

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ στην ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΝΑΥΑΓΙΑ ΚΑΙ Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ SEA
DIAMOND**

Σχοινά Χριστίνα

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

Νοέμβριος 2013

Δήλωση Αυθεντικότητας / Ζητήματα Copyright

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

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Καθηγητής, Μιχαήλ Ι. Παζαρζής (επιβλέπων),
- Καθηγητής, Ερνέστος Τζαννάτος,
- Επίκουρος Καθηγητής, Γεώργιος Σαμιώτης

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

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα διπλωματική εργασία τιτλοφορείται «Ναυάγια και η περίπτωση του Sea Diamond». Εκπονήθηκε από την φοιτήτρια Σχοινά Χριστίνα κατά το ακαδημαϊκό έτος 2012-2013 με σκοπό την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Τίτλου στην Ναυτιλία. Το αντικείμενο της παρούσας εργασίας καλείται να εξετάσει την έννοια ναυάγια ως έναν πολύπλευρο όρο που περιλαμβάνει ανθρωπιστικές, περιβαλλοντικές και οικονομικές πτυχές. Τέλος, εξετάζει το ατύχημα του κρουαζιερόπλοιου «Sea Diamond» το οποίο κατέληξε σε ναυάγιο και κείται ακόμα στην θαλάσσια περιοχή του νησιού της Σαντορίνης. Το εν λόγω ναυάγιο μπορεί να μην αποτέλεσε αιτία ώστε η Ελλάδα να θρηνήσει ανθρώπινες ζωές αλλά σίγουρα αποτέλεσε και αποτελεί μια οικολογική καταστροφή.

Πρωτίστως θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον Καθηγητή του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς και επιβλέποντα στην διπλωματική μου εργασία κ. Μιχαήλ Ι. Παζαρτζή για την αμέριστη συμπαράστασή του. Η άριστη συνεργασία που είχαμε και οι πολύτιμες συμβουλές και παρατηρήσεις που μου παρείχε με βοήθησαν στο καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα της εν λόγω διπλωματικής εργασίας.

Παράλληλα θα ήθελα να εκφράσω τις ειλικρινείς μου ευχαριστίες στον Επίκουρο Καθηγητή κ. Γεώργιο Σαμιώτη καθώς και στον Καθηγητή κ. Ερνέστο Τζαννάτο που στήριξαν την προσπάθειά μου ολοκλήρωσης της διπλωματικής με τις κατάλληλες υποδείξεις και παρατηρήσεις.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους γονείς μου Κλεάνθη και Μαρία καθώς και την αδερφή μου Τζίνα που στηρίζουν πάντα τα θέλω μου πρακτικά αλλά κυρίως με την ηθική τους υποστήριξη. Χωρίς εκείνους δεν θα είχα την ίδια δύναμη να πορευτώ.

Στους τρεις ανθρώπους που ολοκληρώνουν τη ζωή μου:
Κλεάνθη, Μαρία και Γεωργία.

Σχοινά Χριστίνα

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	6
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	8
ABSTRACT	9
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	10
1. ΒΑΣΙΚΟΙ ΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΕΝΝΟΙΕΣ	12
2. ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΝΑΥΑΓΙΩΝ.....	15
3. ΑΙΤΙΑ ΠΡΟΚΛΗΣΗΣ ΕΝΟΣ ΝΑΥΑΓΙΟΥ.....	17
4. ΝΑΥΑΓΙΑ ΣΕ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΧΑΡΤΕΣ.....	22
5. ΤΑ ΠΙΟ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΙΚΑ ΝΑΥΑΓΙΑ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ.....	23
6. ΚΙΝΔΥΝΟΙ/ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΝΑΥΑΓΙΑ – ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ, ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΚΑΙ ΑΛΙΕΙΑ.....	32
7. ΑΝΕΛΚΥΣΗ ΝΑΥΑΓΙΩΝ	40
8. ΝΑΥΑΓΙΑΙΡΕΣΗ / ΕΠΙΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΡΩΓΗ	41
8.1 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΝΑΥΑΓΙΑΙΡΕΣΗΣ.....	42
8.2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΝΑΥΑΓΙΑΙΡΕΣΗΣ.....	45
8.3 ΤΥΠΟΙ ΝΑΥΑΓΙΑΙΡΕΣΗΣ.....	47
9. ΜΕΘΟΔΟΙ ΑΝΕΚΛΥΣΗΣ ΝΑΥΑΓΙΩΝ	49
9.2 ΜΕΘΟΔΟΣ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΗΣ ΑΝΤΩΣΗΣ	51
9.2.1 ΣΤΕΓΑΝΟΠΟΙΗΣΗ.....	52
9.2.2 ΑΠΑΝΤΑΞΗ ΤΟΥ ΝΕΡΟΥ.....	57
9.2.3 ΣΥΜΠΙΕΣΜΕΝΟΣ ΑΕΡΑΣ	62
9.2.4 ΑΝΑΚΤΗΜΕΝΗ ΑΝΤΩΣΗ ΜΕ ΕΞΩΤΕΡΙΚΑ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΑ	65
9.3 ΑΝΕΛΚΥΣΗ ΜΕ ΜΗΧΑΝΙΚΑ ΜΕΣΑ.....	68
10. ΝΟΜΙΚΟ, ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΝΑΥΑΓΙΑΙΡΕΣΗΣ	78
10.1 Ρ&Ι CLUBS.....	79
10.2 ΣΥΜΒΟΛΑΙΑ ΑΝΕΛΚΥΣΗΣ ΝΑΥΑΓΙΩΝ	83
10.3 ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΕΛΚΥΣΗ ΝΑΥΑΓΙΩΝ	86
- Σύμβαση Περιορισμού της Ευθύνης του 1976.....	86
- Διεθνής Σύμβαση Ναυαγιαίρεσης στο Ναϊρόμπι το 2007	90
- Διεθνής Σύμβαση για την Επιθαλάσσια Αρωγή του 1989	98
- Σχέδιο Σύμβασης για την ανέλκυση ναυαγίων από τον ΙΜΟ	103

- Απόφαση Συμβουλίου της Επικρατείας για την ανέλκυση ναυαγίων	105
- Νόμος 2881/2001	106
11. ΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟ ΤΟΥ «SEA DIAMOND».....	110
11.1 ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.....	110
11.2 ΤΟ ΧΡΟΝΙΚΟ ΤΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ.....	111
11.3 ΑΙΤΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΑΓΙΟΥ	113
11.4 Η ΜΟΛΥΝΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟ	115
11.5 ΑΝΕΛΚΥΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ «SEA DIAMOND»	119
11.6 ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΜΕΤΑ ΤΗ ΒΥΘΙΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.....	121
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	124
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	127
- Ελληνική.....	127
- Ξενόγλωσση	128
- Ιστότοποι	129
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ (ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ).....	130
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ (ΠΡΩΤΟΓΕΝΕΙΣ ΠΗΓΕΣ).....	136

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα εργασία πραγματεύεται τον όρο ναυάγια καθώς και την ανέλकुσή τους. Μελετώνται οι κύριες αιτίες που προκαλούν ένα ναυάγιο καθώς και οι αρνητικές επιπτώσεις που προκαλεί στον άνθρωπο, στο περιβάλλον, στους θαλάσσιους οργανισμούς, στην οικονομία και στον τουρισμό. Καταγράφονται και αναλύονται οι παράγοντες που επηρεάζουν το περιβάλλον μιας επιχείρησης ανέλकुσης ενός ναυαγίου. Βασικό στοιχείο είναι ο καιρός για το αν θα επιτευχθεί ή όχι η ανέλकुση. Αναλύονται οι μέθοδοι που χρησιμοποιούνται για την ανέλकुση ενός ναυαγίου και ο βασικός εξοπλισμός που απαιτεί η καθεμία μέθοδος.

Το νομικό πλαίσιο που διέπει μια ναυαγιαίρεση είναι βασικός στοιχείο στην παρούσα διπλωματική. Διεθνείς συμβάσεις και νόμοι συμβάλλουν στην ολοκλήρωση του νομικού πλαισίου. Η μελέτη του ναυαγίου του κρουαζιερόπλοιου «Sea Diamond» και των επιπτώσεών του σε όλους τους τομείς, βοηθά στην κατανόηση του όρου ναυάγιο.

Εν κατακλείδι, το ναυάγιο και η ανέλकुσή του είναι μια πολύπλοκη διαδικασία η οποία όμως πρέπει να τηρείται από ένα θεσμικό πλαίσιο υποχρεωτικό για όλα τα κράτη.

Λέξεις – Κλειδιά: Ναυάγιο, Ανέλकुση, Άνθρωπος, Περιβάλλον, Νομικό Πλαίσιο.

ABSTRACT

The present essay deals with the term of shipwrecks and their removal. The main causes of a wreck and the negative effects affect humans, environment, marine life, economy and tourism. Recorded and analyzed the factors that affect the surrounding of a wreck removal operation. A key element is the weather so as to be successful the wreck removal operation. Describe the methods that are being used to remove a wreck and the basic equipment used in every method.

The insurance and law framework is one of the basic elements of this thesis. International Conventions and Laws contribute to the completion of the legal framework.

The case study of the wreck of cruise ship «Sea Diamond» and its impact on all sectors helps to understand the term of wreck.

In conclusion, the shipwreck and its removal is a complicate procedure which, however, must be observed by an institutional framework mandatory for all states.

Key words: shipwreck, salvage, human, environment and legal framework.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Έναυσμα της διπλωματικής αυτής θα μπορούσε να θεωρηθεί το πρόσφατο ναυάγιο του Costa Concordia που συγκλόνισε παγκοσμίως αλλά ιδιαίτερα το ναυάγιο του «Sea Diamond» λίγα χρόνια πριν στον νησί της Σαντορίνης, όπου μέχρι σήμερα αποτελεί εγχώριο και όχι μόνο μελανό σημείο στην ιστορία της θαλάσσιας μεταφοράς.

Στόχος αυτής της διπλωματικής εργασίας είναι να μελετήσει και να καταγράψει όλες τις πλευρές που απαρτίζουν την έννοια ναυάγιο. Από την στιγμή που θα συμβεί το ατύχημα, οι ενέργειες που πρέπει να γίνουν και τελικά εάν το πλοίο καταλήξει σε ναυάγιο, ποιες είναι οι αιτίες και ταυτόχρονα οι συνέπειές του. Ο άνθρωπος και το περιβάλλον αποτελούν τις κύριες συνιστώσες που απαρτίζουν κατά κύριο λόγο τις συνέπειες από ένα ναυάγιο. Η αναγκαιότητα της ναυαγιάρεσης καθώς και οι μέθοδοι που εφαρμόζονται για την ολοκλήρωση αυτής είναι από τα βασικά κεφάλαια της διπλωματικής αυτής εργασίας. Στο τέλος μελετάται ως «case study» το ναυάγιο του κρουαζιερόπλοιου «Sea Diamond» και οι επιπτώσεις που επέφερε.

Συγκεκριμένα, στο **κεφάλαιο 1^ο** καταγράφονται και αναλύονται οι διάφοροι ορισμοί που έχουν κατά καιρούς γραφτεί για την έννοια ναυάγιο από διάφορους οργανισμούς όπως ο IMO, καθώς και από την κυβέρνηση της Ελλάδας με τον αντίστοιχο νόμο.

Στο **κεφάλαιο 2^ο** επιχειρείται μια διάκριση των ναυαγίων με βάση αρχικά χρονικούς περιορισμούς. Θα μπορούσαν ακόμη να διακριθούν με βάση την σκοπιμότητά τους εάν αυτή ήταν ακούσια ή εκούσια και τέλος με βάση τα πρακτικά και τεχνικά τους χαρακτηριστικά.

Ιδιαίτερη αναφορά και μελέτη γίνεται στα αίτια που προκαλούν ένα ναυάγιο στο **κεφάλαιο 3^ο**. Ανάμεσα στα αίτια, οι καιρικές συνθήκες πρωτοστατούν καθώς και η προσάραξη και η σύγκρουση. Αποτυχία της δομής του ίδιου του πλοίου καθώς και η μετατόπιση του φορτίου συγκαταλέγονται ανάμεσα στα αίτια ενός ναυαγίου. Λόγω της εποχής και των αυξημένων περιστατικών, άξιο μνείας ως αίτιο ναυαγίου μπορεί να θεωρηθεί και η πειρατεία.

Αναφορά των διάφορων ναυαγίων που απεικονίζονται στους ναυτικούς χάρτες και το λόγο για τον οποίο απαιτείται αυτή η επισήμανση αναλύεται στο **κεφάλαιο 4^ο**. Παραθέτονται τα κριτήρια με βάση τα οποία κρίνεται εάν ένα ναυάγιο πρέπει να απεικονίζεται σε ναυτικό χάρτη.

Στο **κεφάλαιο 5^ο** καταγράφονται μερικά από τα πιο καταστροφικά ναυάγια όλων των εποχών με σημαντικές ανθρώπινες απώλειες. Ένα από τα πιο γνωστά παγκοσμίως όχι όμως και το πιο καταστροφικό όπως θα θεωρούσαν αρκετοί είναι ο Τιτανικός. Επιπλέον παραθέτονται διαγράμματα με βάση τα στοιχεία που αναρτά η Διεθνής Ένωση Θαλάσσιας Ασφάλισης που αφορούν ολική και μερική απώλεια των πλοίων κατά το διάστημα των ετών 1996-2012.

Οι κίνδυνοι και οι επιπτώσεις από ένα ναυάγιο επηρεάζουν πολλούς τομείς του ανθρώπινου και θαλάσσιου περιβάλλοντος. Επιπτώσεις στον ανθρώπινο οργανισμό, στη θαλάσσια βιοποικιλότητα όπως και στην οικονομία είναι μερικές από τις αρνητικές συνέπειες που αναλύονται στο **κεφάλαιο 6^ο**.

Στο **κεφάλαιο 7^ο** αναφέρονται τα στάδια που πρέπει να ακολουθηθούν σε περίπτωση που τελικά κριθεί αναγκαία η ανέλκυση του ναυαγίου.

Καθώς στο **κεφάλαιο 8^ο** αναλύεται ο όρος επιθαλάσσια αρωγή και των στοιχείων που την απαρτίζουν. Το περιβάλλον της ναυαγιαίρεσης είναι πολύ σημαντικό καθώς αυτό μπορεί να κρίνει εάν η ανέλκυση πρόκειται να καθυστερήσει ή να κριθεί αδύνατη. Αναφέρονται και αναλύονται οι τύποι και οι κατηγορίες στις οποίες διακρίνεται η ναυαγιαίρεση.

Στο **κεφάλαιο 9^ο** αναφέρονται οι δύο μέθοδοι που εφαρμόζονται για την ανέλκυση ενός ναυαγίου. Η μέθοδος αποκατάστασης της άντωσης και η ανέλκυση με μηχανικά μέσα καθώς και οι τρόποι που χρησιμοποιούνται για την εφαρμογή των μεθόδων αυτών.

Το νομικό, ρυθμιστικό και ασφαλιστικό πλαίσιο που διέπει την ναυαγιαίρεση καλύπτεται στο **κεφάλαιο 10^ο**. Διεθνείς συμβάσεις και νόμοι που έχουν θεσμοθετηθεί και ισχύουν για την αντιμετώπιση ενός ναυαγίου και την ανέλκυσή του περικλείονται στο εν λόγω κεφάλαιο.

Τέλος, γίνεται μια διεξοδική αναφορά στο ναυάγιο του κρουαζιερόπλοιου «Sea Diamond» στο **11^ο κεφάλαιο**. Ξεκινώντας με το ιστορικό του πλοίου, το χρονικό του ατυχήματος και των συνεπειών που επέφερε, καταλήγοντας στις ευθύνες που αποδόθηκαν με την απόφαση του δικαστηρίου στις 31 Ιουλίου του 2013.

Κλείνοντας, παρουσιάζονται τα συμπεράσματα της διπλωματικής αυτής εργασίας στα οποία καταλήγει, έπειτα από την ολοκληρωμένη αυτή μελέτη, με θέμα της τα ναυάγια και την ανέλκυσή τους.

1. ΒΑΣΙΚΟΙ ΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΕΝΝΟΙΕΣ

Η ζωή του Έλληνα ήταν πάντα συνδεδεμένη με τη θάλασσα. Οι εκτεταμένες ακτές, τα φυσικά λιμάνια, η αγάπη για την περιπέτεια αλλά και την ανταλλαγή/συναλλαγή τον έφεραν από την αρχαιότητα στα πέρατα του γνωστού τότε κόσμου. Τακτική που ακολουθείται μέχρι και σήμερα. Οι ναυτικές επιχειρήσεις δεν στέφονται πάντα με επιτυχία. Οι ναυτικές τραγωδίες υπήρχαν σε όλες τις εποχές κάτι το οποίο αποδεικνύει ότι η ναυτιλιακή δραστηριότητα συνδέεται άρρηκτα με το στοιχείο της διακινδύνευσης.¹ Πλοία που απέτυχαν του σκοπού τους καθώς και τα μεγαλύτερα αρχαία ναυάγια, που είναι όμως προσिता στην αρχαιολογική έρευνα, αποτελούν πολύτιμη πηγή πληροφοριών για την ιστορία, την οικονομία, την κοινωνία αλλά δίνουν και σημαντικά στοιχεία και για την τέχνη της ναυπηγικής και την εξέλιξή της στο πέρασμα των ετών.

Το πιο αρχαίο ναυάγιο καταγράφεται από το 2200 π.Χ. Καταδυόμενος κανείς, λοιπόν, στις ελληνικές θάλασσες μπορεί να διαβάσει 4500 χρόνια ναυτικής ιστορίας.

¹ Παρά τις αλματώδεις προόδους της τεχνολογίας σε τομείς που άπτονται άμεσα της ασφάλειας στη θάλασσα (ναυσιπλοΐα – διάσωση), η προοπτική μιας ναυτιλίας χωρίς ναυάγια παραμένει και στο άμεσα ορατό μέλλον μια ουτοπική προοπτική. Ειδικότερα, όσον αφορά την ανάπτυξη τεχνολογιών και μεθόδων ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, που είναι πράγματι εντυπωσιακή, η αποτελεσματικότητα και λειτουργικότητά τους δεν συνοδεύεται με εξίσου θεαματικά αποτελέσματα. Βέβαια, αν παρατηρήσει κανείς τις αιτίες ατυχημάτων στη ναυτιλία, οι περισσότερες περιπτώσεις συνδέονται με ανθρώπινο λάθος. Όμως, μια προσεκτικότερη μελέτη αποκαλύπτει συχνά ότι η έκφραση «ανθρώπινος παράγων – ανθρώπινο λάθος» συνδέεται και με τη χρήση μιας εξαιρετικά δύσχρηστης τεχνολογίας και μεθόδων δύσκολα αφομοιώσιμων και εφαρμόσιμων από πληρώματα των σύγχρονων πλοίων με πολυεθνική σύνθεση και χαμηλού κόστους. Τα προβλήματα αυτά επιτείνονται από το συναφές υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο το οποίο είναι πλέον εξαιρετικά εκτενές και πολύπλοκο.

Αυτό αποδεικνύει περίτρανα την ναυτοσύνη του Έλληνα που ταυτοχρόνως τον αναγάγει στην πρώτη παγκόσμια θέση αυτής της κατηγορίας. Στα σημερινά μόνο χωρικά ύδατα της Ελλάδος, υπάρχουν βυθισμένα περισσότερα από 20.000 ναυάγια! Επισημώς, τα ναυάγια στις ελληνικές θάλασσες είναι 6.000. Τα 1.000 είναι γνωστά αρχαία ναυάγια, 35 εντοπισμένα από αρχαιολόγους την πενταετία 2000-2005 σε βάθος 600μ. και πολλά που καταγράφονται στην ρωμαϊκή περίοδο και την εποχή του Βυζαντίου. Αρχαία ελληνικά αντικείμενα που δημοπρατούνται κατά καιρούς στο εξωτερικό κατά ποσοστό 80% προέρχονται από ναυάγια της αρχαιότητας. Τέλος, εκτιμήσεις ανεβάζουν τον αριθμό των αρχαίων ναυαγίων σε 1000 που είναι άγνωστα ακόμα στις Αρχές.

Η ετυμολογία της λέξεως «ναυάγιο» αποτελείται από δύο συνθετικά. Το πρώτο συνθετικό είναι το ουσιαστικό «ναύς» που σημαίνει πλοίο, καράβι ή σκάφος και το δεύτερο συνθετικό που συμπληρώνει τη λέξη είναι το ρήμα «άγνυμι» που αποδίδεται στα νεοελληνικά με το ρήμα σπάζω.

Η έννοια της λέξης ναυάγιο μπορεί να αποδοθεί διττά. Αρχικά ως ενδεικτικής αυτής της καταστροφής του σκάφους συνεπεία ναυτικού ατυχήματος και δευτερευόντως ως έννοια αυτού του ίδιου του σκάφους μετά την καταστροφή. Με βάση το Ναυτικό Δίκαιο ως ναυάγιο ορίζεται νομικά: «Παν πλωτό μέσον μετά των παρακολουθημάτων και εξαρτημάτων αυτού υποστάν ναυτικό ατύχημα συνεπεία θαλασσίου συμβεβηκότος ή συνεπεία πολεμικής ενέργειας ευρισκόμενον δε ως εκ τούτου εν όλω ή εν μέρει υπό την επιφάνεια της θαλάσσης, ως και παν αντικείμενο οιασδήποτε φύσεως, κείμενον εις τον βυθόν της θαλάσσης».² Αργότερα για να συμπεριληφθούν και εκείνα τα σκάφη που είχαν εξοκείλει σε ακτές (και που ούτε «εν όλω» ούτε «εν μέρει» ήταν υπό τη θάλασσα) η νομοθεσία συμπλήρωσε και τα «εγκαταλελειμμένα» (πλοίο ή φορτίο). Η έννοια του ναυαγίου λοιπόν δεν αφορά μόνο ένα πλοίο που έχει βουλιάξει ολικώς αλλά επίσης κάποιο που είναι προσαραγμένο ανεξάρτητα αν επέλθει βύθιση (ολική ή μερική), κάτι που μπορεί να συμβεί είτε λόγω σύγκρουσης με άλλο πλοίο, είτε εκ πολεμικών επιχειρήσεων, είτε λόγω κακοκαιρίας, είτε εκ δολιοφθοράς (τρομοκρατικής πράξης) και τέλος είτε εξ οποιουδήποτε άλλου συναφούς ναυτικού ατυχήματος ως εκείνο του «Τιτανικός».

² Άρθρο 1(α) του Α.Ν. 464 του 1945

Με το πέρασμα των ετών και ανάλογα με τα ναυάγια που κατά διαστήματα συμβαίνουν έχουν διαμορφωθεί και αντίστοιχοι ορισμοί για το πώς πραγματικά αποδίδεται ο όρος «ναυάγιο». Ο διεθνής οργανισμός I.M.O (International Maritime Organization) που ασχολείται με θέματα ασφάλειας και όχι μόνο ορίζει ως ναυάγιο:

- ❖ Ένα βυθισμένο ή προσαραγμένο πλοίο,
- ❖ Οποιοδήποτε μέρος ενός βυθισμένου ή προσαραγμένου πλοίου, συμπεριλαμβανομένου οποιουδήποτε αντικειμένου που είναι ή ήταν επί του συγκεκριμένου πλοίου,
- ❖ Οποιοδήποτε αντικείμενο είναι προσαραγμένο, βυθισμένο ή επιπλέει στη θάλασσα και έχει απολεσθεί στη θάλασσα από ένα πλοίο,
- ❖ Ένα πλοίο που πρόκειται, ή πιθανώς αναμένεται, να βυθιστεί ή να προσαράξει και δεν έχουν ληφθεί αποτελεσματικά μέτρα για τη διάσωση του πλοίου ή οποιασδήποτε περιουσίας που βρίσκεται σε κίνδυνο.

Ο νομικός εννοιολογικός προσδιορισμός του ναυαγίου δίδεται επίσημα με την θέσπιση του Νόμου «Ρύθμιση θεμάτων ανέλκυσης ναυαγίων και άλλες διατάξεις»³ και για την Ελλάδα. Σύμφωνα με τον προαναφερόμενο Νόμο λοιπόν ναυάγιο θεωρείται: «Πλοίο ή πλωτό ναυπήγημα, νηολογημένο ή όχι, αποτελεί ναυάγιο, αν παύσει να έχει πλευστότητα και παραμένει, ολόκληρο ή κατά μέρος, υπό την επιφάνεια της θάλασσας. Ναυάγιο αποτελεί και η κατασκευή, η οποία έχει περιέλθει σε κατάσταση, που κάνει αδύνατη την επαναχρησιμοποίηση κατά τον προορισμό της και παραμένει, ολόκληρη ή κατά μέρος, υπό την επιφάνεια της θάλασσας. Ναυάγιο αποτελεί και το φορτίο πλοίου ή πλωτού ναυπηγήματος ή το τμήμα ή παράρτημα πλοίου, πλωτού ναυπηγήματος ή κατασκευής, που παραμένει, ολόκληρο ή κατά μέρος, υπό την επιφάνεια της θάλασσας».

Ωστόσο, επικρατούν ποικίλες απόψεις στο χώρο της νομολογίας όσον αφορά την οριστική απώλεια της ικανότητας επίπλευσης του πλοίου και δημιουργίας ναυαγίου. Υπάρχει διαχωρισμός μεταξύ απόλυτου και σχετικού ναυαγίου. Όταν ένα πλοίο συντριβεί ολοκληρωτικά ή καταβυθιστεί σε μεγάλο βάθος που δεν επιτρέπει την ανέλκυσή του, τότε οδηγούμαστε στην έννοια απόλυτο ναυάγιο.

³ Βλ. ειδικότερα Νόμος 2881/2001 «Ρύθμιση θεμάτων ανέλκυσης ναυαγίων και άλλες διατάξεις». (ΦΕΚ Α'16/6.2.2001), Άρθρο 1.

Υπάρχουν όμως και περιπτώσεις που το πλοίο μπορεί να επαναφερθεί στην πρότερη κατάστασή του και να επιπλεύσει ξανά, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν απαιτούνται για αυτό μεγαλύτερες δαπάνες από την αξία που θα έχει το πλοίο μετά την αποκατάστασή του, με αποτέλεσμα να είναι ασύμφορο για τον πλοιοκτήτη και να χαρακτηριστεί ως ναυάγιο. Σε τέτοιες περιπτώσεις γίνεται λόγος για πλασματική ή τεκμαρτή απώλεια του πλοίου, δηλαδή για σχετικό ναυάγιο. Ο G. Ripert,⁴ με τη σειρά του, κάνει μια διάκριση μεταξύ απόλυτου και σχετικού ναυαγίου. Ένα πλοίο ορίζεται ως απόλυτο ναυάγιο όταν είναι αδύνατη η επαναχρησιμοποίηση του στη θάλασσα ή εάν έχει συντριβεί ολόκληρο ή βυθιστεί χωρίς να είναι εφικτή η ανέλκυσή του. Σε περιπτώσεις όπου η αποκατάσταση των απωλειών του πλοίου είναι ίσες ή μεγαλύτερες από την αξία του πλοίου μετά την επισκευή του άρα και ασύμφορες τότε το πλοίο χαρακτηρίζεται ως σχετικό ναυάγιο.

2. ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΝΑΥΑΓΙΩΝ

Η Ελλάδα εδώ και αιώνες θεωρείται κατεξοχήν ναυτική χώρα και λόγω της πολυετούς Ιστορίας της, είναι δυνατόν η διάκριση σε αρχαία και σύγχρονα ναυάγια. Αρχικά, τα αρχαία ναυάγια συμπεριλαμβάνοντας στον όρο και το πλοίο αλλά και το φορτίο χαρακτηρίζονται εκείνα που έχουν λάβει χώρα πριν το 1453. Στη συγκεκριμένη περίοδο επικρατούν πλοία υπό ιδιοκτησίας δημοσίου και κατ' εξαίρεση ιδιωτικών συμφερόντων.

Στη χρονική περίοδο 1453-1830 εντάσσεται μια ενδιάμεση κατηγορία ναυαγίων, όπου αυξάνονται τα δικαιώματα ιδιοκτησίας των ιδιωτών αλλά με μια σταθερή ύπαρξη του δημοσίου όπου έχει τη δυνατότητα αγοράς των εφόσον έχουν σημαντική αξία ή εάν δεν προστατεύονται αρκούτως.

Οι παραπάνω ενέργειες δομούνται και λειτουργούν σύμφωνα με το Δημόσιο – Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας και ειδικότερα για τις ρυθμίσεις της αιγιαλίτιδας ζώνης, όπου η κυριαρχία και η σχετική δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους είναι δεδομένη. Σύμφωνα με τη Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας (1982), σχετική

⁴ Droit Maritime, τ.ΙΙΙ, αρ.2155, σελ.125, αρ.2

αρμοδιότητα για το παράκτιο κράτος υφίσταται και στη «συνορεύουσα ζώνη»⁵, δηλαδή τα 24 ναυτικά μίλια⁶ από τις γραμμές βάσης υπολογισμού και μέτρησης της αιγιαλίτιδας ζώνης.⁷

Η προαναφερόμενη διάκριση των ναυαγίων σε αρχαία και σύγχρονα δεν έγκειται μόνο στη χρονική περίοδο αλλά και στον διαφορετικό τρόπο προσέγγισης των. Τα αρχαία ναυάγια καθώς και τα φορτία τους επειδή θεωρούνται στοιχεία της εθνικής και ίσως της παγκόσμιας πολιτιστικής κληρονομιάς, αντιμετωπίζονται ως αντικείμενα δημόσιου ενδιαφέροντος για απόλυτη προστασία και διατήρηση. Δεν δημιουργούν σχεδόν κανένα πρόβλημα που να αφορά θέματα ασφάλειας ή προστασίας του περιβάλλοντος παρά μόνο ενέχουν σημαντική πολιτιστική και συχνά οικονομική αξία.

Από την άλλη πλευρά με το πέρασμα των ετών τα δεδομένα αλλάζουν. Σε αυτή την περίπτωση τα σύγχρονα ναυάγια θεωρούνται κατά βάση πηγές σοβαρών και δυσεπίλυτων προβλημάτων και από τεχνική αλλά και από οικονομική πλευρά.

Σημαντική διάκριση των ναυαγίων θεωρείται και το ναυάγιο από ακούσια ή εκούσια ενέργεια. Τις τελευταίες δεκαετίες παρατηρείται μια αρκετά διαδεδομένη μορφή ναυταπάτης όπου είναι η εσκεμμένη βύθιση του πλοίου, δηλαδή η εκούσια πρόκληση ναυαγίου⁸ με σκοπό την απαίτηση αποζημιώσεως από τους ασφαλιστικούς φορείς. Σε περιόδους ύφεσης που επικρατούν στις ναυλαγορές, οι εφοπλιστές που είναι αδύνατον να ανταπεξέλθουν έστω και στα σταθερά κόστη διατήρησης ενός πλοίου, προβαίνουν σε συμφωνίες με τα πληρώματα για πρόκληση ζημιών στο πλοίο που καταλήγουν στην αναπόφευκτη βύθιση του πλοίου. Η μορφή αυτή ναυταπάτης, αν δεν ανακαλυφθεί, αποζημιώνει τον εφοπλιστή αλλά δυστυχώς έχει τραγικές επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον.

⁵ Είναι μια περιοχή πέρα από την αιγιαλίτιδα ζώνη όπου το κράτος ασκεί τον αναγκαίο έλεγχο για να παρεμποδίσει την παράβαση τελωνειακών, οικονομικών, μεταναστευτικών και υγειονομικών νόμων και κανονισμών. Το παράκτιο κράτος δεν ασκεί κυριαρχία ή κυριαρχικά δικαιώματα. Βλ. άρθρα 55-75 της Σύμβασης των Η.Ε.(1982).

⁶ Η Συνορεύουσα ζώνη στο άρθρο 24 της Σύμβασης της Γενεύης για την Αιγιαλίτιδα και τη Συνορεύουσα Ζώνη είχε καθοριστεί σε 12 μίλια. Το άρθρο 33 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας καθόρισε το μήκος της στα 24 μίλια, έτσι ώστε να μην απορροφηθεί από την αιγιαλίτιδα ζώνη των 12 μιλίων.

⁷ Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982.

⁸ Βλ. ειδικότερα για την πρόκληση ναυαγίου, σελ 213, Ναυτιλιακή Οικονομία, Γ.Π. Βλάχος (2011).

Χρησιμοποιώντας πρακτικά και τεχνικά χαρακτηριστικά μπορούν να παρατεθούν και περαιτέρω διακρίσεις των ναυαγίων.

- ✓ Ναυάγια σε σχέση με το μέγεθος της καταστροφής
Ολική ή μερική απώλεια
- ✓ Ναυάγια ανάλογα με το είδος ή την κατηγορία πλοίου
Πολεμικά-κρατικά, εμπορικά, αλιευτικά, αναψυχής
- ✓ Ναυάγια σε σχέση με την αιτία
Πολεμικές ενέργειες, καιρικές συνθήκες, πρόσκρουση, μηχανική βλάβη, προσάραξη.

3. ΑΙΤΙΑ ΠΡΟΚΛΗΣΗΣ ΕΝΟΣ ΝΑΥΑΓΙΟΥ

Η αντίληψη που είχε και έχει ο περισσότερος κόσμος για τα ναυάγια και κυρίως των αρχαίων χρόνων ναυάγια, είναι ότι συνέβησαν κατά κύριο λόγο σε περιόδους πολέμου. Βομβαρδισμοί πολεμικών πλοίων ή αεροπλάνων προκαλούσαν ναυάγια σε καιρό πολέμου όπως διαδεδομένη αιτία πρόκλησης ναυαγίου θεωρούνται και οι πειρατές. Τα παραπάνω στοιχεία έχουν μια δόση αλήθειας αλλά δεν είναι η κύρια αιτία πρόκλησης ναυαγίου. Δυστυχώς, τα περισσότερα ναυάγια οφείλονται σε λάθος χειρισμούς του ανθρώπινου παράγοντα. Κοινό πρόβλημα όμως είναι ότι το σκάφος δεν μπορεί να αποφύγει τους φυσικούς κινδύνους όπως βράχοι, ρηχά νερά ή θύελλες.

Τα λάθη στην ναυσιπλοΐα καθώς και άλλα λάθη που οφείλονται στον ανθρώπινο παράγοντα είναι βασική αιτία ώστε να προκληθεί ένα ατύχημα και τελικά το πλοίο να βρεθεί στο βυθό της θάλασσας. Με άλλα λόγια να έχουμε τη δημιουργία ναυαγίου. Με το πέρασμα των ετών οι υπεύθυνοι αποδίδουν την πρόκληση ναυαγίου σε λάθη του πληρώματος του ίδιου του πλοίου. Λάθος χειρισμοί του πληρώματος οδήγησαν αρκετές φορές το εκάστοτε πλοίο σε σύγκρουση/προσάραξη με βράχους, κοραλλιογενείς υφάλους, παγόβουνα⁹ ή ακόμα και με άλλο πλοίο. Ένα παλαιότερο ναυάγιο αποτελεί κίνδυνο, όταν δεν βρίσκεται σε πολύ μεγάλο βάθος, για ένα πλοίο καθώς είναι πιθανή η προσάραξή του και η πρόκληση ενός δεύτερου ναυαγίου. Γι

⁹ Βλ. ναυάγιο υπερωκεάνιου Τιτανικού

αυτό το λόγο τα επικίνδυνα, για τη ναυσιπλοΐα, ναυάγια επισημαίνονται στους ναυτικούς χάρτες.¹⁰ Όσο περνούν τα χρόνια εντάσσονται νέες σύγχρονες τεχνολογίες στον τομέα της θαλάσσιας μεταφοράς όπου καθιστούν όλο και ασφαλέστερη την ναυσιπλοΐα. Παλαιότερα δεν υπήρχαν συστήματα όπως το GPS, τα ραντάρ και τα sonar¹¹. Παρόλη την τεχνολογική υποστήριξη της ναυσιπλοΐας, πιθανή είναι η σύγκρουση, η προσάραξη ή η δημιουργία ρήγματος από πρόσκρουση λόγω λανθασμένου υπολογισμού των συντεταγμένων πλοήγησης ή λόγω ελλιπής ενημέρωσης των δεδομένων των πλοηγών. Η εξέλιξη της τεχνολογίας προϋποθέτει ότι και το πλήρωμα που χρησιμοποιεί αυτά τα εξειδικευμένα συστήματα υποστήριξης της ναυσιπλοΐας είναι καλά εκπαιδευμένο για την σωστή χρήση και εφαρμογής τους στο καράβι.

Συχνά στις θάλασσες που πλέουν τα πλοία έρχονται αντιμέτωπα με ακραίες καιρικές συνθήκες και γι αυτό κάλλιστα ο καιρός μπορεί να θεωρηθεί βασική αιτία πρόκλησης ενός ναυαγίου. Ο δυνατός αέρας, η ομίχλη, το κρύο και ιδιαίτερα ο πάγος μπορούν να εμποδίσουν τη σωστή πλευστότητα του πλοίου και να του προκαλέσουν οποιαδήποτε ζημιά. Ο δυνατός αέρας δημιουργεί μεγάλα κύματα τα οποία εμποδίζουν την σωστή πλεύση του πλοίου και αναγκάζει το πλήρωμα να μειώσει την ταχύτητα του πλοίου ή ακόμα και να παρεκκλίνει από την αρχικά καθορισμένη πορεία του.

Αυτές οι κινήσεις απαιτούν σωστά εκπαιδευμένο πλήρωμα ώστε να μπορεί να ανταπεξέλθει σε οποιαδήποτε δυσκολία προκύψει για να μπορέσει να αποτρέψει τυχόν ατυχήματα. Η χαμηλή ορατότητα δυσχεραίνει τη λειτουργία του πλοηγού που μπορεί να προκληθεί από ισχυρές βροχοπτώσεις, ομίχλη, υδρονέφωση. Η ομίχλη μπορεί να θεωρηθεί ένας ισχυρός «αντίπαλος» απέναντι στο πλοίο και το πλήρωμά του καθώς δυσκολεύει την ορατότητα όπου με τη σειρά της μπορεί να οδηγήσει σε

¹⁰ Βλ. Κεφάλαιο 3 – Ναυάγια σε ναυτικούς χάρτες

¹¹ «Τα ηχοεντοπιστικά συστήματα sonar (sound navigation and ranging) είναι ηλεκτροακουστικές συσκευές που εκμεταλλεύονται τη διάδοση των κυμάτων της ηχητικής ενέργειας μέσα στη θαλάσσια μάζα, όπως ακριβώς τα συστήματα ραντάρ και ηλεκτρονικού πολέμου που εκμεταλλεύονται τη διάδοση των ηλεκτρομαγνητικών κυμάτων στην ατμόσφαιρα και γενικότερα στον ελεύθερο χώρο. Ο σκοπός των συστημάτων αυτών είναι ο εντοπισμός/ανίχνευση, αναγνώριση/ταξινόμηση και παρακολούθηση υποβρυχίων σκαφών και διάφορων άλλων αντικειμένων, η ακουστική χαρτογράφηση/τομογραφία του βυθού, η ναυτιλία πλοίων επιφανείας και υποβρυχίων καθώς επίσης οι υποθαλάσσιες επικοινωνίες και τηλεμετρία.»

Βλ. <http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A3%CF%8C%CE%BD%CE%B1%CF%81>

πρόσκρουση με άλλο πλοίο ή οποιοδήποτε άλλο αντικείμενο (πχ. ύφαλο). Το ισχυρό κύρο οδηγεί στην ευκολότερη δημιουργία ρήγματος στο πλοίο καθόσον το μέταλλο του πλοίου γίνεται πιο εύθραυστο. Η δημιουργία πάγου στα υψηλά μέρη του πλοίου μπορεί να οδηγήσει σε αστάθεια αυτού. Η ύπαρξη παγόβουνων σε συνδυασμό με την χαμηλή ορατότητα είναι στοιχεία που αναπόφευκτα θα οδηγήσουν στην πρόκληση ρήγματος και βύθισης του πλοίου.

Σημαντική αιτία πρόκλησης ενός ναυαγίου μπορεί να θεωρηθεί και η αποτυχία της δομής του ίδιου του σκάφους. Κυρίως στο εξωτερικό περίβλημα ή και στα τοιχώματα των δεξαμενών μπορεί να προκληθεί από διάφορες αιτίες ρήγμα ώστε να υπάρξει διαρροή και κατά συνέπεια απώλεια της πλευστότητας και βύθιση του πλοίου. Τέτοιου είδους ρήγματα μπορεί να προκληθούν είτε λόγω άσχημων καιρικών συνθηκών, είτε μετατόπισης φορτίου ακόμα και από κακή συντήρηση του πλοίου. Προβλήματα στα μέσα πρόωσης ή/και στο μηχανολογικό εξοπλισμό όπως στις μηχανές ή τον κινητήρα και ράγισμα σε κατάρτι είναι μερικά από τα οποία δυσχεραίνουν την σωστή πλεύση του πλοίου και μπορούν να οδηγήσουν στην απώλεια του σκάφους.

Η αστάθεια του πλοίου στις περισσότερες περιπτώσεις είναι αποτέλεσμα μετατόπισης φορτίου που οδηγεί εν τέλει στην ανατροπή του πλοίου. Καθώς το κέντρο βάρους του πλοίου μετατοπίζεται, προκαλείται εισροή υδάτων στο πλοίο. Δυστυχώς, η μετατόπιση φορτίου είναι συχνό φαινόμενο που φυσικά δεν έχει πάντα δυσάρεστες συνέπειες. Εξαιτίας λάθους στη φόρτωση και εκφόρτωση, τη στοιβασία και την κατανομή του φορτίου, είτε ακόμη και λόγω λανθασμένου υπολογισμού του έρματος του πλοίου, μπορεί να υπάρξει μετατόπιση φορτίου και ίσως καταλήξει σε αναποδογύρισμα του πλοίου.

Εν καιρώ πολέμου έχουν καταγραφεί αρκετά ναυάγια. Το πλοίο από αρχαιοτάτων χρόνων θεωρείται το πιο ισχυρό αμυντικό και ταυτόχρονα επιθετικό πολεμικό «όπλο». Κατά την προσπάθεια εξόντωσης του αντίπαλου στόλου ήταν δυνατός και εφαρμόσιμος ο οποιοσδήποτε τρόπος. Ο τορπιλισμός, ο βομβαρδισμός είτε από άλλα θαλάσσια είτε από εναέρια μέσα, η πρόκληση πυρκαγιάς, η διάνοιξη τρύπας μέσω της υποβρύχιας οδού, η σύγκρουση δύο ή περισσότερων πλοίων ακόμη και η βεβιασμένη προσάραξη είναι μερικοί από τους τρόπους που εφαρμόζονται για την βύθιση ενός πλοίου. Σε περιόδους πολέμου ο ανεφοδιασμός του στρατού ξηράς

γινόταν μέσω θαλάσσης και αυτός ήταν ένας πολύ καλός λόγος βύθισης του πλοίου από τον αντίπαλο έτσι ώστε να κοπεί η ροή του ανεφοδιασμού του και να τον αποδυναμώσει.

Πάντα επικρατούσε το φαινόμενο της πειρατείας άλλοτε σε έξαρση και άλλοτε σε πιο ήπιους τόνους. Τα τελευταία δύο χρόνια το φαινόμενο αυτό θα μπορούσε να χαρακτηριστεί από έξαρση. Παλαιότερα οι πειρατές προτιμούσαν να βυθίζουν το πλοίο αφότου έχουν πάρει ότι λάφυρα θεωρούσαν χρήσιμα από αυτό. Τον τελευταίο καιρό παρατηρείται η αλλαγή μεθόδου δράσης των πειρατών. Η κατάληψη του πλοίου είναι πιο συχνό φαινόμενο καθώς η μέθοδος αυτή είναι πιο κερδοφόρα για τους πειρατές λόγω της χρηματικής αποζημίωσης που ζητούν ώστε να αφήσουν τελικά το πλοίο ελεύθερο.

Ακόμα ένα βασικό αίτιο πρόκλησης ναυαγίου θεωρείται αναμφισβήτητα η πυρκαγιά ή/και η έκρηξη. Ο πιο προφανής τρόπος θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι ένα ξύλινο σκάφος τυλίγεται στις φλόγες και τελικά παραδίνεται σε αυτές. Σημαντικό στοιχείο είναι και το είδος του εμπορεύματος που μεταφέρει καθώς εάν είναι εύφλεκτο μπορεί να γίνει μια εκτυρσοκρότηση του φορτίου ή ακόμα και των καυσίμων του και να προκαλέσει ρήγμα που θα οδηγήσει στη βύθιση του. Οι περιπτώσεις πυρκαγιάς είναι και οι πιο επικίνδυνες και θα έλεγε κανείς τελικά και οι πιο θανατηφόρες καθώς εδώ εμφανίζονται τα μεγαλύτερα ποσοστά απώλειας της ανθρώπινης ζωής. Το πρόβλημα είναι ότι δεν μπορεί να υπάρξει άμεση βοήθεια από την πλησιέστερη ακτή και οι επικρατούσες συνθήκες είναι εξαιρετικά δύσκολες και πόσο μάλλον όταν μεταφέρεται επικίνδυνο φορτίο σε περιόδους σφοδρής κακοκαιρίας.

