής ξηράς (στοιχεία λιμένος και ποσότητα σε m³).

(I) DISCHARGE OF WATER FROM SLOP TANKS INTO THE SEA ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΝΕΡΟΥ ΑΠΟ ΤΙΣ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΣΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑ

41. Identity of tank(s).
 Στοιχεία δεξαμενής(ών).
 42. Time of settling from last entry of residues, or
 Χρόνος κατακάθισης από την τελευταία εισαγωγή καταλοίπων ή
 43. Time of settling from last discharge.
 Χρόνος κατακάθισης από την τελευταία απόρριψη.
 44. Time and position of ship at start of discharge.
 Ώρα και στίγμα πλοίου κατά την έναρξη απόρριψης.
 45. Ullage of total contents at start of discharge.
 Κενός χώρος δεξαμενής κατά την έναρξη απόρριψης.
 46. Ullage of oil/water interface at start of discharge.
 Υπολοιπόμενος χώρος από την διαχωριστική επιφάνεια πετρελαίου/νερού κατά την έναρξη απόρριψης.
 47. Bulk quantity discharge in m³ and rate of discharge, in m³/hour.
 Όγκος απορριφθείσας ποσότητας σε m³ και ρυθμός απόρριψης σε m³/ώρα.
 48. Final quantity discharged in m³ and rate of discharge, in m³/hour.
 Τελική απορριφθείσα ποσότητα σε m³ και ρυθμός απόρριψης σε m³/ώρα.
 49. Time and position of ship on completion of discharge.
 Ώρα και στίγμα πλοίου κατά το πέρας απόρριψης.
 50. Was the discharge monitoring and control system in operation during the discharge?
 Λειτουργούσε το σύστημα ελέγχου απόρριψης κατά την διάρκεια αυτής;
 51. Ullage of oil/water interface on completion of discharge, in m³.
 Υπολοιπόμενος χώρος από την διαχωριστική επιφάνεια πετρελαίου/νερού κατά το πέρας της απόρριψης σε m³.
 52. Ship's speed(s) during discharge.
 Ταχύτητα(ες) του πλοίου κατά την απόρριψη.

⁵ Ships' masters should obtain from the operator of the reception facilities which include barges and tank trucks a receipt or certificate detailing the quantity of tank washings, dirty ballast, residues or oily mixtures transferred, together with the time and date of the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil Record Book Part II may aid the master of the ship in proving that his ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or certificate should be kept together with the Oil Record Book Part II.

Οι πλοίαρχοι των πλοίων πρέπει να παίρνουν από τον χειριστή των ευκολιών υποδοχής, που περιλαμβάνουν και φορτηγίδες και βυτιοφόρα, απόδειξη ή πιστοποιητικό όπου θα αναφέρονται λεπτομερώς ποσότητα εκπλυμάτων δεξαμενών, το ακάθαρμο έρμα, τα υπολείμματα μιγμάτων πετρελαίου που μεταφέρθηκαν, μαζί με την ώρα και την ημερομηνία μεταφοράς. Αυτή η απόδειξη ή το πιστοποιητικό, όταν συναφθεί στο Βιβλίο Πετρελαίου τμήμα II, μπορεί να βοηθήσει τον πλοίαρχο να αποδείξει ότι το πλοίο του δεν έχει ανάμιξη σε πιθανό συμβάν μόλυνσεως. Η απόδειξη ή το πιστοποιητικό να φυλάσσεται μαζί με το Βιβλίο Πετρελαίου Τμήμα II.

Οι πληροφορίες των πλοίων πρέπει να παρέρχονται από τον χειριστή των ευκαλύτων υποδοχών, που περιλαμβάνουν και φορηγίδες και
βυτιοφόρα, απόδειξη ή πιστοποιητικό που θα αναφέρεται λεπτομερώς ποσότητα εκκλύσεων δεξαμενών, το ακριβές έργο, το
υποβλήματα ημερησίων περπατών μετρηθέντων, μαζί με την ώρα και την ημερομηνία μεταφοράς. Αυτή η απόδειξη ή το
πιστοποιητικό, όταν συναρτάται στο Βιβλίο Περπατών Τηλής II, μπορεί να βοηθήσει τον πλοίαρχο να αποδείξει ότι το πλοίο του δεν
έχει αδιάβηξη σε τίθων σφύρα ή άλλων σφύρα ή το πιστοποιητικό να φυλάσσεται μαζί με το Βιβλίο Περπατών Τηλής II.

Ships' masters should obtain from the operator of the reception facilities which include barges and tank trucks a receipt or
certificate detailing the quantity of tank washings, dirty ballast, residues or oily mixtures transferred, together with the time and
date of transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil Record Book Part II may aid the master of the ship in proving that
his ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or certificate should be kept together with the Oil Record
Book Part II.

(L) DISCHARGE OF BALLAST FROM DEDICATED CLEAN BALLAST TANKS (CBT TANKERS ONLY)

ΔΙΑΧΥΣΗ ΚΑΘΑΡΩΝ ΑΠΟ ΤΙΣ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ CBT (ΓΙΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ CBT ΜΟΝΟ)

- 63. Identity of tank(s) discharged.
Λτοιχεία αφεραματισμένων(ών) δεξαμενής(ών)
- 64. Time and position of ship at start of discharge of clean ballast into sea
Ωρα και στήμα πλοίου κατά την έναρξη απόρριψης καθαρού έργματος στην θάλασσα.
- 65. Time and position of ship on completion of discharge into the sea
Ωρα και στήμα πλοίου κατά το πέρας απόρριψης στην θάλασσα
- 66. Quantity discharged in m³.
Απορριβεία ποσότητα σε m³.
- 63. Identity of tank(s) discharged.
Λτοιχεία αφεραματισμένων(ών) δεξαμενής(ών)
- 64. Time and position of ship at start of discharge of clean ballast into sea
Ωρα και στήμα πλοίου κατά την έναρξη απόρριψης καθαρού έργματος στην θάλασσα.
- 65. Time and position of ship on completion of discharge into the sea
Ωρα και στήμα πλοίου κατά το πέρας απόρριψης στην θάλασσα
- 66. Quantity discharged in m³.
Απορριβεία ποσότητα σε m³.

(K) DISCHARGE OF CLEAN BALLAST CONTAINED IN CARGO TANKS

ΔΙΑΧΥΣΗ ΚΑΘΑΡΟΥ ΕΡΜΑΤΟΣ ΠΕΡΙΧΟΜΕΝΟΥ ΣΤΙΣ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ ΦΟΡΤΙΟΥ

- 58. Position of ship at start of discharge of clean ballast.
Στήμα πλοίου κατά την έναρξη απόρριψης καθαρού έργματος.
- 59. Identity of tank(s) discharged.
Λτοιχεία αφεραματισμένων(ών) δεξαμενής(ών)
- 60. Was/were the tank(s) empty on completion?
Αδειασε(αν) η(οι) δεξαμενής(ές) μετά το πέρας της απόρριψης;
- 61. Position of ship on completion if different from 58.
Στήμα πλοίου κατά το πέρας αν διαφορετικό από 58.
- 62. Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?
Υπήρχε κανονικός έλεγχος στην εκροή και στην επιφάνεια του νερού στην περιοχή απόρριψης;
- 55. Identity of tank(s)
Λτοιχεία δεξαμενής(ών)
- 56. Quantity disposed of from each tank. (State the quantity retained in m³)
Ποσότητα διατεβεία από κάθε δεξαμενή. (Να προσδιοριστεί η ποσότητα που ατήμειβε σε m³)
- 57. Method of disposal:
Μέθοδος διατεβείας:
- 1. To reception facilities (identify port and quantity involved)
Σε ευκαλύτες υποδοχής (στοιχεία λιμάνος και ποσότητας)
- 2. Mixed with cargo (state quantity)
Σε αδιάβηξη ή με το φορτίο (να προσδιοριστεί ποσότητα)
- 3. Transferred to (an) other tank(s) (identify tank(s): state quantity transferred and total quantity in tank(s) in m³)
Σε άλλη(ές) δεξαμενή(ές) (στοιχεία δεξαμενής(ών) να προσδιοριστεί η μεταφεβεία και η συνολική ποσότητα)
- 4. Other method (state which): state quantity disposed of, in m³
Άλλη μέθοδος(προσδιορίστε ποιά): προσδιορίστε διατεβεία ποσότητα σε m³

(J) DISPOSAL OF RESIDUES AND OILY MIXTURES NOT OTHERWISE DEALT WITH

ΔΙΑΘΕΣΗ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΚΑΙ ΜΙΓΜΑΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΜΗ ΔΙΑΤΕΘΕΝΤΩΝ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΑ

- 53. Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of discharge?
Υπήρχε κανονικός έλεγχος στην εκροή και την επιφάνεια του νερού στην περιοχή απόρριψης;
- 54. Confirm that all applicable valves in the ship's piping system have been closed on completion of discharge from the slop tanks.
Βεβαιώστε ότι όλα τα εμπίθια στο σύστημα σωληνώσεων κλεισμένα μετά το πέρας της απόρριψης από τις δεξαμενές
καταλοίπων.

67. Was there any indication of oil contamination of the ballast water before or during discharge into the sea?
Υπήρξε κάποια ένδειξη για παρουσία πετρελαίου στο νερό έρματος πριν ή κατά την απόρριψη στην θάλασσα;
68. Was the discharge monitored by an oil content meter?
Έγινε έλεγχος απόρριψης με μετρητή περιεκτικότητας πετρελαίου;
69. Time and position of ship when valves separating dedicated clean ballast tanks from the cargo and stripping lines were closed after the completion of deballasting.
Ώρα και στίγμα πλοίου όταν έκλεισαν τα επιστόμια που απομονώνουν τις CBT από τις σωληνώσεις φορτίου και αποστράγγισης εκλείσθησαν μετά το πέρας απόρριψης.

**(M) CONDITION OF OIL DISCHARGE MONITORING AND CONTROL SYSTEM
ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΑΠΟΡΡΙΨΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ**

70. Time of system failure.
Ώρα βλάβης συστήματος
71. Time when system has been made operational.
Ώρα αποκατάστασως βλάβης συστήματος
72. Reasons for failure.
Λόγοι βλάβης

**(N) ACCIDENTAL OR OTHER EXCEPTIONAL DISCHARGES OF OIL
ΤΥΧΑΙΕΣ Ή ΑΛΛΕΣ ΕΚΤΑΚΤΕΣ ΑΠΟΡΡΙΨΕΙΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ**

73. Time of occurrence.
Ώρα συμβάντος.
74. Port or ship's position at time of occurrence
Λιμένας ή στίγμα πλοίου κατά το συμβάν.
75. Approximate quantity in m³ and type of oil.
Κατά προσέγγιση ποσότητα σε m³ και τύπος πετρελαίου.
76. Circumstances of discharge or escape, the reasons therefore and general remarks.
Συνθήκες απόρριψης ή διαρροής και επομένως λόγοι και γενικές παρατηρήσεις.

**(O) ADDITIONAL OPERATIONAL PROCEDURES AND GENERAL REMARKS
ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ**

**TANKERS ENGAGED IN SPECIFIC TRADES
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΣΕ ΕΙΔΙΚΑ ΤΑΞΙΔΙΑ**

**(P) LOADING OF BALLAST WATER
ΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ ΜΕ ΝΕΡΟ**

77. Identity of tank(s) ballasted
Στοιχεία ερματισθείσης(σών) δεξαμενής(ών)
78. Position of ship when ballasted.
Στίγμα πλοίου κατά τον ερματισμό
79. Total quantity of ballast loaded in cubic metres
Συνολική ερματισθείσα ποσότητα σε κυβικά μέτρα
80. Remarks.
Παρατηρήσεις.

**(Q) RE-ALLOCATION OF BALLAST WATER WITHIN THE SHIP
ΑΝΑΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΡΜΑΤΟΣ ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ**

81. Reasons for re-allocation.
Λόγοι ανακατανομής.

**(R) BALLAST WATER DISCHARGE TO RECEPTION FACILITY
ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΕΡΜΑΤΟΣ (ΝΕΡΟΥ) ΣΕ ΕΥΚΟΛΙΕΣ ΥΠΟΔΟΧΗΣ**

82. Port(s) where ballast water was discharged.
Λιμένας(ες) όπου παραδόθηκε το έρμα.
83. Name or designation of reception facility.
Όνομα ή προσδιορισμός ευκολίας υποδοχής.
84. Total quantity of ballast water discharged in cubic metres.
Συνολική ποσότητα παραδοθέντος έρματος σε κυβικά μέτρα.
85. Date, signature and stamp of port authority official.
Ημερομηνία, υπογραφή και σφραγίδα υπευθύνου λιμενικής αρχής.

Name of ship Όνομα Πλοίου

Distinctive number or letters Διεθνές Διακριτικό Σήμα

Cargo/ballast Operations (Oil Tankers) Εργασίες/λειτουργίες φορτίου/έρματος (Πετρελαιοφόρα)

Date Ημερομ.	Code letter (γράμμα)	Item (number) α/α Εργασ. (αριθμός)	Record of operations/signature of officer in charge Εγγραφές εργασιών/υπογραφή αξιωματικού υπηρεσίας

..... Υπογραφή Πλοιάρχου



Bureau of Maritime Affairs
Republic of Liberia

OIL RECORD BOOK

PART I – MACHINERY SPACE OPERATIONS (ALL SHIPS)

NAME OF SHIP: _____

IMO NUMBER: _____

NUMBERS OR LETTERS: _____

GROSS TONNAGE: _____

DEADWEIGHT IN METRIC TONS: _____

SHIP TYPE: _____
(SPECIFY)

COVERING THE PERIOD: FROM _____ TO _____

Note: Oil Record Book Part I shall be provided to every oil tanker of 150 gross tonnage and above and every ship of 400 gross tonnage and above, other than oil tankers, to record relevant machinery space operations. For oil tankers, Oil Record Book Part II shall also be provided to record relevant cargo/ballast operations.

THIS ENTRY LOG MUST BE PRESERVED FOR THREE (3) YEARS FROM DATE OF LAST ENTRY

NOTICE

Together with the enclosed instructions, this is the Official Oil Record Book Part I of the Maritime Administrator.

This Book has been designed so that it may be used by ALL ships for recording machinery space operations.

Note: An oil tanker must maintain two separate Oil Record Books - Part I for recording machinery space operations and Part II for recording cargo and ballast operations.

PART I – Machinery Space Operations, which will most likely be kept by the Chief Engineer; and

PART II - Cargo and Ballast Operations, which will most likely be kept by the Cargo Officer.