Η ναυταπάτη,¹² που θεωρείται εκούσια πρόκληση ναυαγίου πολλές φορές και από τον ίδιο τον πλοιοκτήτη ώστε να μπορέσει να απαιτήσει αποζημίωση από τους ασφαλιστικούς φορείς, δεν θα μπορούσε να απέχει από τις παραπάνω αιτίες. Όσο το πλοίο φτάνει στο τέλος της οικονομικής του ζωής και οι συνθήκες της ναυλαγοράς δεν είναι οι ιδανικές, ο πλοιοκτήτης μετά από συνεννόηση με το ίδιο το πλήρωμα προχωρά σε εκούσια βύθιση του πλοίου. Η εσκεμμένη βύθιση του πλοίου γίνεται συνήθως με τη μέθοδο του ανοίγματος οπών στα ύφαλα του πλοίου πιθανότατα για

¹² Βλ. ειδικότερα για την πρόκληση ναυαγίου, σελ 213, Ναυτιλιακή Οικονομία, Γ.Π. Βλάχος (2011).

να μην περιέλθει το πλοίο στον έλεγχο του εχθρού ή όπως προαναφέρθηκε για την εξοικονόμηση χρημάτων από την ασφάλειά του.

Υπάρχουν και διάφορες άλλες αιτίες πρόκλησης ενός ατυχήματος που πολύ πιθανόν να καταλήξει σε ναυάγιο. Οι μεικτές μορφές των παραπάνω, για παράδειγμα πυρκαγιά και βύθιση λόγω επικίνδυνων καιρικών φαινομένων ή άλλοτε με πρόσκρουση και ήδη υπάρχουσα ζημιά στη δομή του πλοίου. Η εξαφάνιση του πλοίου χωρίς αιτιολόγηση και η εγκατάλειψη του πλοίου από το ίδιο το πλήρωμα θεωρούνται αναμφισβήτητα αιτίες πρόκλησης ναυτικού ατυχήματος και πιθανόν να περιέλθει το πλοίο στην κατάσταση του ναυαγίου.

Πέρα λοιπόν από τις παραπάνω αιτίες, σημαντικό στοιχείο για την πρόκληση ενός ναυαγίου είναι και η περιοχή στην οποία πλέει το πλοίο. Περιοχές της Μεσογείου όπως τα Στενά των Δαρδανελίων, τα τουρκικά στενά, το στενό της Messina μεταξύ Σικελίας και ηπειρωτικής Ιταλίας και το Στενό του Γιβραλτάρ θεωρούνται από τις πιο επικίνδυνες για συγκρούσεις πλοίων. Για την αποφυγή των συγκρούσεων σε αυτές τις περιοχές έχουν ληφθεί μέτρα όπως η απαγόρευση της αλιείας, η διέλευση από ειδικές ναυτικές γραμμές όπως στην περίπτωση του Βοσπόρου και του Στενού του Γιβραλτάρ, καθώς και η απαγόρευση να αγκυροβολήσει ένα σκάφος σε αυτές τις υψηλού κινδύνου περιοχές. Παρόλα αυτά τα πιο πολλά ατυχήματα έχουν γίνει μέσα ή πολύ κοντά στα σημαντικότερα λιμάνια της Μεσογείου και συγκεκριμένα Νότια Ελλάδα, Βόρεια Ιταλία και Νότια Γαλλία.

Τα θαλάσσια ατυχήματα λοιπόν είναι υψίστης σημασίας και προσοχής καθώς εκτός από τις ανθρώπινες απώλειες, έχουν σημαντικό αρνητικό αντίκτυπο και στο περιβάλλον μέσω της θαλάσσιας και όχι μόνο ρύπανσης. Τα πλοία μεταφέρουν φορτία όπου σε περίπτωση ατυχήματος θα βρεθούν στη θάλασσα και θα συνδράμουν στην θαλάσσια ρύπανση. Είναι ευνόητο ότι όσο μεγαλύτερες είναι οι ποσότητες του φορτίου που μεταφέρονται, τόσο μεγαλύτερη θα είναι και η προκαλούμενη ζημιά στο θαλάσσιο περιβάλλον με όλες τις σχετικές συνέπειες. Η έκχυση πετρελαίου είναι από τις μεγαλύτερες και καταστροφικότερες αιτίες της σωστής λειτουργίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και όχι μόνο. Κάθε χρόνο 3 δισ. τόνοι αργού πετρελαίου εξορύσσονται και το μισό της ποσότητας αυτής μεταφέρεται δια θαλάσσης, με αποτέλεσμα τα 3 εκατ. τόνοι να χύνονται στη θάλασσα. Το 15% μόλις, της ποσότητας αυτής όμως, οφείλεται σε κάποιο ναυτικό ατύχημα. Ωστόσο,

θαλάσσια ρύπανση δεν προκαλούν μόνο τα ατυχήματα στα δεξαμενόπλοια. Πολλά άλλα είδη πλοίων όπως containers, bulk carriers είναι πιθανόν να μεταφέρουν μεγαλύτερες ποσότητες πετρελαίου στις αποθήκες καυσίμου σε σχέση με μικρά tankers που το μεταφέρουν ως φορτίο. Σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος σε τέτοιου είδους πλοία αν και είναι σχετικά λιγότερα, τελικά προκαλούν μεγαλύτερα προβλήματα (συμπεριλαμβανομένου και τις μεγαλύτερες διεκδικήσεις αποζημιώσεων) σε σχέση με ανάλογο μεγέθους ατύχημα που εμπλέκεται tanker.

4. ΝΑΥΑΓΙΑ ΣΕ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΧΑΡΤΕΣ

Τα ναυάγια που βρίσκονται σε αβαθείς θάλασσες αποτελούν ιδιαίτερο κίνδυνο για τη ναυτιλιακή δραστηριότητα οποιασδήποτε μορφής που λαμβάνει χώρα στην επιφάνεια. Εξίσου μεγάλο κίνδυνο αποτελούν τα ναυάγια που βρίσκονται σε βαθιές θάλασσες καθώς προκαλούν περιβαλλοντική ρύπανση και αποτελούν απειλή για την θαλάσσια χλωρίδα και πανίδα και παρεμποδίζουν σημαντικά τις επιχειρήσεις των υποβρυχίων «εν καταδύσει». Το 1926 λοιπόν όταν συνήλθε το 2^ο Υδρογραφικό Συνέδριο στο Μόναχο λήφθηκαν οι παρακάτω αποφάσεις επισήμανσης ναυαγίων στους ναυτικούς χάρτες:

- Ναυάγια μέχρι βάθους 15 μέτρων να επισημαίνονται με διακεκομμένο περίγραμμα εντός του οποίου φέρεται οριζόντιο ευθύγραμμο τμήμα με τρεις καθέτους.
- Ναυάγια σε βάθη μεγαλύτερα των 15 μέτρων να επισημαίνονται ομοίως όπως των προηγούμενων χωρίς το διακεκομμένο περίγραμμα.
- Ναυάγια που βρίσκονται σε βάθος μεγαλύτερο των 200 μέτρων να μην επισημαίνονται.
- Ναυάγια των οποίων υπερκατασκευές ή τμήμα του πλοίου αναδύονται να επισημαίνονται με πρωραίο τμήμα σκάφους.
- Μια ακόμη περίπτωση για επισήμανση υπολειμμάτων ναυαγίου επικίνδυνα μόνο για την αγκυροβολία που να επισημαίνεται με διακεκομμένη περιφέρεια κύκλου δεν θεσπίστηκε λόγω ισοψηφίας.
- Τέλος τα πλέον επικίνδυνα ναυάγια (περίπτωσης 2) επισημαίνονται και με φωτοσημαντήρες.

5. ΤΑ ΠΙΟ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΙΚΑ ΝΑΥΑΓΙΑ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ

Μεγάλα ναυάγια έχει διαδραματιστεί κατά την περίοδο πολέμου από επιθέσεις πολεμικών πλοίων ή αεροπλάνων. Αυτό όμως είναι κάτι το αναμενόμενο. Το δυστύχημα όμως είναι ότι πολλά ναυάγια έχουν αφήσει ιστορία καθώς έχουν συμβεί σε περιόδους ειρήνης, σε μια ανέμελη θεωρητικά στιγμή, εξαιτίας τεράστιων ανθρωπίνων λαθών που κόστισαν χιλιάδες ανθρώπινες ζωές.

I. Dona Paz, Φιλιππίνες, 1987, 4.375 νεκροί:¹³ Στις 20 Δεκεμβρίου του 1987 το ferry boat Dona Paz που εκτελούσε τη διαδρομή από το Τακλομπάν στη Μανίλα, συγκρούεται με ένα μικρό τάνκερ, στο οποίο πιάνει αμέσως φωτιά που μεταδίδεται και στο ferry. Η αιτία όμως του ναυαγίου δεν ήταν μόνο αυτή καθώς στο πλοίο είχαν επιβιβασθεί υπεράριθμα άτομα. Η χωρητικότητα του πλοίου σε ανθρώπινο δυναμικό ήταν 1424 άνθρωποι μαζί και πλήρωμα. Τη μοιραία μέρα στο πλοίο επενέβαιναν περισσότεροι από 4.400 άνθρωποι. Το συμβάν έλαβε χώρα κατά τις νυκτερινές ώρες και το πλοίο βυθίστηκε μέσα σε 2 ώρες από την ώρα που ξέσπασε η φωτιά και οι περισσότεροι έπεσαν στο νερό μήπως μπορέσουν και σωθούν. Τα νερά της περιοχής δεν ήταν τόσο κρύα αλλά βασικό πρόβλημα ήταν η ύπαρξη καρχαριών στην περιοχή. Οι φιλιππινέζικες αρχές έμαθαν για το συμβάν 8 ώρες μετά και άργησαν άλλες 8 ώρες να οργανώσουν σωστική αποστολή. Τελικά σώθηκαν μόλις 21 επιβάτες του Dona Paz και άλλοι 13 που αποτελούσαν το πλήρωμα.

II. Le Joola, Σενεγάλη, 2002, 1.863 νεκροί:¹⁴ Ένα μικρό σχετικά ferry boat που ήταν σχεδιασμένο για να μεταφέρει 580 επιβάτες κάνοντας τη διαδρομή από το Ζινγκασώ με κατεύθυνση το Ντακάρ βυθίζεται στις 26 Σεπτεμβρίου του 2002. Στο πλοίο ήταν επιβιβασμένοι 2.000 άνθρωποι και δεν έφτανε μόνο αυτό, ο καπετάνιος βγήκε ανοιχτά και όχι στην προκαθορισμένη ακτογραμμή. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα, λόγω των άσχημων καιρικών φαινομένων, το πλοίο να αναποδογυρίσει μέσα σε πέντε λεπτά. Όσοι επιβαίνοντες, αν και λίγοι λόγω της περασμένης ώρας, ήταν στο κατάστρωμα έπεσαν στη θάλασσα και ανέβηκαν στην «κοιλιά» του. Σωστικοί λέμβοι κατέφθασαν το

¹³ Βλ. φωτογραφικό παράρτημα

¹⁴ Βλ. φωτογραφικό παράρτημα

πρωί, έπειτα από 12 ώρες που το πλοίο παρέμενε στην ίδια κατάσταση και τελικώς βυθίζεται, με αποτέλεσμα να μην μπορέσουν να διασώσουν αυτούς που βρίσκονταν μέσα του.

III. Sultana, Μισισιπής, 1865, 1800 νεκροί:¹⁵ Κατά τη διάρκεια του αμερικανικού εμφυλίου τοποθετείται χρονικά το ναυάγιο του ποταμόπλοιου Sultana αν και δεν οφείλεται σε πολεμικό συμβάν. Ο πόλεμος βρισκόταν στα τελειώματά του και η κυβέρνηση των Βορείων μίσθωσε το εν λόγω ποταμόπλοιο για να μεταφέρει τους απελευθερωμένους αιχμαλώτους πίσω στο Βορρά. Κατά τη μεταφορά τους μέσω του Μισισιπή για το Οχάιο μία από τις ατμομηχανές του ποταμόπλοιου εκρήγνυται και από τους 2.400 επιβαίνοντες οι 1.800 βρίσκουν φρικτό θάνατο είτε από την έκρηξη είτε από πνιγμό όταν βυθίστηκε το πλοίο στα ανοιχτά του Μέμφις.

IV. Tek Sing, Θάλασσα της Νότιας Κίνας, 1822, 1.600 νεκροί:¹⁶ Κινέζικο ιστιοπλοϊκό, υπερφορτωμένο από επιβάτες, ταξίδευε το Φεβρουάριο του 1822 νοτιοανατολικά της κορεάτικης χερσονήσου. Ο καπετάνιος, θέλοντας να επισπεύσει την άφιξή του «κόβοντας δρόμο», επέλεξε να διασχίσει αχαρτογράφητα νερά με αποτέλεσμα να χτυπήσει σε ένα ύφαλο κοντά στο Βόρνεο και να βουλιάξει το πλοίο. Η περιοχή δεν ήταν πολυσύχναστη και δεν υπήρχαν εκείνα τα χρόνια SOS. Την επόμενη μέρα πέρασε ένα αγγλικό πλοίο και κατάφερε να περισυλλέξει 400 ναυαγούς καθώς οι υπόλοιποι είχαν πνιγεί ή κατασπαραχτεί από καρχαρίες.

V. Titanic, Βόρειος Ατλαντικός, 1912, 1.517 νεκροί:¹⁷ Το πιο γνωστό ναυάγιο στους περισσότερους¹⁸, όχι όμως και το πιο θλιβερό όπως αποδεικνύεται από τα παραπάνω ναυάγια, αποτελεί η βύθιση του υπερωκεάνιου Τιτανικός. Κατά τη διάρκεια του παρθενικού του ταξιδιού από Southampton στη Νέα Υόρκη, στις 14 Απριλίου 1912 προσέκρουσε σε ένα παγόβουνο και από τους 2.223 επιβάτες και πλήρωμα πέθαναν οι 1.517 καθώς άλλοι χάθηκαν στα βάθη του ωκεανού και άλλοι ξεψύχησαν στα παγωμένα νερά μέχρι να έρθει βοήθεια.

¹⁵ Βλ. φωτογραφικό παράρτημα

¹⁶ Βλ. φωτογραφικό παράρτημα

¹⁷ Βλ. φωτογραφικό παράρτημα

¹⁸ Η κινηματογραφική απόδοση του ναυαγίου βοήθησε ακόμα και τους πιο νέους να έρθουν σε επαφή έστω και γοερά με την μεγαλύτερη ναυτική τραγωδία εκείνης της εποχής. Επίσης λόγω των υψηλών προσωπικοτήτων, Βρετανών και Αμερικανών πλουσίων (υπερδυνάμεων της εποχής) που επενέβαιναν στον Τιτανικό το καθιστά σαν το πιο πολυμνημονεύομενο ναυάγιο των εποχών.

VI. The General Slocum, Νέα Υόρκη, 1904, 1.021 νεκροί:¹⁹ Μεγάλο ατιμόπλοιο που εκτελούσε εκδρομές στις παραλίες γύρω από τη Νέα Υόρκη. Στις 15 Ιουνίου 1904, μισθωμένο από την Ευαγγελική Λουθηρανική Εκκλησία του Αγίου Μάρκου, φόρτωσε 1.300 γυναίκες και παιδιά και ξεκίνησε για το Λονγκ Άιλαντ. Το πλοίο βρισκόταν σε φάση ανακαίνισης και μετέφερε εύφλεκτα υλικά βαφής και οι σωστικές λέμβοι είχαν πρόσφατα βαφτεί και δεθεί μακριά για να στεγνώσουν με αποτέλεσμα να είναι αδύνατον να χρησιμοποιηθούν. Παρόλο που το πλοίο είχε σωσίβια δεν είχαν ελεγχτεί ποτέ τα τόσα χρόνια πλεύσης του και σαν να μην έφταναν όλα αυτά, όταν το πλοίο έπιασε φωτιά ο καπετάνιος αρνήθηκε να γυρίσει πίσω καθόσον θεωρούσε ότι το πλήρωμα ήταν ικανό να την σβήσει. Η φωτιά όμως από τους ισχυρούς ανέμους φούντωσε και οι μανάδες φόραγαν στα παιδιά τα σωσίβια και τα πέταγαν στη θάλασσα για να γλυτώσουν από τη φωτιά αλλά τα έβλεπαν μπροστά στα μάτια τους να βουλιάζουν.

VII. Empress of Ireland, Κεμπέκ, 1914, 1.012 νεκροί:²⁰ Στις 28 Μαΐου 1914 το υπερωκεάνιο ξεκίνησε από την καναδική πόλη με 1.477 επιβάτες με προορισμό το Λίβερπουλ. Όσο λοιπόν βρισκόταν στα νερά του ποταμού Σεντ Λόρενς που εκβάλλει στον Ατλαντικό Ωκεανό συνάντησε βαριά ομίχλη και ένα μικρό ανθρακοφόρο νορβηγικό πλοίο, το Storstad, έπεσε με ορμή επάνω του και του άνοιξε μια τρύπα διαμέτρου 5 μέτρων στη μία πλευρά. Σε λιγότερο από δεκαπέντε λεπτά το υπερωκεάνιο βούλιαξε και πήρε μαζί του και 1.012 επιβαίνοντες.

VIII. Al-Salam Boccacio 98, Ερυθρά Θάλασσα, 2006, 1.000 νεκροί:²¹ Στις 3 Φεβρουαρίου του 2006 το ferry boat ξεκίνησε από την Σαουδική Αραβία για να περάσει απέναντι στην Αίγυπτο έχοντας 1.400 επιβάτες. Ξέσπασε όμως φωτιά λίγο μετά την αναχώρησή του και οι αντλίες που χρησιμοποίησε το πλήρωμα για να σβήσει τη φωτιά έφεραν αντίθετο αποτέλεσμα. Το νερό που τραβούσαν από τη θάλασσα γέμιζε τα αμπάρια και όταν το πλοίο άρχισε να παίρνει κλίση, ο καπετάνιος θέλησε να γυρίσει πίσω αλλά η απόσταση ήταν 62 ναυτικά μίλια. Περαιστικά πλοία ειδοποίησαν τις Αρχές που έσπευσαν να βοηθήσουν. Ωστόσο η Αίγυπτος δεν θέλησε να λάβει βοήθεια

¹⁹ Βλ. φωτογραφικό παράρτημα

²⁰ Βλ. φωτογραφικό παράρτημα

²¹ Βλ. φωτογραφικό παράρτημα

από ισραηλινά πολεμικά πλοία που βρίσκονταν κοντά αλλά μόνο από αμερικάνικα που όμως απείχαν αρκετά από το σημείο του ναυαγίου με αποτέλεσμα να φτάσουν αργά και να καταφέρουν να διασώσουν μόνο 400 επιβάτες.

IX. Estonia, Βαλτική Θάλασσα, 1994, 852 νεκροί:²² Το 1979 ναυπηγήθηκε στη Γερμανία και το 1994 ήταν το μεγαλύτερο ferry boat του εσθονικού στόλου όπου περήφανα έφερε και το όνομα της χώρας. Εξυπηρετούσε τη διαδρομή Ταλίν – Στοκχόλμη και το βράδυ της 27^{ης} Σεπτεμβρίου έφυγε με 989 επιβάτες και πλήρωμα με σκοπό να φτάσει στη Σουηδία στις 9 το πρωί. Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού κατάφερε να ξεπεράσει μια τρομερή καταιγίδα στη μέση της Βαλτικής Θάλασσας αλλά ο καταπέλτης του φέρι πρέπει να είχε υποστεί ζημιά από την καταιγίδα. Το αποτέλεσμα ήταν να αποκολληθεί χωρίς να το αντιληφθεί το πλήρωμα και μεγάλες ποσότητες νερού να εισέρχονται στο πλοίο. Μετά από 20 λεπτά που είχε εκπέμψει SOS κατέφθασαν και σωστικά πλοία που κατάφεραν όμως να διασώσουν μόνο 137 ανθρώπους καθώς ήταν βράδυ και οι περισσότεροι βούλιαξαν μαζί με το καράβι.

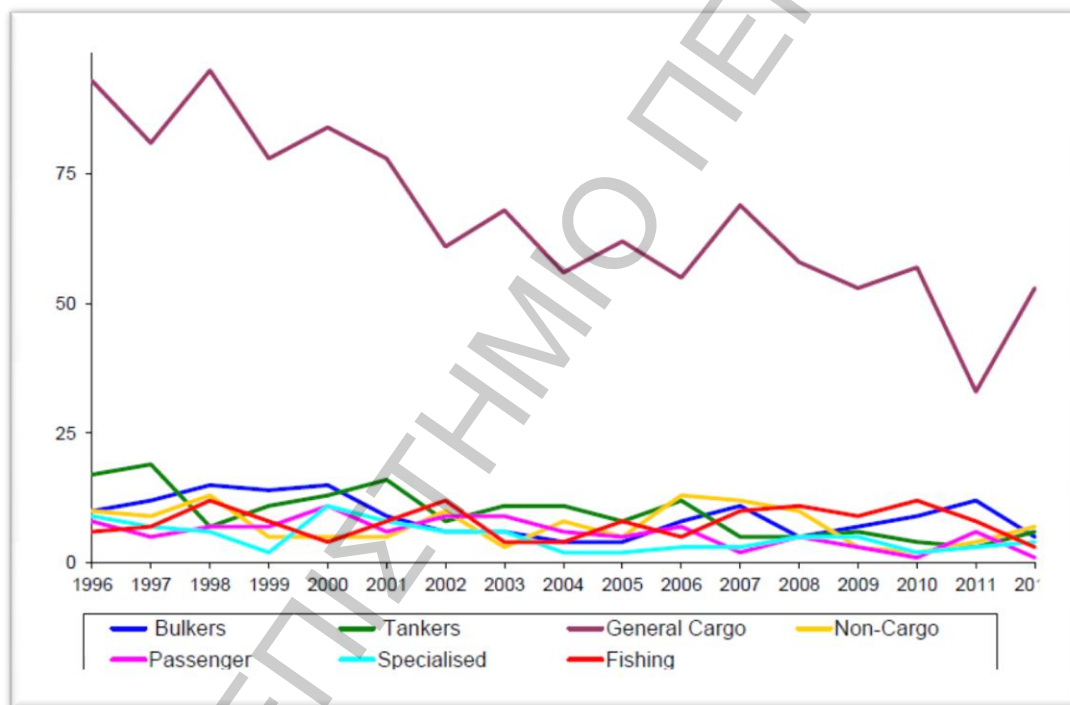
X. SS Eastland, Σικάγο, 1915, 845 νεκροί:²³ Από το 1903 που ήταν και το πρώτο του ταξίδι το πλοίο έπαιρνε κλίση εν πλω. Γι αυτό το λόγο το χρησιμοποιούσαν στα ήρεμα νερά των πιο μεγάλων αμερικανικών λιμνών Μίσιγκαν, Superior και Huron, όπου έκανε κρουαζιέρες με αφετηρία το λιμάνι του Σικάγο. Το 1915, λόγω του δυστυχήματος του Τιτανικού 3 χρόνια νωρίτερα είχαν εφαρμοσθεί νόμοι που ενέτειναν τα μέτρα ασφαλείας στα επιβατηγά πλοία. Η πλοιοκτήτρια εταιρεία αναγκάστηκε να προσθέσει σωστικές λέμβους που τοποθετήθηκαν στο πάνω μέρος του πλοίου και έτσι ψήλωσαν το κέντρο βάρους του. Στις 24 Ιουλίου του 1915 η εταιρεία ηλεκτρικού του Σικάγο διοργάνωσε κρουαζιέρα για τους υπαλλήλους κάτι το οποίο τελικά απέβη μοιραίο. Όταν επιβιβάστηκαν 2.712 άνθρωποι το πλοίο άρχισε να γέρνει προς την αντίθετη πλευρά από αυτή της αποβάθρας, με αποτέλεσμα να χαθούν 845 άνθρωποι, όσοι δηλαδή δεν πρόλαβαν να ανέβουν στο κατάστρωμα. Το δυστύχημα αυτό πέρασε σχεδόν απαρατήρητο στις

²² Βλ. φωτογραφικό παράρτημα

²³ Βλ. φωτογραφικό παράρτημα

ΗΠΑ συγκριτικά με τη βύθιση του Τιτανικού²⁴ καθώς οι επιβαίνοντες του πρώτου ήταν φτωχοί ανατολικοευρωπαίοι εργάτες.

Σύμφωνα με μελέτες που γίνονται μέσα στο πέρασμα των ετών και λαμβάνοντας υπόψη τα ατυχήματα που συμβαίνουν καθώς και όποια καταλήγουν σε ναυάγια, η Διεθνής Ένωση Θαλάσσιας Ασφάλισης²⁵ αναρτά κάποια στατιστικά στοιχεία. Τα στοιχεία αυτά που είναι επικαιροποιημένα μέχρι την 1 Ιανουαρίου του 2013 εντάσσονται και κατηγοριοποιούνται σε πίνακες.



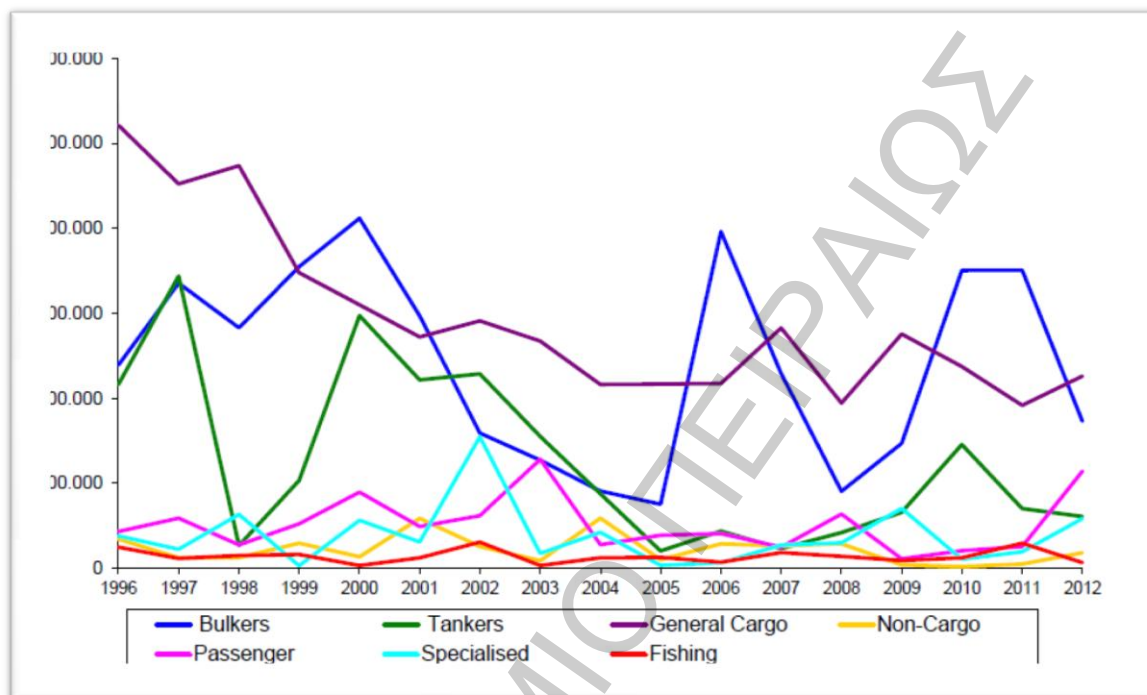
5.1: Διαγραμματική Απεικόνιση ολικής απώλειας πλοίων

Στο διάγραμμα 5.1 απεικονίζονται όλα τα είδη πλοίων τα οποία είναι πάνω από 500gt. Ανάμεσα στα χρόνια 1996-2012 απεικονίζεται ο αριθμός των πλοίων που υπέστη ολική απώλεια. Σχεδόν όλα τα είδη πλοίων με το πέρασμα των ετών έχουν ισάριθμες ολικές απώλειες. Στα πλοία όμως γενικού φορτίου (general cargo) παρατηρείται όλα τα χρόνια να διαφοροποιείται αισθητά από όλα τα άλλα είδη πλοίων με κορύφωση ολικής απώλειας τα έτη 1996 και 1998. Το θετικό όμως της

²⁴ Όπως αναφέρεται παραπάνω στην περιγραφή του ναυαγίου του υπερωκεάνιου Τιτανικού στο πέμπτο κατά σειρά στη λίστα των πιο καταστροφικών ναυαγίων.

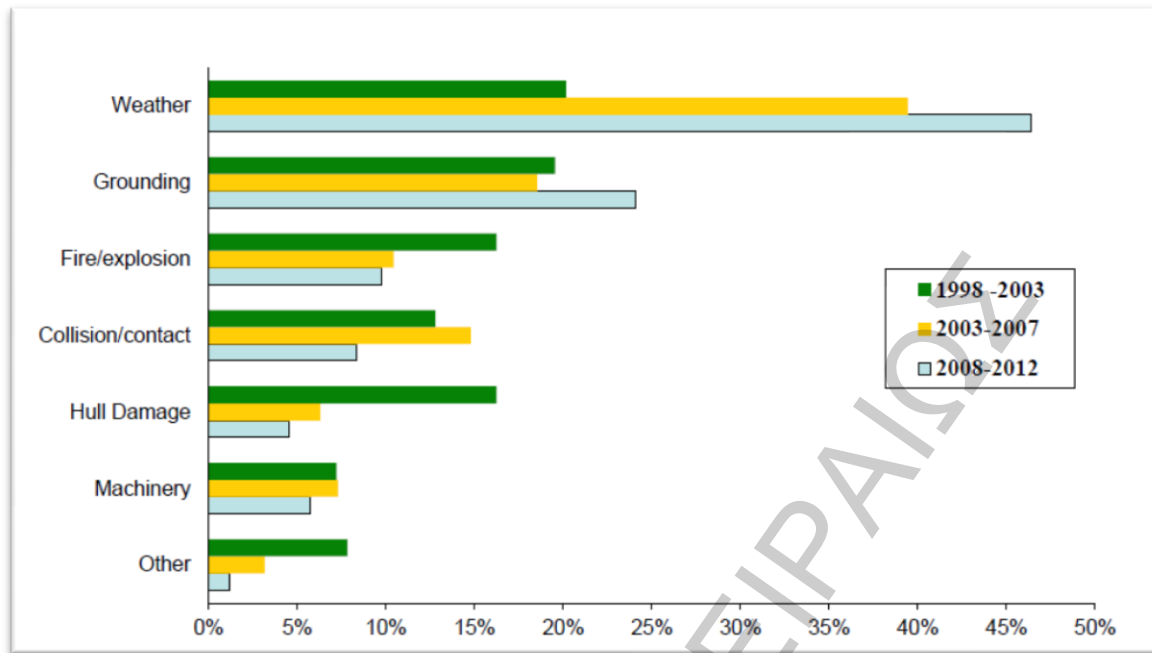
²⁵ The International Union of Marine Insurance (IUMI).

παραπάνω απεικόνισης είναι, ότι μέσα στο διάστημα των ετών, ο αριθμός των πλοίων γενικού φορτίου που αποτελεί ολική απώλεια έχει μειωθεί σημαντικά.



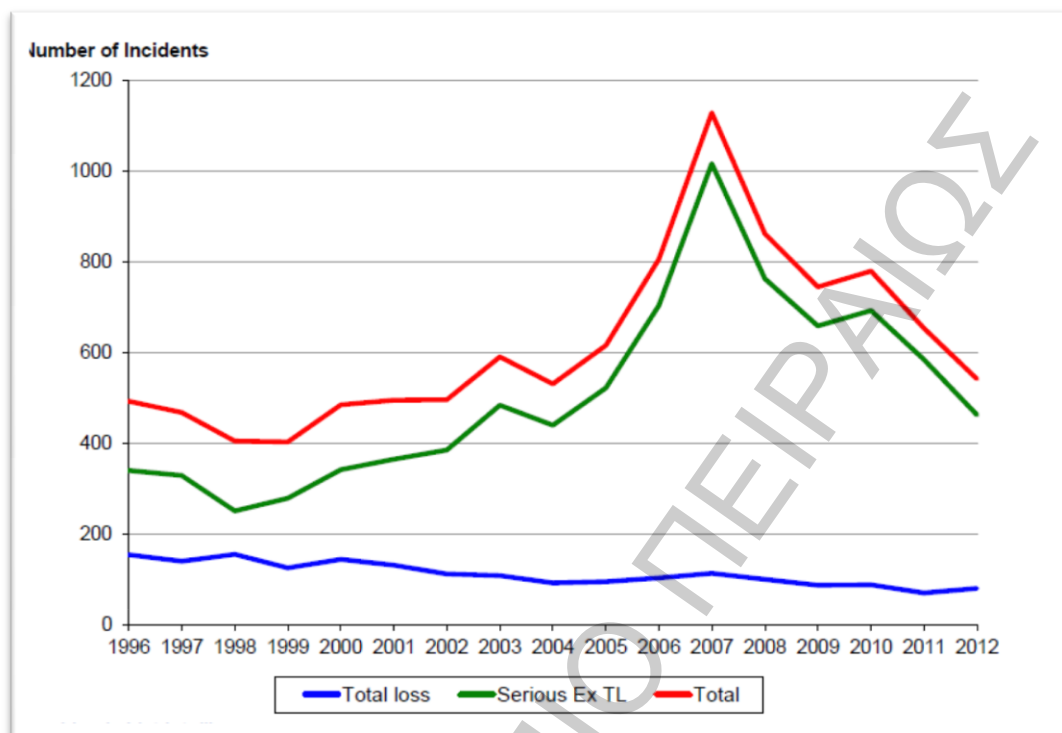
5.2 Διαγραμματική απεικόνιση της ολικής απώλειας πλοίων με βάση τη χωρητικότητά τους

Η παραπάνω διαγραμματική απεικόνιση εμφανίζει πάλι όλα τα είδη πλοίων που έχουν υποστεί ολική απώλεια κατατάσσοντάς τα όμως με βάση την χωρητικότητά τους. Παρατηρείται ότι σε πλοία όπως επιβατηγά, ψαράδικα και εξειδικευμένου τύπου, η ολική απώλεια αφορά πλοία τέτοιου είδους αλλά χαμηλής χωρητικότητας. Αρκετά «σκαμπανεβάσματα» μέσα στο πέρασμα των ετών έχουν τα δεξαμενόπλοια, του γενικού φορτίου και τα φορτηγά όπου κάποιες χρονιές πλοία υψηλής χωρητικότητας υφίσταται ολική απώλεια και χρονιές όπως το 2005 υπάρχει ολική απώλεια σε μικρής χωρητικότητας πλοία.



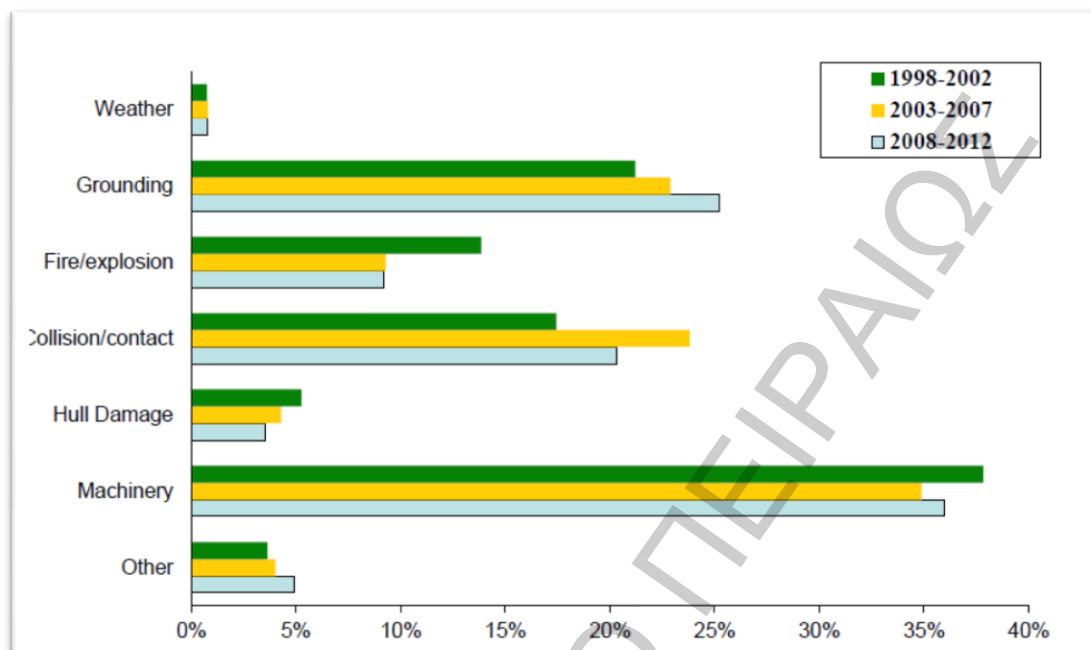
5.3 Διαγραμματική απεικόνιση των αιτών που προκαλούν ολική απώλεια

Το διάγραμμα 5.3 αναφέρει σχεδόν όλες τις αιτίες στις οποίες μπορεί να οφείλεται η πρόκληση ολικής απώλειας σε ένα πλοίο. Στον οριζόντιο άξονα παρουσιάζονται οι αιτίες και στον οριζόντιο η % συχνότητα της ολικής απώλειας για κάθε συγκεκριμένη περίοδο. Την τελευταία τετραετία παρατηρείται ότι οι καιρικές συνθήκες και η προσάραξη του πλοίου είναι οι κύριες αιτίες που οδήγησαν ένα πλοίο να χαρακτηριστεί ολική απώλεια. Αν και οι δύο αυτές αιτίες φαίνεται να πρωτοστατούν και στα υπόλοιπα χρόνια. Η φωτιά ή η έκρηξη, η σύγκρουση ή κάποια ζημιά στο σκάφος είναι μερικές ακόμα αιτίες οι οποίες πολύ πιθανό να οδηγήσουν το πλοίο σε ολική απώλεια.



5.4 Διαγραμματική απεικόνιση μερικής και ολικής απώλειας των πλοίων

Το παραπάνω διάγραμμα αναφέρεται σε πλοία άνω των 500gt και απεικονίζει τον αριθμό των περιστατικών που αφορούν ξέχωρα την μερική και ολική απώλεια. Παρατηρείται λοιπόν ότι περισσότερα είναι τα περιστατικά μερικής απώλειας των πλοίων με αποκορύφωμα την χρονιά 2007 που συνέβησαν πάνω από 1000 περιστατικά. Από την άλλη πλευρά τα περιστατικά που έχουν δηλωθεί ως ολική απώλεια κατά τη διάρκεια των ετών 1996-2012 είναι λιγότερα από 200.



5.5 Διαγραμματική απεικόνιση των αιτών που προκαλούν μερική απώλεια

Παρατηρείται ότι στο διάγραμμα που απεικονίζονται οι αιτίες στις οποίες οφείλεται η μερική απώλεια των πλοίων διαφέρουν συγκριτικά με αυτές που προκαλούν ολική απώλεια. Ο καιρός στην δεύτερη περίπτωση δεν παίζει τόσο μεγάλο ρόλο όσο στην ολική απώλεια. Η προσάραξη και μηχανικά προβλήματα είναι δύο από τις κύριες αιτίες που πρωτοστατούν όλα τα χρόνια από το 1998 – 2012. Φαίνεται ότι το σκηνικό αλλάζει και ότι για την μερική απώλεια σπάνια ευθύνονται οι καιρικές συνθήκες.

6. ΚΙΝΔΥΝΟΙ/ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΝΑΥΑΓΙΑ – ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ, ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΚΑΙ ΑΛΙΕΙΑ

Η δυσάρεστη κατάληξη ενός ναυτικού ατυχήματος είναι η βύθιση του πλοίου και φυσικά η κατάσταση στην οποία εάν τελικά περιέλθει που είναι το ναυάγιο. Ένα αρχαίο ναυάγιο²⁶ όχι μόνο δεν αποτελεί πρόβλημα για τη θάλασσα αλλά αντιθέτως εμπλουτίζει πολιτιστικά και ίσως οικολογικά²⁷, την συγκεκριμένη περιοχή που έγκειται το ναυάγιο. Όσο όμως περνούν τα χρόνια παρατηρείται ότι το φαινόμενο αυτό αλλάζει ριζικά και κινείται δυστυχώς προς την αρνητική πλευρά και υπόσταση της έννοιας ναυάγιο. Αν και απαιτείται αρκετό χρονικό διάστημα από τη στιγμή που θα λάβει χώρα το συμβάν του ναυαγίου μέχρι να αρχίσει να κατέχει σημαντική έκταση και ένταση των αρνητικών συνεπειών του στο συγκεκριμένο αλλά και περιβάλλοντα χώρο. Τα σύγχρονα ναυάγια αποτελούν πηγή πολλαπλών και σοβαρών προβλημάτων τόσο για το θαλάσσιο περιβάλλον όσο και για το οικοσύστημα γενικότερα, τα οποία με την πάροδο του χρόνου μεγεθύνονται και επιβάλλουν τεχνολογικές και οικονομικές εξελίξεις στις θαλάσσιες μεταφορές.

Ο βαθμός λοιπόν που τα βυθισμένα πλοία επιβαρύνουν το θαλάσσιο περιβάλλον είναι σχετικός και εξαρτάται από τον τύπο του πλοίου, το είδος και την ποσότητα του φορτίου που μεταφέρει, την πυκνότητα των θαλάσσιων μεταφορών, τις συνθήκες υπό τις οποίες συνέβη αυτό το ατύχημα και τέλος από τις περιβαλλοντικές συνθήκες που επικρατούν στο σημείο όπου βυθίστηκε το πλοίο. Σήμερα, λόγω της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας, πρώτες ύλες έως και τελικά προϊόντα παράγονται και διακινούνται σε όλο τον κόσμο. Πλέον, τα πλοία διακινούν φορτία για εξαγωγή, διάθεση και επεξεργασία τα οποία μπορεί να είναι πετρέλαιο, χρώμα, χημικά, τοξίνες, ραδιενεργά υλικά και πλαστικά αλλά και παντός είδους δραστηριοτήτων όπως η περίπτωση λυματολάσπης από τον βιολογικό σταθμό Ψυτάλλειας και η μερική μεταφορά της στη Γερμανία. Σημαντική ποσότητα φορτίου θεωρούνται και τα καύσιμα των πλοίων.

²⁶ Βλ. κεφ. 2 «Διάκριση ναυαγίων» για την διάκριση μεταξύ αρχαίου και σύγχρονου ναυαγίου.

²⁷ Έχει παρατηρηθεί ότι ακόμη και νεότερα ναυάγια, με την πάροδο του χρόνου εντάσσονται στο παρακείμενο θαλάσσιο περιβάλλον και μεταβάλλονται σε βιότοπους για την υδρόβια χλωρίδα και πανίδα.

Ο ρυθμός διάλυσης των μετάλλων ενός ναυαγίου εξαρτάται τόσο από τον τύπο του πλοίου όσο και από την θέση του καθώς παράγοντες όπως το διαλυμένο οξυγόνο, η θερμοκρασία του νερού, η ένταση των κυμάτων, η βιολογική δραστηριότητα και τα βακτήρια επηρεάζουν το βαθμό διάλυσής του. Στα ρηχά νερά λοιπόν η διάλυση των μετάλλων του ναυαγίου είναι ταχύτερη από ότι σε βαθιά νερά όπου κυριαρχεί το διαλυμένο οξυγόνο.

Ο μεγαλύτερος, κυριότερος και προφανέστερος κίνδυνος από ναυάγια είναι η περιβαλλοντική ρύπανση που προκαλείται από αυτό. Άμεσο κίνδυνο για ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος συνιστούν χιλιάδες πλοία που έχουν ναυαγήσει. Σύμφωνα με έρευνα πάνω στο συγκεκριμένο θέμα που έγινε από την εταιρεία Environmental Research Consulting (ERC)²⁸ υποστηρίζεται από τους συμμετέχοντες επιστήμονες πως 70 χρόνια μετά τη βύθιση ενός πλοίου είναι θέμα χρόνου το πότε θα ξεκινήσουν οι διαρροές και με βάση τις προβλέψεις τους τα επόμενα 5-10 χρόνια θα υπάρχει μεγάλη αύξηση στον αριθμό των διαρροών.

Η τεχνολογία των ξύλινων κατασκευών ιστιοφόρων ή κωπήλατων σκαφών ήταν τελείως αβλαβής, με ανακυκλώσιμα υλικά και περιορισμένο μέγεθος πλοίων και όχι τον γιγαντισμό²⁹ που επικρατεί τώρα. Γι αυτό το τότε πιθανό ναυάγιο να είχε αμελητέες ή ανύπαρκτες αρνητικές συνέπειες. Η εξέλιξη της τεχνολογίας όσον αφορά στην κατασκευή και στην κίνηση του πλοίου άλλαξε δραματικά το σκηνικό ενός αβλαβούς ναυαγίου. Οι μεταλλικές, αλλά και πλαστικές κατασκευές πλοίων, παράλληλα με την υιοθέτηση ατμομηχανών, μηχανών εσωτερικής καύσης αλλά και προσφάτως η χρήση πυρηνικών αντιδραστήρων ως κινητήρια δύναμη προσθέτουν στοιχεία ώστε το ναυάγιο να θεωρηθεί πολλές φορές μια οικολογική καταστροφή.