The within document is published by the Liberian Maritime Registry, by the authority of the Liberian Government, granted by the Bureau of Maritime Affairs. It is an official publication of the Liberian Registry. Its contents and the Republic of Liberia logo and seal may not be copied, reproduced or distributed without prior permission in writing from the Liberian Registry. Copyright © All rights reserved.

OIL RECORD BOOK INSTRUCTIONS

**BUREAU OF
MARITIME
AFFAIRS**

PART I – MACHINERY SPACE OPERATIONS (ALL SHIPS)

GENERAL INSTRUCTIONS

1. An Oil Record Book shall be maintained on every vessel in accordance with the provisions of applicable Maritime Regulations.
2. The Oil Record Book must be available at all times for examination by Nautical Inspectors or Inspectors of any Port State when within the jurisdiction of that State. The Oil Record Book Part I must be preserved for three years from the date of the last entry.
3. The Oil Record Book Part I must be properly completed. All machinery space operations must be clearly and accurately recorded.
4. Owners and their Legal Advisors, Masters and Officers are reminded that, in addition to statutory requirements concerning maintenance of an Oil Record Book Part I, this record is a valuable means of providing proof that the ship has complied with anti-pollution regulations.
5. Pages (iv) to (vi) of this instruction booklet show a comprehensive list of items of machinery space operations which are, when appropriate, to be recorded in the Oil Record Book Part I in accordance with Regulations 17 of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78), as amended. The items have been grouped into operational sections, each of which is denoted by a letter code.
6. When making entries in the Oil Record Book Part I, the date, operational letter code and item number shall be inserted in the appropriate columns and the required particulars shall be recorded chronologically in the blank spaces. The Oil Record Book Part I shall be maintained in the English language.
7. Each completed operation shall be signed for and dated by the officer or officers in charge. Each completed page shall be countersigned by the Master of the ship.

Liberian Maritime Regulations

On every vessel, other than unmanned vessels under tow, there shall be kept and maintained an Oil Record Book approved by the Maritime Administrator. The Oil Record Book shall be readily available for inspection at all reasonable times.

Regulation 17 of Annex I to MARPOL 73/78

Oil Record Book, Part I - Machinery space operations

1 Every oil tanker of 150 gross tonnage and above and every ship of 400 gross tonnage and other than an oil tanker shall be provided with an Oil Record Book Part I (Machinery Space Operations). The Oil Record Book, whether as a part of the ship's official log-book or otherwise, shall be in the form specified in appendix III to this Annex.

2 The Oil Record Book Part I shall be completed on each occasion, on a tank-to-tank basis, as appropriate, whenever any of the following machinery space operations takes place in the ship:

- .1 ballasting or cleaning of oil fuel tanks;
- .2 discharge of dirty ballast or cleaning water from oil fuel tanks;
- .3 collection and disposal of oil residues (sludge and other oil residues);
- .4 discharge overboard or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces; and
- .5 bunkering of fuel or bulk lubricating oil.

3 In the event of such discharge of oil or oily mixture as is referred to in regulation 4 of this Annex, in the event of accidental or other exceptional discharge of oil not excepted by that regulation, a statement shall be made in the Oil Record Book Part I of the circumstances of, and the reasons for, the discharge.

4 Each operation described in paragraph 2 of this regulation shall be fully recorded without delay in the Oil Record Book Part I, so that all entries in the book appropriate to that operation are completed. Each completed operation shall be signed by the officer or officers in charge of the operations concerned. Each completed page shall be signed by the master of ship. The entries in the Oil Record Book Part I of ships holding an International Oil Pollution Prevention Certificate, shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

5 Any failure of the oil filtering equipment shall be recorded in the Oil Record Book Part I.

6 The Oil Record Book Part I, shall be kept in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times and, except in the case of unmanned ships under tow, shall be kept on board the ship and shall be preserved for a period of three years after the last entry has been made.

7 The competent authority of the Government of a Party to the present Convention may inspect the Oil Record Book Part I on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port or offshore terminals and may make a copy of any entry in that book and may require the master of the ship to certify that the copy is a true copy of such entry. Any copy so made which has been certified by the master of the ship as a true copy of an entry in the ship's Oil Record Book Part I shall be made admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of an Oil Record Book and the taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

Introduction

The following pages of this section show a comprehensive list of items of machinery space operations which are, when appropriate, to be recorded in the Oil Record Book Part I in accordance with regulation 17 of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78). The items have been grouped into operational sections, each of which is denoted by a letter Code.

When making entries in the Oil Record Book Part I, the date, operational Code and item number shall be inserted in the appropriate Columns and the required particulars shall be recorded chronologically in the blank spaces.

Each completed operation shall be signed for and dated by the officer or officers in charge. The master of the Ship shall sign each completed page.

The Oil Record Book Part I contains many references to oil quantity. The limited accuracy of tank Measurement devices, temperature variations and clingage will affect the accuracy of these readings. The entries in the Oil Record Book Part I should be considered accordingly.

In the event of accidental or other exceptional discharge of oil statement shall be made in the Oil Record Book Part I of the circumstances of, and the reasons for, the discharge.

Any failure of the oil filtering equipment shall be noted in the Oil Record Book Part I.

The entries in the Oil Record Book Part I, for ships holding an IOPP Certificate, shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in official language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

The Oil Record Book Part I shall be kept in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times and, except in the case of unmanned ships under tow, shall be kept on board the ship. It shall be preserved for a period of three years after the last entry has been made.

The competent authority of the Government of a Party to the Convention may inspect the Oil Record Book Part I on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port or offshore terminals and may make a copy of any entry in that book and may require the master of the ship to certify that the copy is a true copy of such entry. Any copy so made which has been certified by the master of the ship as a true copy of an entry in the Oil Record Book Part I shall be made admissible in any juridical proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of an Oil Record Book Part I and the taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

NOTE: PAGE 51 OF THE OIL RECORD BOOK PROVIDES SAMPLE ENTRIES.

LIST OF ITEMS TO BE RECORDED

(A) Ballasting or cleaning of oil fuel tanks

1. Identity of tank(s) ballasted.
2. Whether cleaned since they last contained oil and, if not, type of oil previously carried.
3. Cleaning process:
 - .1 position of ship and time at the start and completion of cleaning;
 - .2 identify tank(s) in which one or another method has been employed (rinsing through, steaming, cleaning with chemicals; type and quantity of chemicals used in cubic metres);
 - .3 identity of tank(s) into which cleaning water was transferred.
4. Ballasting:
 - .1 position of ship and time at start and end of ballasting;
 - .2 quantity of ballast if tanks are not cleaned, in cubic metres.

(B) Discharge of dirty ballast or cleaning water from oil fuel tanks referred to under Section (A)

5. Identity of tank(s).
6. Position of ship at start of discharge.
7. Position of ship on completion of discharge.
8. Ship's speed(s) during discharge.
9. Method of discharge:
 - .1 through 15 ppm equipment
 - .2 to reception facilities.
10. Quantity discharged, in cubic metres.

(C) Collection and disposal of oil residues (sludge and other oil residues)

11. Collection of oil residues

Quantities of oil residues (sludge and other oil residues) retained on board. The quantity should be recorded weekly¹: (This means that the quantity must be recorded once a week even if the voyage lasts more than one week)

- .1 -identity of tank(s) ³
- .2 -capacity of tank(s) m ³
- .3 -total quantity of retention m ³

12. Methods of disposal of residue.

State quantity of oil residues disposed of, the tank(s) emptied and the quantity of contents retained in cubic metres:

- .1 to reception facilities (identify port)²;
- .2 transferred to another (other) tank(s) (indicate tank(s) and the total content of tank(s))
- .3 incinerated (indicate total time of operation);
- .4 other method (state which).

(D) Non-automatic discharge overboard or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces

13. Quantity discharged or disposed of, in cubic metres³

14. Time of discharge or disposal (starts and stop).

15. Method of discharge or disposal:

- .1 through 15 ppm equipment (state position at start and end);
- .2 to reception facilities (identify port)²;

¹ Tanks listed in item 3.1 of form A and B of the supplement in the IOPP Certificate used for sludge.

² Ship's masters should obtain from the operator of the reception facilities, which includes barges and tank trucks, a receipt or certificate detailing the quantity of tank washings, dirty ballast, residues or oily mixtures transferred, together with the time and date of the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil Record Book Part I, may aid the master of the ship in proving that his ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or certificate should be kept together with the Oil Record Book Part I.

³ In case of discharge or disposal of bilge water from holding tank(s), state identity and capacity of holding tank(s) and quantity retained in holding tank.

- .3 transfer to slop tank or holding tank (indicate tank(s); state the total quantity retained in tank(s), in cubic metres).

(E) Automatic discharge overboard or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces

16. Time and position of ship at which the system has been put into automatic mode of operation for discharge overboard, through 15 ppm equipment.
17. Time when the system has been put into automatic mode of operation for transfer of bilge water to holding tank (identify tank).
18. Time when the system has been put into manual operation.

(F) Condition of the oil filtering equipment

19. Time of system failure⁴.
20. Time when system has been made operational.
21. Reasons for failure.

(G) Accidental or other exceptional discharges of oil

22. Time of occurrence.
23. Place or position of ship at time of occurrence.
24. Approximate quantity and type of oil.
25. Circumstances of discharge or escape, the reasons therefore and general remarks.

(H) Bunkering of fuel or bulk lubricating oil

26. Bunkering:
 - .1 Place of bunkering.
 - .2 Time of bunkering.
 - .3 Type and quantity of fuel oil and identity of tank(s) (state quantity added, in tonnes and total content of tank(s)).
 - .4 Type and quantity of lubricating oil and identity of tank(s) (state quantity added, in tonnes and total content of tank (s)).

(I) Additional operational procedures and general remarks

⁴ The condition of the oil filtering equipment covers also the alarm and automatic stopping devices, if applicable.

NAME OF SHIP: _____

DISTINCTIVE NUMBER OR LETTERS: _____

IMO NUMBER: _____

MACHINERY SPACE OPERATIONS

DATE	CODE (letter)	ITEM (number)	Record of operations/signature of officer in charge

Signature of Master: _____

OIL RECORD BOOK (part I)
Machinery Space Operations
ΒΙΒΛΙΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ (μέρος I)
Εργασίες Χώρου Μηχανοστασίου
(All Ships)
(Όλα τα Πλοία)

Name of Ship
Όνομα πλοίου

Distinctive Number or Letters
Διεθνές Διακριτικό Σήμα

Official Number
Αριθμός Νηολογίου

Gross Tonnage
Μικτή Χωρητικότητα

Period from to
Από έως

Note: Oil Record Book Part I shall be provided to every oil tanker of 150 gross tonnage and above and every ship of 400 gross tonnage and above, other than oil tankers, to record relevant machinery space operations. For oil tankers, Oil Record Book Part II shall also be provided to record relevant cargo/ballast operations.

Σημ. Κάθε πετρελαιοφόρο 150 τόνων μικτή χωρητικότητα και άνω και κάθε πλοίο 400 τόνων μικτή χωρητικότητα και άνω, εκτός πετρελαιοφόρων, πρέπει να είναι εφοδιασμένο με το Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος I για την καταγραφή των σχετικών εργασιών/λειτουργιών στο χώρο του μηχανοστασίου. Τα πετρελαιοφόρα θα πρέπει επίσης να τηρούν το Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος II, για την καταγραφή εργασιών φορτοεκφορτώσεως/ερματισμού.

Oil Record Book (Part I) Βιβλίο Πετρελαίου (Μέρος I)

Part I Machinery space operations (All Ships) Μέρος I Εργασίες/λειτουργίες στο χώρο μηχανοστασίου (Για όλα τα πλοία)

Introduction Εισαγωγή

The following pages of this section show a comprehensive list of items of machinery space operations which are, when appropriate, to be recorded in the Oil Record Book in accordance with regulation 17 of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78). The items have been grouped into operational sections, each of which is denoted by a letter code.

Στις επόμενες σελίδες αυτού του μέρους αναφέρεται λεπτομερής κατάλογος εργασιών στον χώρο μηχανοστασίου οι οποίες πρέπει, στον κατάλληλο χρόνο, να καταγραφούν στο Βιβλίο Πετρελαίου σύμφωνα με τον κανονισμό 17 του Παραρτήματος I της Διεθνούς Σύμβασης για την αποφυγή Ρυπάνσεως από Πλοία, 1973 όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 1978 (MARPOL 73/78). Οι εργασίες έχουν ομαδοποιηθεί σε επιχειρησιακούς τομείς, καθένας από τους οποίους χαρακτηρίζεται από ένα κωδικό γράμμα.

When making entries in the Oil Record Book, the date, operational code and item number shall be inserted in the appropriate columns and the required particulars shall be recorded chronologically in the blank spaces.

Όταν γίνονται εγγραφές στο Βιβλίο Πετρελαίου, η ημερομηνία, ο επιχειρησιακός κωδικός και αριθμός εργασίας πρέπει να καταχωρούνται στις κατάλληλες στήλες και οι απαιτούμενες λεπτομέρειες πρέπει να αναγράφονται χρονολογικά στα κενά διαστήματα.

Each completed operation shall be signed for and dated by the officer or officers in charge. The master of the ship shall sign each completed page.

Κάθε ολοκληρωμένη εργασία πρέπει να υπογράφεται και να χρονολογείται από τον/τους υπεύθυνο/ους αξιωματικό/ούς. Κάθε ολοκληρωμένη σελίδα πρέπει να υπογράφεται από τον Πλοίαρχο.

The Oil Record Book Part I contains many references to oil quantity. The limited accuracy of tank measurement devices, temperature variations and clingage will affect the accuracy of these readings. The entries in the Oil Record Book Part I should be considered accordingly.

Στο Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος I γίνεται πολλές φορές αναφορά στον ποσότητα του πετρελαίου. Η περιορισμένη ακρίβεια των συσκευών μετρήσεως των δεξαμενών, οι εναλλαγές θερμοκρασίας καθώς και προσκολλησεις περιορίζουν την ακρίβεια των ενδείξεων. Κατά την εγγραφή στο Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος I οι ανωτέρω παράγοντες πρέπει να λαμβάνονται υπ'όψιν.

In the event of accidental or other exceptional discharge of oil, statement shall be made in the Oil Record Book Part I of the circumstances of, and the reason for, the discharge.

Σε περίπτωση ατυχηματικής ή άλλης εξαιρετικού τύπου απόρριψης πετρελαίου, μια αναφορά θα πρέπει να γίνει στο Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος I αναφορικά με τις περιστάσεις του συμβάντος και τους λόγους της απόρριψης.

Any failure of the oil filtering equipment shall be noted in the Oil Record Book Part I.

Οποιαδήποτε ζημιά στον μηχανισμό φίλτρου θα καταχωρείται από Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος I.