Η επίτευξη των οικονομιών κλίμακας αποτέλεσε κινητήριος δύναμη για τη δημιουργία πλοίων με μεταφορική δυνατότητα εξωπραγματικών μεγεθών. Ο γιγαντισμός των πλοίων βοήθησε ώστε να μεταφέρονται μεγαλύτερος όγκος φορτίου και φυσικά περισσότεροι επιβάτες. Με αποτέλεσμα σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος, οι αρνητικές συνέπειες πολλές φορές να είναι ανυπολόγιστες. Ένα

²⁸ Βλ. http://www.environmental-research.com/erc_papers/ERC_paper_31.pdf

²⁹ Γιγαντισμός πλοίων ορίζεται η αύξηση του μεγέθους των πλοίων με αποτέλεσμα την αύξηση της χωρητικότητάς των. Ακόμα θα μπορούσε να οριστεί ως η τάση ναυπήγησης μεγάλων μεγεθών πλοίων. Με αυτό τον τρόπο η ναυτιλία προσπάθησε να πετύχει την μείωση του κόστους μεταφοράς με αποτέλεσμα την αύξηση της ανταγωνιστικότητάς τους. Με άλλα λόγια σκοπός ήταν η επίτευξη των οικονομιών κλίμακας.

ναυάγιο λοιπόν τέτοιας κλίμακας, σε συνδυασμό με ένα φορτίο χημικών, πετρελαίου ή αποβλήτων, μπορεί να αφανίσει για δεκαετίες ένα ευρύ τμήμα της θάλασσας και της αντίστοιχης παράκτιας περιοχής.

Επίσης, ένας από τους μεγαλύτερους κινδύνους είναι η διαρροή πετρελαιοειδών, καθώς κατά τη σύγκρουση ή βύθιση του πλοίου, το φορτίο και τα καύσιμά του πέφτουν στη θάλασσα, όπως επίσης και άλλα υγρά, χρήσιμα για τη λειτουργικότητα του πλοίου, όπως είναι τα λιπαντικά, τα ψυκτικά υγρά, τα υγρά των μηχανών. Αυτά αν παραμείνουν στην επιφάνεια της θάλασσας ή βυθιστούν και δεν περισυλλεχθούν άμεσα με τα κατάλληλα μέσα, τότε δημιουργείται άμεσο και έμμεσο πρόβλημα στη θαλάσσια κοινωνία. Χαρακτηριστικά για το πετρέλαιο υπάρχουν 300 διαφορετικές χημικές ενώσεις σε αυτό όπου το μεγαλύτερο ποσοστό από τις οποίες είναι υδρογονάνθρακες. Το αργό πετρέλαιο εξαπλώνεται ταχύτατα στην θαλάσσια επιφάνεια καλύπτοντας τεράστιες εκτάσεις.³⁰ Έπειτα από ένα ατύχημα σε πλοίο που μεταφέρει πετρέλαιο και υπάρξει διαρροή του στη θάλασσα, η πετρελαιοκηλίδα που σχηματίζεται υφίσταται την επίδραση διαφόρων διεργασιών, οι οποίες αλλοιώνουν τη σύστασή της. Τα πτητικά συστατικά του πετρελαίου, που αποτελούν το 25% της ποσότητάς του, εξατμίζονται με την πάροδο μερικών ωρών ή ημερών. Τα υπόλοιπα συστατικά του σχηματίζουν σφαιρίδια πίσσας που παραμένουν στην επιφάνεια και ένα τμήμα τους αποικοδομείται από διάφορους μικροοργανισμούς. Μετά την πάροδο 3 μηνών παραμένει στη θάλασσα το 15% του αρχικού πετρελαίου, το οποίο σταδιακά καταλήγει στις ακτές με τη μορφή σφαιριδίων πίσσας. Το οικοσύστημα επανέρχεται με φυσικούς ρυθμούς λοιπόν εξαρτώμενο φυσικά από το μέγεθος και την τοξικότητα του πετρελαίου. Αυτός ο ρυθμός όμως μπορεί να επιταχυνθεί με ανθρώπινες προσπάθειες.

Αξίζει να σημειωθούν οι βραχυπρόθεσμες επιπτώσεις ενός ναυτικού ατυχήματος με απόρριψη ποσοτήτων πετρελαίου σε θαλάσσια ύδατα με τη δυσάρεστη κατάληξη ενός ναυαγίου.

- Η μείωση της διαπερατότητας του ατμοσφαιρικού οξυγόνου στο υδάτινο σώμα, με αρνητικές επιδράσεις στη θαλάσσια οικολογία.
- Η μείωση της διαπερατότητας του φωτός, με αποτέλεσμα να επιβραδύνεται η φωτοσυνθετική ικανότητα των υποθαλάσσιων φυτών.

³⁰ Π.χ. 1 λίτρο πετρελαίου είναι δυνατόν να καλύψει την έκταση ενός στρέμματος.

- Η αγορά αλιευμάτων δέχεται μεγάλο πλήγμα. Ακόμα και οι μικρές συγκεντρώσεις υδρογονανθράκων προσδίδουν μια χαρακτηριστικά δυσάρεστη γεύση στα αλιεύματα που τελικά οδηγεί στην απαγόρευση της διάθεσής τους στο εμπόριο.
- Ο μαζικός θάνατος πτηνών. Τα φτερά των πτηνών καλύπτονται με πετρέλαιο, συγκολλούνται, με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται η πλεύση και το πέταγμα τους και να μειώνεται η θερμική μόνωση του σώματός τους από το ψυχρό νερό. Το φαινόμενο αυτό οδηγεί στην ασφυξία και το θάνατό τους. Αν το φτέρωμα των πουλιών καλυφθεί με πετρελαιοειδή, τα πουλιά απειλούνται με θάνατο, ιδιαίτερα αν δεν μπορούν να πετάξουν για να βρουν τροφή. Τα θαλάσσια θηλαστικά αντίθετα δεν είναι ιδιαίτερα ευάλωτα σε αυτή την μορφή ρύπανσης.
- Η αισθητική ρύπανση, που προκαλείται από την απόθεση σφαιριδίων πίσσας στις ακτές, έχει οικονομικές επιδράσεις στις παράκτιες τουριστικές περιοχές. Όμως τα ορατά αποτελέσματα δεν είναι πάντα τα πιο σοβαρά. Σε μικρές ακόμα συγκεντρώσεις τα πετρελαιοειδή μπορούν να επηρεάσουν ολόκληρη τη βιολογία και την τροφική αλυσίδα, από το πλαγκτόν και τις προνύμφες μέχρι τα ψάρια, τα οστρακοειδή και τα πουλιά. Ακόμα και η απλή επαφή με το πετρέλαιο προκαλεί στα οστρακοειδή, αναπνευστικά προβλήματα και κακή απορρόφηση της τροφής. Τα ψάρια μπορεί να εγκαταλείψουν την περιοχή αν διαταραχθεί η τροφική αλυσίδα. Έστω και ελάχιστη παρουσία πετρελαιοειδών επηρεάζει την δυνατότητα αναπαραγωγής ψαριών. Η παρουσία των πετρελαιοειδών απειλεί έμμεσα και την υγεία του ανθρώπου, αν τα ψάρια και τα οστρακοειδή προσροφήσουν πετρελαιοειδή.

Είναι σαφές λοιπόν, ότι τα σύγχρονα ναύαγια δημιουργούν σημαντικά προβλήματα που αφορούν στην έκταση αλλά και στις επιπτώσεις τους, τόσο στο παρόν, όσο και σε μεγάλο βάθος χρόνου.

Ένα ναύαγιο, επίσης, μπορεί να αποτελέσει εμπόδιο για την ναυσιπλοΐα, καθώς παρεμποδίζονται οι δίαυλοι και οι διαδρομές των πλοίων είτε λόγω του ναυαγίου αυτού κάθε αυτού, είτε λόγω των εμπορευματοκιβωτίων και του εκάστοτε φορτίου που μπορεί να επιπλέει στην επιφάνεια της θάλασσας.

Σημαντικό κίνδυνο από ένα ναυάγιο αποτελεί η προαναφερόμενη διαρροή των καυσίμων, αλλά ακόμα μεγαλύτερος είναι ο κίνδυνος από τις τοξικές ουσίες των πλοίων που μολύνουν τα ύδατα που έγκειται το ναυάγιο. Αποτελεί βασικό πρόβλημα ρύπανσης ένα πλοίο μεταλλικής κατασκευής και με συνθετικά συστατικά, όπως πλαστικά, που η προοπτική της παρουσίας και της τοξικότητάς τους στο θαλάσσιο περιβάλλον θα διαρκέσει για δεκαετίες και ίσως και πέραν της χιλιετίας.³¹ Τοξίνες από τα απορρυπαντικά χρώματα, βαρέα μέταλλα, πλαστικά, αμίαντος και άλλα ραδιενεργά υλικά, που χρησιμοποιούνται σε μεγάλες ποσότητες,³² μπορούν να προκαλέσουν τεράστια οικολογική καταστροφή καθώς και σοβαρές επιπτώσεις στην τροφική αλυσίδα.

Πέρα από την ίδια την κατασκευή του πλοίου και το τμήμα του μηχανολογικού εξοπλισμού και κυρίως της πρόωσης του σύγχρονου πλοίου αποτελεί ένα άκρως προβληματικό στοιχείο ενός συντελεσμένου ναυαγίου. Υδραυλικά συστήματα και μηχανές εσωτερικής καύσης και λίπανσης, αλλά και αντίστοιχα απόβλητα, τα οποία για μεγάλα πλοία αντιστοιχούν σε εκατοντάδες τόνους και σε συγκεκριμένα πλοία και συγκυρίες σε χιλιάδες.

Φυσικά, η περίπτωση ναυαγίων με πυρηνικούς αντιδραστήρες και πυρηνικά όπλα αποτελεί μια εφιαλτική κατάσταση και προοπτική για τον θαλάσσιο χώρο, με απόλυτη βεβαιότητα ως προς τις αρνητικές επιπτώσεις, και σχετική αβεβαιότητα ως προς τον χρόνο. Δυστυχώς, τέτοιες οικολογικές «βόμβες», κυρίως υποβρύχια των μεγάλων δυνάμεων, βρίσκονται αρκετές στον βυθό των θαλασσών και περιβάλλονται με άκρα μυστικότητα ως προς τα πραγματικά δεδομένα των ναυαγίων αυτών (κατάσταση αντιδραστήρα, ποσότητα πυρηνικών καυσίμων και αποβλήτων, είδος και αριθμός πυρηνικών κεφαλών).

Μετά από ένα ναυτικό ατύχημα, η φήμη που θα αποκτήσει η θαλάσσια και η χερσαία έκταση γύρω από το ενδεχόμενο ναυάγιο λόγω πιθανής θαλάσσιας

³¹ Η διαδικασία αποδόμησης των πλαστικών κατασκευών είναι ιδιαίτερα χρονοβόρα και οι αρνητικές επιπτώσεις τους ακόμη μακροβιότερες.

³² Είναι γνωστή η ιστορία του γαλλικού αεροπλανοφόρου «Σαρλ Ντεγκώλ», το οποίο, λόγω των μεγάλων ποσοτήτων αμίαντου που είχαν χρησιμοποιηθεί και ενσωματωθεί στο εν λόγω σκάφος κατά την κατασκευή του, δεν έγινε δεκτό για διάλυση σε ασιατικά διαλυτήρια και τελικά επέστρεψε στην Ευρώπη ώστε η διάλυσή του να γίνει κάτω από συνθήκες που να εξασφαλίζουν την ανθρώπινη υγεία και την προστασία του περιβάλλοντος γενικά. Η θετική αυτή εξέλιξη για το περιβάλλον δρομολογήθηκε, κυρίως, επειδή κάποιες περιβαλλοντικές οργανώσεις δημοσιοποίησαν το γεγονός και τους κινδύνους του.

ρύπανσης, είναι βέβαιο ότι θα επηρεάσει αρνητικά τον τουρισμό της περιοχής, την αλιεία³³ καθώς και τις οικονομικές και επιχειρηματικές δραστηριότητες της περιοχής που θα κείται το ναυάγιο. Πέρα, λοιπόν, από τη θάλασσα, από την ρύπανση πλήττονται συνήθως και οι πιο προσιτές ακτές στον τόπο του ατυχήματος. Συνήθως τέτοιες περιοχές λόγω της γεωγραφικής τους θέσης έχουν αυξημένη τουριστική ανάπτυξη. Υπάρχουν ξενοδοχειακές μονάδες, καταστήματα και διάφορες τουριστικές επιχειρήσεις. Ρυπαίνοντας επομένως αυτές τις περιοχές, πολλές φορές ανεπανόρθωτα, χάνουν τη φυσική τους ομορφιά και την αίγλη τους και παύουν να αποτελούν πόλο έλξης για τους τουρίστες. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα, οι προαναφερόμενες τουριστικές επιχειρήσεις να δεχθούν μεγάλο πλήγμα το οποίο θα μπορούσε να πάρει και εθνικές διαστάσεις καθόσον για κάποιες χώρες ο τουρισμός είναι ένας κλάδος όπου στηρίζει σημαντικά την οικονομία τους. Ακόμα και η ανοικοδόμηση κατοικιών σε αυτές τις περιοχές είναι πιθανόν να σταματήσει καθότι το μέρος χάνει σημαντικά από την προηγούμενη αίγλη του. Δημιουργούνται όμως και «απώλειες ευζωίας» οι οποίες όμως δεν καλύπτονται από καμία αποζημίωση. Αυτής της μορφής απώλειες θεωρούνται αυτές που προέκυψαν από τη διακοπή του ψαρέματος των ιδιωτών από τις ακτές που επηρεάστηκαν από το ναυτικό ατύχημα, από τη διακοπή της κολύμβησης στη θάλασσα ακόμα και η ευδαιμονία που προκαλούσε μια βόλτα στην περιοχή.

Συγκεκριμένα, στον ελλαδικό χώρο κείτονται εκατοντάδες ναυάγια που θέτουν το θαλάσσιο περιβάλλον σε μεγάλο και άμεσο κίνδυνο. Η Ελλάδα, λόγω της πληθώρας των νησιών από τα οποία απαρτίζεται³⁴, θεωρείται από τους κορυφαίους προορισμούς σε όλο τον κόσμο για διακοπές. Στο Αιγαίο αλλά και στο Ιόνιο πέλαγος, τα καύσιμα και οι άλλες τοξικές ουσίες από τα ναυάγια μπορεί να προκαλέσουν μεγάλες πετρελαιοκηλίδες. Γνωρίζοντας την συχνότητα των επισκέψεων στον τόπο καθώς και τις μέρες που δεν υπάρχει περίπτωση κάποιος να επισκεφθεί το μέρος, είναι εύκολο να κάνει κάποιος τους αντίστοιχους υπολογισμούς.

Ένα ναυάγιο, πέραν όλων των άλλων, έχει και απώλειες ανθρώπινων ζώων και περιουσιών, κάτι το οποίο δημιουργεί ψυχολογικές και ηθικές επιπτώσεις στις

³³ Καταστροφή και βλάβη των αλιευτικών εργαλείων.

³⁴ 3500 νησιά από τα οποία μέρος των οποίων είναι ακατοίκητα, 124 είναι κατοικήσιμα και λιγότερο από τα 80 έχουν πάνω από 100 κατοίκους. Βλ. Πανεπιστημιακές σημειώσεις του τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών, «Ναυτιλία μικρών αποστάσεων και τακτικών γραμμών», Α. Γκατζόλη, Πειραιάς 2013

οικογένειες των θυμάτων, καθόσον οι αποζημιώσεις δεν μπορούν να αντισταθμίσουν την απώλεια που υφίστανται.

Επιπλέον, τα βαρέα μέταλλα που απελευθερώνονται με το πέρασμα των ετών από ένα βυθισμένο πλοίο είναι εύκολο να εισέλθουν στον ανθρώπινο οργανισμό μέσω της τροφικής αλυσίδας και να δημιουργήσουν σοβαρά προβλήματα ακόμα και χρόνια στην υγεία του ανθρώπου.

Με το είδος και την ποσότητα του φορτίου έρχεται να προστεθεί και η πυκνότητα των θαλάσσιων μεταφορών όπου τα τρία αυτά στοιχεία συνθέτουν ένα άκρως επιβαρυντικό κλίμα για το ίδιο το περιβάλλον. Το πυκνό δίκτυο θαλάσσιων μεταφορών και επικοινωνιών που έχει επιβληθεί από τις γενικότερες πολιτικές και οικονομικές συνθήκες, με το πέρασμα των αιώνων, καθιστά την προοπτική ναυαγίων αρκετά αυξημένη. Έχει παρατηρηθεί το φαινόμενο της αύξησης της πυκνότητας των θαλάσσιων μεταφορών όλο και περισσότερο, σε σημείο όπου να υπάρχει αμφισβήτηση για την σκοπιμότητά κάποιων πτυχών³⁵ αυτής.

Ένα ναυάγιο έχει φυσικά και οικονομικές επιπτώσεις όπου πέρα από την ίδια του την ανέλκυση, που θα εξεταστεί διεξοδικά παρακάτω, η μόλυνση που προκαλεί κυρίως βέβαια το πετρέλαιο (είτε ως φορτίο, είτε ως καύσιμο) έχει σημαντικά κόστη καθαρισμού. Το κόστος είναι αδύνατον να υπολογιστεί βάσει της ποσότητας του πετρελαίου που έχει χυθεί, καθώς ποτέ δύο πετρελαιοκηλίδες δεν είναι ίδιες. Συγκεκριμένα για τον καθαρισμό των ακτογραμμών, η καλύτερη προσέγγιση είναι το φυσικό περιβάλλον να αφεθεί ώστε να αποκατασταθεί μόνο του. Οι επιχειρήσεις καθαρισμού έχουν αποδείξει ότι πολλές φορές προκαλούν μεγαλύτερη περιβαλλοντική ζημιά. Η πίεση του κόσμου και η αισθητική συχνά επιβάλλουν άμεσες εφαρμογές επίλυσης του προβλήματος και έτσι υπερνικούν τις μακροχρόνιες λύσεις που είναι προτιμότερες. Χρησιμοποιώντας βαρύ εξοπλισμό και πολύ προσωπικό πάνω σε μια παραλία, μπορεί να προκληθεί βαθύτερη διείσδυση του πετρελαίου στην άμμο ή στα χαλίκια, απ' ότι σε κανονικές συνθήκες. Το 95% των

³⁵ Μετά το 1992 στη Συνδιάσκεψη του ΟΗΕ για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη στο Ρίο ντε Τζανέιρο, Βραζιλία, υιοθετήθηκε η αρχή της βιώσιμης/αειφόρου ανάπτυξης. Αυτό επιβλήθηκε και στις θαλάσσιες μεταφορές οι οποίες έπρεπε να είναι φιλικές προς το περιβάλλον. Οι νέες συνθήκες που επικράτησαν οδήγησαν στην επιβολή αυτών των μέτρων. Είχε παρατηρηθεί η διακίνηση πρώτων υλών και τελικών προϊόντων ανάμεσα σε χώρες με το ίδιο επίπεδο ανάπτυξης, με ομοειδείς τεχνικές και οικονομικές συνθήκες παραγωγής με μοναδικό στόχο το οριακό οικονομικό κέρδος και αρνητικές επιπτώσεις για το περιβάλλον.

358 ατυχημάτων που έχουν συμβεί τα τελευταία 10 χρόνια έχουν αποζημιωθεί πλήρως σύμφωνα με την CLC 1992³⁶. Το ποσοστό αυτό έχει αυξηθεί σε 96% σύμφωνα με αυξημένα όρια του 2003. Σύμφωνα με την ανάλυση του συνολικού κόστους των παραπάνω ατυχημάτων προκύπτει ότι τα κόστη διαμοιράστηκαν ισότιμα μεταξύ πλοιοκτητών υπό την CLC 1992 και μεταξύ των πετρελαιοπαραγωγών υπό το 1992 Fund.

Το κόστος καθαρισμού όμως εξαρτάται από διάφορους παράγοντες, όπως:

- Το είδος του προϊόντος που χύθηκε.
- Η τοποθεσία και η χρονική στιγμή που έλαβε χώρα το ατύχημα.
- Η επίδραση της ρύπανσης σε ευαίσθητες περιοχές.
- Τα όρια ευθύνης στο συγκεκριμένο μέρος.
- Οι τοπικοί και εθνικοί νόμοι.
- Οι τεχνικές καθαρισμού που υιοθετούνται.
- Οι καιρικές συνθήκες κατά τη διάρκεια των επιχειρήσεων καθαρισμού.
- Ο ανθρώπινος παράγοντας.

Ο πιο σημαντικός παράγοντας για μια μόλυνση και κυρίως από πετρέλαιο είναι η τοποθεσία. Ακόμη και μια σχετικά μικρή πετρελαιοκηλίδα σε μια «ακατάλληλη» περιοχή ή χρόνο, όπως π.χ. σε σημείο όπου κοντά υπάρχει παραλία κατά τη διάρκεια υψηλής τουριστικής περιόδου, θα στοίχιζε πολύ να καθαριστεί. Ανάλογα βέβαια με το είδος του πετρελαίου που μεταφέρει το εκάστοτε πλοίο θα καθοριστεί η σοβαρότητα και το κόστος κατ' επέκταση του καθαρισμού. Επίσης, οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν κατά τη διάρκεια των επιχειρήσεων καθαρισμού, όπως είναι οι άνεμοι, τα κύματα και το βάθος του νερού μπορούν να βοηθήσουν ή το αντίθετο τις επιχειρήσεις καθαρισμού. Συγκεκριμένα, κάποιες πετρελαιοκηλίδες εξαφανίζονται με φυσικό τρόπο, υπάρχουν όμως και περιπτώσεις που μπορούν να γίνουν λίγα πράγματα ως προς τον καθαρισμό λόγω των άσχημων καιρικών συνθηκών.

Οι κίνδυνοι λοιπόν από ατυχήματα που ίσως καταλήξουν σε ναυάγιο είναι πολλοί και δυσεπίλυτοι, όπως προαναφέρθηκαν, με μακροχρόνιες επιπτώσεις στο περιβάλλον αλλά και στον ίδιο τον άνθρωπο. Είναι γνωστό όμως ότι το πρόβλημα για

³⁶ International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC), 27 Νοεμβρίου 1992 και τέθηκε σε ισχύ 30 Μαΐου 1996.

τη θάλασσα συνδέεται και με τις χερσαίας προέλευσης πηγές περιβαλλοντικής επιβάρυνσης και όσον αφορά τη ναυτιλία με τη λειτουργική και όχι με την ατυχηματική ρύπανση.

7. ΑΝΕΛΚΥΣΗ ΝΑΥΑΓΙΩΝ

Ανάλογα την περίπτωση, τα ναυάγια είναι δυνατόν να αντιμετωπιστούν με διάφορους τρόπους. Ο πιο αποτελεσματικός και συνήθης τρόπος είναι η ανέλκυση του ναυαγίου, η οποία θα εξεταστεί διεξοδικά παρακάτω. Η ανέλκυση μπορεί να είναι ολικής μορφής, δηλαδή να ανελκυστεί ολόκληρο το ναυάγιο ή μερικής, δηλαδή να αφαιρεθούν κομμάτια του πλοίου που δυσχεραίνουν την κατάσταση και έπειτα να ανελκυστεί.

Φυσικά, υπάρχουν και άλλες μέθοδοι αντιμετώπισης ναυαγίων όπου δεν προτιμώνται συχνά λόγω των αρνητικών επιπτώσεων που έχουν στο περιβάλλον. Συγκεκριμένα, υπάρχει η λεγόμενη «ταφή» που χρησιμοποιείται μόνο όταν είναι αδύνατον να εφαρμοστούν άλλοι τρόποι ανέλκυσης του ναυαγίου. Τέλος, υφίσταται και η ανατίναξη των ναυαγίων η οποία όμως δεν εφαρμόζεται για ευνόητους λόγους παρά μόνο εν καιρώ πολέμου.

Όπως διαπιστώνεται λοιπόν, η μέθοδος ανέλκυσης ενός ναυαγίου είτε ολικής είτε μερικής μορφής είναι η πιο διαδεδομένη καθώς και η πιο αποτελεσματική. Συγκριτικά με τους άλλους δύο προαναφερόμενους τρόπους αντιμετώπισης ενός ναυαγίου, η ανέλκυση είναι η πιο φιλική μέθοδος για το περιβάλλον.

Για να ξεκινήσει η διαδικασία της ανέλκυσης ενός ναυαγίου πρέπει να ακολουθηθούν εννέα διαδοχικά στάδια που θα οδηγήσουν στο βέλτιστο επιθυμητό αποτέλεσμα. Τα εννέα αυτά στάδια περιλαμβάνουν:

- ❖ Εκτίμηση της κατάστασης του ναυαγίου
- ❖ Διεξάγεται μελέτη σκοπιμότητας
- ❖ Υπολογίζεται το βάρος του πλοίου
- ❖ Επιλέγεται η κατάλληλη μέθοδος ανέλκυσης
- ❖ Επιλέγονται τα μέσα που θα χρειαστούν για την επιχείρηση ανέλκυσης
- ❖ Συνυπολογίζονται οι περιβαλλοντικοί παράγοντες

- ❖ Αποφασίζεται ο προορισμός του ναυαγίου μετά την ανέλκυσή του
- ❖ Προγραμματίζεται η ανέλκυση του
- ❖ Γίνεται μια εκτενή ανάλυση του κόστους της όλης διαδικασίας

8. ΝΑΥΑΓΙΑΙΡΕΣΗ / ΕΠΙΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΡΩΓΗ

Η επιθαλάσσια αρωγή ενός ναυαγίου ή ναυαγιαίρεση καλείται η παροχή βοήθειας επί παντός κινδύνου που μπορεί να διατρέξει ένα πλοίο με κύριο στόχο τη διάσωση των ανθρώπων, που θεωρείται βασική προϋπόθεση, αλλά και τη διάσωση του πλοίου, του φορτίου αλλά και του ναύλου³⁷ που έχει ήδη καταβληθεί ή συμφωνηθεί. Η ρυμούλκηση, η ανέλκυση και/ή η επιδιόρθωση ή η επισκευή του πλοίου είναι λειτουργίες που περιλαμβάνει η διαδικασία της ναυαγιαίρεσης.

Η επιθαλάσσια αρωγή θεωρείται μια μορφή σύμβασης γι αυτό καλείται «σύμβαση αρωγής» η οποία συνάπτεται ανάμεσα στον Πλοίαρχο του πλοίου που ναυάγησε και στον πλοίαρχο του πλοίου που καλείται για βοήθεια. Ανάμεσα στους δύο αναφερόμενους Πλοιάρχους συμφωνείται μια αμοιβή η λεγόμενη «σώστρα», που θα λάβει ο Πλοίαρχος που θα βοηθήσει εάν και εφόσον αποφέρει το αναμενόμενο ωφέλιμο αποτέλεσμα. Η σύμβαση αυτή καταρτίζεται με συμφωνητικό που είναι τυποποιημένο από τους Νηογνώμονες, κυρίως τον αγγλικό Lloyd που περιλαμβάνει μια βασική ρήτρα «no cure, no pay»³⁸. Αν τελικά δεν συμφωνηθεί αμοιβή λόγω των συνθηκών, το πλοίο που παρείχε την απαραίτητη βοήθεια δικαιούται να λάβει αποζημίωση που την ορίζει Δικαστήριο.

Η αμοιβή της επιθαλάσσιας αρωγής συνήθως εισπράττεται κατά τα ακόλουθα μερίδια: το ½ το εισπράττει ο πλοιοκτήτης του πλοίου που παρείχε τη βοήθεια, το ¼ ο Πλοίαρχος και το υπόλοιπο ¼ το λαμβάνει το πλήρωμα του ίδιου του πλοίου. Αυτή βέβαια η διανομή αμοιβής δεν αφορά πλοία εξειδικευμένα για διάσωση όπως ναυαγοσωστικά ή ρυμουλκά. Αυτό συμβαίνει για δύο λόγους. Ο πρώτος είναι γιατί ο πλοιοκτήτης του ναυαγοσωστικού πλοίου προσλαμβάνει τον Πλοίαρχο και το πλήρωμα αυτού για τη διάσωση ξένης περιουσίας και τους μισθοδοτεί για την

³⁷ Η διάσωση του ναύλου έγκειται στη διάσωση φορτίου ή μέρους αυτού και την προώθησή του στο λιμάνι προορισμού. Αλλά ακόμα και η συνέχιση, μετά την αρωγή, του ταξιδιού του πλοίου προς λιμένα φόρτωσης από όπου έχει ήδη λάβει προκαταβολή ναύλου.

³⁸ Καμία αμοιβή χωρίς διάσωση.

συγκεκριμένη παροχή υπηρεσιών. Ο δεύτερος προέρχεται από την ίδια τη φύση της θαλάσσιας αρωγής καθώς η ανάπτυξη σοβαρών επιχειρήσεων τέτοιας μορφής επέβαλλε να μην έχουν μερίδιο αμοιβής οι προαναφερθέντες. Η ναυπήγηση ή η αγορά ειδικών πλοίων απαιτεί σημαντικά κεφάλαια και η απόσβεση είναι εξαιρετικά δύσκολη και πραγματοποιείται από τις εξαιρετικές και τυχαίες εργασίες της διάσωσης πλοίων. Επιπλέον, τα πλοία τέτοιου τύπου έχουν σοβαρά έξοδα και ζημιές, προκαλούμενες από το έργο της διάσωσης, τους κινδύνους συναφείς με αυτήν και φυσικά τη διατήρησή τους σε διαρκή ετοιμότητα. Εντός των Ελληνικών χωρικών υδάτων μόνο τα υπό ελληνική σημαία ναυαγοσωστικά ή ρυμουλκά μπορούν να προσφέρουν επιθαλάσσια αρωγή.

8.1 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΝΑΥΑΓΙΑΙΡΕΣΗΣ

Καθοριστικό ρόλο σε μια επιχείρηση επιθαλάσσιας αρωγής παίζει το περιβάλλον. Ο καιρός, ο αέρας, τα κύματα (το νερό) καθώς και ο βυθός είναι τα στοιχεία που απαρτίζουν την έννοια περιβάλλον της επιχείρησης ναυαγίαίρεσης. Σε μια προσπάθεια ανέλκυσης ενός ναυαγίου, οι παραπάνω παράγοντες μπορούν να αποβούν καθοριστικοί για την επιτυχία ή μη της επιχείρησης ανέλκυσης. Είναι πιθανόν να λειτουργήσουν ανασταλτικά, να παρεμποδίσουν, να καθυστερήσουν, να ακυρώσουν ή και να οδηγήσουν σε αποτυχία την προσπάθεια ανέλκυσης του ναυαγίου. Απαραίτητη προϋπόθεση μιας επιχείρησης που αναλαμβάνει την ανέλκυση ενός ναυαγίου είναι να μελετά τους ανωτέρω παράγοντες με τον καλύτερο δυνατό τρόπο ώστε η έκβαση της ναυαγίαίρεσης να έχει το βέλτιστο αποτέλεσμα.

Αρχικά, ο καιρός καθορίζει το πότε και το αν μπορεί να υλοποιηθεί η ανέλκυση, γι αυτό θεωρείται και ένας από τους πιο σημαντικούς παράγοντες που καθορίζουν τη ναυαγίαίρεση. Ο καιρός που επικρατεί εκείνη τη δεδομένη στιγμή που δύναται να πραγματοποιηθεί η ναυαγίαίρεση αλλά και ο εποχιακός καιρός είναι στοιχεία που βοηθούν ή αποτρέπουν την ανέλκυση.

Ακόμα, στην έννοια καιρός συμπεριλαμβάνονται τα τοπικά καιρικά φαινόμενα, οι καταιγίδες (αν υπάρχουν) καθώς επίσης και τα δελτία καιρού που πρέπει να μελετώνται διεξοδικά. Ένα προσαραγμένο πλοίο είναι πιθανόν να ελευθερωθεί από τα κύματα που δημιουργούνται από μια καταιγίδα. Αν όμως τα

κύματα δεν είναι τελικά αρκετά ώστε να ελευθερώσουν το πλοίο τότε πρέπει να το προσεγγίσουν κατάλληλα μέσα ώστε να μπορούν να προσδέσουν το πλοίο σε σταθερά σημεία για να μην μετακινείται ή σφυροκοπείται σε βράχια ή στον βυθό.

Η εξέλιξη της τεχνολογίας δίνει τη δυνατότητα πλέον της ακριβής πρόγνωσης του καιρού για ικανοποιητικό διάστημα. Η αξιοποίηση αυτής της δυνατότητας με τον καλύτερο δυνατό τρόπο θα έχει και τα βέλτιστα αποτελέσματα σε μια επιχείρηση επιθαλάσσιας αρωγής.

Το νερό είναι ακόμα ένας βασικός παράγοντας που θα καθορίσει την πορεία της ανέλκυσης του πλοίου. Τα στοιχεία που συνθέτουν την έννοια «νερό» είναι τόσο οι διακυμάνσεις στο επίπεδο του νερού, τα κύματα, όσο και η αντίσταση και η άντωση. Οι παλίρροιες, το τσουνάμι, οι εποχικές και κλιματολογικές αλλαγές αναφέρονται ως διακυμάνσεις στο επίπεδο του νερού. Οι κλιματολογικές και εποχικές αλλαγές μπορούν να επηρεάσουν αρνητικά μια επιχείρηση ναυαγιάρεσης σε συγκεκριμένες περιοχές. Αντίθετα οι παλίρροιες και τα μεγάλα κύματα μπορούν να χρησιμοποιηθούν βοηθητικά και προς όφελος τελικά της εν λόγω επιχείρησης.

Ένα δεύτερο στοιχείο του νερού είναι τα κύματα όπου δημιουργούνται και σε βαθιά αλλά και σε ρηγά νερά. Δημιουργούνται από διάφορους συνδυασμούς ταχύτητας και ανέμου. Πλέον μέσα από διάφορες θεωρίες και εμπειρικά δεδομένα υπάρχουν πολλοί τρόποι πρόβλεψης των κυμάτων. Επίσης τα κύματα στα ρηγά νερά δεν θεωρούνται ήσσονος σημασίας. Έχουν μεγάλη ένταση και προκαλούν υδροστατικές δυνάμεις που μπορούν να θεωρηθούν εμπόδιο για την επιχείρηση ανέλκυσης.

Για την πραγματοποίηση και την ολοκλήρωση της ναυαγιαρεσίας, σημαντική είναι η μελέτη των παλιρροιακών κυμάτων εάν φυσικά υπάρχουν στην περιοχή όπου κείται το πλοίο. Η υλοποίηση της ανέλκυσης γίνεται σε περιόδους όπου τα ρεύματα είναι ακίνδυνα ή σε περιόδους όπου μπορούν να χρησιμοποιηθούν προς όφελος της επιχείρησης. Υπάρχουν όμως περιπτώσεις όπου η ανέλκυση του ναυαγίου είναι επιτακτική ανάγκη, ανεξάρτητα λοιπόν από τα ρεύματα πρέπει να τοποθετηθούν φράγματα ώστε να διευκολυνθεί η επιχείρηση. Η κατασκευή των φραγμάτων όμως είναι μια διαδικασία αρκετά δαπανηρή και δεν προτιμάται από τους ιθύνοντες.

Η ναυαγιαίρεση επηρεάζεται από τα ρεύματα και με έναν δεύτερο τρόπο πέραν της παλίρροιας. Με τη δύναμη και την ικανότητα που έχουν μπορούν να μεταφέρουν το βυθό και έτσι να αλλάξει η θέση του ναυαγίου, να το παρασύρουν ή ακόμα να το θάψουν πιο γρήγορα. Τα ρεύματα όμως δυσκολεύουν και τις κινήσεις των σκαφών ναυαγιαίρεσης καθώς και του ίδιου του ανελκυόμενου αντικειμένου.

Ένα από τα βασικά στοιχεία του νερού είναι και η αντίστασή του. Ο συντελεστής αντίστασης, επειδή είναι χρονοβόρο και αρκετά δαπανηρό να υπολογιστεί και δεν υπάρχει ο απαραίτητος χρόνος σε τέτοιου είδους επιχειρήσεις, επιλέγεται από ειδικούς πίνακες κατά προσέγγιση. Η ταχύτητα της ανέλκυσης είναι ο πιο σημαντικός παράγοντας για την περίπτωση υπολογισμού του συντελεστή αντίστασης.

Στην έννοια «νερό» αξίζει να συμπεριληφθεί και το στοιχείο της άντωσης. Καθόσον τον νερό εκτοπίζει τον όγκο του, δημιουργείται μια δύναμη αντίδρασης η λεγόμενη άντωση. Η ύπαρξη αυτής της δυνάμεως δυσκολεύει την ανέλκυση του ναυαγίου καθώς η άντωση δεν είναι μεγαλύτερη από το βάρος του βυθισμένου πλοίου με αποτέλεσμα το πλοίο να παραμένει στον βυθό της θάλασσας.

Τέλος, ο βυθός είναι ακόμα ένα στοιχείο που ολοκληρώνει την έννοια περιβάλλον ναυαγιαίρεσης. Το χαλίκι, η άμμος, η λάσπη, ο πηλός και άλλα συστατικά του βυθού μπορούν να λειτουργήσουν ανασταλτικά στην ανέλκυση του ναυαγίου. Όσο μεγαλύτερο είναι το διάστημα που το πλοίο παραμένει μέσα στο βυθό, τόσο περισσότερο θάβεται. Η δύναμη αντίδρασης του βυθού κατά τη διάρκεια ανέλκυσης είναι ένας σημαντικός παράγοντας και πολλές φορές δυσκολεύει την ανέλκυση του πλοίου ή του ναυπηγήματος. Αυτό συμβαίνει καθώς το νερό έχει την τάση να καταλαμβάνει σιγά-σιγά τον όγκο του θαμμένου σώματος. Η αντίδραση του βυθού προκαλεί τις μεγαλύτερες επιδράσεις σε μια επιχείρηση ανέλκυσης διότι αυξάνει την απαιτούμενη ανυψωτική ικανότητα έως και 40% και πολλές φορές δεν υπάρχουν μηχανήματα με τέτοια ικανότητα.³⁹

³⁹ «Ανάλυση Τεχνικών Εργασιών και Μεθοδολογιών Ναυαγιαίρεσης σε Βυθισμένα πλοία», Διπλωματική Εργασία Αλέξανδρου Κοϊμτζόγλου, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών, Ιούλιος 2011.

8.2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΝΑΥΑΓΙΑΙΡΕΣΗΣ

- Διάσωση σε Λιμένα

Το πλοίο στην περίπτωση αυτή βρίσκεται εντός κάποιου λιμένα δηλαδή είναι εντός προστατευμένων υδάτων. Τα πλοία που βρίσκονται σε τέτοιες περιοχές δεν επιδέχονται μεγάλες αλλοιώσεις από τα κύματα, τα ρεύματα και τις καιρικές συνθήκες όπως τα πλοία που βρίσκονται σε ανοιχτή θάλασσα. Το βασικό πρόβλημα που αντιμετωπίζει μια επιχείρηση επιθαλάσσιας αρωγής ενός πλοίου μέσα στο λιμάνι είναι ότι πρέπει να είναι άμεση και ταχύτατη. Μέχρι το πλοίο να διασωθεί, παρεμποδίζει την πλεύση των άλλων πλοίων να εισέλθουν και να εξέλθουν του λιμένα και να διεξαχθούν οι απαραίτητες διαδικασίες του λιμανιού όπως φόρτωση και εκφόρτωση. Το θετικό στοιχείο αυτής της μορφής διάσωσης είναι ότι υπάρχει περισσότερος χρόνος για τις διαδικασίες προ-διάσωσης και τον σχεδιασμό της. Τέλος, η πρόσβαση του διασωστικού εργατικού δυναμικού και του εξοπλισμού τους, όπως πλωτοί γερανοί και φορτηγίδες, είναι πιο εύκολη και όχι τόσο δαπανηρή συγκριτικά πάντα βέβαια με τη διάσωση στην ανοιχτή θάλασσα.

- Offshore Διάσωση

Αναφέρεται στην περίπτωση όπου το πλοίο που χρειάζεται βοήθεια βρίσκεται σε ανοιχτή θάλασσα και πρέπει να εφαρμοστούν τεχνικές offshore διάσωσης. Οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν στην ανοιχτή θάλασσα τις περισσότερες φορές είναι δυσμενείς και τα πλοία είναι εκτεθειμένα σε κύματα και δυνατά ρεύματα. Υπάρχει περίπτωση να περάσουν εβδομάδες ή και μήνες μέχρι οι συνθήκες να κριθούν κατάλληλες ώστε να καταφέρει να δράσει η επιχείρηση επιθαλάσσιας αρωγής. Στο διάστημα αυτό όμως το πλοίο βρίσκεται σε κίνδυνο και η κατάστασή του επιδεινώνεται. Στην offshore διάσωση, λόγω του ότι είναι επιτακτική η ανάγκη για άμεση και γρήγορη επέμβαση, χρησιμοποιούνται προ-εφοδιασμένα ρυμουλκά διάσωσης⁴⁰ και άλλα ρυμουλκά.

⁴⁰ Ρυμουλκά διάσωσης: είναι ένας εξειδικευμένος τύπος ρυμουλκού που χρησιμοποιείται για να διασώσει τα πλοία που βρίσκονται σε κίνδυνο, ή σε κίνδυνο βύθισης ή να σώσει τα πλοία που έχουν ήδη βυθιστεί ή ναυαγήσει.

- Απομάκρυνση Ναυαγίων

Στόχος δεν είναι η διάσωση του πλοίου αλλά η απομάκρυνσή του από το σημείο που βρίσκεται και γι αυτό το λόγο οι πρακτικές που χρησιμοποιούνται είναι πιο φθηνές αλλά και πιο πρακτικές. Συνήθως, πριν την οποιαδήποτε μετακίνηση του πλοίου απομακρύνονται από αυτό επικίνδυνα υλικά όπως ραδιενεργά, εύφλεκτα, τοξικά, διαβρωτικά ή βιολογικά ώστε να αποτραπεί η περαιτέρω ρύπανση του περιβάλλοντος. Σε τέτοιες περιπτώσεις οι πιο κοινές τεχνικές είναι είτε να κόψουν το πλοίο σε μικρότερα κομμάτια και να τα ανελκύσουν μεμονωμένα είτε να μεταφέρουν το ίδιο το πλοίο σε βαθύτερα ύδατα ώστε να μην αποτελεί εμπόδιο για την ναυσιπλοΐα και να προκαλέσει μεγαλύτερη οικολογική καταστροφή.

- Διάσωση φορτίου και εξοπλισμού

Η μορφή αυτή διάσωσης έχει ως επίκεντρο το φορτίο και τον εξοπλισμό του ίδιου του πλοίου παρά αυτό καθαυτό το πλοίο. Οι περιπτώσεις που δίνεται προτεραιότητα στο φορτίο του πλοίου είναι γιατί μπορεί να απειλεί να προσβάλλει το περιβάλλον πολύ περισσότερο από το ίδιο το πλοίο. Όταν το πλοίο περιλαμβάνει ακριβά υλικά, όπως μηχανήματα και πολύτιμα μέταλλα, η διάσωση αυτού αποτελεί πρωταρχικό στόχο. Βασικός στόχος είναι η άμεση και ταχύτερη απομάκρυνση των εμπορευμάτων ακόμη και αν αυτό σημαίνει την σκόπιμη καταστροφή της γάστρας του πλοίου.

- Διάσωση σε πλοίο που επιπλέει

Παρέχεται βοήθεια σε πλοία όπου ναί μεν έχουν ζημιά αλλά ακόμα επιπλέουν. Σε αυτές τις περιπτώσεις γίνονται μικρές εργασίες πάνω στο πλοίο ώστε να αποφευχθεί το χειρότερο. Η συγκόλληση γάστρας, η σταθεροποίησή του μέσω αναπροσαρμογής έρματος και μετατόπισης φορτίου και των διαρθρωτικών στηριγμάτων είναι κάποιες από τις εργασίες που διεξάγονται ώστε το πλοίο να θεωρηθεί και πάλι αξιόπλοο και να συνεχίσει το δρομολόγιό του.

- Διάσωση Εκκαθάρισης

Αφαιρούνται, με αυτό το είδος διάσωσης, πολλά πλοία που βρίσκονται σε λιμένες ή στην ανοιχτή θάλασσα και έχουν καταστραφεί λόγω κάποιου συμβάντος, όπως ένα τσουνάμι, τυφώνα ή εξαιτίας κάποιας πολεμικής πράξης. Πολλές φορές είναι

επιτακτική η ανάγκη απομάκρυνσής τους από τις συγκεκριμένες περιοχές καθώς μπορεί να παρεμποδίζουν την πλεύση άλλων πλοίων. Κάποια μορφή σύγκρουσης, πυρκαγιάς ή έκρηξης μπορεί να δημιουργήσουν βλάβες σε διαφορετικό βαθμό σε κάθε πλοίο και να το καταστήσουν αναξιόπλοο.

8.3 ΤΥΠΟΙ ΝΑΥΑΓΙΑΡΕΣΗΣ

Ανάλογα με το είδος της συμφωνίας ή μη που γίνεται ανάμεσα στα εμπλεκόμενα μέρη για να διασώσουν ένα πλοίο, εμφανίζονται διάφορες μορφές επιθαλάσσιας αρωγής.

- **Ναυαγιαίρεση βάση Σύμβασης - Συμβατική**

Όταν ένα πλοίο ζητήσει επιθαλάσσια αρωγή τότε ο πλοιοκτήτης του πλοίου που χρειάζεται βοήθεια με τον διασώστη αντίστοιχα υπογράφουν μια σύμβαση – συμβόλαιο πριν ξεκινήσουν οι διαδικασίες διάσωσης. Η σύμβαση αυτή καθορίζει το ποσό που πρέπει να καταβληθεί από τον ιδιοκτήτη του πλοίου και αυτό ορίζεται είτε με το χρόνο και τα υλικά που θα χρειαστούν, είτε με διαφορετικούς όρους που έχουν συμφωνηθεί ανάμεσα στα δύο μέρη. Υπάρχει η δυνατότητα η σύμβαση να ορίζει ότι η πληρωμή θα γίνει εάν και εφόσον η διάσωση θα είναι επιτυχής και ολοκληρωθεί αποτελεσματικά. Ο διασώστης όμως μπορεί να απαιτήσει την πληρωμή του ακόμη και αν η διάσωση δεν ολοκληρωθεί με επιτυχία.

- **Αυτόκλητη Ναυαγιαίρεση**

Στις περισσότερες περιπτώσεις οι σωστικές υπηρεσίες σε ένα πλοίο που βρίσκεται σε κίνδυνο παρέχονται με βάση σύμβαση που συνάπτεται ρητά ή σιωπηρά ανάμεσα στον πλοιοκτήτη και στον αρωγό. Υπάρχουν όμως και περιπτώσεις όπου η βοήθεια είναι δυνατόν να παρασχεθεί με πρωτοβουλία του πλοιάρχου, χωρίς να προηγηθεί συμφωνία. Για παράδειγμα διάσωση πλοίου εγκαταλελειμμένου από το πλήρωμά του ή παροχή βοήθειας σε πλοίο παρά την άρνηση του πλοιάρχου του. Ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής έχει αναθέσει τη διακυβέρνηση του πλοίου και τη διοίκηση των ευρισκομένων σε αυτό στον Πλοίαρχο. Έτσι λοιπόν είναι ο πλέον αρμόδιος να αποφασίσει αν τελικά θα παρασχεθεί βοήθεια ή όχι. Γι αυτό το λόγο

ακόμα και ο νόμος⁴¹ έχει επιβάλλει στον Πλοίαρχο την υποχρέωση παροχής βοήθειας σε πλοία ή αεροσκάφη ή πρόσωπα που διατρέχουν κίνδυνο στη θάλασσα και επιβάρυνε τον ίδιο αποκλειστικά με τις συνέπειες παράβασης⁴² της.

- Ναυτική Διάσωση

Στη συγκεκριμένη μορφή διάσωσης εμπλέκονται οι δυνάμεις του πολεμικού ναυτικού όπου έχουν σκάφη διάσωσης για την υποστήριξη του στόλου τους και την βοήθεια των πλοίων που βρίσκονται σε κίνδυνο. Επίσης, διαθέτουν μονάδες κατάδυσης για διάσωση που λειτουργούν σε μεγάλα βάθη και δεν εφαρμόζονται οι τεχνικές αυτές από πολίτες δύτες.

- Παροχή υπηρεσιών διάσωσης από αεροσκάφος

Ένα αεροσκάφος έχει δικαίωμα αμοιβής εφόσον καταφέρει να παράσχει σωστικές υπηρεσίες σε ένα πλοίο ή πλωτό ναυπήγημα που κινδύνευε στη θάλασσα, ανεξάρτητα από τα μέσα που χρησιμοποίησε για την παροχή των υπηρεσιών αυτών. Η παροχή επιθαλάσσιας αρωγής από αεροσκάφος μπορεί να εκδηλωθεί όχι τόσο με την προσθαλάσσωσή του όσο με άλλους τρόπους, όπως η ρίψη σωσίβιων λέμβων, τροφίμων και άλλων σωστικών μέσων. Ακόμα, το αεροσκάφος έχει τη δυνατότητα του έγκαιρου και ακριβή καθορισμού της θέσης του πλοίου ή του πλωτού ναυπηγήματος που χρίζει βοήθεια.

- Καθαρή Διάσωση

Η καθαρή διάσωση ονομάζεται διαφορετικά και «διάσωση αξίας». Στην περίπτωση αυτή η νομοθεσία καθορίζει τη σχέση μεταξύ πλοιοκτήτη και αρωγού και όχι κάποια μορφή σύμβασης. Ο αρωγός του πλοίου, πρέπει να προβάλλει τις απαιτήσεις του στο δικαστήριο όπου τελικά θα αποφασιστεί το ποσό που θα καταβληθεί από τον πλοιοκτήτη. Το ποσό αυτό θα εξαρτηθεί από την αξία της υπηρεσίας που προσέφερε αλλά και την αξία του πλοίου και του φορτίου που μετέφερε και τελικά διασώθηκε.

⁴¹ ΚΔΝΔ, αρθ.120, ΚΙΝΔ, αρθ.240, παρ.1

⁴² ΚΔΝΔ, αρθ.227 και 245, ΚΙΝΔ, αρθ.240, παρ.3

- Ληλασία

Όταν κάποια πλοία χάνονται και βρίσκονται σε κατάσταση ανάγκης σε άγνωστη περιοχή υπάρχει η περίπτωση να εντοπιστούν από κάποιον διασώστη που θα ληλατήσει το ναυάγιο, χωρίς όμως να έχει λάβει γνώση ο ιδιοκτήτης του ναυαγίου.

9. ΜΕΘΟΔΟΙ ΑΝΕΚΛΥΣΗΣ ΝΑΥΑΓΙΩΝ

Το ατύχημα ενός πλοίου και η κατάληξή του σε ναυάγιο ή μη, όπως έχει ήδη αναφερθεί, οφείλεται σε πολλά αίτια τα οποία όμως μπορούν να διαχωριστούν σε δύο γενικές κατηγορίες. Η πρώτη κατηγορία αφορά πλοία που έχουν προσαράξει, συγκρουστεί, υπάρχει πυρκαγιά ή προκλήθηκε έκρηξη, έχουν μηχανικές βλάβες ή έχουν υποστεί ρήξη της γάστρας. Σε αυτές τις περιπτώσεις απαιτείται άμεση παρέμβαση για τον έλεγχο και τον περιορισμό της ζημιάς στο πλοίο αλλά και γενικότερα στο περιβάλλον. Η δεύτερη κατηγορία περιλαμβάνει βυθίσεις και ανατροπές πλοίων. Η άμεση επέμβαση δεν είναι επιτακτική ανάγκη σε αυτές τις περιπτώσεις.

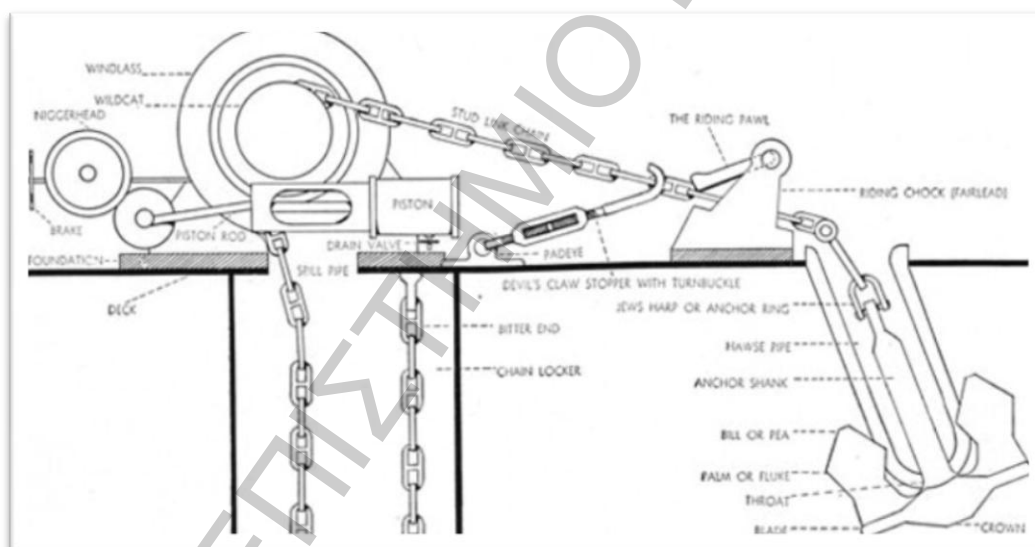
Η ρύπανση του περιβάλλοντος είναι ένας από τους πιο βασικούς κινδύνους που ενέχει ένα ναυάγιο και αυτό δυσκολεύει την οποιαδήποτε επιχείρηση ναυαγιαίρεσης. Υπάρχουν καθοριστικοί παράγοντες που καθορίζουν τον αν θα γίνει η όχι η ναυαγιαίρεση, όπως το κόστος αυτής καθεαυτής επιθαλάσσιας αρωγής, των τεχνικών που θα χρησιμοποιηθούν, η πιθανότητα μεταφοράς σε κάποιο ναυπηγείο και φυσικά το κόστος των επισκευών στο ναυαγηθέν πλοίο. Έτσι, η διαδικασία αυτή επιχειρείται κατά βάση μόνο όταν το πλοίο είναι σε ρηχά ύδατα, αφού η πολυπλοκότητα και το κόστος ανέκλυσης πλοίων σε μεγάλο βάθος καθιστούν τη διαδικασία ασύμφορη οικονομικά.

Έχοντας ορίσει ότι ναυάγιο θεωρείται είτε ένα βυθισμένο πλοίο είτε ένα προσαραγμένο, υπάρχουν διάφοροι τρόποι αντιμετώπισής του. Όταν ένα πλοίο χαρακτηριστεί ως ναυάγιο λόγω προσάραξης⁴³ η αρχική ενέργεια είναι να προσπαθήσουν τα ρυμουλκά να τραβήξουν το πλοίο κάτι το οποίο δεν είναι συχνά

⁴³ Κάθε πλοίο που προσαράζει αποτελεί απώλεια εκτόπισματος, δηλαδή αλλάζει το βύθισμά του. Με τον όρο εκτόπισμα ορίζουμε το συνολικό βάρος του πλοίου δηλαδή το βάρος του ως άφορτο μαζί με το φορτίο και το πετρέλαιο που χρησιμοποιεί.

εφικτό καθώς είναι βαρύ και τα ρυμουλκά κρίνονται τελικά αναποτελεσματικά. Σε δεύτερη φάση οι αρωγοί πρέπει να συντονίσουν τις ενέργειες ώστε να αφαιρεθούν πράγματα από το πλοίο για να ελαφρύνει. Με αποτέλεσμα ξεκινούν με την αφαίρεση του φορτίου, των πετρελαίων, του τυχόν έρματος και ότι άλλο κρίνουν ότι είναι δυνατόν να αφαιρεθεί ώστε να ελαφρύνει το πλοίο. Αν και μετά από αυτές τις ενέργειες τα ρυμουλκά δεν μπορούν να κινήσουν το πλοίο τότε επιλέγεται μία από τις παρακάτω μεθόδους ώστε να μετακινηθεί το πλοίο.

A. Ground Tackles: Στη μέθοδο αυτή χρησιμοποιούνται 2 τροχαλίες οι οποίες συνδέονται με ένα σίδερο. Οι τροχαλίες σταθεροποιούνται σε ένα σημείο και με αλυσίδες που συνδέουν το προσαραγμένο πλοίο με τα ρυμουλκά εάν είναι δυνατόν μπορεί να τραβηχτεί το πλοίο, από το σημείο που έχει προσαράξει και να επανέλθει στην αρχική του κατάσταση στην επιφάνεια της θάλασσας. Τέτοιου είδους τροχαλίες χρησιμοποιούνται και για την συγκράτηση της αλυσίδας της άγκυρας.



9.1 Ενδεικτική χρήση της τροχαλίας με την αλυσίδα

B. Μαούνες: Οι μαούνες χρησιμοποιούνται για ένα πλοίο το οποίο έχει προσαράξει αλλά γύρω του πρέπει να υπάρχει νερό. Η μέθοδος αυτή ξεκινά αρχικά με το γέμισμα των μαουνών με νερό και έπειτα την βύθισή τους. Το νερό που τοποθετείται μέσα στις μαούνες εξαρτάται από το βάρος του πλοίου. Οι δύο μαούνες ενώνονται μεταξύ τους με σύρματα τα οποία τοποθετούνται κάτω από το πλοίο. Στη συνέχεια αδειάζοντας τις μαούνες, το πλοίο μπορεί να ανασυρθεί. Αυτή η μέθοδος

θεωρείται αρκετά δαπανηρή επομένως την καθιστά για τις επιχειρήσεις ως έσχατη λύση στην ανέλκυση ενός πλοίου.

Γ. Dredging: Η μέθοδος αυτή σκαψίματος βοηθά το πλοίο να επανέλθει στην αρχική του κατάσταση. Η διαδικασία αυτή επιτυγχάνεται με τη βοήθεια βυθοκόρου και με αντλίες άμμου. Τη στιγμή που απομακρύνεται η άμμος και επανέλθει η άντωση, τα ρυμουλκά έχουν τη δυνατότητα να τραβήξουν το προσαραγμένο πλοίο.

Δ. Scouring: Η φιλοσοφία της μεθόδου στηρίζεται όπως και η παραπάνω μέθοδος στο σκάψιμο. Η διαφορά όμως είναι ότι στην προκειμένη περίπτωση δεν χρησιμοποιούνται βυθοκόροι αλλά μόνο τα ρυμουλκά όπου με τη βοήθεια της προπέλας απομακρύνουν την άμμο και έτσι επαναφέρουν το πλοίο.

9.2 ΜΕΘΟΔΟΣ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΗΣ ΑΝΤΩΣΗΣ⁴⁴.

Όταν το πλοίο βυθιστεί, τότε τα περισσότερα διαμερίσματά του έχουν κατακλυστεί από νερό με αποτέλεσμα το πλοίο να χάσει σημαντικό μέρος της άντωσης του ή να εξαλειφθεί τελείως. Ως συνέπεια αυτού είναι ότι η δύναμη της άνωσης δεν καθίσταται δυνατή ώστε να επαναφέρει το πλοίο στην επιφάνεια καθώς το βάρος του πλοίου είναι μεγαλύτερο από τη συγκεκριμένη δύναμη, με αποτέλεσμα το πλοίο να παραμένει στον βυθό. Η μέθοδος λοιπόν αυτή στηρίζεται στην ιδέα ότι το πλοίο πρέπει να ανακτήσει τόση άντωση όση απαιτείται ώστε να επιπλεύσει ξανά ακόμα και αν δεν επανέλθει στην αρχική του κατάσταση. Για να τεθεί σε εφαρμογή αυτή η μέθοδος πρέπει να στεγανοποιηθούν κάποια διαμερίσματα του πλοίου στα οποία θα επανέλθει η άντωση και στη συνέχεια να βγει και το υπόλοιπο νερό που υπάρχει μέσα του.

Η μέθοδος της ανάκτησης της άντωσης περιλαμβάνει δύο στάδια. Αρχικά, η επιλογή και στεγανοποίηση ορισμένων διαμερισμάτων του πλοίου ώστε να αποτραπεί να κατακλυστούν πάλι με νερό και δευτερευόντως η απάντληση του νερού ή η συμπίεση του αέρα στα διαμερίσματα αυτά. Για το άδειασμα των διαμερισμάτων αυτών από το νερό μπορούν να χρησιμοποιηθούν δύο μέθοδοι. Με τη βοήθεια

⁴⁴ Άνωση ή Άντωση ονομάζεται η συνισταμένη δύναμη που δέχεται ένα σώμα από το ρευστό μέσα στο οποίο βρίσκεται. Η άνωση έχει πάντα αντίθετη κατεύθυνση από το βάρος του σώματος. Βλ. www.wikipedia.org

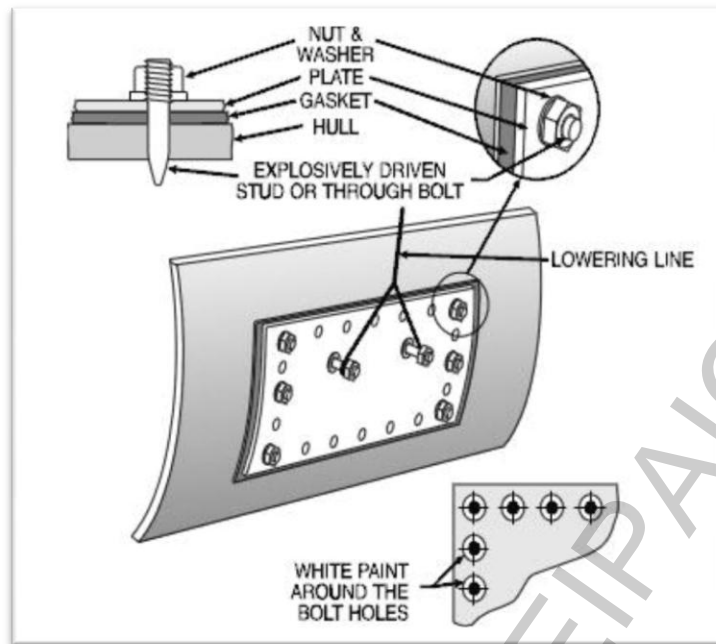
αντλιών ώστε να αντληθεί το νερό που βρίσκεται στο εσωτερικό των διαμερισμάτων ή με την εισχώρηση συμπιεσμένου αέρα μέσα στο διαμέρισμα έχοντας αφήσει ένα άνοιγμα διαφυγής του νερού.

9.2.1 ΣΤΕΓΑΝΟΠΟΙΗΣΗ

Το πρώτο βήμα για να ανακτήσει το πλοίο την άνωσή του είναι η ολική επαναφορά της στεγανότητας της γάστρας του ή έστω μέρος αυτής. Η στεγανοποίηση γίνεται με επιθέματα τα οποία μπορεί να είναι ποικίλης κατασκευής αλλά κατά κύριο λόγο χρησιμοποιείται χάλυβας, ξύλο, τσιμέντο και άλλα σύνθετα υλικά. Η χρήση των επιθεμάτων έγκειται στο να περιορίζουν ή να σταματούν τη ροή του νερού προς το διαμέρισμα καθώς επίσης και στο να συνεισφέρουν θετικά στην αντοχή του πλοίου. Το πλοίο μετά από ένα ναυάγιο προορίζεται συνήθως για διάλυση, οπότε τα επιθέματα έχουν αντοχή τέτοια ώσπου να διεκπεραιωθεί η διαδικασία της ανέλκυσης.

A. Χαλύβδινα Επιθέματα

Τα χαλύβδινα επιθέματα, λόγω των πολύ καλών μεθόδων συγκόλλησης που έχουν αναπτυχθεί μέσα στο νερό, είναι εκείνα που χρησιμοποιούνται κατά βάση στις μεθόδους ανέλκυσης ενός ναυαγίου. Θεωρούνται εύχρηστα καθότι μπορούν να εγκατασταθούν και να τους δοθεί όποιο σχήμα απαιτείται σχετικά εύκολα. Το κόστος της επιχείρησης σε τέτοιες περιπτώσεις είναι αρκετά υψηλό με αποτέλεσμα να επιδιώκεται η προετοιμασία των επιθεμάτων να γίνεται όσο το δυνατόν περισσότερο έξω από το νερό ώστε να αποφεύγονται οι πολύωρες καταδύσεις που αυξάνουν το κόστος. Οι αιχμηρές άκρες της τρύπας του πλοίου πρέπει να έχουν λειανθεί ώστε να δεχθεί το επίθεμα. Τα μεταλλικά επιθέματα τοποθετούνται πάνω στην τρύπα με ειδικά πιασίματα ή βίδες, αφού πρώτα ανάμεσα στο μάλωμα και το πλοίο έχει τοποθετηθεί ελαστικό στεγανοποίησης για την πλήρη στεγανοποίηση της τρύπας και τέλος συγκολλούνται.



Σχήμα 9.2: Τοποθέτηση χαλύβδινου επιθέματος με βίδες.

Β. Ξύλινα Επιθέματα.

Το ξύλο ήταν από τα πρώτα υλικά που χρησιμοποιήθηκε για την δημιουργία επιθεμάτων στεγανοποίησης. Με το πέρασμα των ετών έχουν εξελιχθεί οι μέθοδοι συγκόλλησης με αποτέλεσμα τα ξύλινα επιθέματα να χρησιμοποιούνται μόνο σε μικρά ξύλινα πλοία τα λεγόμενα καΐκια. Το κόντρα πλακέ είναι το είδος του ξύλου που χρησιμοποιείται περισσότερο.

Γ. Επιθέματα από σύνθετα υλικά.

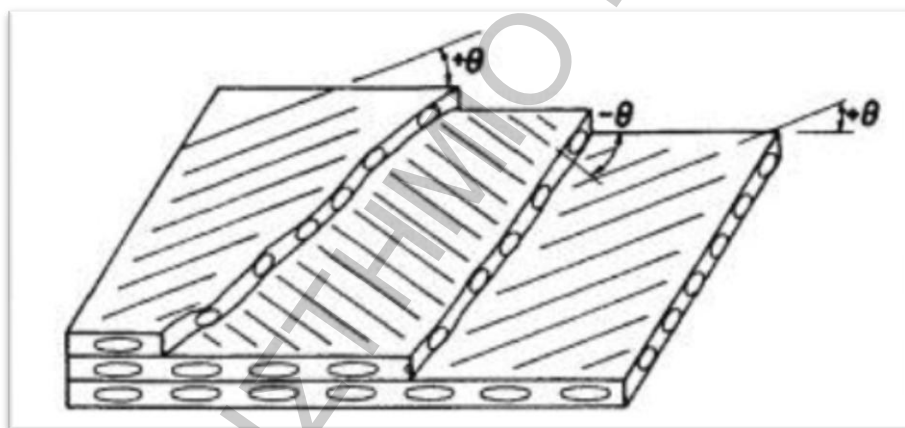
Τα τελευταία χρόνια τα σύνθετα υλικά χρησιμοποιούνται για επιθέματα όλο και περισσότερο. Οι ίνες γυαλιού είναι οι πιο συνηθισμένες από τα σύνθετα υλικά που χρησιμοποιούνται για επιθέματα που φτιάχνονται είτε από πριν είτε επί τόπου. Υπάρχουν εκτός από τις ίνες γυαλιού κι άλλα σύνθετα υλικά με μεγάλη αντοχή όπως τα ανθρακονήματα και το Kevlar,⁴⁵ τα οποία δεν χρησιμοποιούνται ευρέως παρά μόνο σε ειδικές περιπτώσεις λόγω του υψηλού κόστους εφαρμογής τους.

⁴⁵ <http://en.wikipedia.org/wiki/Kevlar>

Τα σύνθετα υλικά χρησιμοποιούνται για επιθέματα καθόσον έχουν αρκετά πλεονεκτήματα:

- Υψηλό λόγο αντοχής προς βάρος.
- Ουδέτερη άντωση η οποία εξαρτάται από τα ενισχυτικά. Αν είναι από ξύλο το επίθεμα θα είναι ελαφρύ, αν είναι από μέταλλο θα είναι βαρύ.
- Μπορούν να τοποθετηθούν σε δύσκολες περιοχές του πλοίου όπου απαιτούνται δύσκολα σχήματα.
- Με τη δημιουργία πολλών στρώσεων στο επίθεμα από συνθετικά υλικά επιτυγχάνεται μεγαλύτερη αντοχή στην καταπόνηση.

Συγκριτικά με το χάλυβα και το τσιμέντο έχουν σχετικά υψηλότερο κόστος και λόγω αυτού του μειονεκτήματος, η χρήση τους δεν είναι τόσο συχνή.

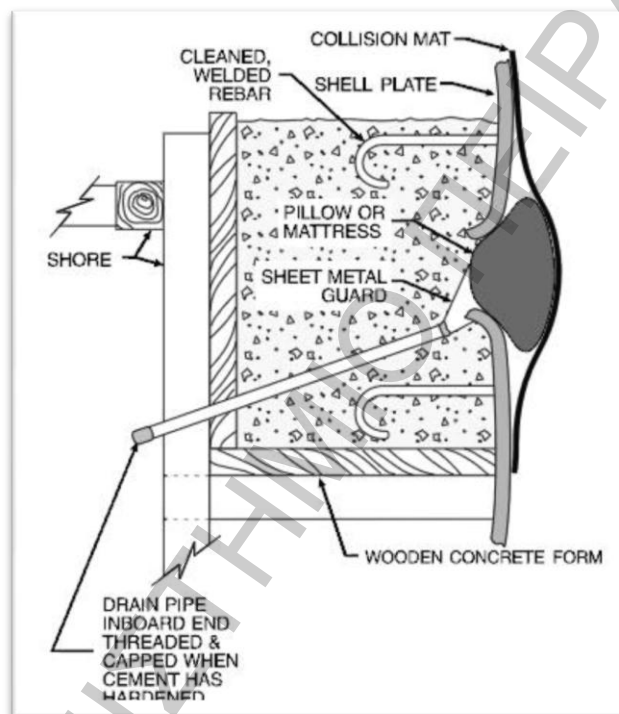


Σχήμα 9.3: Απεικόνιση διαφορετικών στρώσεων σε ένα επίθεμα από σύνθετα υλικά.

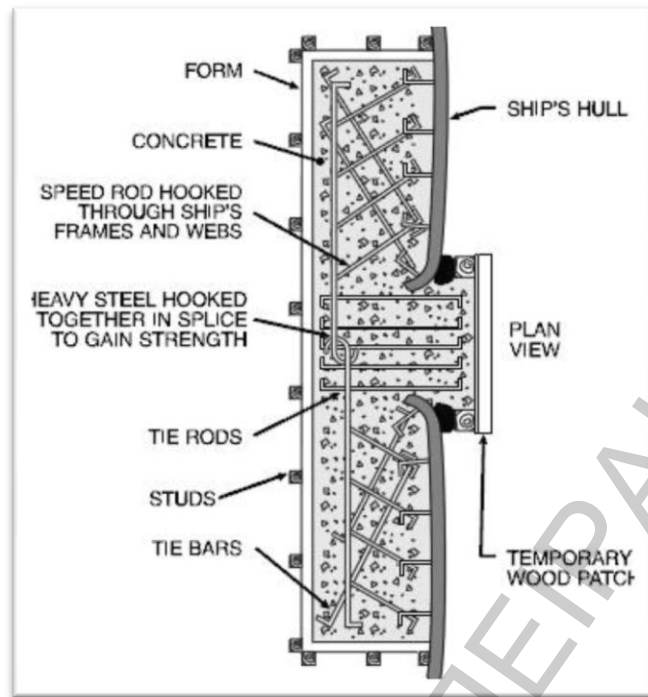
Δ. Επιθέματα από σκυρόδεμα.

Το σκυρόδεμα αποτελείται από τσιμέντο, χαλίκι και νερό και το τσιμέντο συνίσταται από ένα μείγμα οξειδίων και αλάτων. Όταν τα οξείδια πυριτίου έρχονται σε επαφή με το νερό, ενυδατώνονται και σχηματίζεται μια πολτώδης μάζα η οποία έπειτα στερεοποιείται με αργό ρυθμό όπου αποτελεί το σκυρόδεμα. Το τσιμέντο χρησιμοποιείται για να σφραγίζονται μικρές τρύπες μέσα στη γάστρα και για να

στηρίζει εσωτερικά ή ακόμα και εξωτερικά επιθέματα (Σχήμα 9.3). Το βάρος και η αντοχή του είναι από τα βασικά του πλεονεκτήματα. Ακόμα δεν χρειάζεται ιδιαίτερη προετοιμασία στην επιφάνεια που θα προσαρμοστεί παρά μόνο να μην υπάρχει πετρέλαιο ή κατάλοιπα αυτού. Αντίθετα ένα από τα βασικά του μειονεκτήματα είναι ότι δεν έχει καθόλου αντοχή στον εφελκυσμό. Γι αυτό το λόγο, θέλοντας να αυξήσουμε την αντοχή του, ενισχύουμε το τσιμέντο με χαλύβδινες ράβδους ή μεταλλικά πλέγματα. Αυτό ονομάζεται οπλισμένο σκυρόδεμα (Σχήμα 9.4).



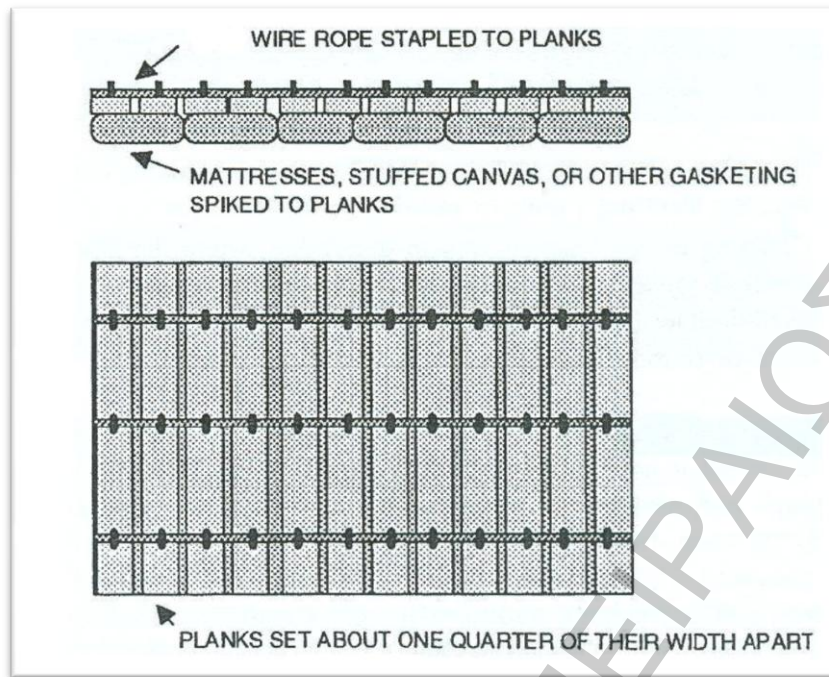
Σχήμα 9.4: Επίθεμα από Σκυρόδεμα



Σχήμα 9.5: Επίθεμα από οπλισμένο σκυρόδεμα.

Ε. Μπαλώματα.

Τέλος, τη λίστα των τρόπων στεγανοποίησης έρχονται να συμπληρώσουν τα μπαλώματα τα οποία φτιάχνονται από μουσαμά, ξύλα και συρματόσχοινο. Για να δοθεί η απαραίτητη στεγανότητα, τα μπαλώματα τοποθετούνται έξω από την τρύπα και πιέζονται με σχοινιά. Η χρήση τους δεν είναι ιδιαίτερα διαδεδομένη καθώς είναι αποτελεσματικά μόνο σε μικρά πλοία όπως καΐκια.



Σχήμα 9.6: Είδος μπαλώματος για στεγανοποίηση.

9.2.2 ΑΠΑΝΤΛΗΣΗ ΤΟΥ ΝΕΡΟΥ

Όταν η διαδικασία στεγανοποίησης ολοκληρωθεί το επόμενο βήμα είναι η άντληση του νερού μέσα από τα διαμερίσματα. Η διαδικασία αυτή πραγματοποιείται είτε με αντλίες είτε με εκτόπιση του νερού χρησιμοποιώντας συμπιεσμένο αέρα. Αρχικά, η χρήση των αντλιών για τις επιχειρήσεις ανέλκυσης βασίζεται στη λογική ότι μπορούν να μεταφέρουν σχετικά εύκολα μεγάλες ποσότητες νερού. Η απάντληση έχει αρκετά πλεονεκτήματα μερικά εκ των οποίων είναι:

- Ο εξοπλισμός που απαιτείται μεταφέρεται εύκολα και οι αντλίες δίνουν τη δυνατότητα μεταφοράς μεγάλων ποσοτήτων νερού με ικανοποιητική ακρίβεια.
- Το επίπεδο του νερού καθώς και ο βαθμός απάντλησης του νερού μπορεί να ελεγχθεί με μεγάλη ακρίβεια.
- Οι αντλίες μπορούν να τοποθετηθούν στην κατάλληλη θέση γρήγορα και εύκολα.
- Οι αντλίες είναι σχετικά εύκολες στη χρήση τους.

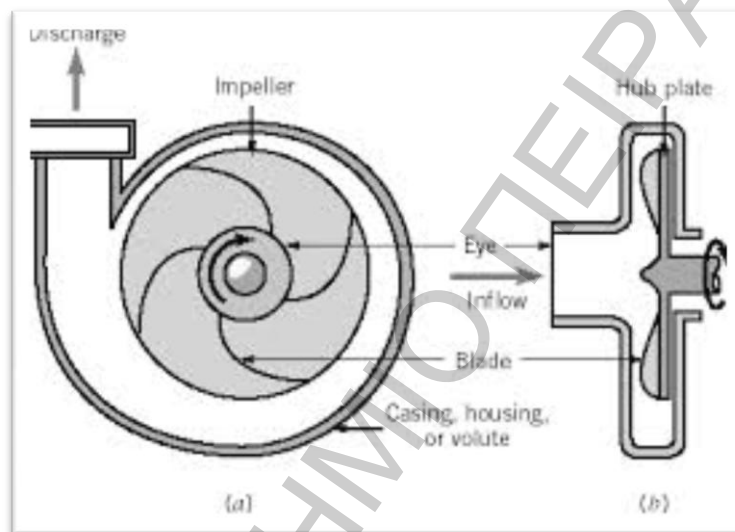
- Οι αντλίες και ο εξοπλισμός τους είναι πιο φθηνός στην αγορά, τη λειτουργία και τη συντήρηση σε σχέση με τον εξοπλισμό που χρησιμοποιείται για τη συμπίεση του αέρα.
- Η απάντληση χρειάζεται λιγότερη προετοιμασία σε σχέση με τη συμπίεση του αέρα.

Οι βασικοί τύποι αντλιών που χρησιμοποιούνται σε επιχειρήσεις ανέλκυσης είναι:

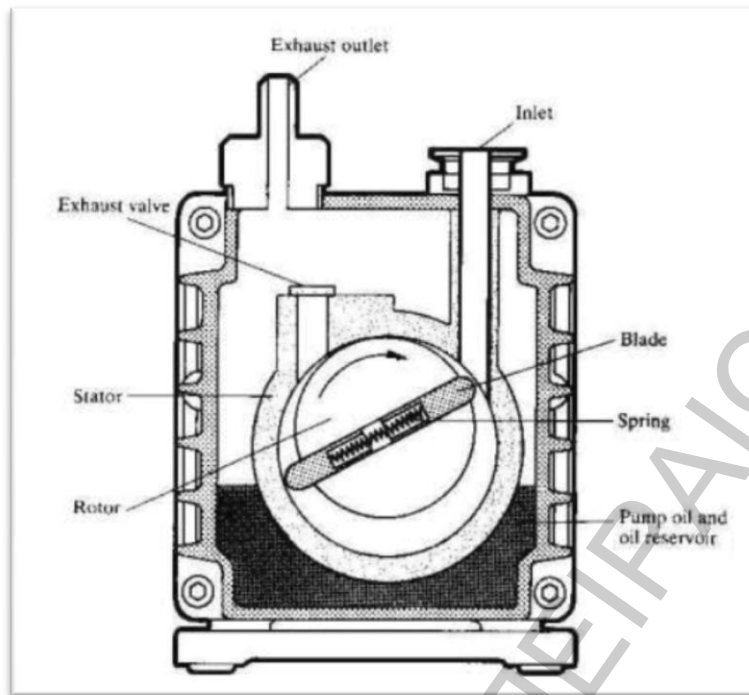
1. Οι δυναμικές αντλίες στις οποίες περιλαμβάνονται οι αξονικές και οι μεικτής ροής καθώς και οι φυγοκεντρικές αντλίες.
2. Οι αντλίες θετικού εκτοπίσματος στις οποίες περιλαμβάνονται οι περιστροφικές, οι παλινδρομικές, οι υδραυλικές και αντλίες διαφράγματος.
3. Οι **jet pumps** είναι αντλίες που λειτουργούν χρησιμοποιώντας την υποπίεση που δημιουργείται από το πέρασμα ενός ρευστού μέσα από ένα συγκλίνον ακροφύσιο, για να τραβήξει το ρευστό που πρέπει να αντληθεί μέσα σε ένα χώρο όπου παρασύρεται με το χρησιμοποιούμενο ρευστό και βγαίνει έξω από την αντλία. Σε αυτού του είδους τις αντλίες το ενεργό ρευστό μπορεί να είναι είτε υγρό είτε αέριο. Οι αντλίες αυτές είναι κατάλληλες για απάντληση πετρελαιοειδών και νερού με προσμείξεις πετρελαίου. Στα πλοία χρησιμοποιούνται συνήθως στη σεντίνα και στο έρμα.
4. Ένα είδος αντλιών που λειτουργεί παρέχοντας συμπιεσμένο αέρα στο κάτω άκρο ενός βυθισμένου ή μερικώς βυθισμένου σωλήνα είναι οι λεγόμενες **air lifts**. Χρησιμοποιούνται για οποιοδήποτε παχύρευστο υγρό και έχουν τη δυνατότητα απορρόφησης σχετικά μεγάλων σωματιδίων όπως χαλίκι και μικρά πετρώματα. Η αντίδραση του βυθού μειώνεται καθώς οι αντλίες χρησιμοποιούνται για να καθαρίσουν τη λάσπη μέσα και γύρω από ένα ναυάγιο. Η αδυναμία των αντλιών αυτών να λειτουργήσουν αν τα 2/3 του σωλήνα είναι έξω από το νερό συνιστά ένα βασικό τους μειονέκτημα το οποίο έγκειται στο γεγονός ότι δεν μπορούν να απαντλήσουν πλήρως ένα χώρο.

Όλες οι αντλίες μπορούν να λειτουργήσουν υπό οποιαδήποτε πηγή ισχύος:

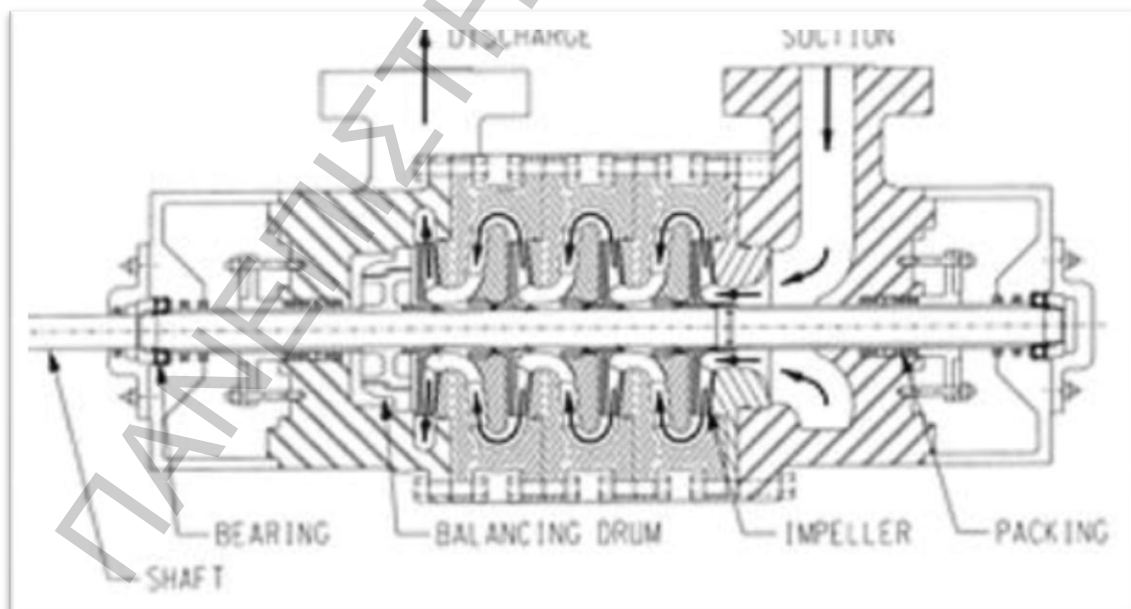
- Βενζινοκινητήρες
- Υδραυλικούς κινητήρες
- Ατμοκινητήρες
- Πετρελαιοκινητήρες
- Ροή Ρευστού και
- Αεριοστροβίλους



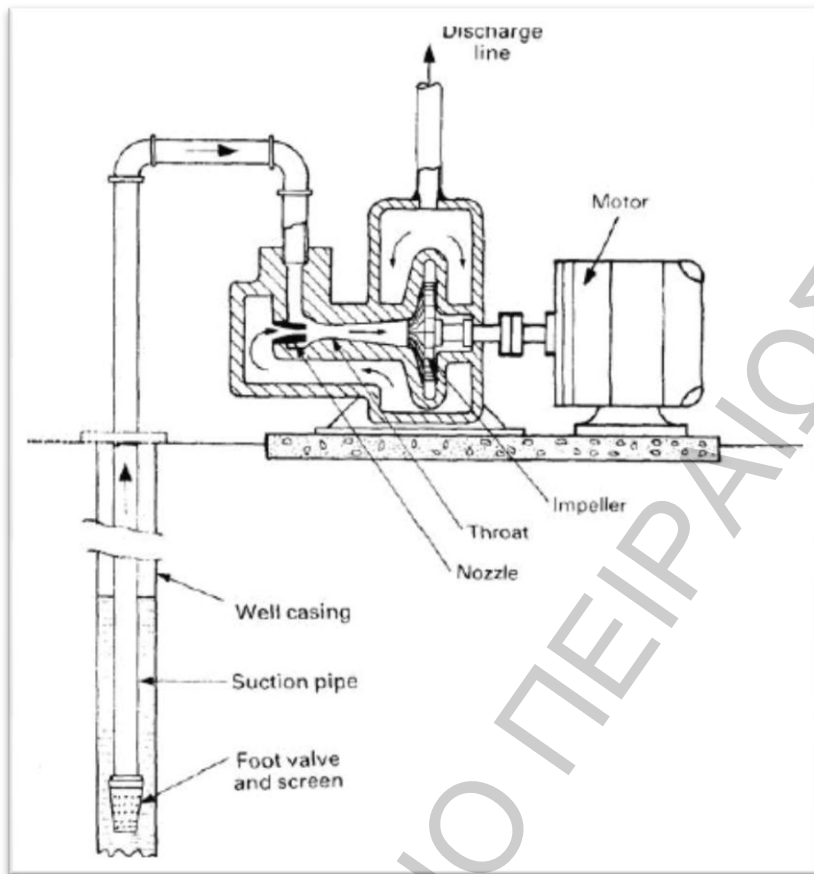
9.7: Φυγοκεντρική Αντλία



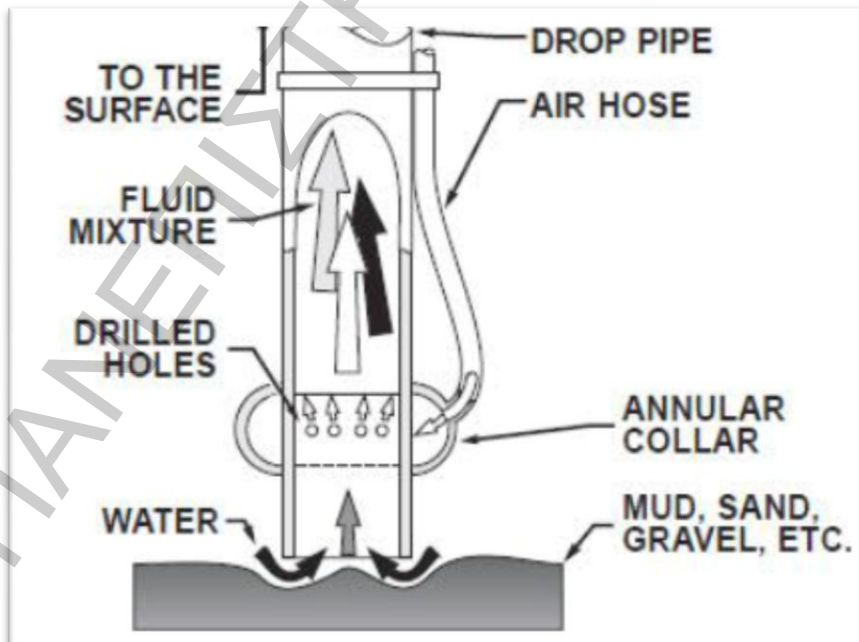
9.8: Περιστροφική Αντλία



9.9: Παλινδρομική Αντλία



9.10: Αντλία jet



9.11: Αντλία τύπου air lift

9.2.3 ΣΥΜΠΙΕΣΜΕΝΟΣ ΑΕΡΑΣ

Η εισχώρηση συμπιεσμένου αέρα στα διαμερίσματα που έχουν επιλεγεί είναι ένας εναλλακτικός τρόπος ώστε να ανακτηθεί η άντωση του πλοίου που έχει περιέλθει στην κατάσταση του ναυαγίου. Εκτός από την απομάκρυνση του νερού μέσω αντλιών, ο συμπιεσμένος αέρας αναγκάζει το νερό να απομακρυνθεί από το επιλεγμένο διαμέρισμα.