The Oil Record Book shall be kept in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times and, except in the case of unmanned ships under tow, shall be kept on board the ship. It shall be preserved for a period of three years after the last entry has been made.

Το Βιβλίο Πετρελαίου θα τοποθετείται σε χώρο που θα είναι άμεσα διαθέσιμο όλες τις λογικές ώρες και εκτός της περίπτωσης των πλοίων άνευ πληρώματος που ρυμουλκούνται, θα βρίσκεται επί του πλοίου. Θα φυλάσσεται για τρία χρόνια αφού γίνει η τελευταία εγγραφή.

List of items to be Recorded

Πίνακας εργασιών/λειτουργιών προς εγγραφή

(A) BALLASTING OR CLEANING OF FUEL OIL TANKS ΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ Ή ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

1. Identity of tank(s) ballasted.
Στοιχεία ερματισμένης(ων) δεξαμενής(ών).
2. Whether cleaned since they last contained oil and if not, type oil previously carried.
Αν καθαρίστηκαν αφ'ότου τελευταία περιείχαν πετρέλαιο και αν όχι, τι τύπο πετρελαίου περιείχαν τελευταία.
3. Cleaning process :
Διαδικασία καθαρισμού :
 - .1 Position of ship and time at the start and completion of cleaning.
Στίγμα πλοίου και ώρα έναρξης και πέρατος καθαρισμού.
 - .2 Identity of tank(s) in which one or another method has been employed (rinsing through, steaming, cleaning with chemicals ; type and quantity of chemicals used in m³).
Στοιχεία δεξαμενής (ών) όπου εφαρμόστηκε μία από τις κατωτέρω ή κάποια άλλη μέθοδος (έκπλυση με ατμό, καθαρισμός με χημικά τύπος και ποσότητα χρησιμοποιηθέντων χημικών σε m³).
 - .3 Identity of tank(s) into which cleaning water was transferred.
Στοιχεία δεξαμενής(ών) όπου μεταφέρθηκε το νερό καθαρισμού.
4. Ballasting:
Ερματισμός :
 - .1 Position of ship and time at start and completion of ballasting;
Στίγμα πλοίου και ώρα έναρξης και πέρατος ερματισμού.
 - .2 Quantity of ballast if tanks are not cleaned in m³.
Ποσότητα έρματος αν οι δεξαμενές δεν έχουν καθαριστεί σε m³.

(B) DISCHARGE OF DIRTY BALLAST OR CLEANING WATER FROM OIL FUEL TANKS REFERRED TO UNDER SECTION (A).

ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΑΚΑΘΑΡΤΟΥ ΕΡΜΑΤΟΣ Ή ΝΕΡΟΥ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥ ΑΠΟ ΤΙΣ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ (Α)

5. Identity of tank(s)
Στοιχεία δεξαμενής(ών)
6. Position of ship at start of discharge.
Στίγμα πλοίου κατά την έναρξη απόρριψης.
7. Position of ship on completion of discharge.
Στίγμα πλοίου κατά το πέρας της απόρριψης.
8. Ship's speed(s) during discharge.
Ταχύτητα(ες) του πλοίου κατά την απόρριψη.
9. Method of discharge :
Μέθοδος απόρριψης :
 - .1 Through 15 rpm equipment ;
Δια εξοπλισμού 15 rpm ;
 - .2 To reception facilities.
Σε ευκολίες υποδοχής.
10. Quantity discharged, in m³.
Απορριφθείσα ποσότητα, σε m³.

(C) COLLECTION AND DISPOSAL OF OIL RESIDUES (SLUDGE AND OTHER OIL RESIDUES) ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΘΕΣΗ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ (ΒΑΡΕΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΩΝ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ)

11. Collection of oil residues.
Συγκέντρωση καταλοίπων πετρελαίου.
Quantities of oil residues (sludge and other oil residues) retained on board. The quantity should be recorded weekly.¹ (This means that the quantity must be recorded once a week even if the voyage lasts more than one week).
Ποσότητες καταλοίπων (κατακάθια) που έχουν συγκεντρωθεί επί του πλοίου. Η ποσότητα πρέπει να καταγράφεται εβδομαδιαία ¹. (Αυτό σημαίνει ότι η ποσότητα πρέπει να καταγράφεται εβδομαδιαία ακόμη και εάν το ταξίδι διαρκεί περισσότερο από μια εβδομάδα).

¹ Only in tanks listed in item 3.1 of Form A and B of the Supplement in the IOPP Certificate used for sludge.
Μόνο στις δεξαμενές που αναφέρονται στο Νο 3.1 της Φόρμας Α και Β του Συμπληρώματος του πιστοποιητικού του IOPP, που χρησιμοποιείται για τα κατάλοιπα.

1. Identity of tank(s)
Στοιχεία δεξαμενής (ών)
2. Capacity of tank(s) m³
Χωρητικότητα δεξαμενής (ών) m³
3. Total quantity of retention m³
Συνολική κρατηθείσα ποσότητα m³

12. Methods of disposal of residue.

Τρόποι διάθεσης καταλοίπων.

State quantity of oil residues disposed of, the tank(s) emptied and the quantity of contents retained in m³:

Να δηλωθεί η ποσότητα καταλοίπων πετρελαίου που διατέθηκαν, δεξαμενή(ές) που άδειασε(αν) και ποσότης περιεχομένων που κρατήθηκαν σε m³.

1. To reception facilities (identify port); ²
Σε ευκολίες υποδοχής (στοιχεία λιμένος)
2. Transferred to another (other) tank(s) (indicate tank(s) and the total content of tank(s);
Μεταφέρθηκαν σε άλλη(ες) δεξαμενή(ες) (στοιχεία δεξαμενής(ων) και το συνολικό περιεχόμενο της(των) δεξαμενής(ών))
3. Incinerated (indicate total time of operation);
Αποτεφρώθηκαν (αναφέρατε συνολικό χρόνο λειτουργίας του αποτεφρωτήρα).
4. Other method (state which)
Με άλλον τρόπο (δηλώστε ποιόν)

**(D) NON-AUTOMATIC DISCHARGE OVERBOARD OR DISPOSAL OTHERWISE OF BILGE WATER WHICH HAS ACCUMULATED IN MACHINERY SPACES
ΜΗ ΑΥΤΟΜΑΤΗ ΑΠΟΡΡΙΨΗ Ή ΑΛΛΟΥ ΕΙΔΟΥΣ ΔΙΑΘΕΣΗ ΣΕΝΤΙΝΟΝΕΡΩΝ ΠΟΥ ΣΥΣΣΩΡΕΥΘΗΚΑΝ ΣΤΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ**

13. Quantity discharged or disposed of, in cubic meters ³
Απορριφθείσα ή διατεθείσα ποσότητα σε κυβικά μέτρα ³

14. Time of discharge or disposal (starts and stop)
Χρόνος απόρριψης ή διάθεσης (έναρξη και πέρασ)

15. Method of discharge or disposal;

Μέθοδος απόρριψης ή διάθεσης

1. Through 15 ppm equipment (state position at start and end);
Μέσω εξοπλισμού 15 ppm (στίγμα κατά την έναρξη και το πέρασ)
2. To reception facilities (identify port); ²
Σε ευκολίες υποδοχής (στοιχεία λιμένος) ²
3. Transfer to slop tank or holding tank (indicate tank(s); state the total quantity retained in tank(s), in m³

Μεταφορά σε δεξαμενές καταλοίπων ή συγκέντρωσης (στοιχεία δεξαμενής(ών) αναφορά συνολικής ποσότητας κρατηθείσης στην (στις) δεξαμενή(ές), σε m³).

**(E) AUTOMATIC DISCHARGE OVERBOARD OR DISPOSAL OTHERWISE OF BILGE WATER WHICH HAS ACCUMULATED IN MACHINERY SPACES
ΑΥΤΟΜΑΤΗ ΑΠΟΡΡΙΨΗ Ή ΑΛΛΟΥ ΕΙΔΟΥΣ ΔΙΑΘΕΣΗ ΣΕΝΤΙΝΟΝΕΡΩΝ ΠΟΥ ΣΥΣΣΩΡΕΥΘΗΚΑΝ ΣΤΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ**

16. Time and position of ship at which the system has been put into automatic mode of operation for discharge overboard, through 15ppm equipment.

Ώρα και στίγμα πλοίου οπότε το σύστημα απόρριψης των 15ppm ετέθη σε αυτόματη λειτουργία.

17. Time when the system has been put into automatic mode of operation for transfer of bilge water to holding tank (identify tank)

Ώρα κατά την οποία ετέθη σε αυτόματη λειτουργία το σύστημα μεταφοράς σεντινόερων σε δεξαμενή συγκέντρωσης (στοιχεία δεξαμενής)

18. Time when the system has been put into manual operation

Ώρα κατά την οποία ετέθη σε χειροκίνητη λειτουργία το σύστημα

² Ship's masters should obtain from the operator of the reception facilities, which include barges and tank trucks, a receipt or certificate detailing the quantity of tank washings, dirty ballast, residues or oily mixtures transferred, together with the time and date of the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil Record Book, may aid the master of the ship in proving that his ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or certificate should be kept together with the Oil Record Book Part I.

Οι Πλοίαρχοι των πλοίων οφείλουν να λαμβάνουν από τον χειριστή των ευκολιών υποδοχής, όπου περιλαμβάνονται φορτηγίδες και βυτιοφόρα, μια απόδειξη ή ένα πιστοποιητικό όπου θα αναφέρονται λεπτομερώς η ποσότητα των εκπλυμάτων των δεξαμενών, το ακάθαρτο έρμα, τα υπολείμματα μιγμάτων πετρελαίου που μεταφέρθηκαν καθώς και την ώρα και την ημερομηνία μεταφοράς. Αυτή η απόδειξη ή το πιστοποιητικό, όταν συναφθεί στο Βιβλίο Πετρελαίου, μπορεί να βοηθήσει τον Πλοίαρχο να αποδείξει ότι το πλοίο του δεν έχει ανάμιξη σε πιθανό συμβάν ρύπανσης. Η απόδειξη ή το πιστοποιητικό να φυλάσσεται μαζί με το Βιβλίο Πετρελαίου Τμήμα Ι.

³ In case of discharge or disposal of bilge water from holding tank(s), state identity and capacity of holding tank(s) and quantity retained in holding tank.

Σε περίπτωση απόρριψης ή διάθεσης του νερού των υδροσυλλεκτών από την (ις) δεξαμενή(ες) συγκέντρωσης, να αναφέρονται τα στοιχεία και η χωρητικότητα της δεξαμενής συγκέντρωσης και η ποσότητα που απέμεινε στη δεξαμενή συγκέντρωσης.

(F) CONDITION OF THE OIL FILTERING EQUIPMENT

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΦΙΛΤΡΟΥ

- 19. Time of system failure ⁴
Ωρα βλάβης συστήματος
- 20. Time when system has been operational
Ωρα αποκατάστασης βλάβης συστήματος
- 21. Reasons of failure
Λόγοι βλάβης

(G) ACCIDENTAL OR OTHER EXCEPTIONAL DISCHARGE OF OIL

ΤΥΧΑΙΕΣ Ή ΑΛΛΕΣ ΕΞΑΙΡΕΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟΡΡΙΨΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

- 22. Time of occurrence.
Ωρα συμβάντος
- 23. Place or position of ship at time of occurrence
Θέση ή στιγμή πλοίου κατά το συμβάν
- 24. Approximate quantity and type of oil.
Ποσότητα κατά προσέγγιση και τύπος πετρελαίου.
- 25. Circumstances of discharge or escape, the reason therefore and general remarks
Συνθήκες απόρριψης ή διαρροής και γενικές παρατηρήσεις.

(H) BUNKERING OF FUEL OR BULK LUBRICATING OIL

ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ ΜΕ ΚΑΥΣΙΜΑ Ή ΧΗΜΙΚΑ ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ

- 26. Bunkering:
Ανεφοδιασμός:
 - 1 Place of bunkering
Τόπος ανεφοδιασμού
 - 2 Time of bunkering
Ωρα ανεφοδιασμού
 - 3 Type and quantity of fuel oil and identity of tank(s) (state quantity added in tonnes and total content of tank(s))
Τύπος και ποσότητα καυσίμων και στοιχεία δεξαμενής(ών) (δηλώστε προστεθείσα ποσότητα σε τόννους και συνολικό περιεχόμενο δεξαμενής(ών))
 - 4 Type and quantity of lubricating oil and identity of tank(s) (state quantity added in tonnes and total content of tank(s))
Τύπος και ποσότητα λιπαντικών και στοιχεία δεξαμενής(ών) (δηλώστε προστεθείσα ποσότητα σε τόννους και συνολικό περιεχόμενο δεξαμενής(ών)).

(I) ADDITIONAL OPERATIONAL PROCEDURES AND GENERAL REMARKS

ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

⁴ The condition of the oil filtering equipment covers also the alarm and automatic stopping devices, if applicable.
Η κατάσταση του μηχανισμού του φίλτρου καλύπτει επίσης τον συναγερμό και τα όργανα αυτόματης διακοπής, αναλόγως.

Name of ship
Όνομα Πλοίου

Distinctive number or letters
Διεθνές Διακριτικό Σήμα

Machinery Space Operations
Εργασίες Χώρου Μηχανοστασίου

Date Ημερομ.	Code letter Κωδικός (γράμμα)	Item (number) α/α Εργασ. (αριθμός)	Record of operations/signature of officer in charge Εγγραφές Εργασιών/υπογραφή αξιωματικού υπηρεσίας	Date Ημερομ.

Signature of Master
Υπογραφή Πλοιάρχου

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΡΑΙΑ

CERTIFICATE OF ENTRY

OWNER ENTRY

Class 1 – Protection and Indemnity

Negotiator Marine Insurance & Reinsurance International Consultants	Certificate No. [REDACTED] Date of Issue 07 May, 2010
Member [REDACTED]	
Member's Principal Place of Business [REDACTED]	

Vessel	[REDACTED]
--------	------------

IMO Number	Gross Tons	Entered Tons	Built	Flag	Port of Registry
[REDACTED]	20,420	[REDACTED]	1994	MLT	Valletta

Period of Entry	11 May, 2010	to	20 February, 2011
-----------------	--------------	----	-------------------



This Certificate of Entry is evidence only of the contract of Indemnity Insurance between the above named Member(s) and the Association and shall not be construed as evidence of any undertaking, financial or otherwise, on the part of the Association to any other party.

If a Member tenders this Certificates as evidence of insurance under any applicable law relating to financial responsibility, or otherwise shows or offers it to any other party as evidence of insurance, such use of this Certificate by the Member is not to be taken as any indication that the Association thereby consents to act as guarantor or to be sued directly in any jurisdiction whatsoever. The Association does not so consent.