Η μέθοδος του συμπιεσμένου αέρα προσφέρεται για δεξαμενές tanker ή δεξαμενές καυσίμων σε άλλους τύπους πλοίων. Όταν απαιτείται η ανάκτηση της άντωσης σε κατακλεισμένα διαμερίσματα υποβρυχίων και δεξαμενών έρματος, επίσης είναι δυνατόν να εισχωρήσει συμπιεσμένος αέρας. Είδη πλοίων όπως τα tankers ή τα υποβρύχια προσφέρονται για τη χρήση της μεθόδου με τον συμπιεσμένο αέρα. Στα tankers απαιτείται λιγότερη προετοιμασία για τη στεγανοποίηση των διαμερισμάτων καθότι το κατάστρωμά τους έχει λίγες διατρήσεις σε σχέση με άλλους τύπους πλοίων. Οι δεξαμενές και οι φρακτές⁴⁶ των πλοίων αυτών είναι κατάλληλα διαμορφωμένες ώστε να αντέχουν σχετικά υψηλές πιέσεις αέρα. Στα υπόλοιπα είδη πλοίων αυτό εμφανίζεται μόνο στις δεξαμενές καυσίμων. Ειδικότερα, στα υποβρύχια μπορούν πολύ εύκολα να δημιουργηθούν υδατοστεγή διαμερίσματα καθώς οι φρακτές έχουν ακόμα λιγότερες διατρήσεις.

Ακόμα, κατάλληλη μέθοδος θεωρείται όταν υπάρξει ανάγκη απομάκρυνσης μεγάλης ποσότητας νερού από το μηχανοστάσιο, μεγάλες δεξαμενές ή αμπάρια που έχουν τρύπα στον πυθμένα τους. Τέλος, ο συμπιεσμένος αέρας χρησιμοποιείται σε περιπτώσεις όπου απαιτείται το άδειασμα των δεξαμενών στο διπύθμενο.⁴⁷

Η εφαρμογή της μεθόδου του συμπιεσμένου αέρα αποφέρει θετικά αποτελέσματα και ειδικά σε συγκεκριμένης μορφής πλοίων αλλά δεν παύει να έχει

⁴⁶ Φρακτή ορίζεται ένα μεταλλικό χώρισμα που βρίσκεται είτε στα κύτη είτε στα επί μέρους διαμερίσματα στο εσωτερικό ενός πλοίου.

⁴⁷ «Διπύθμενο ή αλλιώς double-bottoms χαρακτηρίζονται τα στεγανά διαμερίσματα στα οποία έχει κατανεμηθεί ο μεταξύ του εξωτερικού και του εσωτερικού πυθμένα χώρος του πλοίου. Η κατασκευή αυτή επιτυγχάνεται με τη διαίρεση του χώρου αυτών δια της κεντρικής και των πλευρικών σταθμίδων κατά τον διαμήκη άξονα του σκάφους και των υδατοστεγών εδρών των νομέων κατά τον εγκάρσιο άξονα.» Βλ. σχετικά: <http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%94%CE%B9%CF%80%CF%8D%CE%B8%CE%BC%CE%B5%CE%BD%CE%B1>.

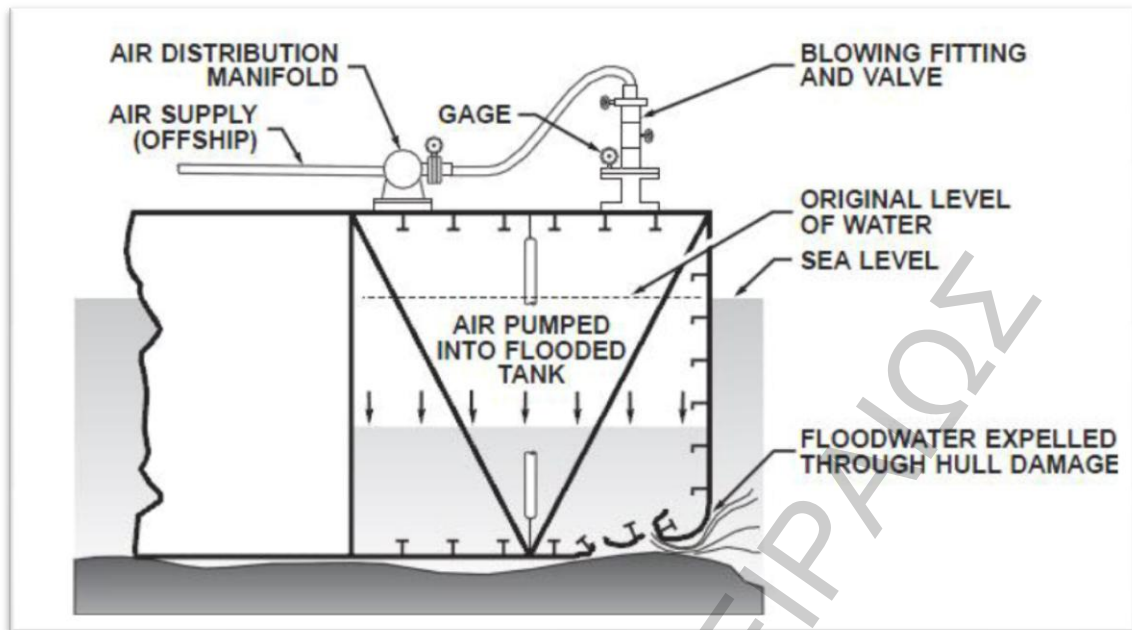
και αρκετά μειονεκτήματα τα οποία την καθιστούν λιγότερο ευρέως χρησιμοποιούμενη.

Αρχικά, η διαδικασία του συμπιεσμένου αέρα στα περισσότερα είδη πλοίων είναι πολύ πιο χρονοβόρα στην εφαρμογή της από αυτή της απάντλησης. Βασικό μειονέκτημα της μεθόδου είναι ότι τα πλοία που ανελκύονται με συμπιεσμένο αέρα απομακρύνονται από το βυθό απότομα και τελειώς ανεξέλεγκτα κάτι το οποίο μπορεί να προκαλέσει νέες ζημιές στο πλοίο και όχι μόνο.

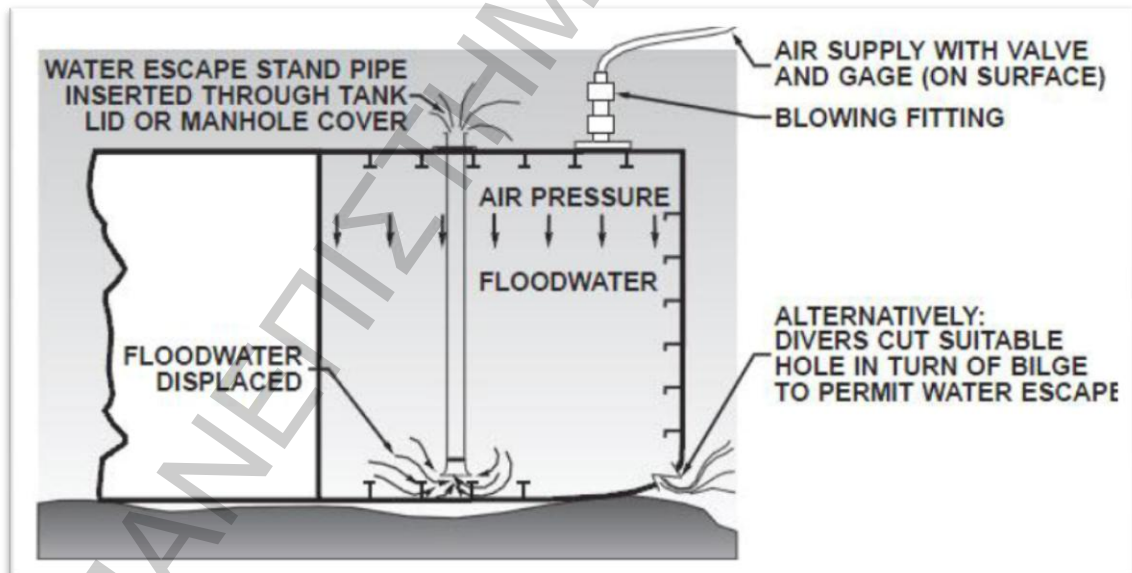
Το πλοίο αρκετές φορές χρειάζεται προετοιμασία για να μπορέσει να δεχτεί την πίεση του συμπιεσμένου αέρα. Ο συμπιεσμένος αέρας δημιουργεί μια δύναμη από μέσα προς τα έξω στα διαμερίσματα κυρίως στο επάνω μέρος τους. Αυτή η διαδικασία είναι σχεδιαστικά αντίθετη προς το πλοίο καθότι το πλωτό έχει σχεδιαστεί για να αντέχει πιέσεις από έξω προς τα μέσα, δηλαδή τις πιέσεις του νερού που δημιουργούνται στον πυθμένα. Έτσι λοιπόν, πολλές φορές, απαιτείται η ενίσχυση των καταστρωμάτων και των καταπακτών ώστε το πλοίο να είναι κατάλληλα διαμορφωμένο για την εφαρμογή της συγκεκριμένης μεθόδου.

Τέλος, αυτό που πρέπει να μελετηθεί αρκετά πριν την εφαρμογή της μεθόδου είναι ότι καθώς το πλοίο ανεβαίνει προς την επιφάνεια η πίεση του νερού μειώνεται άρα πρέπει να μειωθεί ακριβώς με τον ίδιο ρυθμό η πίεση στο εσωτερικό του πλοίου ώστε να αποφευχθούν τυχόν αστοχίες.

Η μέθοδος του συμπιεσμένου αέρα χρησιμοποιείται κυρίως όταν δεν είναι εφικτή η χρήση της απάντλησης ή η κατασκευή του ναυαγίου επιτρέπει την συμπίεση του αέρα. Σπανιότερα χρησιμοποιείται για υγρά εκτός του νερού όπως για παράδειγμα το πετρέλαιο καθώς η διαδικασία είναι πολύπλοκη και χαρακτηρίζεται από τον υψηλό βαθμό επικινδυνότητας διότι πρέπει να αποφεύγεται η ύπαρξη οξυγόνου. Γι αυτό το λόγο δεν γίνεται χρήση αέρα αλλά αδρανών αερίων κάτι το οποίο καθιστά την όλη διαδικασία ακόμα πιο περίπλοκη.



Σχήμα 9.12: Απομάκρυνση του νερού μέσω της τρύπας που προκλήθηκε στο σκάφος μετά το ατύχημα.



Σχήμα 9.13: Απομάκρυνση του νερού από ένα κλειστό διαμέρισμα του πλοίου. (Δημιουργία εσκεμμένης τρύπας διαφυγής του νερού)

9.2.4 ΑΝΑΚΤΗΜΕΝΗ ΑΝΤΩΣΗ ΜΕ ΕΞΩΤΕΡΙΚΑ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΑ

Αναλύοντας τους τρόπους με τους οποίους είναι εφικτό να επιτευχθεί η άντωση, εκτός από την απάντληση του νερού και την εισχώρηση συμπιεσμένου αέρα, έρχεται να προστεθεί ακόμα μία διαδικασία. Η διαδικασία αυτή περιλαμβάνει αντικείμενα τα οποία τοποθετούνται μέσα στο διαμέρισμα όπου έχει κατακλυστεί από νερό. Το νερό αναγκάζεται να βγει από το διαμέρισμα καθώς τον όγκο του τον καταλαμβάνει ένα σώμα που έχει άντωση, επομένως είναι πιο ελαφρύ από το νερό.

Αντικείμενο της άντωσης μπορεί να θεωρηθεί οποιοδήποτε σώμα είναι ελαφρύτερο από το νερό. Τα σώματα αυτά τοποθετούνται μέσα στο διαμέρισμα το οποίο έχει κατακλυστεί από νερό και επαναφέρει ένα μέρος της άντωσης μειώνοντας την διαπερατότητα του χώρου. Στην περίπτωση λοιπόν αυτή τα αντικείμενα που χρησιμοποιούνται είναι τα μπαλόνια και τα ποντόνια τα οποία τοποθετούνται και εσωτερικά και εξωτερικά του πλοίου. Αυτή η μέθοδος είναι ιδιαίτερα χρήσιμη όμως κυρίως στα μικρά πλοία καθώς η πρόσδεση των μπαλονιών πάνω σε μεγάλα πλοία είναι ιδιαίτερα δύσκολη και μη ελεγχόμενη η άνοδός τους στην επιφάνεια της θάλασσας.

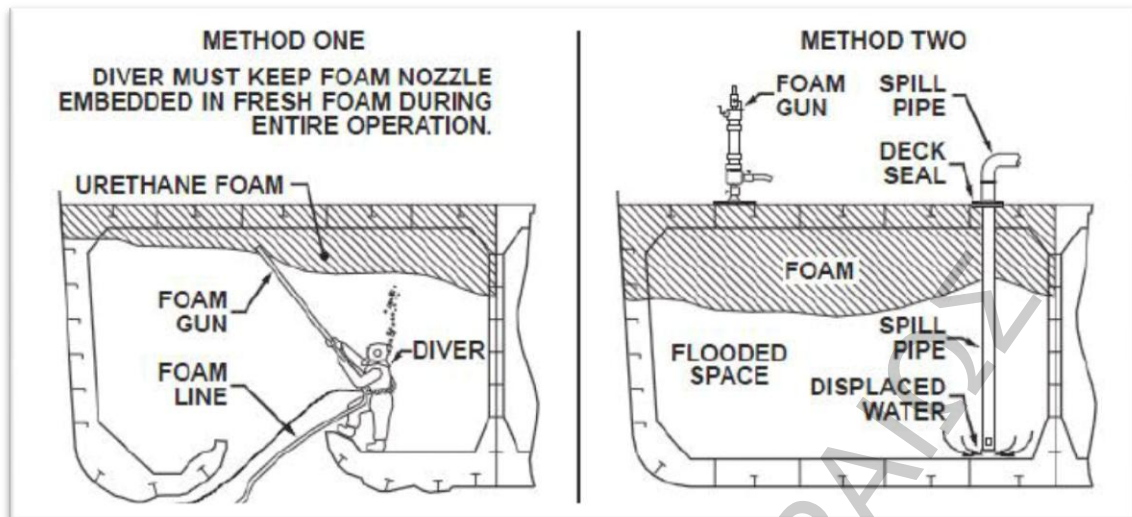
Ένα δεύτερο στοιχείο το οποίο βοηθά στην ανάκτηση της άντωσης είναι οι λεγόμενοι αφροί. Ο αφρός εισέρχεται στο κατακλυσμένο με νερό διαμέρισμα και δημιουργώντας μια ομοιογενή μάζα εκτοπίζει το νερό μέσα από αυτό. Οι αφροί αντλούνται μέσα στα διαμερίσματα είτε με αντλίες είτε με ειδικά πιστόλια, αφότου προηγουμένως με ειδικά χημικά που αναμειγνύονται είτε στην επιφάνεια του νερού είτε κάτω από αυτή παραχθούν οι εν λόγω αφροί. Βασικό συστατικό το οποίο χρησιμοποιείται για τη δημιουργία αφρού είναι η ουρεθάνη όπου με το που έρθει σε επαφή με το νερό μετατρέπεται σε μια ομοιόμορφη μάζα που θα βοηθήσει ώστε να ανακτηθεί η άντωση του διαμερίσματος. Η διαδικασία προετοιμασίας του αφρού δεν είναι κάτι απλό καθώς η πυκνότητα, η αντοχή και ο χρόνος ωρίμανσης του αφρού συνδέονται άμεσα από το βάθος και τη θερμοκρασία του νερού. Γι αυτό το λόγο απαιτούνται έλεγχοι μέσω διαφόρων πειραμάτων στο σημείο που απαιτείται η δημιουργία αφρού ώστε να αποφευχθούν τυχόν λανθασμένοι χειρισμοί. Σε βάθη μεγαλύτερα των 60 μέτρων, ο αφρός δεν συμφέρει να χρησιμοποιείται ως μέθοδος ανάκτησης της άντωσης λόγω του ότι είναι αρκετά πολυδάπανος και όσο αυξάνεται

το βάθος αυξάνεται και η πυκνότητα του αφρού με αποτέλεσμα να ανακτούν λιγότερη άντωση.

Οι δυο διαδικασίες, που αναλύθηκαν παραπάνω, ώστε ένα διαμέρισμα να ανακτήσει την άντωση του χαρακτηρίζονται ιδιαίτερα δαπανηρές και δεν μπορούν να προσφέρουν πλήρη άντωση στο εκάστοτε διαμέρισμα. Ωστόσο, ένα κύριο πλεονέκτημά τους είναι το γεγονός ότι δεν απαιτείται προετοιμασία στεγανοποίησης του διαμερίσματος ώστε να μπορέσουν να εφαρμοστούν.

Ειδικότερα, η μέθοδος ανάκτησης της άντωσης που χρησιμοποιεί τους αφρούς έχει πλεονεκτήματα όπως ότι ο απαιτούμενος εξοπλισμός και τα χημικά που απαιτούνται για τη δημιουργία τους είναι μικρά και η μεταφορά τους αρκετά εύκολη. Όπως προαναφέρθηκε, δεν απαιτείται ιδιαίτερη στεγανοποίηση διότι ο αφρός από μόνος του κλείνει ρωγμές και μικρές τρύπες. Εν αντιθέσει με τη μέθοδο της συμπίεσης του αέρα που χρειάζεται ενίσχυση του καταστρώματος λόγω της πίεσης, η διαδικασία με τον αφρό δεν απαιτεί τέτοιας μορφής ενίσχυση. Με το που δημιουργηθεί ο αφρός, ο όγκος και το σχήμα του δεν αλλάζουν καθώς το πλοίο πλησιάζει προς την επιφάνεια της θάλασσας.

Από την άλλη πλευρά, παρά τα αρκετά πλεονεκτήματα που έχουν οι αφροί, δεν παύουν να δημιουργούνται από χημικές ουσίες οι οποίες είναι αρκετά τοξικές και φυσικά επιβλαβείς για το περιβάλλον και τον άνθρωπο. Η χρήση των αφρών για αποκατάσταση της άντωσης είναι αρκετά δαπανηρή, συγκριτικά με άλλες μεθόδους, λόγω των χημικών που απαιτούνται αλλά και των εξειδικευμένων δυτών που πρέπει να τοποθετήσουν τον αφρό μέσα στο διαμέρισμα. Η ουρεθάνη που είναι το βασικό συστατικό δημιουργίας του αφρού είναι αρκετά εύφλεκτο υλικό και η χημική αντίδραση που λαμβάνει χώρα με το νερό είναι εξώθερμη και χρειάζεται ιδιαίτερη μέριμνα στην απαγωγή της θερμότητας.



9.14: Τρόποι χρήσης των αφρών

Αναλύοντας τη μέθοδο ανέλκυσης ενός ναυαγίου μέσω της αποκατάστασης της άντωσης με τους διαφορετικούς τρόπους που τίθεται αυτή σε εφαρμογή προκύπτουν διάφορα συμπεράσματα. Η χρήση της μεθόδου αυτής γίνεται κυρίως σε ναυάγια όπου βρίσκονται σε ρηγά νερά και σε πλοία όπου δεν έχουν αρκετές ρωγμές ή σχεδιαστικά αρκετές τρύπες όπως για παράδειγμα τα κρουαζιερόπλοια. Σημαντικό ρόλο σε αυτή τη μέθοδο παίζει η αντοχή του πλοίου η οποία απαιτεί ειδική μελέτη ώστε να στεγανοποιηθούν συγκεκριμένα διαμερίσματα ώστε να μην συμβούν τυχόν λάθη που θα έχουν τα αντίθετα αποτελέσματα. Για παράδειγμα, το πλοίο σε περίπτωση λανθασμένης στεγανοποίησης μπορεί να κοπεί στη μέση. Η ευστάθεια του πλοίου είναι ένα βασικό στοιχείο που πρέπει να ληφθεί υπόψη. Οι τρόποι εφαρμογής της αποκατάστασης της άντωσης δεν έχουν τη δυνατότητα να ελέγχουν επαρκώς την ευστάθεια του πλοίου. Γι αυτό το λόγο η εφαρμογή της μεθόδου αυτής εμφανίζεται σε ναυάγια όπου η μια πλευρά του πλοίου ακουμπούσε στο βυθό της θάλασσας και έτσι ήταν δυνατόν να ελεγχθεί επαρκώς η ευστάθεια του πλοίου κατά την άνοδό του στην επιφάνεια της θάλασσας.

9.3 ΑΝΕΛΚΥΣΗ ΜΕ ΜΗΧΑΝΙΚΑ ΜΕΣΑ

Η μέθοδος ανέλκυσης μέσω της αποκατάστασης της άντωσης ενός ναυαγίου, όπως αναφέρθηκε, απαιτεί συγκεκριμένες συνθήκες ώστε να τεθεί σε εφαρμογή και να μπορέσει το εκάστοτε πλοίο να ανελκυθεί. Σε περιπτώσεις, λοιπόν, όπου δεν μπορεί να εφαρμοστεί η μέθοδος της ανακτημένης άντωσης για διαφορετικούς λόγους κάθε φορά, τα μηχανικά μέσα έρχονται να εκπληρώσουν το δύσκολο και πολυδάπανο αυτό έργο της ανέλκυσης ενός ναυαγίου. Η ανέλκυση με μηχανικά μέσα στηρίζεται κατά βάση στην ιδέα ότι για να ανελκυθεί το πλοίο πρέπει να ασκηθεί σε αυτό μεγαλύτερη δύναμη από τη συνολική δύναμη που έχει το βάρος του ίδιου του πλοίου. Τα μηχανικά μέσα που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για αυτό τον σκοπό μπορεί να είναι πλωτοί γερανοί, sheer legs και διάφορα ειδικά συστήματα ανέλκυσης τα οποία προσαρμόζονται σε πλωτές εξέδρες.

Συγκρίνοντας τη μέθοδο της ανακτημένης άντωσης και της ανέλκυσης με μηχανικά μέσα προκύπτουν αρκετά πλεονεκτήματα υπέρ της δεύτερης μεθόδου. Αρχικά, η διαδικασία προετοιμασίας για την ανέλκυση απαιτεί λιγότερο χρόνο καθώς στη δεύτερη περίπτωση δεν χρειάζονται εργασίες στεγανοποίησης των διαμερισμάτων. Αυτό παράλληλα μειώνει και το κόστος καθώς δεν απαιτούνται εξειδικευμένοι δύτες για την στεγανοποίηση που απαιτεί η μέθοδος της ανακτημένης άντωσης. Πέρα από τη στεγανοποίηση όμως, δεν απαιτούνται και ενισχυτικά για να αντέξουν την διαφορά πίεσης που δημιουργείται στην περίπτωση που επιχειρείται η αποκατάσταση της άντωσης. Για να χρησιμοποιηθεί η πρώτη περίπτωση ανέλκυσης πρέπει το πλοίο να βρίσκεται σε σχετικά ρηχά νερά, τα μηχανικά μέσα δίνουν τη δυνατότητα ανέλκυσης ακόμα και όταν το πλοίο βρίσκεται σε μεγάλα βάθη και η πίεση είναι αρκετά πιο αυξημένη καθώς δεν παίζει τόσο μεγάλο ρόλο η πίεση που ασκεί το νερό προς το πλοίο. Στην ανέλκυση ενός ναυαγίου σημαντικό ρόλο παίζει και η διατήρηση της ευστάθειάς του ώστε να μην δημιουργηθούν περαιτέρω προβλήματα. Η ανέλκυση με μηχανικά μέσα δίνει τη δυνατότητα πλήρους ελέγχου του ναυαγίου κατά την διάρκεια της ανέλκυσης καθώς παρέχει περισσότερη διαμήκη⁴⁸ και εγκάρσια⁴⁹ ευστάθεια στο ναυάγιο. Τέλος, η διαδικασία ανέλκυσης με

⁴⁸ Η ικανότητα ενός πλοίου να ανακτήσει μια οριζόντια θέση μετά από μία κατακόρυφη κίνηση των άκρων του γύρω από έναν οριζόντιο άξονα κάθετο προς την κεντρική γραμμή.

⁴⁹ Η ιδιότητα του πλοίου να αντιστέκεται στην κλίση, αλλά αφού πάρει κλίση, να επανέρχεται στην αρχική οριζόντια θέση του και να πλέει στη φυσική του ίσαλο. Η τάση να αντιστέκεται στην κλίση λέγεται αρχική ευστάθεια ενώ αυτή της επαναφοράς του ευστάθεια κλίσης.

χρήση μηχανικών μέσων θεωρείται ταχύτερη από αυτή της ανακτημένης άντωσης άρα και λιγότερο δαπανηρή.

Υπάρχουν διαφορετικά είδη μηχανικών μέσων που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για μια διαδικασία ανέλκυσης, όπου ανάλογα με τα δεδομένα του ναυαγίου επιλέγεται το εκάστοτε μέσο που θα αποφέρει επιτυχή αποτελέσματα.

- Πλωτές εξέδρες

Οι πλωτές εξέδρες είναι πλατφόρμες μεγάλης επιφάνειας και μπορεί αν έχουν ρυθμιζόμενο βύθισμα ανάλογα με τον τρόπο κατασκευής τους ή σύστημα πρόωσης το οποίο βέβαια εμφανίζεται πιο σπάνια. Στην ανέλκυση ενός ναυαγίου, οι πλωτές εξέδρες έχουν διάφορους τρόπους χρήσης. Για παράδειγμα χρησιμοποιούνται για την εναπόθεση κομματιών του ναυαγίου πάνω σε αυτές, συχνά όμως το κατάστρωμά τους χρησιμοποιείται ως βάση συγκόλλησης γερανών ή ειδικών υδραυλικών συστημάτων ανύψωσης. Σε περιπτώσεις όπου η κατασκευή τους επιτρέπει την βύθισή τους έως ένα σημείο, δίνει το προνόμιο της ευκολότερης τοποθέτησης του ναυαγίου πάνω σε αυτές ώστε να μπορέσει να σηκωθεί όσο το δυνατόν λιγότερο το πλοίο ή και καθόλου ανάλογα το βάθος που κείται το ναυάγιο. Επίσης, δύο εξέδρες μπορούν να τοποθετηθούν από τη μια πλευρά και την άλλη ενός ναυαγίου, έχοντας τοποθετημένα επάνω τους ανυψωτικά μέσα και να καταφέρουν να ανελκύσουν το ναυάγιο.

- Sheer legs

Τα sheer legs είναι ένα ακόμα μέσο το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την ανέλκυση ναυαγίου και όχι μόνο. Είναι ειδικού τύπου γερανοί που συνδυάζουν τους ανυψωτήρες στο κατάστρωμα με ειδικό γερανό. Ο γερανός που διαθέτουν παίρνει την κατάλληλη θέση μόνος του και ανάλογα με το βάρος που σηκώνει. Τέτοιου είδους γερανοί χρησιμοποιούνται για να ανελκύσουν ναυάγια, για να κόψουν ένα ναυάγιο σε τμήματα ώστε να μπορέσει να ανελκυθεί ευκολότερα, καθώς επίσης προσδένονται σε αυτούς αρπάγες⁵⁰ και σφήνες⁵¹. Πέρα από τη χρήση τους σε εργασίες ανέλκυσης ενός ναυαγίου τα sheer legs χρησιμοποιούνται και σε άλλου

⁵⁰ Είναι σύστημα χειρισμού του φορτίου σαν χούφτα (grabs).

⁵¹ Είναι υλικό είτε μεταλλικό είτε ξύλινο, το οποίο είναι παχύ από τη μία άκρη και λεπτό κωνικό από την άλλη. Εισάγεται σε ρωγμή ή στο φορτίο του πλοίου για να εξασφαλίσει την ευστάθεια και την σωστή ισορροπία του (wedges).

είδους εργασίες όπως για παράδειγμα στην κατασκευή της γέφυρας του Ρίου-Αντιρρίου.

Τα sheer legs συγκριτικά με άλλα μηχανικά μέσα που χρησιμοποιούνται για την ανέλκυση ναυαγίων έχουν αρκετά πλεονεκτήματα. Είναι πιο βαριές και στιβαρές κατασκευές σε σχέση με τους απλούς γερανούς, με αποτέλεσμα να αντέχουν σε δύσκολες καταστάσεις, όπως η απόκλιση των αλυσίδων λόγω ρευμάτων. Έχουν την δυνατότητα προσαρμογής και χρήσης περισσότερων από έναν γάντζους. Συνήθως έχουν σύστημα πρόωσης κάτι το οποίο διευκολύνει ώστε να φτάσουν ακριβώς στον τόπο του ναυαγίου. Συγκριτικά με τις πλωτές εξέδρες, τα sheer legs είναι μικρότερου μεγέθους και επομένως καθιστούν τη διαδικασία αγκυροβόλησης πολύ πιο εύκολη και γρήγορη.

Πέραν όμως των πλεονεκτημάτων των ειδικών αυτών γερανών έχουν και κάποια μειονεκτήματα στη χρήση τους. Βασικό αρνητικό είναι ότι δεν μπορούν να σηκώσουν το ανελκόμενο ναυάγιο πολύ ψηλά από την επιφάνεια της θάλασσας όπως οι γερανοί. Επίσης, δεν μπορούν να περιστραφούν από μόνα τους τα sheer legs.



9.15: Sheer leg με δικό του σύστημα πρόωσης

- Πλωτοί Γερανοί

Οι γερανοί είναι μεταλλικές κατασκευές που αρχικά ξεκίνησαν να χρησιμοποιούνται στη στεριά και έπειτα για εργασίες στη θάλασσα. Συνήθως οι γερανοί αποτελούνται από τρία ανυψωτικά μηχανήματα. Το κύριο που κινείται σε μια σχετικά μικρή ακτίνα και άλλα δύο που έχουν μικρότερη ανυψωτική ικανότητα αλλά μεγαλύτερη ακτίνα κίνησης. Οι μεγάλοι γερανοί προσδένονται πάνω σε πλωτές εξέδρες, κάτι το οποίο συνθέτει όμως ένα βασικό μειονέκτημα, καθώς οι εξέδρες δεν έχουν σύστημα πρόωσης. Η απουσία αυτή δυσκολεύει τη μετακίνηση των γερανών και την αγκυροβόληση του στην κατάλληλη θέση όσο το δυνατόν πιο κοντά στο εν δυνάμει ανελκυσόμενο ναυάγιο. Αυτό συνιστά την όλη διαδικασία της ανέλκυσης αρκετά δύσκολη και χρονοβόρα. Ένα επιπλέον μειονέκτημά τους είναι ο περιορισμός στο βύθισμά τους καθώς και στην διαμήκη και εγκάρσια κλίση τους που πρέπει να λαμβάνεται σοβαρά υπόψη καθώς δεν πρέπει να ξεπερνιούνται αυτά τα όρια. Τέλος, η χρήση των πλωτών γερανών σε οποιαδήποτε εργασία και φυσικά στην ανέλκυση των ναυαγίων είναι αρκετά πολυδάπανη.



9.16: Πλωτός Γερανός

Στην ανέλκυση με μηχανικά μέσα έρχονται να προστεθούν και ειδικά συστήματα ανέλκυσης στα οποία εντάσσονται μηχανήματα που λειτουργούν είτε με

συρματόσχοινα είτε με αλυσίδες. Κύρια χρήση των εξειδικευμένων αυτών μηχανημάτων είναι η ανύψωση μεγάλων βαρών καθώς και η βοήθειά τους στην κατασκευή πλωτών εξεδρών.

Αρχικά, όσον αφορά την έννοια **συρματόσχοινο** είναι μία από τις βασικές κατασκευές – υλικό που χρησιμοποιούνται στην ναυαγιαίρεση και όχι μόνο. Είναι μια κατασκευή που περιέχει πολλά μικρά σύρματα στραμμένα μεταξύ τους, τα οποία αποτελούν ένα νήμα. Πολλά νήματα μαζί τυλίγονται ελικοειδώς γύρω από ένα πιο χονδρό σύρμα που λέγεται πυρήνας και έτσι έχουμε την τελική μορφή του συρματόσχοινου. Ο πυρήνας του συρματόσχοινου μπορεί να είναι μεταλλικός ή συνθετικός. Οι συνθετικοί πυρήνες αποτελούνται από σκληρές φυτικές ή συνθετικές ίνες. Ο μεταλλικός πυρήνας είναι είτε ένα ευθύ νήμα, είτε ένα ανεξάρτητο συρματόσχοινο. Συνήθως ο μεταλλικός πυρήνας έχει 7-10% μεγαλύτερη αντοχή σε σχέση με τον συνθετικό. Αυξάνοντας τον αριθμό των νημάτων ή χρησιμοποιώντας έναν συνθετικό πυρήνα, αυξάνεται η ευκαμψία του σχοινιού αλλά μειώνεται η αντοχή του. Το υλικό που χρησιμοποιείται για την κατασκευή συρματόσχοινων είναι χάλυβας διαφόρων ειδών, ανάλογα με την αντοχή που απαιτείται για την κάθε περίπτωση. Συμπερασματικά, λοιπόν, η κατασκευή ενός συρματόσχοινου επηρεάζει την αντοχή του, τα χαρακτηριστικά χειρισμού του, την αντοχή του σε τριβές και την αντοχή του σε κάμψη.

Ένα δεύτερο υλικό που χρησιμοποιείται στην ανέλκυση με μηχανικά μέσα είναι οι **αλυσίδες**. Συγκριτικά με το συρματόσχοινο πλεονεκτεί καθώς έχει μεγαλύτερη αντοχή και είναι περισσότερο ανθεκτική στις τριβές. Το είδος της αλυσίδας που έχει επικρατήσει είναι η αλυσίδα με κομβίο αν και παλαιότερα υπήρχε και η ανοιχτού κρίκου αλυσίδα η οποία πλέον δεν παράγεται και συνεπώς δεν χρησιμοποιείται. Χαρακτηριστικό της αλυσίδας με κομβίο είναι ότι το κομβίο δεν αφήνει την αλυσίδα να μπερδεύεται και να τυλίγεται, αλλά εμποδίζει τα πλαϊνά του κάθε κρίκου να παραμορφώνονται κάτω από βαριά φορτία. Παρά τα θετικά των αλυσίδων βασικό αρνητικό τους στοιχείο είναι ότι έχουν μεγάλο λόγο βάρους ανά μονάδα μήκους και αυτό τις καθιστά αρκετά δύσκολες στο χειρισμό τους.

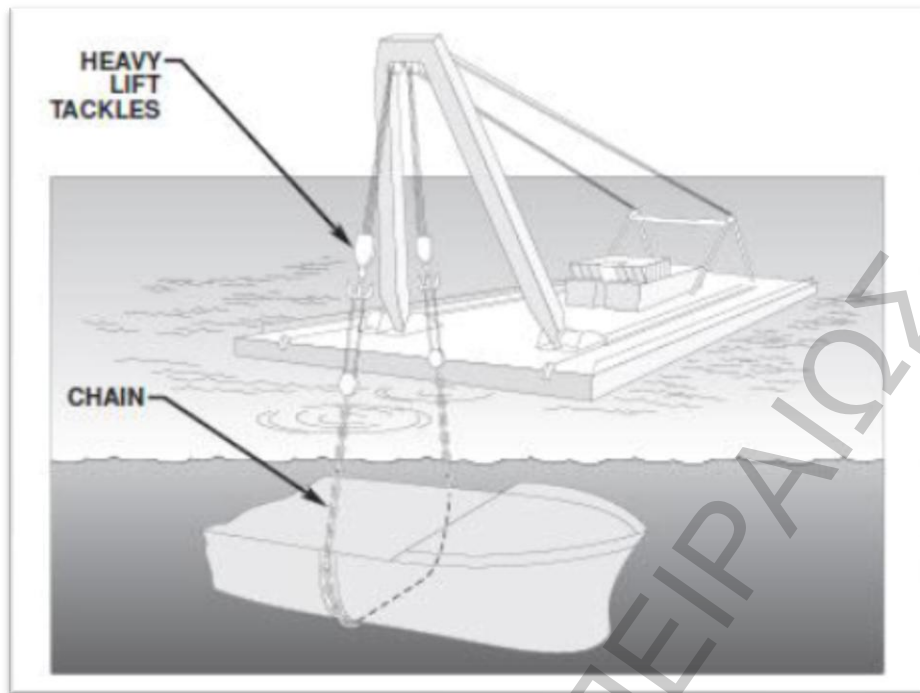
Σε περιπτώσεις ναυαγιαίρεσης με μηχανικά μέσα λόγω του ότι δεν είναι δυνατόν οι γερανοί ή τα sheer legs να σηκώσουν ολόκληρο το πλοίο απαιτείται το κόψιμο τους. Έτσι λοιπόν, είναι συνήθης τακτική το κόψιμο των μεγάλων πλοίων σε

τμήματα ανάλογα φυσικά και με την ανυψωτική ικανότητα που διατίθεται. Για να εφαρμοστεί αυτή η τακτική απαιτείται ειδική μελέτη για το που θα κοπεί το πλοίο με βάση την καμπύλη κατανομής βάρους του πλοίου. Συνήθως αποφεύγεται η κοπή του μηχανοστασίου καθότι είναι πολύ δύσκολο το κόψιμο της ίδιας της μηχανής. Οι αλυσίδες και τα ειδικά συρματόσχοινα είναι αυτά τα οποία χρησιμοποιούνται κατά κόρον ως εργαλεία για την κοπή ενός ναυαγίου.

Η κοπή με αλυσίδες: ο χειρισμός των αλυσίδων που χρησιμοποιούνται για τον τεμαχισμό του ναυαγίου γίνεται από ένα sheer leg είτε από τις πλωτές εξέδρες. Η διαδικασία κοπής με χρήση αλυσίδων γίνεται από το κάτω μέρος του ναυαγίου προς το επάνω. Η τοποθέτηση της αλυσίδας γίνεται με τέτοιο τρόπο ώστε να δημιουργηθεί ένα ξεκίνημα στη γάστρα για να μπει η αλυσίδα χωρίς να γλιστρήσει και να χάσει τη θέση της. Η διαδικασία ολοκληρώνεται με το τράβηγμα του ενός άκρου της αλυσίδας και μετά του άλλου σε επαναλαμβανόμενες κινήσεις ώσπου η αλυσίδα να απελευθερωθεί από το επάνω μέρος του πλοίου.

Η μέθοδος αυτή κοπής θεωρείται μια σχετικά γρήγορη διαδικασία η οποία δεν απαιτεί την χρήση δυτών παρά μόνο για την τοποθέτηση της αλυσίδας. Αντιθέτως, σε περιπτώσεις όπου η αλυσίδα σπάσει κατά τη διάρκεια κοπής του πλοίου είναι πολύ δύσκολη η αντικατάστασή της και φυσικά απαιτεί πολύ χρόνο. Επίσης, είναι δυνατόν να υπάρξουν αρκετές καθυστερήσεις σε στιγμές που η αλυσίδα μπορεί να κολλήσει σε ενισχυτικά τα οποία δεν μπορεί να τα κόψει. Γι αυτό καλό είναι να αποφεύγεται η κοπή πάνω σε νομείς⁵².

⁵² Νομέας ορίζεται το κάθε μεταλλικό δοκάρι που συνδέεται με την καρίνα και σχηματίζει το σκελετό του σκάφους.



9.17: Κοπή ενός πλοίου με αλυσίδες

Η κοπή με συρματόσχοινο: το σύστημα αυτό κοπής θεωρείται κάτι ανάλογο με αυτό που κάνει χρήση των αλυσίδων. Συνήθως όμως τα συρματόσχοινα δεν είναι ικανά να κόψουν τον χάλυβα και για τον λόγο τούτον επικαλύπτονται από άλλα υλικά τα οποία χαρακτηρίζονται από την υψηλή τους αντοχή και την τραχύτητα. Κατά βάση λειτουργούν όπως και οι αλυσίδες από το κάτω μέρος του πλοίου προς το επάνω. Σπανιότερα βέβαια υπάρχουν πατέντες οι οποίες χρησιμοποιούν το συρματόσχοινο και ξεκινούν την κοπή του ναυαγίου από το επάνω μέρος του πλοίου και καταλήγουν στην βάση του.

Εκρηκτικά: θα μπορούσε να χαρακτηριστεί μια σχετικά γρήγορη μέθοδος κοπής ενός ναυαγίου. Ένα εργαλείο αρκετά αποτελεσματικό και ακριβές αν και εξαιρετικά δαπανηρό. Για να τεθούν σε εφαρμογή όλα τα πλεονεκτήματα των εκρηκτικών απαιτείται η σωστή και κατάλληλη χρήση τους. Θεωρείται μια εξαιρετικά επικίνδυνη μέθοδος, γι αυτό απαιτεί από τους χειριστές πολύ καλή γνώση και εμπειρία πάνω στο συγκεκριμένο αντικείμενο καθώς είναι δυνατόν με έναν λάθος χειρισμό να υπάρξουν ακόμα και ανθρώπινες απώλειες. Ένα βασικό αρνητικό στοιχείο των εκρηκτικών αποτελούν τα προβλήματα που προκαλούν στο περιβάλλον

καθώς στην περιοχή όπου γίνεται χρήση εκρηκτικών είτε είναι μέσα στη θάλασσα είτε όχι, νεκρώνει η χλωρίδα και η πανίδα της περιοχής.

Η κοπή ενός ναυαγίου με εκρηκτικά περιλαμβάνει τέσσερα στάδια τα οποία είναι η ριπή αέρα, το κρουστικό κύμα νερού, η κίνηση του εδάφους και ο θόρυβος. Η ριπή αέρα μπορεί να τραντάξει και να σπάσει παράθυρα καθώς και το κρουστικό κύμα να προκαλέσει ζημιές στις κατασκευές και είναι δυνατόν να τραυματίσει και να σκοτώσει τη θαλάσσια ζωή. Η κίνηση του εδάφους κινεί, τραντάζει και προκαλεί ζημιές στις κατασκευές.

Η κοπή με ηλεκτρόδιο: η χρήση της συγκεκριμένης μεθόδου κοπής ενός ναυαγίου απαιτεί αρκετά εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό και δύτες. Αντίθετα με τη μέθοδο κοπής με αλυσίδα, το σύστημα αυτό χρησιμοποιείται κατά βάση πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας αν και έχει καταγραφεί η χρήση του κατά καιρούς και κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας. Υπάρχουν δύο βασικοί μέθοδοι κοπής με ηλεκτρόδιο όπου είναι η κοπή με οξυγόνο και η κοπή με τόξο πλάσματος⁵³. Η δεύτερη μέθοδος είναι η πιο διαδεδομένη καθότι είναι πιο εύκολη στη χρήση της. Σε περιπτώσεις όπου πρέπει να επιτευχθεί το κόψιμο δεξαμενής καυσίμου ή δεξαμενής που περιείχε εύφλεκτα υλικά απαιτεί ιδιαίτερη προσοχή διότι μπορεί να προκληθεί έκρηξη.

Αναλύοντας όλες τις μεθόδους ανέλκυσης παρατηρείται ότι σε όλες υπάρχουν και πλεονεκτήματα και αρνητικά στοιχεία. Ανάλογα με την περίπτωση του ναυαγίου και τα μέσα που μπορούν να διατεθούν και να χρησιμοποιηθούν για να δοθεί το καλύτερο αποτέλεσμα, επιλέγεται και το αντίστοιχο σύστημα ανέλκυσης του πλοίου. Εκτός από όλους τους παραπάνω τρόπους, υπάρχουν και άλλοι οι οποίοι μπορούν να εφαρμοστούν ώστε να πραγματοποιηθεί μια ναυαγιαίρεση. Η χρήση των τρόπων αυτών δεν παρουσιάζεται συχνά για λόγους αναποτελεσματικότητας, κόστους ή

⁵³ «Η κοπή με πλάσμα είναι μια διαδικασία που χρησιμοποιείται για την κοπή χάλυβα και άλλων μετάλλων. Έτσι χρησιμοποιείται ένα αδρανές αέριο που εκτοξεύεται με μεγάλη ταχύτητα από το ακροφύσιο. Ταυτόχρονα ένα ηλεκτρικό τόξο, που δημιουργείται μέσω των αερίων από το ακροφύσιο προς την επιφάνεια, κόβεται και μετατρέπει ένα μέρος αυτού του αερίου σε πλάσμα. Το πλάσμα είναι αρκετά θερμό έτσι ώστε λιώνει το μέταλλο που κόβεται και κινείται αρκετά γρήγορα για να απομακρύνει το λιωμένο μέταλλο από την κοπή». Βλ. σχετικά:

http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9A%CE%BF%CF%80%CE%AE_%CE%BC%CE%B5%CF%80%CE%BB%CE%AC%CF%83%CE%BC%CE%B1.

ακόμα και επικινδυνότητας προς το περιβάλλον. Η προσαρμογή των αρπάγων σε γερανούς ή σε sheer legs όπως και η χρήση σφηνών είναι μερικοί από τους σπάνιους αλλά χρησιμοποιούμενους τρόπους ανέλκυσης ενός ναυαγίου. Η αρπάγη κατεβαίνει με συρματόσχοινο έως το σημείο του ναυαγίου με ανοιχτά τα σαγόνια της και κόβει ένα κομμάτι από το πλοίο όπου τελικά αυτό ανελκύεται. Πλέον, αυτή η μέθοδος χρησιμοποιείται για την περισυλλογή θραυσμάτων από τα ναυάγια.