The insurance provided by the Association for the vessel is governed by the Association's Rules, Bye-Laws and Constitution for the time being in force and by the Special Terms set out below. Such Rules, Bye-Laws and Constitution are incorporated as if fully set forth in this Certificate and together with such Special Terms constitute both the contract of indemnity insurance evidenced by this Certificate between the Association and each Member and each Joint Member named herein and the cover provided by that contract to each Co-Assured named herein. Each Member, Joint Member and Co-Assured is bound by and deemed to know the Rules, Bye-Laws and Constitution. Members, Joint Members and Co-Assureds should ensure they read the Rules, Bye-Laws and Constitution, copies of which are available from the Association. Members, Joint Members and Co-Assureds not having copies of these documents should ask the Association's Managers to provide them.

All the terms of the Rules, Bye-laws and Constitution are important, but particular attention is drawn to:-

- **Rules 45, 47, 47(A), 47(B) and 47(C)** which may require a Member or Joint Member to pay Additional Calls, Overspill Calls, Releases, and contributions to a Solvency Margin and Guarantee Fund. There is no limit to the liability of the Member or Joint Member for these calls, save for the limit per vessel provided in Rule 47(A) in respect of Overspill Calls.
- **Rules 1 and 59** which establish that any difference or dispute between a Member and the Association, or other matter relating to the Rules and all contract of insurance afforded by the Association or otherwise shall be governed by English law and procedure in accordance with Rules 1 and 59. As set out therein, no Member may bring or maintain any action, suit or other legal proceedings against the Association in connection with any difference or dispute unless he has first obtained an Arbitration Award in accordance with Rule 59.
- **Rules 7 and 8** which set out the limits of the Association's liability generally and also specifically in respect of oil pollution, passengers and seamen, and oil pollution arising in connection with vessels sailing to the United States of America.
- **Rule 10** which provides that the insurance is that of indemnity only. The Member or Joint Member or Co-Assured has no right to recover funds from the Association for insured claims unless and until the Member, Joint Member or Co-Assured has first paid the same.
- **Rule 18 (Double Insurance) and Rule 2 Section 11 proviso (b) (Pollution)** which contain restrictions on cover for liabilities, costs and expenses insured by or recoverable from other insurers.
- **Rule 24 and Rule 25** which include the requirement for prompt notification of every casualty, event or matter which is liable to give rise to a claim on the Association, and the conditions under which a claim on the Association may be Time Barred.
- **Rules 36 and 60** which define Members, Joint Members and Co-Assureds.
- **Rule 44** which provides that the obligations of a Member are cumulative throughout the period of membership and that obligations of a Member may continue after membership has ceased.



The terms and conditions of the insurance afforded by the Association in respect of the aforesaid vessel are upon and in accordance with this Certificate and the Rules, Bye-laws and the Constitution of the Association for the time being in force except to the extent that the said Rules are modified by the Special Terms set out below:-

Special Terms

CREW ILLNESS/MEDICAL DEDUCTIBLE (3)

The Member shall bear the first US\$ 5,500 of liabilities and expenses in respect of illness of members of the crew and/or expenses in respect of crew medical examinations prior to engagement, arising at any one port during any one call.

CREW INJURY DEDUCTIBLE (1)

The Member shall bear the first US\$ 5,500 of liabilities and expenses incurred in connection with crew loss of life or personal injury claims, each accident or occurrence.

COLLISION DEDUCTIBLE

The deductible in respect of liabilities, costs and expenses referred to in Rule 2 Section 9 is US\$ 15,000 each incident.

CARGO DEDUCTIBLE (2)

The Member shall bear the first US\$ 15,000 of liabilities and expenses in respect of the total of cargo claims arising on each single voyage (Rule 2 Sections 16 and 17).

OTHER CLAIMS DEDUCTIBLE

The Member shall bear the first US\$ 5,500 of liabilities and expenses in respect of all other claims each accident or occurrence.

DEDUCTIBLES APPLY TO COSTS AND EXPENSES

Deductibles set out in this certificate, whether as a Special Term or otherwise, shall apply to costs and expenses incurred under Rule 2, including but not limited to, Rule 2 Section 24.

SURVEY COSTS - ALL CARGOS

The cost of all cargo precautionary surveys payable by the Member shall be borne 100% by the Member.

FLEET CLAUSE

For the purposes of Rule 31 the vessel belongs to the Goldenport Shipmanagement Ltd fleet.



Issued in London for and on behalf of:
THE WEST OF ENGLAND SHIP OWNERS MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION (LUXEMBOURG)
by
West of England Insurance Services (Luxembourg) S.A.
(As Managers)

Simon Parrott
Director

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

PROVIDED ALWAYS THAT in Rule 19(12):

- (A) there shall be no recovery in respect of expenditure arising out of a Member's liability under a contract, indemnity or guarantee between a Member and a third party (see Rule 19(16));
- (B) there shall be no recovery in respect of any liabilities which a Member may incur to persons interested in another ship, or cargo or other property therein, by reason of a collision between the Entered Ship and that other ship (see Rule 19(10)) or to persons interested in cargo carried in the Entered Ship (see Rule 19(17)) or in respect of liabilities for pollution (see Rule 19(13));
- (C) if the loss, damage or expense relates to any property belonging to the Member (other than that carried on board the Entered Ship - see Rule 27(2)), such Member shall be entitled to recover from the Association and the Association shall have the same rights, as if such property belonged to a third party.

19 (13)

Pollution

Liabilities, costs and expenses incurred as a result of any escape or discharge or threatened escape or discharge of oil or of any other substance to the extent of:

(a) Damages

liability for damages or compensation payable to any person arising from or in respect of pollution;

(b) Clean-up

the costs of any measures (not being measures taken in the ordinary course of business) reasonably taken for the purpose of preventing, minimising or cleaning up any pollution together with any liability for losses or damages arising from any measure so taken;

PROVIDED ALWAYS THAT in Rule 19(13)(b) unless otherwise agreed in writing between the Members and the Managers there shall be no recovery from the Association in respect of any liabilities, costs or expenses which would have fallen into general average if the contract of carriage under which any cargo is carried had been subject to the York - Antwerp Rules 1994 unamended, except as the Directors in the exercise of their discretion shall otherwise determine;

(c) Agreements and Contracts

liability which a Member may incur, together with costs and expenses incidental thereto, as party to any agreement relating to oil pollution, for loss, damage or expenses, including expenditure reasonably incurred in accordance with the Member's obligations under such agreement;

PROVIDED ALWAYS THAT in Rule 19(13)(c) such agreement has been approved by the Managers and the Member had paid or agreed to pay such additional premium as may be required by the Association.

(d) Government Order

the costs or liabilities incurred as a result of compliance with any order or direction given by any Government or authority for the purpose of preventing or reducing pollution or the risk of pollution;

PROVIDED ALWAYS THAT in Rule 19(13)(d) such costs or liabilities are not recoverable under the Hull Policies on the Entered Ship.

(e) Salvors' Expenses or Special Compensation

liability of the Member to reimburse a salvor of an Entered Ship for:

(i) his reasonably incurred expenses (together with any increment awarded thereon) under Clause 1(a) of the Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement (1980);

(ii) special compensation in respect of work done or measures taken to prevent or minimise damage to the environment under the provisions of Article 14 of the International Convention on Salvage 1989 or the terms of a standard form of salvage agreement equivalent thereto approved by the Association;

(iii) the Special Compensation P&I Clubs clause (SCOPIC) as incorporated into Lloyd's Open Form of Salvage Agreement or any other "No Cure - No Pay" salvage contract approved by the Association.

(f) Fines

liability which a Member may incur for fines in respect of pollution insofar as such liability may be covered under Rule 19(19).

PROVIDED ALWAYS THAT in Rule 19(13):

unless the Directors in their sole discretion otherwise agree there shall be no recovery in respect of any liability, loss, damage, cost or expense including, without limitation, liability for the cost of any remedial works or clean-up operations, arising as a result of the presence in, or the escape or discharge or threat of escape or discharge from any land-based dump, site, storage or disposal facility, of any substance previously carried on the Entered Ship, whether as cargo, fuel, stores or waste and whether at any time mixed in whole or in part with any other substance whatsoever;

in respect of liability of the Member for oil pollution which arises out of any incident to which the United States Oil Pollution Act of 1990 (OPA 1990) is applicable and which involves an Entered Ship which is a "tank vessel" (as defined in OPA 1990):

(i) cover is subject to the following terms and conditions:

(a) the Member shall have made accurate quarterly declarations in arrears to the Association, not later than two months after the end of each quarter ending 20 May, 20 August, 20 November and 20th February, of all cargo voyages to or from ports or places to which OPA 1990 applies, giving the dates of such voyages, the nature of the cargoes carried and the names of such United States ports or places at which the cargoes were first loaded or discharged, and

(b) if a voyage declared under paragraph (a) above involved the carriage of persistent oil (as defined in the declaration form issued to the Member) as cargo (hereinafter referred to as a "relevant voyage"), the Member shall pay, on or before the date shown on the debit note issued by the Managers, an additional premium as specified in the Certificate of Entry, and

(ii) in the event that a Member fails for any reason to make a declaration (whether or not any relevant voyage has been performed) within two months of the quarter dates specified in paragraph (i)(a) above:

(a) the terms of entry of such Entered Ship will be amended with effect from the expiry of the said period of two months to exclude any and all claims in respect of oil pollution arising out of any incident to which OPA 1990 is applicable, and

(b) he shall remain liable to pay any additional premium in respect of any relevant voyage performed prior to the amendment of the terms of entry under paragraph (a) above, and

(iii) in the event that any declaration made by the Member or on his behalf pursuant to the procedure laid down in paragraph (i)(a) above is in any material respect inaccurate, the Member shall cease to be insured by the Association in respect of the Entered Ship relating to which the inaccurate declaration was made with effect from the date of the inaccurate declaration.

(C) Unless the Association otherwise agrees in writing, a Member insured in respect of a Ship which is a "relevant ship" as defined in the Small Tanker Owners Pollution Indemnification Agreement ("STOPIA") or the Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement 2006 (STOPIA 2006) shall, by reason of his Entry in the Association, be a party to STOPIA or STOPIA 2006, whichever is in force, for the period of Entry of the Ship in the Association. Unless the Association has agreed in writing or unless the Association in its discretion otherwise determines, there shall be no cover under this Rule 19(13) in respect of such a Ship so long as the Member is not a party to STOPIA or STOPIA 2006, whichever is in force.

(D) Unless the Association otherwise agrees in writing, a Member insured in respect of a ship which is a "relevant ship" as defined in the Tanker Oil

Pollution Indemnification Agreement 2006 (TOPIA 2006) shall, by reason of his entry in the Association, be a party to TOPIA 2006 for the period of Entry of the Ship in the Association. Unless the Association has agreed in writing or unless the Association in its discretion otherwise determines, there shall be no cover under this Rule 19(13) in respect of such a Ship so long as the Member is not a party to TOPIA 2006.

19 (14)

Wreck Removal

Liabilities, costs and expenses incurred in respect of the raising, removal, destruction, lighting or marking of:

- (a) an Entered Ship and of any cargo or other property which is or was carried on board an Entered Ship;
- (b) the wreck of any other ship and of any cargo or other property which is or was on board any other ship.

PROVIDED ALWAYS THAT in Rule 19(14):

(A) the costs of raising, removal, destruction, lighting or marking were compulsory by law, or the costs thereof were legally recoverable from the Member under a contract approved by the Managers;

(B) the value of the wreck itself and of the stores and materials or cargo or other property saved, shall either be credited to the Association or deducted from any recovery due from the Association;

(C) there shall be no recovery if the Member shall, without the consent of the Managers in writing, transfer his interest in the wreck, cargo or other property (otherwise than by abandonment) prior to the said raising, removal, destruction, lighting or marking.

19 (15)

Towage

- (a) Liabilities, costs and expenses incurred arising out of the towage of an Entered Ship:

(i) under the terms of a contract entered into for the purpose of entering or leaving port or manoeuvring within the port during the ordinary course of trading;

(ii) in the ordinary course of trading of an Entered Ship which is habitually towed from port to port or from place to place and which has been declared to the Association to be so trading but only to the extent that the Member is not insured against such liabilities under the Hull Policies of the Entered Ship;

(iii) under the terms of any contract other than for customary towage as covered under Rule 19(15)(a)(i) but only if the towage contract has been approved by the Managers and the Member has paid, or agreed to pay, such additional premium as may be required by the Association.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙV

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

Unitor Oil Spill Kit

32

The Unitor Oil Spill Kit is a marine oil spill response measure designed to be deployed easily and effectively, in conjunction with each ship's response plan, as required by the IMO and OPA '90. The sorbents included in the Oil Spill Kit are produced in a variety of forms which absorb up to 25 times their own weight, for spill control, cleaning, maintenance, marine and other applications. Unitor delivers the Oil Spill Kits in three different sizes 12, 7 or 1 barrel indicating the absorption capacity of the sorbent.



To affect final clean up, an environmentally safe chemical is provided together with a range of personal safety and protection equipment, disposal bags and handcleaner.

Regulation Requirements

The requirement of OPA'90 is that tankers 400 ft or greater in length which is carrying oil in bulk shall have equipment to handle a 12 barrels (1900 litres) of deck spill. Tankers under 400 ft must be equipped to deal with 7 barrels (1100 litres), while in-land oil barges must be able to deal with at least 1 barrel.

Product	Product no.
Complete 12 Barrel kit:	940 592717
Complete 7 Barrel kit:	940 597237
Complete 1 Barrel kit:	940 597245
Sorbent kit 7 Barrel:	941 604314

The three Unitor Oil Spill Kits (UOSK) available:

UOSK	12	Barrels	(Unit 1, 2, 3)
UOSK	7	Barrels	(Unit 1, 2)*
UOSK	1	Barrels	(Unit 1)
Unit 1	1	PCS	Yellow Box
	1	PCS	Roll of Plastic Bags
	2	PCK	Sorbent Pads U94200
	6	PCS	Oil Spill Kit Gloves
	6	PCS	Oil Spill Kit 1 Time Suit
	6	PAR	Safety boots, yellow
	25	LTR	Aquabreak PX
	1	PCS	Jet Spray
	5	LTR	Handcleaner
Unit 2	1	PCS	Oil Spill Kit Bag 1000 LTR
	8	PCK	Sorbent Booms U94410 S
Unit 3	1	PCS	Oil Spill Kit Bag 1000 LTR
	1	PCK	Sorbent Pads U9450
	1	PCK	Sorbent Rolls U94150S

* "Stripped version", see [Unitor Sorbent kit](#)

[See Oil Spill Kit Options](#)

[How to use the Product Guide](#)
[Bookmark this page](#)