Προσθέτοντας μεθόδους ανέλκυσης ενός ναυαγίου θα μπορούσε να ενταχθεί και το σύστημα **lifting devices**, το οποίο είναι ένα είδος αλεξίπτωτο. Τα συγκεκριμένα λειτουργούν με αέρα και αποδίδουν καλύτερα με την προϋπόθεση ότι το βάθος του νερού είναι πάνω από 10 μέτρα και λιγότερο από 150 μέτρα. Το εύρος για το βάθος του νερού το επιτάσσει το ίδιο το αλεξίπτωτο, καθώς όταν φουσκώσει, φτάνει τα 6 μέτρα και στα μεγάλα βάθη επειδή υπάρχει υψηλή πίεση, σκάνε.

Ακόμα μία μέθοδος ανέλκυσης η οποία ξεκίνησε από τους Κινέζους και τους Ρώσους είναι τα **ship camels**. Η λειτουργία αυτού του τρόπου μοιάζει με τις μαούνες. Πρόκειται για κύλινδρους που χρησιμοποιούνται σε ναυάγια που βρίσκονται σε σχετικά μικρά βάθη. Οι κύλινδροι αυτοί έχουν διαμερίσματα όπως απεικονίζεται και στην παρακάτω εικόνα. Βουλιάζοντας τα ship camels αριστερά και δεξιά του πλοίου, τα οποία είναι συνδεδεμένα με αλυσίδες οι οποίες τοποθετούνται κάτω από το πλοίο, επιτυγχάνεται η ανέλκυση του πλοίου.



9.18: Ενδεικτική απεικόνιση ενός ship camel

Τέλος, μία μέθοδος η οποία έκανε την εμφάνισή της μόνο σε περιόδους πολέμου είναι η ταφή ενός ναυαγίου. Η μέθοδος αυτή επιτυγχάνεται με τη χρήση εκρηκτικών που ανοίγουν μία τρύπα στο βυθό με σκοπό να θαφτεί το ναυάγιο. Η μέθοδος αυτή είναι σχεδόν απαγορευτική διότι είναι πολύ επικίνδυνη για το περιβάλλον, αφού το πλοίο θάβεται όπως ακριβώς είναι, χωρίς δηλαδή να αφαιρεθούν τα επιβλαβή για το περιβάλλον στοιχεία από τα οποία απαρτίζεται ένα πλοίο. Γι αυτό το λόγο, μελλοντικά λόγω των υποθαλάσσιων ρευμάτων τίθεται σε εφαρμογή η επιχείρηση ώστε να ξεθαφτεί το πλοίο από το σημείο που είχε παλαιότερα θαφτεί.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

10. ΝΟΜΙΚΟ, ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΝΑΥΑΓΙΑΙΡΕΣΗΣ

Κατά το πέρασμα των ετών το νομικό, ρυθμιστικό και κανονιστικό πλαίσιο που διέπει μια διαδικασία ναυαγιαίρεσης αναθεωρείται και τροποποιείται με βάση τις ανάγκες που επιβάλλει η κάθε εποχή. Χαρακτηριστικό φαινόμενο είναι ότι μετά από κάθε ατύχημα το οποίο λαμβάνει χώρα, κινητοποιούνται οι εκάστοτε αρμόδιοι φορείς ώστε να βελτιώσουν τους ήδη υπάρχοντες νόμους και συμβάσεις όπου διέπουν τη θαλάσσια μεταφορά και ότι σχετίζεται γύρω από αυτή. Κάθε φορά τα μέτρα που λαμβάνονται είναι όλο και αυστηρότερα ώστε να απαιτούνται ενδελεχείς έλεγχοι στα πλοία και τη λειτουργία τους ώστε να αποφεύγονται όσο το δυνατόν περισσότερα ατυχήματα.

Από τη στιγμή που θα συμβεί το εκάστοτε ατύχημα, ο ΚΑΝΔ⁵⁴ ορίζει συγκεκριμένες ενέργειες οι οποίες πρέπει να πραγματοποιηθούν ώστε να αποφευχθούν όσο το δυνατόν περισσότερες επιπτώσεις. Έτσι λοιπόν όταν λαμβάνει χώρα ένα ναύαγιο και απαιτείται η άμεση επέμβαση τρίτων για τη διάσωση ανθρώπων και αγαθών, η εκάστοτε λιμενική αρχή υποχρεούται να παράσχει κάθε δυνατή βοήθεια. Για το σκοπό αυτό λοιπόν, η λιμενική αρχή κινητοποιεί όλα τα μέσα που διαθέτει και το εξειδικευμένο προσωπικό όπου κάτω από τις υποδείξεις της, έχει την υποχρέωση να προσφέρει βοήθεια στους ναυαγούς. Πέρα από τη διάσωση των ανθρώπων που είναι πρωταρχικός στόχος, η ως άνω αρχή υποχρεούται να προσφέρει βοήθεια για την διάσωση του πλοίου, του φορτίου και έπειτα να προνοήσει για την φύλαξη των πραγμάτων που διασώθηκαν. Τα πράγματα αυτά πρέπει να καταγραφούν λεπτομερώς και να μεταφερθούν σε τελωνειακές αποθήκες για λογαριασμό του ιδιοκτήτη. Έπειτα οι ενδιαφερόμενοι ή οι νόμιμοι αντιπρόσωποί τους καλούνται να υποβάλλουν τις αξιώσεις τους εντός έξι μηνών. Σε περίπτωση που υπάρξει αμφισβήτηση για τις αξιώσεις των προσώπων τότε σε πρώτο και τελευταίο βαθμό πρέπει να αποφανθεί ο Ειρηνοδίκης της αρμόδιας περιφέρειας. Επιτρέπεται μόνο έφεση στο Μονομελές Πρωτοδικείο σε περιπτώσεις όπου τα πράγματα έχουν μεγάλη αξία.⁵⁵ Εάν μέσα σε αυτή την εξάμηνη προθεσμία δεν παρουσιαστεί κανείς ή οι

⁵⁴ Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου αρθρ. 134, σελ 195-201.

⁵⁵ ΚΑΝΔ άρθρ. 198 § 2

αιτήσεις, που έχουν υποβληθεί, απορριφθούν τότε τα πράγματα τίθενται σε πλειστηριασμό. Τα έσοδα από τον πλειστηριασμό αποτελούν έσοδα του NAT.⁵⁶

Σε περιπτώσεις τώρα όπου βρεθεί κάποιο ναυάγιο στα χωρικά ύδατα μιας χώρας, τότε η Λιμενική αρχή πρέπει με δημοσιευμένη ανακοίνωση εντός 6 μηνών να καλεί οποιοδήποτε ενδιαφερόμενο να υποβάλλει αίτηση αναγνώρισης της κυριότητας του ναυαγίου στο Μονομελές Πρωτοδικείο του τόπου ανεύρεσης. Εάν δεν εμφανιστεί κάποιος ενδιαφερόμενος ή απορριφθούν οι αιτήσεις που έχουν υποβληθεί, τότε το πλοίο – ναυάγιο περνά στην κυριότητα του Δημοσίου. Ακόμα και αν κάποιος ενδιαφερόμενος αποδείξει την κυριότητα του και δεν ανελκύσει το ναυάγιο εντός 3 ετών, πάλι θα περιέλθει στην κυριότητα του Δημοσίου.

Τέλος, σε περιπτώσεις όπου κάποιος βρει ένα εγκαταλελειμμένο πλοίο ή λείψανο πλοίου ή φορτίου υποχρεούται εντός 24 ωρών να το δηλώσει στην αντίστοιχη Λιμενική αρχή η οποία με τη σειρά της εκδίδει Πρωτόκολλο και φυλάσσει τα ευρήματα.

Πέρα από τις ρυθμίσεις που επιβάλλει ο νόμος να γίνονται σε περιπτώσεις που αναφέρθηκαν παραπάνω και που παίζουν καθοριστικό ρόλο στην μετέπειτα εξέλιξη του ναυαγίου, μεγάλο κεφάλαιο θεωρείται και η ασφάλιση του πλοίου. Η ναυτασφάλιση είναι σημαντική από πολλές πλευρές κατά τη διάρκεια της ζωής ενός πλοίου, πόσο μάλλον στο τελευταίο στάδιο της ύπαρξής του.

10.1 P&I CLUBS

Τα P&I Clubs⁵⁷ είναι αλληλασφαλιστικοί, μη κερδοσκοπικοί οργανισμοί, στους οποίους μέλη τους είναι οι ίδιοι οι πλοιοκτήτες και προσφέρουν ασφάλειες στα μέλη τους για κινδύνους οι οποίοι δεν ασφαίζονται από τους κλασσικούς οργανισμούς Hull and Machinery.

Στις αρχές του 19ου αιώνα ιδρύθηκαν τα πρώτα P&I Clubs τα οποία όμως υπολειτουργούσαν από πλοιοκτήτες οι οποίοι ήταν δυσαρεστημένοι με τα υψηλά ασφάλιστρα των τότε ασφαλιστικών οργανισμών που μονοπωλούσαν. Το σκηνικό

⁵⁶ Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο

⁵⁷ Protection & Indemnity Clubs

σιγά-σιγά άρχισε να αλλάζει μετά το συμβάν της σύγκρουσης των πλοίων στην Αγγλία το 1836, γνωστό και ως «De Vaux Salvador», όπου η απόφαση που πάρθηκε από το δικαστήριο για τους πλοιοκτήτες ήταν καταδικαστική. Το δικαστήριο αποφάνθηκε ότι τα πλοία δεν ήταν ασφαλισμένα για περιπτώσεις σύγκρουσης. Οι πλοιοκτήτες τότε στράφηκαν στους ασφαλιστικούς οργανισμούς και πίεσαν για αναθεωρήσεις των ασφαλειών ώστε η νέα ασφάλιση να καλύπτει τα τρία τέταρτα της ζημιάς από απαιτήσεις σύγκρουσης. Οι απαιτήσεις των πλοιοκτητών δεν έγιναν δεκτές καθώς οι ασφαλιστικοί οργανισμοί είχαν στα χέρια τους τη δύναμη του μονοπωλίου και ασκούσαν πιέσεις. Το 1846, με την απόφαση του Λόρδου Campbell περί απαιτήσεων προς τρίτους, οι πλοιοκτήτες άρχισαν να πληρώνουν υπέρογκα ποσά για απαιτήσεις προς τρίτους. Η απόφαση αυτή ώθησε όλο και περισσότερους ναυτικούς που τραυματίζονταν ή συγγενείς ναυτικών που σκοτώνοντας εν ώρα εργασίας να αναζητούν την ευθύνη από τους πλοιοκτήτες. Το ίδιο συνέβαινε και με τους επιβάτες επιβατηγών πλοίων. Για το λόγο αυτό οι πλοιοκτήτες στράφηκαν για ακόμα μία φορά στους ασφαλιστικούς οργανισμούς τους οι οποίοι όμως δεν δέχθηκαν τέτοιες ασφαλίσεις. Έτσι, για πρώτη φορά κάνει την εμφάνισή του ο πρώτος από κοινού ασφαλιστικός οργανισμός από πλοιοκτήτες, ο Mutual Protection Society κάλυπτε τα μέλη του που ήταν πλοιοκτήτες από κινδύνους που δεν ασφάλιζαν οι μέχρι τότε ασφαλιστικοί οργανισμοί.

Στα τέλη του 19^{ου} αιώνα οι ιδιοκτήτες φορτίου δεν είχαν την δυνατότητα να ζητούν αποζημιώσεις από τους πλοιοκτήτες σε περιπτώσεις ζημιάς ή απώλειας του φορτίου. Οι πλοιοκτήτες είχαν την πλήρη ελευθερία να συντάσσουν συμβόλαια και έθεταν ως όρο ότι δεν έχουν καμία ευθύνη στο φορτίο. Το 1870, η υπόθεση «Westerhope» έρχεται να ανατρέψει αυτά τα δεδομένα καθώς το δικαστήριο αποδίδει την ευθύνη για την απώλεια του φορτίου στους πλοιοκτήτες καθώς υπήρχε μια ασάφεια στο συμβόλαιο μεταφοράς. Τότε λοιπόν για ακόμα μία φορά οι πλοιοκτήτες στράφηκαν στους αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς όπου όμως δεν βρήκαν ανταπόκριση. Έτσι λοιπόν το 1874 ο ασφαλιστής Stanley Mitcalfe ιδρύει το “Indemnity Club” το οποίο ασφαλίζει τους πλοιοκτήτες για ευθύνες φορτίου.

Με το πέρασμα των ετών, το 1886 οι πλοιοκτήτες είδαν ότι οι δύο ασφαλιστικοί οργανισμοί που είχαν ιδρυθεί ο ένας για καλύψεις προς τρίτους και ο άλλος για το φορτίο λειτουργούσαν κατά τον ίδιο τρόπο και έτσι αποφάσισαν να τους ενώσουν στο πρώτο Protection and Indemnity Club. Η μείωση του κόστους

λειτουργίας και η βελτίωση της διαχείρισης των απαιτήσεων στα μέλη του συνεταιρισμού ήταν δύο λόγοι που οδήγησαν στην δημιουργία του πρώτου συνεταιρισμού. Από τότε μέχρι σήμερα δεν έχει αλλάξει κάτι ριζικό στον σκοπό και την λειτουργία των P&I Clubs απλά όσο περνούν τα χρόνια προσαρμόζονται στους νέους νόμους που θεσπίζονται.

Τα Clubs έχουν κανόνες οι οποίοι εκδίδονται και αναθεωρούνται κάθε χρόνο. Από τη στιγμή που ένας πλοιοκτήτης είναι μέλος ενός Club πρέπει να συμμορφώνεται με τους κανόνες του Club γιατί σε διαφορετική περίπτωση μπορεί ακόμα και να διαγραφεί από τον συνεταιρισμό. Μέσα στους κανόνες ορίζονται σαφώς οι υποχρεώσεις αλλά και οι ασφαλίσεις που προσφέρονται. Συνήθως οι τομείς που επεκτείνονται είναι:

1. Ευθύνες που προκύπτουν από συγκρούσεις
2. Ευθύνες που προκύπτουν από προσκρούσεις
3. Ευθύνες που προκύπτουν από ζημιές σε σταθερά και πλωτά αντικείμενα
4. Θάνατος και τραυματισμός ναυτικών, επιβατών και τρίτων προσώπων.
5. Ευθύνες που προκύπτουν από ναυαγιάρεση
6. Ευθύνες για τον σεβασμό λαθρεπιβατών ή ατόμων που σώζονται στη θάλασσα
7. Ευθύνες που προκύπτουν από ρύπανση
8. Ευθύνη για το φορτίο
9. Ευθύνες που προκύπτουν από επιχειρήσεις ρυμούλκησης

Όσον αφορά το κομμάτι της ναυαγιάρεσης όπου γίνεται και διεξοδική αναφορά, τα P&I Clubs προσφέρουν κάλυψη έναντι των εξόδων ναυαγιάρεσης του πλοίου όπου ο ιδιοκτήτης του είναι μέλος του club. Στις καλύψεις περιλαμβάνονται το κόστος ναυαγιάρεσης του πλοίου, του απολεσθέντος φορτίου, του εξοπλισμού και των καυσίμων. Το βασικό στοιχείο όμως της ασφάλισης αυτής είναι ότι το club αναλαμβάνει το κόστος ναυαγιάρεσης μόνο σε περίπτωση όπου το επιβάλλει ο νόμος.

Για να μπορέσουν τα P&I Clubs να καλύψουν τις απαιτήσεις έναντι τρίτων θα πρέπει να έχουν ήδη υπάρχοντα έσοδα τα οποία προκύπτουν από τα λεγόμενα calls που θεωρούνται η συνδρομή του κάθε μέλους. Οι οργανισμοί αυτοί είναι μη

κερδοσκοπικοί με αποτέλεσμα να σε περιπτώσεις όπου δημιουργηθεί πλεόνασμα, είτε μειώνονται οι συνδρομές των μελών είτε χρησιμοποιείται για να αυξηθεί το αποθεματικό του οργανισμού.

Το 1899, τα μεγαλύτερα P&I Clubs αποφάσισαν να ιδρύσουν από κοινού έναν αλληλασφαλιστικό οργανισμό για να είναι πιο ασφαλή τα Clubs σε μεγάλες απαιτήσεις. Έτσι λοιπόν, η εξέλιξη του οργανισμού αυτού είναι η δημιουργία του International Group of P&I Clubs που μέλη του είναι τα 13 μεγαλύτερα P&I Clubs όπου κατέχουν πάνω από το 90% της μεταφορικής ικανότητας. Το International Group λειτουργεί σαν προστατευτικός οργανισμός ώστε να μπορούν να καλυφθούν περιπτώσεις υπέρογκων απαιτήσεων. Μια μεγάλη απαίτηση που μπορεί να ανέρχεται σε εκατοντάδες εκατομμύρια μπορεί να προκαλέσει ύφεση ακόμα και στην παγκόσμια οικονομία γι αυτό το λόγο πρέπει να υπάρχουν ασφαλιστικές δικλίδες ώστε να μπορούν να αποφευχθούν τα χειρότερα.

Από την ίδρυση ενός P&I Club δεν θα μπορούσε να απέχει η Ελλάδα που έχει έντονο το ναυτικό στοιχείο σαν χώρα. Γι αυτό το λόγο την 1^η Νοεμβρίου του 2009 υπό την καθοδήγηση του Νικόλαου Βελλιιάδη ιδρύεται το πρώτο ελληνικό P&I Club. Πρόκειται για τον Ελληνικό Συνεταιρισμό Αλληλασφάλισης Προστασίας Αποζημίωσης και Πολεμικών Κινδύνων⁵⁸ που προσφέρει στα μέλη του ολική κάλυψη για αστική ευθύνη πλοιοκτητών μέχρι και 500 εκατ. δολάρια. Η ασφάλιση γίνεται μόνο σε πλοία ελληνικών συμφερόντων κάτι το οποίο βοηθά στο να υπάρχει άμεση εξυπηρέτηση λόγω εντοπιότητας αλλά και μεγαλύτερη ευελιξία στη διοίκηση συγκριτικά με τα clubs του Λονδίνου.

⁵⁸ Hellenic Mutual Protection Indemnity and War Risks Association, www.mutual.gr

Όταν συμβεί ένα ατύχημα και αποφανθεί εάν το πλοίο αποτελεί πραγματική ολική απώλεια⁵⁹ ή τεκμαρτή ολική απώλεια⁶⁰, ο πλοιοκτήτης δικαιούται να απαιτήσει την σχετική αποζημίωση από τους ασφαλιστές για την περιουσία του. Οι φυσικοί διαχειριστές του πλοίου (κύριος/πλοιοκτήτης/εφοπλιστής) προσπαθούν να αποβάλλουν από πάνω τους τις ευθύνες, τις συνεπαγόμενες κυρώσεις και αποζημιώσεις τους εκάστοτε νομικά υπόχρεους. Το ιδιοκτησιακό καθεστώς και οι ευθύνες μετατίθενται στους ασφαλιστικούς οργανισμούς. Έτσι λοιπόν, οι εκάστοτε ασφαλιστές της περιουσίας, με την καταβολή της αποζημιώσεως για την απώλεια, θα αποκτήσουν την κυριότητα του απολεσθέντος πλοίου. Βέβαια, όσο μεγαλύτερο είναι το πρόβλημα από ένα ναυάγιο, τόσο πιο δύσκολο είναι να ολοκληρωθούν οι διαδικασίες αποκατάστασης και αποζημίωσης. Γι αυτό το λόγο, στις περισσότερες περιπτώσεις, οι ασφαλιστές της περιουσίας θα εγκαταλείψουν⁶¹ τον τίτλο κυριότητας προκειμένου να αποφύγουν την ευθύνη για την αντιμετώπιση του ναυαγίου. Έπειτα λοιπόν από την εγκατάλειψη του πλοίου ή του πλωτού ναυπηγήματος από τον ασφαλιστή, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις από το ναυάγιο, μεταφέρονται πάλι πίσω στον ασφαλισμένο, δηλαδή στον πλοιοκτήτη.

Όπως διαπιστώνεται από την ανάλυση του προβλήματος των ναυαγίων, η Ασφαλιστική επιστήμη και πρακτική έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την τακτοποίηση των ζητημάτων που αναφύονται. Θα μπορούσε κανείς να παρατηρήσει ως γενικό κανόνα, ότι η αδυναμία σαφούς προσδιορισμού του ναυαγίου όσον αφορά τα θέματα κυριότητας δημιουργεί αυξημένα προβλήματα και στον προσδιορισμό των υποχρεώσεων του ασφαλιστή ιδιαίτερα μετά την ενδεχόμενη ανέλκυση του ναυαγίου.

⁵⁹ Πραγματική Ολική Απώλεια έχουμε όταν ένα πλοίο καταστρέφεται, όταν έχει υποστεί τόσο σοβαρές ζημιές που δεν μπορεί πλέον να πλεύσει, ή όταν ο πλοιοκτήτης δεν μπορεί να ανακτήσει το πλοίο για πάντα εάν για παράδειγμα όταν έχει βυθιστεί και δεν μπορεί να το ανελκύσει. Βλ. σχετικά «Απαιτήσεις Ναυτασφαλίσεων», Σημειώσεις, Μιχάλη Ι. Παζαράκη, Δεκέμβριος 2011.

⁶⁰ Τεκμαρτή ή Κατασκευαστική Ολική Απώλεια έχουμε όταν συμβαίνει κάποιο από τα παρακάτω ή και όλα μαζί: Αρχικά, όταν η πραγματική ολική απώλεια του πλοίου είναι αναπόφευκτη. Ακόμα, όταν ο πλοιοκτήτης έχει χάσει το πλοίο και δεν μπορεί να το ανακτήσει και τέλος, όταν το κόστος επανάκτησης και επισκευής της ζημιάς υπερβαίνει την ασφαλιστική αξία του πλοίου. Ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να δίνει στους ασφαλιστές έγγραφο εγκατάλειψης όταν το πλοίο πρόκειται να καταστραφεί. Χωρίς αυτό το έγγραφο δεν είναι δυνατό να αναγνωρισθεί το γεγονός της πραγματικής ολικής απώλειας.

⁶¹ ΚΙΝΔ αρθ.281

Τα ζητήματα που προκύπτουν από την ανέλκυση των ναυαγίων δημιουργούν πρόσθετες υποχρεώσεις, οι οποίες θα πρέπει να περιληφθούν στα προβλήματα της ασφαλιστικής κάλυψης και αποζημίωσης.

Δημιουργείται υποχρέωση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή για την απομάκρυνση του ναυαγίου ή την ανέλκυσή του, υποχρέωση η οποία πρέπει να εντάσσεται σε αλληλασφαλιστικό οργανισμό και πρέπει να αποδεικνύεται με έγγραφα και στοιχεία κάθε φορά που είναι απαραίτητη η εμφάνιση των στοιχείων αυτών.

Η υποχρέωση του αλληλασφαλιστικού οργανισμού είναι να αναλάβει με δήλωσή του ότι θα εκτελέσει όσα ορίζονται για την απομάκρυνση ή την ανέλκυση του ναυαγίου καθώς και ότι θα πληρώσει όλα τα έξοδα που θα προκύψουν από την ανέλκυση και την απομάκρυνσή του.

Το δημόσιο ή οι δημόσιοι οργανισμοί έχουν και διατηρούν ευθεία αγωγή κατά της ασφαλιστικής εταιρείας ή του Αλληλασφαλιστικού Οργανισμού που αναλαμβάνει την υποχρέωση απομάκρυνσης ή ανέλκυσης του ναυαγίου και δεν το πραγματοποιεί.

Όταν λοιπόν, εκδοθεί μια εντολή ναυαγιαίρεσης από κάποιον κρατικό οργανισμό είναι υποχρέωση του πλοιοκτήτη να συμμορφωθεί με την εντολή αυτή και να απευθυνθεί στο αντίστοιχο P&I Club που είναι ασφαλισμένο το πλοίο του. Η ανέλκυση ή η απομάκρυνση του ναυαγίου θεωρείται νομική υποχρέωση, όταν δηλαδή εκδοθεί εντολή ανέλκυσης από το κράτος ή την τοπική αρχή, ο πλοιοκτήτης είναι υποχρεωμένος να τηρήσει αυτή του ευθύνη. Το P&I Club αναλαμβάνει για λογαριασμό του πλοιοκτήτη – μέλους του την ευθύνη για την ανέλκυση του πλοίου. Για την ακρίβεια απευθύνεται σε μια εταιρεία ανέλκυσης που θα αναλάβει την απομάκρυνση του ναυαγίου. Σε περιπτώσεις όπου η διαδικασία ανέλκυσης δεν θεωρείται και τόσο απλή, οι αρωγοί έχουν την πείρα και τον εξειδικευμένο εξοπλισμό για να ανεγκύσουν το πλοίο, ενώ εάν η απομάκρυνση είναι κάτι πιο σύνηθες περιστατικό ακόμα και μια τοπική ναυαγοσωστική εταιρεία θα μπορούσε να αναλάβει την απομάκρυνση του αποτελεσματικά και με μικρότερο κόστος. Η ανέλκυση του ναυαγίου περιορίζεται σε κάποιες προθεσμίες οι οποίες ορίζονται από το ίδιο το κράτος και πρέπει να τηρηθούν.

Για να ξεκινήσει λοιπόν η ανέλκυση θα πρέπει πρώτα ο ιδιοκτήτης να συνάψει συμφωνία με τους αρωγούς ώστε να συμφωνήσει τους όρους με τους οποίους η επιχείρηση απομάκρυνσης θα λάβει χώρα. Γι αυτό τον λόγο θεσμοθετήθηκαν αντίστοιχες συμβάσεις οι οποίες είναι γνωστές ως συμβάσεις απομάκρυνσης του ναυαγίου και αναπτύχθηκαν από κοινού από τη Διεθνή Ένωση Διάσωσης⁶² και την BIMCO⁶³. Τα P&I Clubs έπαιξαν κι αυτά με τη σειρά τους καθοριστικό ρόλο για την ανάπτυξη των συμβάσεων που αφορούσε την ανέλκυση και απομάκρυνση ναυαγίων. Έπειτα από διαπραγματεύσεις των τριών παραπάνω οργανισμών, τα συμβόλαια ναυαγιαίρεσης, μετά την πρώτη τους αναθεώρηση τον Μάιο του 1999, καθώς και μετά τελευταία τους αναθεώρηση το 2010, είναι τα εξής τρία:

- **«Wreckstage 2010⁶⁴»:** Το συμβόλαιο αυτό έχει συνήθως τρία στάδια αποπληρωμής της επιχείρησης που αναλαμβάνει την ανέλκυση του ναυαγίου. Αρχικά, δίνεται ένα μεγάλο ποσό και στη συνέχεια ακολουθούν τα υπόλοιπα στάδια που είναι δόσεις μικρότερης αξίας, οι οποίες όμως έχουν συμφωνηθεί από την αρχή σύνταξης του συμβολαίου. Οι δόσεις μπορούν και να μην καλυφθούν σε περίπτωση που δεν υπάρχει πρόοδος στην ανέλκυση. Συγκεκριμένα, στο συμβόλαιο συμφωνείται ότι το ποσό της δόσης είναι ανάλογο των εργασιών των αρωγών. Κάθε φορά δηλαδή που πραγματοποιείται ένα στάδιο ανέλκυσης πραγματοποιείται και η ανάλογη πληρωμή.
- **«Wreckhire 2010⁶⁵»:** Το συμβόλαιο αυτό είναι συμφωνία ημερήσιας μορφής. Υπάρχουν όροι στο συμβόλαιο που ορίζουν την ημερήσια τιμή για τα σκάφη, τον εξοπλισμό και το εξειδικευμένο προσωπικό.
- **«Wreckfixed 2010⁶⁶»:** Το συγκεκριμένο συμβόλαιο στηρίζεται στην λογική «no cure – no pay». Έτσι λοιπόν, είναι συμβόλαιο προκαθορισμένης τιμής, το οποίο περιλαμβάνει τον όρο ότι αν δεν πραγματοποιηθεί η ανέλκυση του ναυαγίου επιτυχώς, η επιχείρηση που την έχει αναλάβει δεν δικαιούται να πληρωθεί.

⁶² International Salvage Union (ISU), www.marine-salvage.com

⁶³ Baltic and International Maritime Council, www.bimco.org

⁶⁴ Βλ. Παράρτημα για το υπόδειγμα του συμβολαίου

⁶⁵ Βλ. Παράρτημα για το υπόδειγμα του συμβολαίου

⁶⁶ Βλ. Παράρτημα για το υπόδειγμα του συμβολαίου

Σύμφωνα με τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου⁶⁷, ο οφειλέτης ευθύνεται για τα χρέη του έναντι των πιστωτών του απεριόριστα και με το σύνολο της περιουσίας του. Ο πλοιοκτήτης μπορεί να περιορίσει την ευθύνη του για κάποιες οφειλές του, παραχωρώντας το πλοίο στους δανειστές του, κάτι το οποίο αποτελεί εξαίρεση στον ως άνω κανονισμό. Εάν ο πλοιοκτήτης αποφασίσει να περιορίσει την ευθύνη του παραχωρώντας το πλοίο, ο κύριος του πλοίου έχει το δικαίωμα να ματαιώσει την παραχώρηση και να καταθέσει ένα αντίστοιχο ποσό⁶⁸. Από το δικαίωμα όμως αυτό εξαιρούνται οι οφειλές που προέρχονται από δικαιοπραξίες που επιχείρησε ο πλοίαρχος κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του ή από αδικοπραξίες που επιχείρησε ο πλοίαρχος ή ακόμα και το πλήρωμα κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους. Εξαίρεση φυσικά αποτελούν και οι ζημιές ναυαγίου σε χωρικά ύδατα, προλιμένες, λιμένες, όρμους, κ.ά.

- **Σύμβαση Περιορισμού της Ευθύνης του 1976**

Η ρύθμιση περί του περιορισμού της ευθύνης του πλοιοκτήτη, του εφοπλιστή/διαχειριστή, και του κυρίου το πλοίου είναι ενιαία με την έννοια ότι όλα αυτά τα πρόσωπα μπορούν να επικαλεστούν τον περιορισμό της ευθύνης τους ή να συστήσουν κεφάλαιο ευθύνης με την κατάθεση του ποσού ευθύνης ή με παραδοχή εγγυοδοσίας.

Η σύμβαση που ισχύει μέχρι και σήμερα και αφορά τον περιορισμό της ευθύνης είναι η λεγόμενη «Σύμβαση Περιορισμού της Ευθύνης του 1976». Η μείωση της ευθύνης στηρίζεται στην λογική ότι ο υπαίτιος πληρώνοντας ένα συγκεκριμένο ποσό μιας απαίτησης, αποδέχεται την ευθύνη του και αποφεύγει περαιτέρω απαιτήσεις πέρα των αρχικών οι οποίες θα μπορούσαν να τον χρεοκοπήσουν. Οι ρίζες αυτής της νομοθεσίας φαίνεται να ξεκινούν από την αρχαία Ρώμη και προς τον Μεσαίωνα κάνουν την εμφάνισή τους τέτοιες είδους νομοθεσίες στην Ισπανία, στην Ιταλία και αργότερα στην Γαλλία.

⁶⁷ ΚΙΝΔ, αρθ. 84.

⁶⁸ ΚΙΝΔ, αρθ. 86

Στην αρχή το προνόμιο του περιορισμού της ευθύνης το είχαν μόνο οι πλοιοκτήτες για απαιτήσεις ζημιάς στο φορτίο, αφού τότε την ευθύνη για οποιοδήποτε λάθος του καπετάνιου ή του πληρώματος το είχε μόνο ο πλοιοκτήτης. Σε ελάχιστες περιπτώσεις, οι πλοιοκτήτες είχαν το δικαίωμα του περιορισμού της ευθύνης τους για απαιτήσεις συγκρούσεων. Η νομοθεσία αυτή στηρίζεται στην λογική ότι ο πλοιοκτήτης δεν μπορεί να δαπανήσει περισσότερα χρήματα από αυτά που έχει επενδύσει σε ένα πλοίο. Πιο συγκεκριμένα λοιπόν, ένας πλοιοκτήτης δεν μπορεί, όταν γίνονται κάποιες απαιτήσεις, να δαπανήσει περισσότερα χρήματα από την αξία που έχει το πλοίο και το φορτίο σε ένα ταξίδι.

Παρόλο που η νομοθεσία αυτή είχε εδραιωθεί από τη χρυσή εποχή των ανακαλύψεων, η Αγγλία συμπεριέλαβε αντίστοιχη νομοθεσία μετά το 1733. Εξαιτίας κάποιων περιστατικών⁶⁹, το Αγγλικό Κοινοβούλιο ψήφισε το 1734 το νόμο περί μείωσης της ευθύνης του πλοιοκτήτη για απώλεια φορτίου λόγω κλοπής από τον καπετάνιο ή το πλήρωμα του πλοίου. Το 1813 ο νόμος αυτός συμπληρώθηκε και για μείωση της ευθύνης από συγκρούσεις. Μετά το 1854 υπήρχαν δύο συστήματα υπολογισμού της ευθύνης. Αρχικά, το Ευρωπαϊκό όπου το ποσό που έπρεπε να πληρώσει ο πλοιοκτήτης για να μειώσει την ευθύνη του έναντι των απαιτήσεων, υπολογιζόταν με βάση την αξία του πλοίου και το ποσό που θα κέρδιζε ο πλοιοκτήτης εάν το πλοίο πραγματοποιούσε κανονικά το ταξίδι του. το συγκεκριμένο σύστημα όμως είχε το μειονέκτημα ότι δεν κάλυπτε μεγάλο εύρος απαιτήσεων για τους πλοιοκτήτες. Το Αγγλικό ήταν το δεύτερο σύστημα που εν τέλει επικράτησε και διεθνώς. Πέραν του ότι κάλυπτε σχεδόν όλες τις βασικές περιπτώσεις των απαιτήσεων, το ποσό που έπρεπε να πληρώσει ο πλοιοκτήτης υπολογιζόταν με κάποιο ποσό ανά καταγεγραμμένο τόνο του πλοίου.

Αν και το Αγγλικό σύστημα υπολογισμού της ευθύνης είχε αρχίσει να γίνεται διεθνώς αποδεκτό, υπήρχε επιτακτική ανάγκη μιας διεθνούς συμβάσεως. Γι αυτό το λόγο το 1924 έχουμε την πρώτη διεθνή σύμβαση που σκοπό είχε να περιορίσει την ευθύνη η οποία υπογράφηκε στις Βρυξέλλες⁷⁰. Στη σύμβαση αυτή έγινε μια

⁶⁹ Το 1733, ένας πλοιοκτήτης θεωρήθηκε υπεύθυνος καθώς ένας καπετάνιος του έκλεψε το πλοίο και το φορτίο που μετέφερε και διέφυγε στην Πορτογαλία. Τότε λοιπόν οι πλοιοκτήτες στράφηκαν στην Βουλή και ζήτησαν να θεσπιστεί αγγλικός νόμος για τον περιορισμό της ευθύνης τους, καθώς ισχυρίζονταν ότι ανά πάσα στιγμή μπορούσαν να βρεθούν σε μεγάλο οικονομικό ρίσκο συγκριτικά με τους πλοιοκτήτες όλης της υπόλοιπης Ευρώπης.

⁷⁰ Brussels Convention

προσπάθεια «συγχώνευσης» των δύο υπαρχόντων συστημάτων υπολογισμού και απαριθμήθηκαν οι απαιτήσεις για τις οποίες οι πλοιοκτήτες μπορούσαν να περιορίσουν την ευθύνη τους. Με βάση τη σύμβαση αυτή το ποσό που έπρεπε να πληρώσει ο πλοιοκτήτης για να μειώσει την ευθύνη του ήταν η αξία του πλοίου και των εξαρτημάτων που είχε πάνω μετά το ατύχημα συν την αξία του φορτίου η οποία εκτιμήθηκε ίση με το 10% της αξίας του πλοίου στην αρχή του ταξιδιού. Για συγκεκριμένες απαιτήσεις όπως: τρίτων λόγω ζημιάς που προκλήθηκε, για ζημιά στο φορτίο, λόγω λάθους στην ναυσιπλοΐα, για υποχρεώσεις που προκύπτουν λόγω πρόσκρουσης και για ναυαγιάρεση, το ποσό που πρέπει να δώσει ο πλοιοκτήτης υπολογίζεται με μέγιστο 8£ ανά τόνο. Η πρώτη αυτή σύμβαση δεν είχε την τύχη που της άρμοζε καθώς δεν υπογράφηκε από ιδιαίτερα πολλές χώρες.

Μετά τον 2^ο Παγκόσμιο Πόλεμο, το 1957 για ακόμα μια φορά στις Βρυξέλες συνάπτεται μια δεύτερη σύμβαση με τον ίδιο σκοπό της πρώτης, δηλαδή τον περιορισμό της ευθύνης. Αυτή τη φορά όμως επεκτείνεται και δεν έγκειται μόνο στον περιορισμό της ευθύνης του πλοιοκτήτη αλλά οποιουδήποτε έχει σχέση με το πλοίο π.χ. του ναυλωτή, διαχειριστή, καπετάνιου ακόμα και του πληρώματος. Οι απαιτήσεις στις οποίες μπορούσε να γίνει μείωση της ευθύνης ήταν ο θάνατος, ο προσωπικός τραυματισμός, η καταστροφή περιουσίας και η ναυαγιάρεση και η καταστροφή σε λιμάνια και διόδους ναυσιπλοΐας. Τα δύο τελευταία βέβαια εάν δεν έρχονταν σε συμφωνία με την νομοθεσία του εκάστοτε κράτους δεν μπορούσαν να τεθούν σε ισχύ. Επίσης, στον υπολογισμό του ποσού υιοθετήθηκε το ως τότε υπάρχον Αγγλικό σύστημα. Οι νέες αυτές τροποποιήσεις είχαν σαν αποτέλεσμα η δεύτερη αυτή σύμβαση να έχει μεγάλη επιτυχία και αυτό κρίθηκε καθώς 31 χώρες την υπέγραψαν.

Παρόλη την επιτυχία της δεύτερης αυτής σύμβασης, ακόμα και αυτή είχε κάποια κενά όσον αφορά την ναυαγιάρεση και την διάσωση των πλοίων. Βασικό όμως πρόβλημα εμφάνισε λόγω του πληθωρισμού στα ποσά μείωσης, διότι δεν ήταν λογικά. Αυτό λοιπόν ώθησε τους αρμόδιους στην υπογραφή μιας νέας Διεθνούς Συμβάσεως στο Λονδίνο στις 19 Νοεμβρίου του 1976. Η λεγόμενη Σύμβαση Περιορισμού της Ευθύνης του 1976⁷¹ όπου πλέον είναι η πιο ολοκληρωμένη και ευρέως αποδεκτή και ισχύει μέχρι και σήμερα. Τα βασικά σημεία της παραπάνω σύμβασης είναι: Ξεκινώντας με το **άρθρο 1** όπου ορίζονται ποια πρόσωπα

⁷¹ “Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims”, Βλέπε σχετικό παράρτημα.

δικαιούνται την μείωση της ευθύνης. Συνεχίζοντας στο **άρθρο 2** όπου απαριθμούνται οι απαιτήσεις που υπόκεινται σε περιορισμό ευθύνης και αντιθέτως στο **άρθρο 3** οι απαιτήσεις που εξαιρούνται από τον περιορισμό. Συγκεκριμένα στο άρθρο 2, παράγραφο ιδ αναφέρει, με επιφύλαξη των άρθρων 3 και 4, ανεξάρτητα από τη βάση της ευθύνης ότι «οι απαιτήσεις όσον αφορά την ανέλκυση, την απομάκρυνση ή την καταστροφή ενός πλοίου που έχει βυθιστεί, ναυάγησε ή εγκαταλειφθεί, συμπεριλαμβανομένου οτιδήποτε είναι ή ήταν πάνω στο πλοίο, μπορεί να είναι και πρέπει να υπόκεινται σε περιορισμό της ευθύνης».

Στα **άρθρα 4 και 5** ορίζεται το πότε δεν ισχύει η σύμβαση και η διαδικασία για ανταπαιτήσεις. Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι στο άρθρο 5 γίνεται σαφές ότι ανεξάρτητα από το ποια είναι η βάση της ευθύνης, οι απαιτήσεις που ορίζονται πρέπει να πληρούν τις προϋποθέσεις για τον περιορισμό της. Οι όροι που χρησιμοποιούνται είναι κατηγορηματικοί.

Τα **άρθρα 6 και 7** περιλαμβάνουν τον τρόπο υπολογισμού των ορίων ευθύνης με βάση τις ειδικές μονάδες, οι οποίες αντιστοιχίζονται ανάλογα με το νόμισμα της κάθε χώρας σύμφωνα με το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο. Ο ορισμός του τι είναι η μονάδα υπολογισμού και τι γίνεται σε περιπτώσεις όπου κάποια κράτη δεν είναι μέλη του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου προσδιορίζεται στο **άρθρο 8**. Στο **άρθρο 9** γίνεται ξεκάθαρο σε ποιους καταλήγουν οι περισσότερες απαιτήσεις από ένα συγκεκριμένο ατύχημα.

Στο **άρθρο 10** αναλύεται ο περιορισμός της ευθύνης χωρίς τη σύσταση κεφαλαίου περιορισμού. Στα **άρθρα 11 έως και 14** εμφανίζονται όλες οι λεπτομέρειες για το που μαζεύεται, που διατίθεται και τι γίνεται όταν καταβληθεί το ποσό από αυτόν που έκανε τη χρήση της Σύμβασης. Το **άρθρο 15** ορίζει το πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης και τέλος τα **άρθρα 16 μέχρι και 23** θεωρούνται τυπικά άρθρα τα οποία ορίζουν πότε τίθεται σε ισχύ η Σύμβαση και περιλαμβάνουν τυχόν αναθεωρήσεις και τροπολογίες.

Η Σύμβαση αυτή έχει στηριχτεί στην λογική ότι δεν γίνεται να τίθενται σε ρίσκο από τους πλοιοκτήτες περισσότερα χρήματα από ότι μπορούν να διαθέσουν για απαιτήσεις μεγάλων ποσών. Αυτό το σκεπτικό όμως έχει και ένα βασικό μειονέκτημα όπου δίνει τη δυνατότητα σε κάποιους να απαλλάσσονται από την ευθύνη που έχουν με πολύ μικρότερο κόστος από αυτό που θα έπρεπε να χρεωθούν κανονικά. Από τη

Σύμβαση αυτή εξαιρούνται όλες οι απαιτήσεις που προέρχονται από τη ρύπανση του περιβάλλοντος από πετρέλαιο και από πυρηνική ενέργεια.

Το Ηνωμένο Βασίλειο και το Βέλγιο δεν επιτρέπουν την χρήση της εν λόγω Σύμβασης για απαιτήσεις ναυαγιαίρεσης. Η Νορβηγία έχει επικυρώσει τόσο τη Σύμβαση του 1976 καθώς και το Πρωτόκολλο αυτής του 1996. Το συμπληρωματικό αυτό Πρωτόκολλο αυξάνει σημαντικά τα ποσά που διατίθενται στο πλαίσιο της Σύμβασης. Σε γενικές γραμμές λοιπόν, ένας πλοιοκτήτης μπορεί να περιορίσει την ευθύνη του σε σχέση με την ανέλκυση, την αφαίρεση, ή την καταστροφή του πλοίου το οποίο βυθίστηκε, εγκαταλείφθηκε ή ναυάγησε, αλλά οι δαπάνες και τα έξοδα με τα οποία ο ιδιοκτήτης επιβαρύνεται σύμφωνα με την σύμβαση εξαιρούνται από τον περιορισμό. Οι ΗΠΑ έχουν υιοθετήσει έναν δικό τους τρόπο για τον περιορισμό της ευθύνης και δεν έχουν επικυρώσει την Σύμβαση του 1976. Σύμφωνα λοιπόν με τους κανονισμούς της Αμερικής, όλοι οι πλοιοκτήτες και αμερικανοί αλλά και ξένοι μπορούν με μια αίτηση στο δικαστήριο των ΗΠΑ να περιορίσουν την ευθύνη τους για την αξία του σκάφους.

- Διεθνής Σύμβαση Ναυαγιαίρεσης στο Ναϊρόμπι το 2007

Πέρα λοιπόν από τις Συμβάσεις για τον περιορισμό της ευθύνης που επικυρώθηκαν μέσα στο πέρασμα των ετών με επικρατέστερη αυτή του 1976, παρουσιάστηκε η ανάγκη δημιουργίας συμβάσεων για την ανέλκυση ναυαγίων. Όπως κάθε φορά μετά από ένα ατύχημα, δημιουργούνται συζητήσεις για την καλύτερη δυνατή αντιμετώπισή του καθώς και την θέσπιση νέων συμβάσεων που δημιουργούν ένα νέο θεσμικό πλαίσιο. Γι αυτό το λόγο μετά το ναυάγιο του δεξαμενοπλοίου «Torrey Canyon» τον Μάιο του 1967 που έγινε λόγω πρόσκρουσης σε ύφαλο ανάμεσα στα νησιά Scilly Isles και το Land Ends της Αγγλίας, ξεκίνησαν οι σκέψεις για την πρώτη διεθνή Σύμβαση ναυαγιαίρεσης. Επρόκειτο για ένα από τα μεγαλύτερα πλοία της εποχής και είχε στις δεξαμενές του 150.000 τόνους πετρελαίου. Έγιναν πολλές προσπάθειες διάσωσης του ναυαγίου από την εταιρεία Wijismuller αλλά καμία δεν είχε αίσιο αποτέλεσμα, ειδικά μετά το θάνατο του υπευθύνου της επιχείρησης από μια έκρηξη που συνέβη πάνω στο πλοίο. Τελικά, το Αγγλικό κράτος αν και το ναυάγιο ήταν εκτός της δικαιοδοσίας του, ανέλαβε την ανατίναξή του διότι ήταν μεγάλη απειλή για το περιβάλλον.



10.1 Απεικόνιση από το ναύαγιο του δεξαμενοπλοίου «Torrey Canyon»

Μετά από αυτό το ατύχημα δημιουργήθηκαν κάποιες συμβάσεις, οι οποίες όμως δεν ήταν σχετικές με τα ναύαγια σε διεθνή ύδατα, για το ποιος δηλαδή ευθύνεται και για το ποιος έχει δικαιοδοσία σε αυτά. Το 1969 έγινε η Σύμβαση Κοινωνικής Ευθύνης για Ρύπανση Πετρελαίου⁷². Έπειτα το 1982 ακολουθεί η Σύμβαση για τους Νόμους στη Θάλασσα⁷³. Τον Αύγουστο του 1984 ένα νέο ναύαγιο του γαλλικού πλοίου «Mont Louis» στο Βελγικό λιμάνι Zeebrugge που προκλήθηκε μετά από σύγκρουση με ένα επιβατηγό πλοίο, επεσήμανε για ακόμα μια φορά τις ελλείψεις που υπήρχαν όσον αφορά την ύπαρξη μιας διεθνούς Σύμβασης ναυαγιαίρεσης.

⁷² Convention on Civil Liability of Oil Pollution

⁷³ Convention of the Law of the Sea



10.2 Απεικόνιση από τη σύγκρουση του γαλλικού πλοίου «Mont Louis»

Το βασικό πρόβλημα που προέκυψε με το παραπάνω ατύχημα ήταν ότι το πλοίο βρισκόταν υπό Γαλλική σημαία και βυθίστηκε σε Βελγικά νερά. Το εν λόγω πρόβλημα αντιμετωπίστηκε εύκολα καθώς συνέδραμαν και τα δύο κράτη που ήταν εμπλεκόμενα. Παρόλα αυτά τα ατυχήματα που συνέβαιναν απαιτούσαν την επικύρωση μιας διεθνούς Σύμβασης για την ναυαγιάρεση.

Οι πρώτες διαδικασίες ξεκινούν από την Νομική Επιτροπή του IMO το 1974 για το θέμα της ναυαγιάρεσης. Το 1993 λοιπόν στην 69^η συνάντηση της Νομικής Επιτροπής κάνει την εμφάνισή του το πρώτο προσχέδιο για τη σύμβαση της ναυαγιάρεσης. Η εξέλιξη της πρώτης αυτής προσπάθειας έρχεται τον επόμενο χρόνο στην 70^η συνάντηση του IMO όπου χώρες όπως η Γερμανία, η Ολλανδία και το Ηνωμένο Βασίλειο υποβάλλουν και νέες προτάσεις. Την περίοδο εκείνη η Ολλανδία πρωτοστατούσε στις διαδικασίες διάσωσης και ναυαγιάρεσης των πλοίων γι αυτό το λόγο ήταν από τις βασικές χώρες που αντιδρούσε στην καθιέρωση μιας Διεθνούς Σύμβασης Ναυαγιάρεσης. Μέσα στις συζητήσεις που γίνονταν κατά διαστήματα, το 2006 έρχεται να προστεθεί και το International Group of P&I Clubs στο Παρίσι όπου

δίνει την συγκατάθεσή του ότι θα δίνονται οικονομικές εγγυήσεις στα μέλη τους για τις διαδικασίες ναυαγιάρεσης, με φυσικά πάντοτε να επικρατεί ένα όριο σε αυτές.

Έπειτα από όλες αυτές τις διεργασίες το Μάρτιο του 2007 στο Λονδίνο υπήρξε η οριστική συμφωνία, μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων μερών για την πραγματοποίηση της Διεθνούς Σύμβασης Ναυαγιάρεσης στο Ναϊρόμπι⁷⁴ στις 14-18 Μαΐου του 2007. Σύμφωνα λοιπόν με τη Διεθνή Σύμβαση για την ανέλκυση ναυαγίων, ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα να περιορίζει την ευθύνη του, ενώ παράλληλα ο ασφαλιστής της ευθύνης του πλοιοκτήτη μπορεί να νομιμοποιείται και να περιορίζει την ευθύνη για τις αξιώσεις της ανέλκυσης ενός ναυαγίου ακόμα και όταν ο πλοιοκτήτης δεν υποχρεούται. Η Διεθνής αυτή Σύμβαση έδωσε λύση σε πολλά προβλήματα που υπήρχαν για τα ναυάγια μέχρι εκείνη τη στιγμή. Ο πλοιοκτήτης λοιπόν, θα πληρώσει για τις δαπάνες εντοπισμού του πλοίου, ή του ναυαγίου, για την επισήμανση του ναυαγίου, για την απομάκρυνση του πλοίου ή του ναυαγίου και για οποιαδήποτε τεχνική συμβουλή και άλλες υπηρεσίες που έχουν παρασχεθεί.

Όλα τα παραπάνω μπορούν να μην ισχύσουν σε περιπτώσεις όπου ο πλοιοκτήτης αποδείξει ότι το δυστύχημα είναι αποτέλεσμα πράξεως πολέμου ή εχθροπραξιών, εμφυλίου πολέμου, εξέγερσης ή φυσικών φαινομένων με εξαιρετικό, αναπότρεπτο και ακαταμάχητο χαρακτήρα. Με αυτό τον τρόπο η Σύμβαση εξαιρεί τα πολεμικά ναυάγια όπου εάν κάποιο κράτος θέλει να τα συμπεριλάβει στην δική του νομοθεσία είναι φυσικά ελεύθερο να το κάνει⁷⁵. Ακόμα ο πλοιοκτήτης μπορεί να εξαιρεθεί από δυστύχημα το οποίο προήλθε εξ ολοκλήρου από μια πράξη ή παράλειψη, η οποία ήταν με πρόθεση και είχε ως σκοπό να προκληθεί ζημιά από έναν τρίτο. Τέλος, δυστύχημα που προήλθε εξ ολοκλήρου από αμέλεια ή άλλη εσφαλμένη πράξη οποιασδήποτε κυβέρνησης ή άλλης αρχής που ήταν υπεύθυνη για τη συντήρηση των φώτων ή άλλων βοηθημάτων της ναυσιπλοΐας κατά την άσκηση του καθήκοντός της, εξαιρείται από την ευθύνη του πλοιοκτήτη με βάση τους κανονισμούς της Σύμβασης. Σημαντικό αναφοράς είναι το γεγονός ότι στην Σύμβαση δεν περιλαμβάνονται περιστατικά τρομοκρατίας, κάτι το οποίο οι πλοιοκτήτες και οι ασφαλιστές τους το θεωρούν υψίστης σημασίας.

⁷⁴ Βλ. στο παράρτημα το κείμενο της Διεθνούς Σύμβασης Ναυαγιάρεσης (International Convention of Wreck Removal).

⁷⁵ Διεθνής Σύμβαση Ναυαγιάρεσης του Ναϊρόμπι, άρθρο 2, § 2,3.

Η Διεθνής Σύμβαση Ναυαγιαίρεσης ορίζει σαφώς τη διαφορά μεταξύ πλοίου και ναυαγίου καθώς η σύμβαση ισχύει μόνο για ναύαγια και τα μέλη που αναλαμβάνουν μια επιχείρηση απομάκρυνσης ενός ναυαγίου πρέπει να γνωρίζουν αυτή την ειδοποιό διαφορά. Σύμφωνα λοιπόν με τη Σύμβαση ως πλοίο ορίζεται κάθε τύπος, μέγεθος και είδος σκάφους που χρησιμοποιείται στη ναυτιλία για να εξυπηρετήσει κάθε είδους θαλάσσια επιχείρηση. Ο ορισμός αυτός περιλαμβάνει όλα τα είδη πλοίων από ένα μικρό αλιευτικό σκάφος έως ένα τεράστιο δεξαμενόπλοιο αργού πετρελαίου. Απαιτείται και ο ορισμός του ναυαγίου το οποίο είναι κάθε είδος πλοίου που έχει βυθιστεί ή έχει προσαράξει ή βρίσκεται σε κίνδυνο στη θάλασσα και αναμένεται από λόγους όπως σύγκρουση, βύθιση κ.ά., να γίνει ένα ναύαγιο⁷⁶. Ορίζεται σαφώς η έννοια του πλοιοκτήτη⁷⁷ καθώς και του διαχειριστή του πλοίου⁷⁸. Πέρα από τις βασικές έννοιες, το **άρθρο 1** ορίζει τη «ζώνη της σύμβασης». Η σύμβαση θα εφαρμόζεται εντός της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης (ΑΟΖ) του κράτους ή 200 χιλιόμετρα πέραν των χωρικών υδάτων. Η σύμβαση παρόλα αυτά δεν εφαρμόζεται εντός των χωρικών υδάτων. Η υπάρχουσα σύμβαση επιτρέπει απλά σε ένα κράτος να εφαρμόσει τις διατάξεις ασφάλισης της σύμβασης σε ύδατα που υπάγονται στη δικαιοδοσία του. Με αυτό τον τρόπο ένα κράτος μπορεί να ζητήσει την υποχρεωτική ασφάλιση, την άμεση δράση και τις διατάξεις πιστοποίησης στην εγχώρια απομάκρυνση του ναυαγίου ενώ το καθεστώς της ευθύνης μπορεί να είναι διαφορετικό από το καθεστώς της σύμβασης. Η διαδικασία όμως αυτή δημιουργεί μια σύγχυση όσον αφορά τα P&I Clubs. Η ομάδα των P&I Clubs κατέστησε σαφές στη Νομική Επιτροπή του IMO ότι δεν θα μπορεί να εκδίδει «blue cards» για καθεστώς ευθύνης το οποίο είναι διαφορετικό από το καθεστώς της ίδιας της σύμβασης.

Στο **άρθρο 2** γίνεται σαφές ότι η σύμβαση για την ανέλκυση των ναυαγίων εφαρμόζεται σε κάθε ναύαγιο, που η θέση του είναι στην αποκλειστική οικονομική ζώνη της χώρας, και σε περίπτωση που η ζώνη αυτή δεν είναι αποφασισμένη, τότε στην αντίστοιχη περιοχή της χώρας αυτής. Βασικό σημείο της Σύμβασης είναι το άρθρο⁷⁹ που προσδιορίζει εάν το ναύαγιο ενέχει κίνδυνο ή όχι. Όταν μια χώρα λοιπόν έχει δικαιοδοσία πάνω σε ένα ναύαγιο, τότε έχει και την ευθύνη να ορίσει εάν πρέπει να αφαιρεθεί από το σημείο που κείται ή όχι. Αναγκαίο είναι η εκάστοτε χώρα να

⁷⁶ Διεθνής Σύμβαση Ναυαγιαίρεσης, άρθρο 1, § 4.

⁷⁷ Διεθνής Σύμβαση Ναυαγιαίρεσης, άρθρο 1, § 8.

⁷⁸ Διεθνής Σύμβαση Ναυαγιαίρεσης, άρθρο 1, § 9.

⁷⁹ Διεθνής Σύμβαση Ναυαγιαίρεσης, άρθρο 1, § 5.

καθορίσει εάν ένα ναυάγιο παρεμποδίζει την πλοήγηση και μπορεί να προκαλέσει μελλοντικά ατυχήματα ή ακόμα εάν αποτελεί απειλή για το περιβάλλον, για παράδειγμα, λόγω της πιθανής διαρροής πετρελαίου από τις αποθήκες του. Ο ορισμός αυτός της ευρείας έννοιας του κινδύνου δίνει τη δυνατότητα στα κράτη να μπορούν να προβλέπουν και να προλαμβάνουν αρκετά ατυχήματα και περιβαλλοντικές απειλές, που πολλές φορές προκαλούν ανεπανόρθωτες βλάβες στις ακτές, επηρεάζουν την υγεία καθώς και τη διαβίωση του πληθυσμού στις γύρω περιοχές. Μέσω της Συμβάσεως ο πλοιοκτήτης έχει την ελευθερία επιλογής οποιασδήποτε εταιρείας ναυαγιάρεσης. Στο μόνο που εμπλέκεται το κράτος στην προκειμένη περίπτωση είναι ότι πρέπει να επιβλέπει εάν η διαδικασία ναυαγιάρεσης γίνεται κάτω από ειδικούς κανόνες ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος⁸⁰.

Στο **άρθρο 5, παρ. 1** προσδιορίζονται οι υποχρεώσεις του καπετάνιου και του διαχειριστή απέναντι στο κράτος που πρέπει να ενημερώσουν εάν το ατύχημα θα καταλήξει σε ναυάγιο. Καθώς επίσης στο ίδιο άρθρο, παρ. 2 προσδιορίζονται τα στοιχεία που πρέπει να δώσει στο κράτος ο πλοιοκτήτης αυτή τη φορά για το ναυάγιο.

Η Σύμβαση απαιτεί από το αρμόδιο κράτος, στο **άρθρο 8** να γνωρίζει πλήρως όλα τα στοιχεία του ναυαγίου και εάν αυτό αποτελεί κίνδυνο για την ναυσιπλοΐα και το περιβάλλον. Επιβάλλεται το συντομότερο δυνατό να ενημερώνει τους ναυτικούς και τα άλλα παράκτια κράτη, που βρίσκονται κοντά στη θέση του ναυαγίου, εντός της περιοχής της σύμβασης, ώστε να γίνεται γνωστή η ύπαρξη του ναυαγίου ακόμα και αν ο πλοίαρχος δεν έχει αναφέρει ακόμα το συμβάν. Όταν το κράτος που έχει πληγεί από το ναυάγιο καθορίσει ότι αυτό αποτελεί κίνδυνο τότε πρέπει να ληφθούν τα απαραίτητα μέτρα ώστε να σηματοδοτηθεί το ναυάγιο. Αυτό πρέπει να γίνει με βάση το διεθνώς αποδεκτό σύστημα σημαντήρων σε χρήση στην περιοχή και έπειτα να δημοσιευθούν τα στοιχεία της σήμανσης του ναυαγίου. Μόλις λοιπόν σηματοδοτηθεί το επικίνδυνο ναυάγιο, το κράτος πρέπει να ενημερώσει το κράτος νηολόγησης του πλοίου και τον εγγεγραμμένο ιδιοκτήτη αναλόγως, ενώ παράλληλα πρέπει να ενημερώσει και να διαβουλευτεί με το κράτος νηολόγησης του πλοίου και των άλλων κρατών, που επλήγησαν από τις καταστροφικές συνέπειες του ναυαγίου, όσον αφορά τα μέτρα που πρέπει να παρθούν για την αντιμετώπισή του. η σύμβαση αυτή δίνει στο

⁸⁰ Διεθνής Σύμβαση Ναυαγιάρεσης, άρθρο 4, § 4.

πληγέν κράτος τον ηγετικό ρόλο για την αντιμετώπιση του ναυαγίου, ανεξάρτητα από το γεγονός ότι, στην ουσία, το ναυάγιο μπορεί να αποτελεί μεγαλύτερη απειλή για άλλο κράτος.

Το κράτος ανάμεσα στις υποχρεώσεις του έχει και την δικαιοδοσία να εκδίδει εντολές ναυαγιαίρεσης εάν τα ναυάγια αποτελούν κίνδυνο. Το κράτος ορίζει ένα συγκεκριμένο χρονικό πλαίσιο στο οποίο πρέπει ο πλοιοκτήτης να εξαλείψει τον κίνδυνο του ναυαγίου, σε περίπτωση που ο πλοιοκτήτης υπερβεί τα χρονικά πλαίσια που του έχουν δοθεί, τότε το κράτος έχει το δικαίωμα να επέμβει⁸¹.

Στο **άρθρο 10** ορίζονται οι ευθύνες του πλοιοκτήτη για το ναυάγιο και στην παράγραφο 2 του δίνεται το δικαίωμα χρήσης της συμβάσεως του 1976 περί περιορισμού της ευθύνης έναντι των απαιτήσεών του. Σε περίπτωση που ένας πλοιοκτήτης δεν μπορεί να περιορίσει την ευθύνη του για ναυτικές απαιτήσεις στο πλαίσιο της Σύμβασης του 1976, τότε η Διεθνής Σύμβαση για την ανέλκυση ναυαγίων δεν του παραχωρεί ξεχωριστό δικαίωμα για να περιορίσει την ευθύνη του. Υποχρεωτική μέσω συμβάσεως κρίνεται και η ασφάλιση για ναυαγιαίρεση για οποιοδήποτε τύπο πλοίου πάνω από 300 gt⁸². Το πιστοποιητικό της κατάλληλης ασφάλισης ή άλλου είδους χρηματοοικονομικής ασφάλειας πρέπει να εκδίδεται στα πλοία από το κράτος νηολόγησής των. Τα συμβαλλόμενα κράτη δύναται να αναθέτουν σε αναγνωρισμένο οργανισμό την έκδοση του ανάλογου πιστοποιητικού για λογαριασμό τους. Ένα αντίγραφο του πιστοποιητικού πρέπει να φυλάσσεται επί του πλοίου.

Η Σύμβαση επιβάλλει στους ιδιοκτήτες την υποχρέωση να συνάψουν ασφάλιση αστικής ευθύνης σε ένα ποσό τουλάχιστον ίσο με τα όρια της ευθύνης για το πλοίο. Σε περίπτωση λοιπόν που ο πλοιοκτήτης δεν είναι σε θέση να περιορίσει την ευθύνη του, υποχρεούται μόνο να είναι κάτοχος ασφάλισης αστικής ευθύνης για το ποσό του περιορισμού της ευθύνης του.

Σημαντικό κρίνεται και το **άρθρο 13** της συμβάσεως καθώς σε αυτό ορίζεται το χρονικό όριο, που έχει στη διάθεσή του αυτός που πραγματοποιεί την διαδικασία ναυαγιαίρεσης, που μπορεί να ζητήσει αποζημίωση από τον πλοιοκτήτη. Μετά την πάροδο της εξαετίας από το ατύχημα που κατέληξε σε ναυάγιο, εάν δεν γίνει καμία

⁸¹ Διεθνής Σύμβαση Ναυαγιαίρεσης, άρθρο 9.

⁸² Gross Tonnage - ολική χωρητικότητα του πλοίου.

πράξη κατά του πλοιοκτήτη, τότε γίνεται πλήρης παραγραφή των ευθυνών του. Προβλήματα που δημιουργούνται σε περιπτώσεις όπου ένα ναυάγιο επηρεάζει δύο χώρες απαιτήθηκε να λύσει η νέα Σύμβαση. Έπειτα από κοινές συνομιλίες, οι δύο χώρες πρέπει να καταλήξουν σε μια από κοινού αντιμετώπιση του ναυαγίου. Σε περιπτώσεις που δεν συμφωνήσουν οι δύο πλευρές, τότε το πρόβλημα λύνεται με βάση τη Σύμβαση για τους Νόμους στη Θάλασσα του 1982⁸³.

Ο πλοιοκτήτης σύμφωνα με τη Σύμβαση δεν θα είναι υπεύθυνος αρχικά για ζημιές από ρύπανση όπως αυτές ορίζονται στην Διεθνή Σύμβαση περί Αστικής Ευθύνης για ζημιές από ρύπανση πετρελαίου του 1969 και με τις τροποποιήσεις της. Επίσης, εξαιρείται για ζημιές όπως ορίζονται από την Διεθνή Σύμβαση περί Ευθύνης και Αποζημίωσης για Ζημιές σε σχέση με την Θαλάσσια Μεταφορά Επικίνδυνων και Επιβλαβών ουσιών του 1996 καθώς και των τροποποιήσεών της. Τέλος, για ζημιές από πυρηνική ενέργεια, οι οποίες ορίζονται στη Σύμβαση περί της Ευθύνης Τρίτων στον τομέα της πυρηνικής ενέργειας του 1960 ή στη Σύμβαση της Βιέννης περί Αστικής Ευθύνης του 1963 ή βάσει της εθνικής νομοθεσίας που διέπει ή απαγορεύει τον περιορισμό της ευθύνης για ζημιά από πυρηνική ενέργεια.

Στις 18 Μαΐου του 2007 υιοθετείται η Σύμβαση, η οποία ήταν ανοιχτή προς υπογραφή από τις 19 Νοεμβρίου 2007 μέχρι και τις 19 Νοεμβρίου 2008 και από τότε μέχρι και σήμερα είναι ανοιχτή προς επικύρωση, αποδοχή και προσχώρηση. Η Δανία, η Εσθονία, η Γαλλία, η Γερμανία, η Ιταλία και η Ολλανδία ήταν από τις πρώτες χώρες που υπέγραψαν και αποδέχτηκαν την εν λόγω Σύμβαση. Το Ηνωμένο Βασίλειο τον Μάιο του 2008 εκδίδοντας προσχέδιο ενός νόμου για τη ναυσιπλοΐα, ουσιαστικά επικυρώνει την Σύμβαση.

Συμπερασματικά, έπειτα από όλες τις προσπάθειες που έγιναν για την θέσπιση νόμων που αφορούσαν την ναυαγία, η Διεθνής Σύμβαση Ναυαγίασης είναι αυτή που ξεκαθάρισε τα πιο πολλά θέματα που προέκυπταν κατά διαστήματα από τα ατυχήματα. Έθεσε τα θεμέλια για θέματα που αφορούσαν τις ευθύνες του πλοιοκτήτη και του κράτους, ξεκαθάρισε τις περιπτώσεις για το πότε ένα ατύχημα – ναυάγιο ενέχει κινδύνους για την ναυσιπλοΐα και το περιβάλλον. Η ασφάλιση για θέματα ναυαγίασης με την θέσπιση της νέας αυτής Σύμβασης έγινε υποχρεωτική, καθώς όρισε και για το ποιες διαδικασίες απαιτούνται σε περίπτωση που στο ατύχημα

⁸³ Διεθνής Σύμβαση Ναυαγίασης, άρθρο 15.

εμπλέκονται παραπάνω από ένα κράτη. Η Σύμβαση μπορεί να ξεδιάλυνε αρκετά προβλήματα, αλλά καμία διάταξη δεν όριζε το επόμενο βήμα μετά την ανέλκυση. Η διαχείριση του ναυαγίου αφού θα ανελκυθεί είναι ένα σημαντικό ζήτημα καθώς δεν ορίζεται εάν μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως μέρος της αποζημίωσης, αφού πουληθούν για scrap. Ο νόμος περί της μείωσης της ευθύνης του 1976 έρχεται σε αντίθεση με τη Σύμβαση για την ανέλκυση ναυαγίων καθώς όταν ο πλοιοκτήτης αιτηθεί περιορισμό της ευθύνης του τότε προκύπτει το ερώτημα ποιος θα βάλει τα χρήματα ώστε να ολοκληρωθεί η ανέλκυση. Εάν λοιπόν η ανέλκυση κριθεί υποχρεωτική και ο υπεύθυνος για αυτήν περιορίσει την ευθύνη του, τότε την ανέλκυση πρέπει να την αναλάβει το κράτος, κάτι το οποίο θεωρείται εξαιρετικά δύσκολο και δεν συμβαίνει συχνά λόγω των οικονομικών μεγεθών.

- Διεθνής Σύμβαση για την Επιθαλάσσια Αρωγή του 1989

Πέρα λοιπόν από τις Συμβάσεις που θεσμοθετήθηκαν και διέπουν τα ναυτικά ατυχήματα και την διαχείρισή τους, δημιουργήθηκε η ανάγκη υιοθέτησης μιας καινούργιας σύμβασης όσον αφορά τη νομοθεσία που πρέπει να διέπει την θαλάσσια αρωγή. Το Λονδίνο ανέκαθεν πρωταγωνιστεί σε θέματα που αφορούν την ναυτιλία και το εμπόριο, τη θαλάσσια ασφάλεια, το Ναυτικό Δίκαιο καθώς και την διαιτησία περιπτώσεων διάσωσης. Το Νοέμβριο του 1987 στο Λονδίνο, το Συμβούλιο του IMO με το άρθρο 2β της σύμβασής του αποφάσισε στη 14^η Συνέλευσή του, να συγκαλέσει μια διεθνής διάσκεψη ώστε να εξετάσει την δημιουργία μιας νέας Σύμβασης που θα αφορούσε τη θαλάσσια αρωγή. Η διάσκεψη αυτή είχε θετικό αποτέλεσμα έτσι τον Απρίλιο του 1989, στην έδρα του IMO, στο Λονδίνο υπογράφηκε η **Διεθνής Σύμβαση για την επιθαλάσσια αρωγή**⁸⁴, λαμβάνοντας μέρος 66 κράτη – μέλη. Με την Σύμβαση αυτή ξεκαθαρίζονται κάποιιοι ορισμοί όπως τι νοείται επιχείρηση θαλάσσιας αρωγής όπου κάθε πράξη ή δραστηριότητα που αποσκοπεί στην παροχή βοήθειας σε πλοίο ή οποιοδήποτε άλλο περιουσιακό στοιχείο που βρίσκεται σε κίνδυνο σε ύδατα κατάλληλα για ναυσιπλοΐα ή σε οποιαδήποτε άλλα ύδατα. Η Σύμβαση έρχεται να προσθέσει ακόμα έναν ορισμό για την έννοια πλοίο καθώς επεξηγεί ότι με την έννοια περιουσιακό στοιχείο είναι κάθε στοιχείο το οποίο δεν βρίσκεται μόνιμα και σκόπιμα συνδεδεμένο με την ακτογραμμή και περιλαμβάνει ναύλο σε κίνδυνο. Το περιβάλλον έχει πρωταγωνιστικό ρόλο σχεδόν σε όλες τις

⁸⁴ International Convention on Salvage

συμβάσεις, γι αυτό το λόγο από τον εν λόγω Σύμβαση δεν θα μπορούσε να λείπει ο ορισμός για την βλάβη του περιβάλλοντος όπου η έννοια αυτή περιλαμβάνει την ουσιώδη φυσική βλάβη στην ανθρώπινη υγεία ή στη θαλάσσια ζωή ή στον πλούτο στα παράλια ή στα εσωτερικά ύδατα ή στις παρακείμενες περιοχές, η οποία προκλήθηκε από ρύπανση, μόλυνση, φωτιά, έκρηξη ή παρόμοια σοβαρά περιστατικά.

Τα κράτη – μέλη που έλαβαν μέρος μέσω αυτής της Διεθνούς Συμβάσεως αναγνώρισαν την ανάγκη για καθορισμό διεθνών ομοιόμορφων κανονισμών για τις επιχειρήσεις διάσωσης. Επεσήμαναν την ανησυχία του όσον αφορά το περιβάλλον και την σωστή του μελλοντική διαχείριση. Τόνισαν τη συμβολή της άμεσης και αποτελεσματικής παροχής θαλάσσιας αρωγής τόσο για το ίδιο το πλοίο – φορτίο όσο και για το περιβάλλον. Τέλος, συμφωνήθηκε ότι σε όσους προσφέρουν θαλάσσια αρωγή σε πλοίο ή σε οποιοδήποτε άλλο περιουσιακό στοιχείο που βρίσκεται σε κίνδυνο θα παρέχονται κίνητρα υπό τη μορφή της αποζημίωσης.

Το έργο των επιθαλάσσιων αρωγών⁸⁵ υπό το πρίσμα του Νομικού Πλαισίου του IMO και της Διεθνούς Συμβάσεως για το Δίκαιο της Διάσωσης του 1989 είναι ωφέλιμο όχι μόνο για τους εφοπλιστές και τους ασφαλιστές αλλά και για τους ναυτικούς, το περιβάλλον και την πολιτεία. Ο όρος «salvage» περιγράφει όλες τις υπηρεσίες που παρέχονται για τη διάσωση της περιουσίας ενόψει θαλάσσιου κινδύνου. Η διάσωση όμως σαν έννοια δεν περιορίζεται μόνο στη διάσωση του πλοίου, φορτίου αλλά και στις τεχνικές που χρησιμοποιούνται για την ανέλκυση του ναυαγίου, την αναδιαμόρφωση του λιμένα και την ανάκτηση του πλοίου. Οι αρωγοί έχουν την νομική και ηθική ευθύνη και υποχρέωση να διασώζουν ζωές και περιουσίες που βρίσκονται σε κίνδυνο, χωρίς φυσικά να αγνοούν το θαλάσσιο περιβάλλον.

Συγκεκριμένα, ο ρόλος των επιθαλάσσιων αρωγών – salvage associations ορίζεται στις εξής ενέργειες:

- Να δεσμεύονται, να βρίσκονται πάντοτε σε ετοιμότητα και να λειτουργούν σύμφωνα με τα πρότυπα στην παροχή υπηρεσιών διάσωσης.
- Να εκπαιδεύουν τα μέλη τους ως προς το ρόλο του θαλάσσιου αρωγού για την προστασία της ζωής και του περιβάλλοντος

⁸⁵ Salvage Associations

- Να προβλέπουν και να σχεδιάζουν τη σωστή εκπαίδευση σύμφωνα με τις μελλοντικές απαιτήσεις.
- Να προωθούν την επικοινωνία και τη συνεργασία με όλα τα εμπλεκόμενα μέλη του θαλάσσιου ατυχήματος.
- Να παρέχουν άμεση βοήθεια προκειμένου να εξαλειφθούν οι καθυστερήσεις στις διαπραγματεύσεις.
- Να ενθαρρύνουν την εφαρμογή ενός πλαισίου που θα οδηγήσει σε άμεση και αποτελεσματική ανταπόκριση.
- Να παρακινούν τη συνεργασία μεταξύ των μελών εξασφαλίζοντας έτσι μια πιο αποτελεσματική και πιο επιτυχημένη ανταπόκριση σε θαλάσσια ατυχήματα.
- Να αφυπνίζουν την εθνική συνείδηση για τη σημαντικότητα του ρόλου του θαλάσσιου αρωγού στην προστασία της ζωής.
- Τέλος, να εξελίσσονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις κάθε γενιάς πλοίου και νέων τεχνολογιών.

Ένας από τους μεγαλύτερους οργανισμούς διάσωσης παγκοσμίως είναι η ISU⁸⁶, όπου έχει έδρα της το Λονδίνο και εκπροσωπεί τα συμφέροντα των θαλάσσιων αρωγών. Σκοπός της ένωσης είναι η συμμόρφωση με τους ισχύοντες νόμους και κανονισμούς και σαν κύριο γνώμονα των δραστηριοτήτων της έχει τον άνθρωπο και το περιβάλλον με το να παρέχει τους κατάλληλους πόρους ούτως ώστε οι συνθήκες εργασίας να είναι ασφαλείς. Η ένωση εκτός από τα μέλη της, συμπεριλαμβάνει περιφερειακούς φορείς και μικρές επιχειρήσεις και αξίζει να σημειωθεί ότι κάθε χρόνο διεξάγουν πάνω από 250 επιχειρήσεις διάσωσης καθώς και δεκάδες ανελκύσεις ναυαγίων. Η ένωση έχει στο δυναμικό της υψηλής ποιότητας πλοία με υψηλά επίπεδα προληπτικής συντήρησης καθώς και ένα άρτια εκπαιδευμένο προσωπικό το οποίο δρα άμεσα και αποτελεσματικά σε όλο τον κόσμο. Με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος, τα πληρώματα είναι εξειδικευμένα και έμπειρα στη διάσωση της ανθρώπινης περιουσίας. Στα πλαίσια της λειτουργίας της πραγματοποιούνται τακτικές επιθεωρήσεις και έλεγχοι για τη βελτίωση των συστημάτων διαχείρισης με την εφαρμογή χρονοδιαγραμμάτων υλοποίησης αποτελεσματικών διορθωτικών ενεργειών. Πρόεδρος της ένωσης από το 2011 ήταν ο κ. Ανδρέας Τσαβλέρης και από

⁸⁶ International Salvage Union

την τελευταία διάσκεψη της ένωσης στις 24 Οκτωβρίου του 2013 στο Χονγκ Κονγκ, πρόεδρος ανέλαβε ο Capt. Leendert Muller.

Όπως αναφέρθηκε δημιουργούνται κίνητρα υπό τη μορφή αποζημιώσεως στους θαλάσσιους αρωγούς. Ενέργειες διάσωσης οι οποίες καταλήγουν με ένα θετικό αποτέλεσμα δίνεται το δικαίωμα για μια ανταμοιβή σε αντίθεση φυσικά με το εάν το αποτέλεσμα είναι αρνητικό. Πρωταρχικός στόχος της αμοιβής αυτής είναι η ενθάρρυνση των επιχειρήσεων αρωγής. Οι προϋποθέσεις για να λάβει αμοιβή η θαλάσσια αρωγή είναι αρχικά το πλοίο να βρίσκεται σε κίνδυνο, ο οποίος να είναι πραγματικός και σοβαρός χωρίς απαραίτητα να είναι και άμεσος. Σε περίπτωση που δεν έχει συμφωνηθεί κάτι διαφορετικό, για να δοθεί αμοιβή θα πρέπει η βοήθεια να είναι ωφέλιμη. Όταν δηλαδή το πλοίο έχει διασωθεί, ο εξοπλισμός του, το φορτίο, ο μη κερδισμένος ναύλος, καθώς και όταν έχει αποφευχθεί ή ελαχιστοποιηθεί η ζημιά που προκλήθηκε στο περιβάλλον. Ειδικές αποζημιώσεις καταβάλλονται σε συγκεκριμένες περιπτώσεις στο πλοίο που προσφέρει την βοήθεια και η αποζημίωση είναι ίση προς τις δαπάνες του αν διεξήγαγε επιχείρηση αρωγής σε πλοίο που απειλούσε με μόλυνση του περιβάλλοντος, ανεξαρτήτως του αποτελέσματος και δεν έλαβε αμοιβή τουλάχιστον ίση προς τις δαπάνες του. Στην περίπτωση που αποτραπεί η μόλυνση τότε η αποζημίωση είναι προσαυξημένη.

Για να οριστεί το ύψος της αμοιβής που θα έχει η αποζημίωση προς το πλοίο αρωγό λαμβάνονται υπόψη διάφορα κριτήρια. Αρχικά, σημαντικό ρόλο παίζει η διασωθείσα αξία του πλοίου και των περιουσιακών στοιχείων μετά την ολοκλήρωση της θαλάσσιας αρωγής και συγκεκριμένα για το φορτίο η αξία του υπολογίζεται στο λιμάνι προορισμού. Ο βαθμός ετοιμότητας και επάρκειας του εξοπλισμού του αρωγού καθώς και το μέγεθος της επιτυχίας που είχε η βοήθεια που προσέφερε. Η φύση και η έκταση του κινδύνου που καλούνται οι αρωγοί να αντιμετωπίσουν και ανάλογα την προσπάθεια που θα καταβάλλουν για αποτροπή ή ελαχιστοποίηση της μόλυνσης του περιβάλλοντος είναι στοιχεία που καθορίζουν το ύψος της αποζημίωσης των αρωγών. Η αμοιβή δεν μπορεί να υπερβαίνει τη διασωθείσα αξία και ειδικότερα για τα ελληνικά δικαστήρια, αυτά επιδικάζουν αμοιβή ίση με το 1-20% της διασωθείσας αξίας. Διεθνώς αυτό που ισχύει είναι η αμοιβή να εξισώνεται με το 5% της διασωθείσας αξίας.

Υπάρχουν περιπτώσεις όπου οι θαλάσσιοι αρωγοί θα κινητοποιηθούν για να προσφέρουν την ανάλογη βοήθεια αλλά με το αποτέλεσμα που θα αποφέρουν δεν δικαιούνται αμοιβή. Όταν διασωθούν μόνο προσωπικά αντικείμενα ή μόνο ο πλοίαρχος και το πλήρωμα του πλοίου που βρίσκεται σε κίνδυνο, τότε η επιχείρηση αρωγής δεν δικαιούται κάποια αμοιβή. Μια εξαίρεση στην δεύτερη κατηγορία, που αφορά τον πλοίαρχο και το πλήρωμα, είναι εάν μετά από την εγκατάλειψη που έγινε χωρίς πρόθεση, επιστρέψουν και τελικά διασώσουν το πλοίο. Όταν οι αρωγοί προβούν σε παράνομες πράξεις όπως για παράδειγμα κλοπές αντικειμένων από το πλοίο που προσπαθούν να διασώσουν καθώς και σε περιπτώσεις που οι επιχειρήσεις διάσωσης δυσχέραιναν ακόμα περισσότερο την κατάσταση κινδύνου λόγω αμέλειας, απάτης ή πταίσματος. Ακόμα δεν δικαιούνται αμοιβή όταν επέμβουν παρά την ρητή άρνηση και απαγόρευση του πλοιοκτήτη ή πλοίαρχου. Υπάρχει εξαίρεση όμως και σε αυτό τον κανόνα, γιατί εάν η άρνηση του πλοίαρχου δεν είναι εύλογη, τότε οι αρωγοί δικαιούνται αμοιβή αφού διακυβεύονται συμφέροντα πολλών ατόμων και όχι μόνο του πλοίαρχου που αρνείται. Φυσικά εάν η άρνηση του πλοίαρχου κριθεί εύλογη και οι αρωγοί επέμβουν, τότε δεν δικαιούνται αμοιβή. Τέλος, εάν μαζί με το πλοίο, φορτίο, ναύλο, διασωθούν και ανθρώπινες ζωές τότε επιδικάζονται υψηλότερα σώστρα. Ειδική περίπτωση όπου συμμετέχουν δύο πλοία, όπου και τα δύο αποζημιώνονται είναι όταν το πρώτο χρησιμοποιείται για την διάσωση του πλοίου, φορτίου και ναύλου και η χρήση του δεύτερου είναι η διάσωση μόνο ανθρώπινων ζωών.

Ο διασώστης λοιπόν λειτουργεί σύμφωνα με το καθήκον που έχει απέναντι στον ιδιοκτήτη του πλοίου ή άλλων περιουσιακών στοιχείων που έχουν τεθεί σε κίνδυνο. Κύριο μέλημα του είναι η εκτέλεση των ανάλογων ενεργειών διάσωσης με προσοχή και αποφυγή ή έστω ελαχιστοποίηση των αρνητικών συνεπειών στο περιβάλλον. Σημαντικό σημείο σε μια επιχείρηση διάσωσης είναι, όταν οι συνθήκες το απαιτούν, ο αρωγός να ζητά βοήθεια από άλλους διασώστες αλλά και να δέχεται την παρέμβαση άλλων αρωγών, όταν αυτή ζητείται να εφαρμοστεί. Όταν το πλοίο που έχει διασωθεί καταφθάσει στο λιμάνι, δεν μπορεί να αναχωρήσει από αυτό χωρίς τη συγκατάθεση του αρωγού πλοίου εφόσον δεν έχει καταβάλλει την αποζημίωση για τις απαιτήσεις του πλοίου που χρησιμοποιήθηκε για την επιχείρηση της διάσωσης. Καμία διάταξη της παρούσας σύμβασης δεν ασχολείται με το δικαίωμα να λαμβάνει μέτρα το παράκτιο κράτος σύμφωνα με τις αναγνωρισμένες αρχές του διεθνούς

δικαίου για την προστασία των ακτών ή τα συναφή συμφέροντα από τη ρύπανση ή την απειλή της ρύπανσης αυτής πάνω σε ένα ναυτικό ατύχημα.

Βασικό μειονέκτημα της σύμβασης του 1989 είναι ότι δεν κατάφερε να παρέχει το απαραίτητο θεσμικό πλαίσιο για την ελαχιστοποίηση αρνητικών συνεπειών στο θαλάσσιο περιβάλλον αλλά και την ασφαλή διάσωση τόσο των πλοίων όσο και της περιουσίας αυτών. Επιπλέον, ένα θέμα το οποίο δεν ξεδιαλώνει επαρκώς η σύμβαση είναι όσον αφορά την αμοιβή των αρωγών. Παρατηρείται μια ασάφεια στα κριτήρια τα οποία πρέπει να πληρούν οι επιχειρήσεις διάσωσης ώστε τελικά πέρα από το αποτέλεσμα που θα επιφέρουν να δικαιούνται την ανάλογη αμοιβή – αποζημίωση.

Στο πρόβλημα, όπου οι διασώστες εξαιτίας του αποτελέσματος που φέρουν από μια επιχείρηση διάσωσης δεν λαμβάνουν τελικώς αμοιβή, έρχεται να δώσει λύση η ISU (International Salvage Union). Για να καλυφθεί σε κάποιο βαθμό η ανεπάρκεια της ήδη υπάρχουσας σύμβασης του 1989, η ISU έρχεται να προσθέσει ακόμα ένα άρθρο στο οποίο αναφέρεται ειδική αποζημίωση για τους διασώστες που δεν κατάφεραν αν πάρουν κάποια αμοιβή. Το επιπλέον αυτό άρθρο που δημιούργησε η ISU συμπληρώνεται με την SCOPIC Clause όπου σκοπός της είναι να ενθαρρύνει τους διασώστες να ανταποκρίνονται και να παρέχουν την πολύτιμη βοήθειά τους σε περιστατικά που το απαιτούν ακόμα και σε περιπτώσεις όπου η Σύμβαση του 1989 μπορεί να μην τις καλύπτει. Για να τεθεί σε εφαρμογή η SCOPIC πρέπει ο διασώστης με γραπτή ειδοποίηση στον ιδιοκτήτη του πλοίου να την επικαλεστεί. Η SCOPIC ουσιαστικά εξασφαλίζει τον διασώστη – αρωγό, σε περίπτωση που δεν λάβει αμοιβή λόγω του αποτελέσματος της διάσωσης, ότι δεν θα υποστεί ζημιά από την επιχείρηση διάσωσης που έχει αναλάβει.

- **Σχέδιο Σύμβασης για την ανέλκυση ναυαγίων από τον IMO**

Μετά από τις διάφορες συμβάσεις που έχουν θεσπιστεί μέσα στη διάρκεια των χρόνων για τα ναυάγια και την ανέλκυσή τους, έρχεται να προστεθεί ακόμα ένα σχέδιο σύμβασης από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO). Η ανάγκη για αυτή την σύμβαση προέκυψε από μια ομάδα χωρών οι οποίες υποστήριζαν ότι έπρεπε να θεσπιστούν κανόνες για την ανέλκυση ναυαγίων που βρίσκονταν σε διεθνή ύδατα. Τα χωρικά ύδατα των περισσότερων χωρών καθορίζονται στα 12 ναυτικά μίλια.

Εξαιτίας κάποιων ναυαγίων που έγκεινται πέρα από αυτό τον περιορισμό αλλά επηρεάζουν το θαλάσσιο περιβάλλον που βρίσκεται στα χωρικά ύδατα, οι χώρες θέλησαν να έχουν την εξουσία να επιβάλλουν την απομάκρυνση ακόμα και των ναυαγίων που βρίσκονται πέρα από τα χωρικά ύδατα. Γι αυτό το λόγο λοιπόν η Γερμανία, οι Κάτω Χώρες και το Ηνωμένο Βασίλειο προχώρησαν στη δημιουργία αυτού του σχεδίου ώστε να θεσπιστούν ενιαίοι κανόνες που θα διέπουν τις επιχειρήσεις απομάκρυνσης ενός ναυαγίου από διεθνή όμως ύδατα. Σύμφωνα λοιπόν με το σχέδιο αυτό της Σύμβασης τα παράκτια κράτη θα έχουν την εξουσία να διατάξουν την απομάκρυνση των ναυαγίων που βρίσκονται πέρα των χωρικών τους υδάτων. Η βάση του σχεδίου στηρίζεται στην αρχή της αντικειμενικής ευθύνης για τον πλοιοκτήτη σε συνδυασμό φυσικά με την υποχρεωτική ασφάλιση.

Συγκεκριμένα, η υποχρέωση των πλοιοκτητών είναι η σύνταξη μιας πλήρους έκθεσης των ατυχημάτων που αφορούν τα πλοία τους, έτσι ώστε τα κράτη μέλη να προβούν σε άμεση ενημέρωση των ναυτικών και των ενδιαφερόμενων παράκτιων κρατών σχετικά με τη φύση και τη θέση του κινδύνου. Με τη σειρά τους τα κράτη μέλη θα πρέπει να εντοπίσουν με τα κατάλληλα μέσα που έχουν όλα τα επικίνδυνα πλοία – ναυάγια που βρίσκονται κοντά στις ακτές τους. Επόμενο απαραίτητο βήμα από τα κράτη – μέλη που απειλούνται άμεσα από το ναυάγιο είναι με βάση τα διεθνώς αποδεκτά συστήματα σημαντήρων, να σηματοδοτηθεί το ναυάγιο ώστε να αποφευχθούν μελλοντικά ατυχήματα. Το εν λόγω σχέδιο συμβάσεως προσπαθεί να περιορίσει με αυτό τον τρόπο όχι μόνο τους κινδύνους για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, αλλά και τους κινδύνους βλάβης του θαλάσσιου περιβάλλοντος κάτι το οποίο περιλαμβάνει και αποτροπή βλάβης στην υγεία του παράκτιου πληθυσμού, των αλιευτικών δραστηριοτήτων καθώς και των τουριστικών αξιοθέατων.

Η απομάκρυνση του ναυαγίου θεωρείται πρωταρχική υποχρέωση του πλοιοκτήτη σύμφωνα με το σχέδιο της σύμβασης. Στο σημείο που μπορούν να επέμβουν τα κράτη – μέλη είναι στον ορισμό της προθεσμίας στην οποία πρέπει ο πλοιοκτήτης να αφαιρέσει το ναυάγιο. Στις περισσότερες περιπτώσεις, οι πλοιοκτήτες είναι υπεύθυνοι για τις δαπάνες που αφορούν τον εντοπισμό, τη σήμανση και την απομάκρυνση των ναυαγίων που ενέχουν κίνδυνο. Επειδή πάντοτε υπάρχουν εξαιρέσεις, ακόμα και σε αυτή την περίπτωση λόγω ανωτέρας βίας μπορεί να εξαιρεθεί ο πλοιοκτήτης. Φυσικά, το σχέδιο σύμβασης του IMO δεν έρχεται σε

αντίθεση με τη σύμβαση για τον περιορισμό της ευθύνης καθώς ο πλοιοκτήτης μπορεί να διατηρήσει αυτό του το δικαίωμα.

Τέλος, το σχέδιο αυτό σύμβασης έθεσε υπό συζήτηση θέματα τα οποία δημιουργούσαν προβλήματα στα κράτη – μέλη και προσπάθησε εν μέρει να δώσει κάποιες λύσεις. Παρόλα αυτά δημιουργούνται εκ νέου κάποια ζητήματα που αφορούν το διεθνές δίκαιο. Βασικό ερώτημα που προκύπτει είναι σε ποιο βαθμό τα παράκτια κράτη πρέπει να αναλάβουν επιπλέον εξουσίες σε αυτές τις ωκεάνιες περιοχές που συνήθως αναφέρονται ως διεθνή ύδατα. Η λύση που θα μπορούσε να δοθεί σε αυτό το ερώτημα είναι ότι με εγχειρίδιο το σχέδιο αυτό σύμβασης, τα κράτη – μέλη που μπορεί να πλήττονται πιο πολύ από ένα ναυάγιο θα μπορούσαν να έρθουν σε συμφωνία ώστε να απομακρύνουν όλα μαζί το πλοίο από τα διεθνή ύδατα.

- Απόφαση Συμβουλίου της Επικρατείας για την ανέλκυση ναυαγίων

Το Συμβούλιο της Επικρατείας αποφάσισε ότι τα ναυάγια πρέπει να ανελκύνονται μέσα σε τρεις (3) μήνες από την στιγμή της βύθισής τους. Στις περιπτώσεις όπου η ανέλκυση γίνει από άλλον φορέα, τότε όλα τα έξοδα τα αναλαμβάνει η πλοιοκτήτρια εταιρεία ώστε να ολοκληρωθεί η διαδικασία της ανέλκυσης. Μέσα σε τρεις μήνες, το πλοίο πρέπει να ανελκύεται από την ίδια την ναυτιλιακή εταιρεία σύμφωνα με το Συμβούλιο της Επικρατείας. Εάν η ναυτιλιακή εταιρεία δεν συμμορφωθεί με αυτόν τον κανονισμό, τότε το πλοίο πρέπει να ανελκυσθεί από τον αρμόδιο δημόσιο φορέα αλλά να χρεωθεί την όλη διαδικασία η ναυτιλιακή εταιρεία.

Η δικαστική απόφαση διευκρινίζει ότι μόνο σε περιπτώσεις, που λόγω ειδικών συνθηκών είναι αδύνατη ή δυσχερής η ανέλκυση, να επιτρέπεται η εφαρμογή άλλων μεθόδων πέραν της ανέλκυσης όπως για παράδειγμα εξουδετέρωση, καταστροφή ή διάλυση. Στις περιπτώσεις αυτές, καταλήγουν σύμβουλοι Επικρατείας, όπου απαιτείται ειδική αιτιολόγηση για τις ειδικές συνθήκες που καθιστούν την ανέλκυση είτε αδύνατη είτε δυσχερής. Επίσης, ειδική αιτιολόγηση απαιτείται και ως προς την πρόκριση των μέτρων που πρόκειται να εφαρμοστούν στην περίπτωση που δεν δύναται η ανέλκυση.

Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα όπου το Συμβούλιο της Επικρατείας αρνήθηκε την αίτηση μιας ναυτιλιακής εταιρείας που ζητούσε να ακυρωθεί η

απόφαση του λιμενάρχη της Αίγινας. Ο λιμενάρχης επέβαλλε πρόστιμο στην ναυτιλιακή εταιρεία καθότι αρνήθηκε προβεί σε ενέργειες ανέλκυσης του ναυαγίου του πλοίου «Αβαντίς ΙΙΙ». Το Συμβούλιο της Επικρατείας λοιπόν επενέβη και υποχρέωσε την ναυτιλιακή εταιρεία να καταβάλλει τις δαπάνες ανέλκυσης που έγινε με εντολή του Λιμεναρχείου.

- **Νόμος 2881/2001**

Η Ελλάδα ως κατεξοχήν ναυτιλιακή χώρα δεν θα μπορούσε να απέχει θεσμικά από τους κανονισμούς που αφορούν τα ναυάγια και την ανέλκυσή τους. Μέσα στο πέρασα των αιώνων, αντιμετωπίζοντας η Ελλάδα και δύσκολες καταστάσεις όπως ο πόλεμος, μετρά στο δυναμικό τους αρκετά ναυάγια. Η πρώτη κίνηση που έγινε, ώστε να υπάρξει η θεσμοθέτηση κάποιων κανονισμών, είναι με το Νόμο 1923/1991⁸⁷ όπου στην πραγματικότητα είναι η υιοθέτηση, από τον Ελλαδικό χώρο, της συμβάσεως για τον περιορισμό της ευθύνης του 1976.

Η θεσμοθέτηση στον Ελλαδικό χώρο για τα ναυάγια και την αντιμετώπισή τους κάνει την εμφάνισή της πολύ αργότερα και αφορμή ήταν το γεγονός που προκάλεσε τραγικές εξελίξεις στην Ελλάδα, το ατύχημα του «Express Samina». Στις 26 Σεπτεμβρίου του 2000, το ατύχημα του επιβατηγού πλοίου «Express Samina», που έγινε στις βραχονησίδες Πόρτες, λίγο πιο έξω από το λιμάνι της Πάρου, διαμηνύει εξελίξεις στο θέμα των ναυαγίων στην Ελλάδα. Λόγω αυτού του ατυχήματος η Ελλάδα το 2001 θέσπισε τον Νόμο 2881/2001⁸⁸, «Ρύθμιση θεμάτων ανέλκυσης ναυαγίων και άλλες διατάξεις», όπου ορίζει κάποια ζητήματα για την ανέλκυση ναυαγίων που μέχρι πρότινος δεν εντάσσονταν στην Ελληνική Νομοθεσία.

Συγκεκριμένα, το **άρθρο 1** ξεκινά με εννοιολογικούς προσδιορισμούς και ξεδιαλώνει την έννοια πλοίο ή πλωτό ναυπήγημα για το οποίο έχουν γραφτεί αρκετοί ορισμοί. Με το **άρθρο 2**, ο Νόμος εμβαθύνει πιο πολύ στην έννοια του ναυαγίου και πως αντιμετωπίζεται. Γίνεται ξεκάθαρο ότι όταν ένα ναυάγιο βρίσκεται σε λιμάνι, διώρυγα ή σε δίαυλο και αποτελεί εμπόδιο για τη λειτουργία τους ή απειλή για το περιβάλλον, εκείνος που έχει την ευθύνη της ναυαγιαίρεσής του είναι ο πλοιοκτήτης. Στην παρ. 2 του άρθ. 2 ορίζεται το χρονικό περιθώριο των τριών μηνών, καθώς και η

⁸⁷ ΦΕΚ Α, 106 Α.

⁸⁸ ΦΕΚ Α' 16/6.2.2001. Βλέπε σχετικό παράρτημα.

παράταση αυτού στους 2 μήνες συνήθως, που έχει στην διάθεση του ο πλοιοκτήτης να πραγματοποιήσει την ναυαγίαίρεση. Ο Οργανισμός⁸⁹ που έχει στη δικαιοδοσία του την λειτουργία ενός λιμανιού, μιας διώρυγας ή μιας διαύλου έχει το δικαίωμα να εκδίδει εντολές ναυαγίαίρεσης. Στην περίπτωση που ο πλοιοκτήτης δεν συμμορφωθεί με το χρονικό περιθώριο που του έχει δοθεί, τότε ο Νόμος δίνει το δικαίωμα στον εκάστοτε Οργανισμό που έχει εκδώσει την εντολή, να επέμβει και να ορίσει αυτός ένα τρίτο πρόσωπο που θα αναλάβει την ανέλκυση του ναυαγίου. Εάν όμως ο οργανισμός κρίνει την διαδικασία ασύμφορη ή αδύνατη τότε έχει το δικαίωμα να οργανώσει στην αρχή πλειοδοτικούς και αν δεν έχουν το επιθυμητό αποτέλεσμα, μειοδοτικούς διαγωνισμούς για την επίτευξη της ανέλκυσης του ναυαγίου. Ο Νόμος δίνει το δικαίωμα στον Οργανισμό να επέμβει άμεσα και να πράξει ότι εκείνος θεωρεί σωστό με βάση τους κανονισμούς, σε περιπτώσεις όπου ο πλοιοκτήτης δεν συμμορφώνεται με τις υποχρεώσεις του και το ναυάγιο αποτελεί άμεσο κίνδυνο για τη λειτουργία των περιοχών και του περιβάλλοντος γύρω από αυτό. Επίσης ο κανονισμός, στο **άρθρο 3**, αναφέρεται στα επικίνδυνα πλοία και τα πλωτά ναυπηγήματα που η αντιμετώπισή τους είναι ακριβώς η ίδια όπως και στα ναυάγια. Στο **άρθρο 4** παρουσιάζεται τι συμβαίνει με ένα ναυάγιο το οποίο είναι εκτός δικαιοδοσίας κάποιου λιμανιού, διώρυγας ή διαύλου. Το δικαίωμα για να εκδώσει εντολή ναυαγίαίρεσης σε αυτή την περίπτωση το έχει η πλησιέστερη Λιμενική Αρχή. Θεσμοθετημένες ενέργειες απαιτούνται και σε περιπτώσεις όπου ένα πλοίο ή ένα πλωτό ναυπήγημα είναι ακίνητο και εγκαταλελειμμένο οπουδήποτε. Σύμφωνα με το **άρθρο 5**, εφόσον εκδοθεί αντίστοιχη εντολή από τον αρμόδιο Οργανισμό, ο πλοιοκτήτης οφείλει να το μετακινήσει και στη συνέχεια να απαλείψει τον κίνδυνο. Σε περίπτωση όμως που μέσα σε διάστημα έξι μηνών με δικαίωμα παράτασης δύο μηνών, ο πλοιοκτήτης δεν συμμορφωθεί με την εντολή του Οργανισμού, τότε ο αρμόδιος Οργανισμός έχει το δικαίωμα να εξαλείψει τον κίνδυνο με ευθύνη όμως του πλοιοκτήτη για ότι συμβεί. Σημαντικό, επίσης, είναι το **άρθρο 7** όπου εισάγει το θέμα της υποχρεωτικής ασφάλισης των πλοίων, των πλωτών ναυπηγημάτων και κατασκευών στη θάλασσα. Απαιτείται πιστοποιητικό ασφάλισης για ναυαγίαίρεση και ο πλοίαρχος και ο πλοιοκτήτης έχουν την ευθύνη για την διατήρησή του πάνω στο πλοίο καθώς και για την ανανέωση. Από την υποχρεωτική ασφάλιση εξαιρούνται βάσει νόμου πλοία ή πλωτά ναυπηγήματά ή κατασκευή στη θάλασσα που ανήκουν

⁸⁹ Οργανισμός Λιμένος, Λιμεναρχείο.

στο Δημόσιο ή σε άλλο αλλοδαπό οργανισμό. Στο **άρθρο 8** ορίζονται τα όρια των προστίμων σε περίπτωση παραβίασης των διατάξεων του εν λόγω Νόμου. Ο Οργανισμός ή η Λιμενική αρχή όταν αφορά θέματα ανέλκυσης, απομάκρυνσης ή εξουδετέρωσης ναυαγίων ή πλοίων, κινείται με βάση τη γνώμη μιας συγκεκριμένης Επιτροπής, όπου και η σύστασή της ορίζεται από τον Νόμο, **άρθρο 9 παρ. 7**. Με το Νόμο αυτό γίνεται τροποποίηση του Νόμου 314/1976 (ΦΕΚ 106 Α) και καθίσταται υποχρεωτική η ασφάλιση για ζημιές, ρύπανσης από πετρέλαιο για οποιοδήποτε πλοίο ή πλωτό ναυπήγημα που λειτουργεί κανονικά είτε ως αποθήκη, υπάρχει ή κυκλοφορεί στα Ελληνικά χωρικά ύδατα και έχει χύμα πετρέλαιο μέχρι 2000 τόνους και δεν υπάγεται στα υπόλοιπα άρθρα του νόμου. Με αυτή την τροποποίηση λοιπόν, στο **άρθρο 11 παρ. 7** καθίσταται σαφές ότι η ασφάλιση για ρύπανση από πετρέλαιο γίνεται υποχρεωτική για όλα τα πλοία ακόμα και για αυτά που χρησιμοποιούνται σαν αποθήκες. Τέλος, στο άρθρο 14 αναλύεται με ποιον τρόπο, τα χρήματα, τα οποία προκύπτουν από τα πρόστιμα του νόμου στους αρμόδιους φορείς, μοιράζονται και σε ποιους.

Ο Νόμος 2881/2001 έθεσε τις βάσεις για πολλά ζητήματα τα οποία μέχρι τότε δεν είχαν την ανάλογη αντιμετώπιση. Τα κύρια ζητήματα που αφορούν τους παράγοντες των ναυαγίων, όπως τι είναι ναυάγιο, ποιος Οργανισμός έχει την ευθύνη για τα ναυάγια, τις ευθύνες και τα δικαιώματα του πλοιοκτήτη καθώς και την υποχρεωτική ασφάλιση για ναυαγιάριση στην Ελλάδα, ορίζονται και τίθεται ένα θεσμικό πλαίσιο γύρω από αυτά. Παρά τις λύσεις που δόθηκαν σε πολλά θέματα, αρκετά κενά παρέμειναν. Ο νόμος αυτός δεν καθιστά ξεκάθαρο, όπως η Διεθνής Σύμβαση του IMO, ποια είναι τα κριτήρια σύμφωνα με τα οποία ένα ναυάγιο αποτελεί κίνδυνο για το περιβάλλον. Η ασάφεια αυτή δημιουργεί από μόνη της κενό στο νόμο καθώς ο πλοιοκτήτης μπορεί να κάνει αίτηση στο Συμβούλιο της Επικρατείας για να αναιρέσει την εντολή ναυαγιάρισης που έχει εκδοθεί για εκείνον. Η υποκειμενικότητα κάτω από την οποία εκδόθηκε η εντολή, μαζί με την ασάφεια του νόμου μπορεί ο πλοιοκτήτης να αποποιηθεί των υποχρεώσεών του. Ένα δεύτερο σημείο που δεν αποσαφηνίζεται πλήρως είναι ποια πρέπει να είναι η αντιμετώπιση για τα ήδη υπάρχοντα ναυάγια. Το πρόβλημα είναι ότι δεν μπορεί αν εκδοθεί εντολή ναυαγιάρισης για ναυάγια που βρίσκονται πάνω από 20 χρόνια στις Ελληνικές θάλασσες καθώς σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, όλες οι ευθύνες του

πλοιοκτήτη έχουν παραγραφεί και το πλοίο – ναύαγιο περνά στην κυριότητα του κράτους μετά το πέρας της εικοσαετίας.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

11. ΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟ ΤΟΥ «SEA DIAMOND»

11.1 ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Το 1986, στη Φιλανδία, η εταιρεία Finish Valmet κατασκευάζει στο ναυπηγείο του Ελσίνκι το κρουαζιερόπλοιο Birka Princess με κόστος 350 εκ. μάρκα (58,9 εκ. ευρώ). Η δραστηριοποίησή του ξενικά στη Βαλτική θάλασσα πραγματοποιώντας εικοσιτετράωρες κρουαζιέρες μεταξύ Στοκχόλμης και των Νήσων Aland. Κατά τους καλοκαιρινούς μήνες την περίοδο των ετών 1990-2003, τα ταξίδια γίνονται πιο συχνά και όλο και πιο μακρινά γύρω από τη Βαλτική. Το 1999 ανακαινίζεται πλήρως με κόστος που αγγίζει τα 26 εκ. ευρώ.

Το 2006, η Louis Hellenic Cruises αγοράζει την Birka Princess έναντι \$35 εκ., την μετονομάζει σε «Sea Diamond» και ακολουθούν εργασίες σε αυτήν της τάξεως των \$10 εκ. Το Sea Diamond παραμένει στην αρχική του λειτουργία ως κρουαζιερόπλοιο και το 2006 αποκτά ελληνική σημαία και διαχειρίζεται από την εταιρεία Core Marine Limited στον Πειραιά. Με χαρακτηριστικά όπως χωρητικότητα 22.412 τόνων, μήκος 414 πόδια και πλάτος 25 πόδια και επιπλέον δυνατότητα μεταφοράς μέχρι και 1.537 επιβατών και 587 καμπίνες, για εκείνη την εποχή θεωρείτο με τις καλύτερες προδιαγραφές για ασφαλή και φιλική προς το περιβάλλον μεταφορά. Είχε τέσσερις κινητήρες ντίζελ, υπήρχαν δύο πλάγιες προπέλες για να μπορεί να προσεγγίζει παράλληλα την προκυμαία και να απομακρύνεται από αυτήν χωρίς βοήθεια. Στη ευελιξία του πλοίου βοηθούσαν οι δύο προπέλες στην πρύμνη που είχαν μεταβαλλόμενη γωνία στα πτερύγιά τους. Αλλάζοντας τη γωνία κατάλληλα, η προπέλα είχε τη δυνατότητα χωρίς να σταματήσει να αρχίσει πάλι με ανάποδη φορά περιστροφής και να οδηγεί προς τα πίσω. Μετά την μετονομασία του πραγματοποιούσε επταήμερες κρουαζιέρες, με αναχώρηση και άφιξη στον Πειραιά, στις περιοχές Μύκονο – Κουσάντασι – Πάτμο – Ρόδο – Ηράκλειο – Σαντορίνη. Το Sea Diamond είχε λάβει πιστοποιητικό καταλληλότητας από τον Νορβηγικό Νηογνώμονα DNV, ο οποίος θεωρείται ένας από τους πιο αυστηρούς διεθνώς. Η τελευταία ετήσια επιθεώρηση του πλοίου έγινε στις 9 Μαρτίου 2007 στον Πειραιά. Όπως διαπιστώθηκε κατά το χρόνο ατυχήματος υπήρχαν σε ισχύ εκδοθέντα πιστοποιητικά από τον νηογνώμονα με την κλάση του πλοίου, πιστοποιητικά ασφαλούς διαχείρισης και ασφάλειας του πλοίου.

11.2 ΤΟ ΧΡΟΝΙΚΟ ΤΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Στις 5 Απριλίου 2007, το κρουαζιερόπλοιο «Sea Diamond» βρίσκεται στη μέση της διαδρομής που εκτελούσε τακτικά στα πλαίσια της επταήμερης κρουαζιέρας. Οι επιβάτες του πλοίου είναι 730 Αμερικανοί, 112 Ισπανοί, 100 Γάλλοι, 15 Αυστραλοί και πολλοί ακόμα άλλων εθνικοτήτων και 390 άτομα πλήρωμα. Συγκεκριμένα, στις 12 το μεσημέρι της ίδιας μέρας το κρουαζιερόπλοιο αναχωρεί από το λιμάνι του Ηρακλείου με προορισμό τη Σαντορίνη όπου ήταν προκαθορισμένο να παραμείνει 4-5 ώρες. Τα προβλήματα ξεκινούν μία ώρα μετά την αναχώρησή του από το λιμάνι καθώς μια βλάβη στη μία από τις τέσσερις κύριες μηχανές του πλοίου σε αντλία πετρελαίου, οδήγησε τη μηχανή να βγει εκτός λειτουργίας. Ο πλοίαρχος δεν ενεργεί όπως θα έπρεπε έτσι δεν ενημερώνει τον γορβηγικό νηογνώμονα που είναι υπεύθυνος για το πλοίο, ούτε το αρμόδιο τμήμα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και τέλος δεν ενημερώνει την πλοιοκτήτρια εταιρεία ως όφειλε βάσει νόμου. Έπρεπε να έχουν ενημερωθεί όλοι οι αρμόδιοι φορείς, ώστε οι επιθεωρητές να καθοδηγούσαν το πλοίο στο πλησιέστερο λιμάνι, να διεξαχθούν οι επισκευές που απαιτούσε και έπειτα να δινόταν η εντολή να ολοκληρωθεί η κρουαζιέρα. Με συνεχείς προσπάθειες επισκευής της βλάβης εν πλω και έπειτα από τρεις ώρες όπου το πλοίο κινούνταν με τρεις μηχανές, 15 λεπτά πριν την πρόσκρουση η τέταρτη μηχανή τίθεται σε λειτουργία. Η λειτουργία της επισκευασμένης μηχανής ξεκίνησε όταν το πλοίο είχε ήδη μπει στον κόλπο της Σαντορίνης και παρέκκλινε συστηματικά από την πορεία της πρόσδεσης. Βρέθηκε δύο ναυτικά στάδια⁹⁰ νοτιότερα, προς το ακρωτήριο Αλωνάκι, αντί να ευθυγραμμιστεί μεταξύ της σημαδούρας Νο 4 και της «γλώσσας» που έβγαζε στη στεριά.

Λίγο μετά τις 15.30 μμ., το κρουαζιερόπλοιο προσέκρουσε σε ύφαλο κοντά στην πλώρη του, με τη δεξιά του πλευρά, μισό μίλι έξω από τα Φηρά ενώ επιχειρούσε χειρισμούς κατάπλου. Η απεικόνιση του υφάλου στον Χάρτη της Υδρογραφικής Υπηρεσίας του Πολεμικού Ναυτικού, στον οποίο προσέκρουσε το πλοίο, αμφισβητείται. Αμέσως παρουσίασε ρήγμα στα ύφαλα και εισροή υδάτων, παίρνοντας κλίση 12 μοιρών. Σύμφωνα με το σύστημα ασφαλούς διαχείρισης του απόπλου, κατάπλου και της πλεύσης του πλοίου, οι 19 υδατοστεγείς πόρτες των

⁹⁰ Μονάδα μέτρησης μήκους και είναι υποδιαίρεση του ναυτικού μιλίου. Χρησιμοποιείται εξίσου στο Εμπορικό όσο και στο Πολεμικό Ναυτικό.

στεγανών φρακτών του πλοίου θα έπρεπε να είναι κλειστές, κάτι το οποίο δεν εφαρμόστηκε στο πλοίο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Για αυτό το λόγο, μετά την πρόσκρουση, ο πλοίαρχος έδωσε εντολή να κλείσουν οι πόρτες κάτι το οποίο όπως αποδείχτηκε ήταν αδύνατον να εφαρμοστεί. Με την εισροή των υδάτων, ο κύριος ηλεκτρολογικός πίνακας του πλοίου που βρισκόταν στο θάλαμο ελέγχου της μηχανής άρχισε να εκπέμπει λάμπες και ακούγονταν εκρήξεις από τα βραχυκυκλώματα σε αυτόν. Ξεκίνησε πυρκαγιά καθώς δεν διέθετε κατάλληλα και επαρκή στοιχεία προστασίας, ως όφειλε. Οι αντλίες δεν λειτούργησαν για να καταφέρουν να απαντλήσουν τα νερά, οι μηχανές συνέχισαν να δουλεύουν και αποκόλλησαν το πλοίο και το οδήγησαν μέσα στον όρμο των Φηρών, όπου και σταμάτησαν να λειτουργούν οι μηχανές και το πλοίο παρέμεινε ακυβέρνητο. Σύμφωνα με μαρτυρίες κατοίκων, ο άνεμος θα παρέσερνε το πλοίο προς την αντίθετη κατεύθυνση και ότι μάλλον ο πλοίαρχος έπραξε τις ανάλογες ενέργειες ώστε το πλοίο να έρθει πιο κοντά στην ακτή. Το πλοίο βρίσκεται σε απόσταση λιγότερη από τα 10 μέτρα από τα βράχια και είναι σχεδόν ακουμπισμένο σε αυτά.

Μετά την πρόσκρουση στον ύφαλο, ο πλοίαρχος διέταξε την εκκένωση του σκάφους και γι αυτό ρίχτηκαν στη θάλασσα τα σωστικά μέσα. Δίνεται εντολή στο πλήρωμα να κλείσουν τα καταστρώματα 2 και 3. Στην περιοχή σπεύδει μεγάλος αριθμός λέμβων από τη Σαντορίνη, καθώς και τα κρουαζιερόπλοια Ocean Magestic, Aegean 2 και το πλοίο της ακτοπλοΐας Blue Star Naxos που βρισκόταν εκείνη τη στιγμή στο νησί. Αμέσως στην περιοχή του ατυχήματος καταφθάνει ένα ελικόπτερο Super Puma και λίγο αργότερα έρχονται να προστεθούν, στην προσπάθεια διάσωσης, μέσα των Ενόπλων Δυνάμεων και συγκεκριμένα, ένα ακόμα Super Puma, δυο Augusta Bell και ένα αεροσκάφος C-130. Ενώ έγινε η καθέλκυση των σωστικών λέμβων, λόγω της κλίσης που είχε πάρει το πλοίο δεν μπόρεσαν να επιβιβαστούν οι επιβάτες και έτσι απομακρύνθηκαν από το σημείο από τις λάντζες. Το έργο της διάσωσης διευκολύνθηκε αρκετά από το γεγονός ότι οι καιρικές συνθήκες που επικρατούσαν στην περιοχή ήταν καλές. Ένα μεγάλο μέρος των επιβατών παραλαμβάνει το ferry boat «Νήσος Θηρασία», μετά όμως από τη συμβολή ενός ρυμουλκού. Συγκεκριμένα, λόγω της θέσης του κρουαζιερόπλοιου δεν μπορεί να γίνει μεταβίβαση και έτσι επιστρατεύεται ένα ρυμουλκό, που βρίσκεται εκτός για λιμενικά έργα της Νομαρχίας Κυκλάδων, δένει και ρυμουλκεί το πλοίο μακριά από τα βράχια. Το πλήρωμα ανοίγει την μπουκαπόρτα και περίπου 1000 επιβάτες με τη βοήθεια του

«Νήσος Θηρασία», λάντζων και ενός μικρού ferry boat καταφέρνουν να αποβιβάσουν στο λιμάνι των Φηρών. Στο πλοίο έχουν παραμείνει 30 άτομα πλήρωμα και το πλοίο ρυμουλκείται στον όρμο Αθηνιού. Ξημερώματα Παρασκευής 7 Απριλίου 2007 και ώρα 03.25 βυθίζεται η πρύμνη του πλοίου και έως τις 06.56 ολοκληρώνεται η βύθιση του κρουαζιερόπλοιου «Sea Diamond». Όλοι οι επιβάτες σώθηκαν εκτός από δυο Γάλλους τον Κριστόφ Αλέν και την 16χρονη κόρη του Ναάντ, όπου όμως δεν έχουν βρεθεί οι σωροί τους και γι αυτό δεν έχουν ασκηθεί ποινικές διώξεις για ανθρωποκτονία στον πλοίαρχο και την πλοιοκτήτρια εταιρεία.

11.3 ΑΙΤΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΑΓΙΟΥ

Αναμφισβήτητα, το ατύχημα και η βύθιση του κρουαζιερόπλοιου «Sea Diamond» αποτέλεσε ένα γεγονός που συντάραξε όχι μόνο την ελληνική αλλά και την παγκόσμια κοινή γνώμη. Όπως θα ήταν φυσικό έπειτα από κάθε ατύχημα να αναρωτηθεί κανείς τι το προκάλεσε, έτσι και η περίπτωση του «Sea Diamond» δεν αποτέλεσε εξαίρεση. Φυσικά στην αρχή οι συνθήκες ενός ατυχήματος είναι αδιευκρίνιστες και κανείς δεν μπορεί να εξάγει με βεβαιότητα συμπεράσματα για το τι συνέβη.

Λίγες μέρες μετά τη βύθιση του πλοίου, η πλοιοκτήτρια και η διαχειρίστρια εταιρεία αναθέτουν σε μια εξειδικευμένη εταιρεία την Akti Engineering να προβεί σε επιστημονικές μετρήσεις και χαρτογράφηση της περιοχής της πρόσκρουσης. Τα αποτελέσματα της έρευνας της εν λόγω εταιρείας έφεραν στο φως την λανθασμένη χαρτογράφηση της περιοχής όπου βρισκόταν ο ύφαλος και προσέκρουσε το πλοίο. Συγκεκριμένα, οι μετρήσεις έδειξαν ότι ο ύφαλος που προσέκρουσε το πλοίο ήταν 131 μέτρα από την ακτή και όχι 57 μέτρα που λανθασμένα αποτυπώνεται στον επίσημο ναυτιλιακό χάρτη, όπου όλα τα πλοία στηρίζονται σε αυτόν. Στον ίδιο χάρτη, το βάθος του σημείου που έγινε η πρόσκρουση είναι 18 έως 22 μέτρα, ενώ στην πραγματικότητα δεν είναι πάνω από 5 μέτρα. Γι αυτό το λόγο, το πλοίο στηριζόμενο στον συγκεκριμένο χάρτη και στα άλλα ναυτιλιακά όργανα που προβλέπονται από τους Διεθνείς κανονισμούς και που το πλοίο διέθετε, η πορεία που ακολουθούσε για το υποδειχθέν σημείο πρόσδεσης στη Σαντορίνη ήταν απόλυτα ασφαλής. Το Sea Diamond διέθετε δύο υπερσύγχρονα ραντάρ. Η λειτουργία τους ορίζεται ως την

απεικόνιση οτιδήποτε βρίσκεται πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας όπως: πλοία, ξέρα, βράχια, όμως δεν προσφέρει τις κατάλληλες πληροφορίες για το τι βρίσκεται κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας. Δίνει πληροφορίες για αποστάσεις μεταξύ του πλοίου και άλλων πλοίων ή ξέρας με μεγάλη ακρίβεια. Τα ραντάρ βρίσκονται σε λειτουργία όταν το πλοίο προσεγγίζει ένα λιμάνι καθώς και στην ανοιχτή θάλασσα για τον προσδιορισμό της θέσης του πλοίου. Έτσι λοιπόν κανένα από τα διαθέσιμα μέσα δεν μπορούσε να δώσει πληροφορίες για τον κίνδυνο που διέτρεχε το κρουαζιερόπλοιο. Η Υδρογραφική Υπηρεσία παραδέχτηκε την λανθασμένη απεικόνιση του υφάλου στον χάρτη και εξέδωσε νέο ενημερωμένο χάρτη, καθώς και σχετικές οδηγίες προς τους ναυτιλλόμενους.

Ανάμεσα στις έρευνες που έγιναν για την διαλεύκανση του ατυχήματος ήταν η αναζήτηση και η εύρεση εν τέλει του «μαύρου κουτιού» του πλοίου ή αλλιώς VDR⁹¹. Το μαύρο κουτί εκπέμπει σήμα που διευκολύνει τον εντοπισμό του από τις αρχές και όπως και τελικά συνέβη. Ο εντοπισμός του «μαύρου κουτιού» του Sea Diamond έγινε στις 12 Απριλίου του 2007 από το ρομποτικό βαθυσκάφος του ωκεανογραφικού πλοίου «Φιλία». Δεκαπέντε μέρες μετά την ανέλκυσή του, το «μαύρο κουτί» μεταφέρθηκε από το Λιμεναρχείο της Σαντορίνης στην Αθήνα, παρουσία των λιμενικών και του εισαγγελέα. Προκειμένου να γίνει η αποκωδικοποίησή του, μεταφέρεται στο ειδικό κέντρο «L-3 Communications» στη Φλωρεντία των ΗΠΑ. Τα αποτελέσματα μεταφέρονται στην Εισαγγελία της Νάξου.

Τα στοιχεία που προέκυψαν από την αποκωδικοποίηση του «μαύρου κουτιού» διευκόλυναν εν μέρει την διαλεύκανση της υπόθεσης. Βρέθηκε ηχητικό ντοκουμέντο όπου υπαίτιοι του ατυχήματος λόγω κακής συνεννόησης και αργοπορίας καταδεικνύονται ο πλοίαρχος σε συνεργασία με την πλοιοκτήτρια εταιρεία και οι λεμβούχοι. Αποδεικνύεται ότι ο καπετάνιος φαίνεται να υπακούει μόνο στις υποδείξεις της πλοιοκτήτριας εταιρείας, αγνοώντας το ρυμουλκό που είχε καταφθάσει για να βοηθήσει. Επίσης, ο καπετάνιος του Sea Diamond ήταν αρνητικός στην ρυμούλκηση που του υποδείκνυαν οι καπετάνιοι των ρυμουλκών. Οι ελλείψεις του

⁹¹ Το VDR είναι τα αρχικά του Voyage Data Recorder, το οποίο είναι ένα σύστημα όπου τοποθετείται στη γέφυρα του πλοίου όπου μπορεί και καταγράφει όλες τις πληροφορίες που αφορούν το ταξίδι, έτσι ώστε να διευκολύνονται οι ερευνητές να βρουν τα αίτια του ατυχήματος. Πέρα από τα δεδομένα του πλοίου μπορεί και καταγράφει και εξωτερικά δεδομένα όπως την κατεύθυνση και τη δύναμη του ανέμου. Οι πληροφορίες που προσφέρει το VDR χρησιμοποιούνται για την βελτίωση των μέτρων προστασίας στη θάλασσα για ασφαλή ναυσιπλοΐα.

κρουαζιερόπλοιου που προέκυψαν σε μηχανικά μέσα ήταν ότι κατά την είσοδό του στο λιμάνι της Σαντορίνης δεν διέθετε ραντάρ και βαθύμετρο, ενώ δύο σημαντικά όργανα πλοήγησης βρίσκονταν εκτός λειτουργίας τόσο κατά την πρόσκρουση όσο και πριν από αυτήν. Η παράβαση στους κανονισμούς για τα συστήματα ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, με το να παραμένουν ανοιχτά τα στεγανά του πλοίου κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, ήταν ακόμα ένα στοιχείο που οδήγησε στη βύθιση πια του κρουαζιερόπλοιου. Βασικό επίσης πρόβλημα ήταν το γεγονός ότι δεν κατάφεραν αν λειτουργήσουν οι αντλίες, ώστε να απαντλήσουν το νερό, λόγω της διακοπής του ρεύματος. Ακόμα τα ναύδετα⁹² γνωστά και ως τσαμαδούρες 1 και 2 ήταν αδύνατον να χρησιμοποιηθούν και τα 3 και 4 δεν είχαν συντηρηθεί. Μία ακόμα παράβαση που λάμβανε χώρα πάνω στο πλοίο και αποδείχτηκε από την αποκωδικοποίηση ήταν ότι γίνονταν παράνομες εργασίες για να δημιουργηθεί γυμναστήριο στο μπροστινό τμήμα του πλοίου. Το πιο πιθανό είναι το συνεργείο να είχε κόψει τα ηλεκτρικά κυκλώματα από τις πλευρικές προπέλες οι οποίες βοηθούν το πλοίο να κάνει ελιγμούς. Η διακοπή αυτή προφανώς έγινε εν αγνοία του πλοιάρχου καθώς εκείνος είχε την αίσθηση ότι μπορεί να πραγματοποιήσει τους ελιγμούς που απαιτούνταν για να περάσει το ηφαίστειο της Σαντορίνης.

Όπως αποδεικνύεται και από την αποκωδικοποίηση του «μαύρου κουτιού», το ατύχημα του κρουαζιερόπλοιου «Sea Diamond» και η μετέπειτα βύθισή του οφείλεται κατά βάση από ένα συγκεκριμένο λάθος χειρισμών και από την πλευρά του πλοιάρχου και της πλοιοκτήτριας εταιρείας καθώς και της λάθος χαρτογράφησης της περιοχής. Η λάθος αυτή αντιμετώπιση μπορεί να μην κόστισε ανθρώπινες ζωές αλλά επιβάρυνε το θαλάσσιο περιβάλλον σε αρκετά υψηλό βαθμό.

11.4 Η ΜΟΛΥΝΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟ

Όπως αναφέρθηκε το ατύχημα του κρουαζιερόπλοιου που κατέληξε σε ναυάγιο και το οποίο κείται μέχρι και σήμερα στον βυθό της θάλασσας προκάλεσε σημαντική ρύπανση όχι μόνο στην θαλάσσια περιοχή της οποίας προσέκρουσε το πλοίο αλλά και των παράκτιων περιοχών. Η οικονομία του νησιού της Σαντορίνης κατά βάση στηρίζεται στον τουρισμό και κατά αυτόν τον τρόπο το ναυάγιο δεν

⁹² Μεγάλες σηματοδούρες που προσδένουν τα πλοία αντί αγκυροβολίας.

αποτελεί απειλή μόνο για τα θαλάσσια οικοσυστήματα αλλά πλήττει και τη ζωή των κατοίκων του νησιού.

Στην περιοχή βύθισης του πλοίου παρατηρήθηκε αμέσως ρύπανση της θάλασσας από ελαφρά πετρελαιοειδή, σε ακτίνα περίπου 100 μέτρων γύρω από το ναυάγιο και συγκεκριμένα έντονος ιριδισμός, κατά τόπους χρώματος καφέ. Σύμφωνα με το π.δ.11/2002 «Εθνικό Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο και άλλες επιβλαβείς ουσίες» έγιναν οι απαραίτητες διαδικασίες και τέθηκε σε ετοιμότητα ο εξοπλισμός και τα συναφή υλικά απορρύπανσης του Λιμεναρχείου Θήρας. Εκδόθηκε εντολή προς τον πλοίαρχο και τον Α΄ μηχανικό για να ενεργήσουν κατάλληλα ώστε να επιτευχθεί μερική έστω αποφυγή ρύπανσης της θάλασσας. Δόθηκαν εντολές ώστε με βάση το ανώτερο π.δ. να ληφθούν μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος και ειδικά σκάφη απορρύπανσης με εξειδικευμένο προσωπικό και εξοπλισμό κατέφθασαν στο επίμαχο σημείο. Αναφέρεται ότι στο σημείο του ναυαγίου, τοποθετήθηκε άμεσα πλωτό φράγμα μήκους 510 μέτρων, το οποίο όμως έπειτα από τη βύθιση του πλοίου παρασύρθηκε. Η καταπολέμηση της κηλίδας έγινε με τη μέθοδο της περισυλλογής από ειδικό εξοπλισμό που διέθεταν τα αντιρρυπαντικά σκάφη του Λιμενικού καθώς και με τη χρήση απορροφητικών υλικών.

Το κρουαζιερόπλοιο βυθίστηκε με 410 τόνους diesel στις δεξαμενές του, κάτι το οποίο αναμφισβήτητα θα οδηγούσε σε ρύπανση της θαλάσσιας περιοχής. Βόρεια και νότια από το σημείο του ναυαγίου σε έκταση δεκάδων ναυτικών μιλίων, η θάλασσα είχε διάσπαρτες μαύρες κηλίδες, νεκρά ψάρια και θαλασσοπούλια ξεβράζονταν στα βράχια, ενώ οι ακτές σε πολλά σημεία ήταν μαύρες από την πίσσα και το μαζούτ. Οι κύριες κηλίδες ήταν δύο, η μία εντοπίστηκε λίγο νοτιότερα από το σημείο του ναυαγίου και η άλλη προς τον όρμο των Φηρών. Οι μεγαλύτερες ποσότητες πετρελαίου διασκορπίστηκαν, λίγες μέρες και ώρες, μετά το ατύχημα και τη βύθιση του πλοίου.

Οι τοξικές ουσίες που υπάρχουν στο ναυαγισμένο πλοίο διασκορπίζονται και δεν παραμένουν μόνο στην περιοχή που βρίσκεται το ναυάγιο λόγω των θαλάσσιων ρευμάτων. Η κατάσταση αυτή δεν επιβαρύνει μόνο το νησί της Σαντορίνης αλλά την ευρύτερη θαλάσσια περιοχή του Αιγαίου και της ανατολικής Μεσογείου. Εκτός λοιπόν από τους τόνους πετρελαίου που περιείχε στις δεξαμενές του το ναυάγιο,

έφερε επίσης τόνους ψυκτικών υγρών, αμιάντου καθώς και άλλα επικίνδυνα υλικά όπως υδραυλικά λάδια και διαλύτες, αλλά και ηλεκτρονικές συσκευές όπως τηλεοράσεις, ηλεκτρονικούς υπολογιστές που περιέχουν ποσότητες αρσενικού. Δυστυχώς αυτές οι ουσίες δεν μπορούν να περισυλλεχθούν ενόσω το πλοίο βρίσκεται ακόμα στο βυθό της θάλασσας και όσο περνούν τα χρόνια είναι ακόμα πιο πιθανό να μετακινηθεί σε μεγαλύτερο βάθος. Βασικό πρόβλημα εντοπίζεται και με το φαινόμενο της διάβρωσης των τμημάτων του ναυαγίου (σκελετός πλοίου, δίκτυα σωληνώσεων, δεξαμενές, χώροι αποθήκευσης, ηλεκτρονικές συσκευές κ.ά.), με αποτέλεσμα να υπάρξει διαρροή και απορρόφηση των τοξικών ουσιών από τα θαλάσσια οικοσυστήματα.

Η μόλυνση που υφίσταται το θαλάσσιο περιβάλλον δεν έγκειται μόνο στα πετρελαιοειδή τα οποία αποτελούν το μικρότερο κίνδυνο καθότι η ρύπανση που προκαλούν είναι ορατή και μη-υδροδιαλυτή. Μια σειρά από άλλες τοξικές ουσίες συνιστούν πολλή μεγαλύτερη και μη αναστρέψιμη πολλές φορές ζημιά στο θαλάσσιο περιβάλλον. Συγκεκριμένα, στα ψυκτικά συστήματα και σε χιλιόμετρα υδραυλικών δικτύων περιέχονται τόνοι τοξικών υγρών. Στα σημεία θερμομόνωσης και τους χώρους του μηχανοστασίου συναντά κανείς μεγάλες ποσότητες αμιάντου, το οποίο θεωρείται ιδιαίτερα καρκινογόνο υλικό. Αποτελείται από ίνες οι οποίες είναι ιδιαίτερα ανθεκτικές καθώς μπορούν να διαπλεύσουν χιλιάδες μίλια χωρίς να υποστούν την παραμικρή αλλοίωση. Είναι πλέον ευρέως γνωστό ότι η απορρόφηση έστω και μόνο μιας ίνας αμιάντου από τον οργανισμό, προκαλεί καρκίνο. Το κρουαζιερόπλοιο θεωρείται ένα είδος εν πλω ψυχαγωγίας, επομένως, είναι εξοπλισμένο με εκατοντάδες οθόνες τηλεοράσεις, ηλεκτρονικούς υπολογιστές και άλλα ηλεκτρονικά μέσα σε όλους σχεδόν τους χώρους, τα οποία περιέχουν πληθώρα χημικών ουσιών. Ένα από τα πλέον επικίνδυνα υλικά - δηλητήριο είναι το αρσενικό το οποίο προκαλεί θανατηφόρες ασθένειες όπως διάφορες μορφές καρκίνου, διαβήτη, ασθένειες του ήπατος, πεπτικά προβλήματα και πάχυνση του δέρματος.

Στα προβλήματα που δημιούργησε και συνεχίζει το ναυάγιο του Sea Diamond, έρχεται να προστεθεί και το πρόβλημα στους σταθμούς της αφαλάτωσης. Από τους σταθμούς αφαλάτωσης, που λειτουργούν στην Οία, αρδεύεται όλο το νησί της Σαντορίνης, με αποτέλεσμα τα θαλάσσια οικοσυστήματα να στηρίζουν την τοπική κοινωνία της Σαντορίνης όχι μόνο με τα αλιεύματα αλλά και με το θαλασσινό

νερό. Μέσα από την διαδικασία της αφαλάτωσης υδρεύεται όλο το νησί κάτι το οποίο λόγω του ναυαγίου αποτελεί εν μέρει απειλή για τον ανθρώπινο οργανισμό.

Τον Οκτώβριο του 2009 λήφθηκαν μετρήσεις σε διάφορα σημεία στην Καλντέρα και τα αποτελέσματα ανακοινώθηκαν τον Ιανουάριο του 2010 από το ΕΛ.ΚΕ.ΘΕ⁹³. Οι μετρήσεις έγιναν στην υδάτινη στήλη και όχι σε ιζήματα και θαλάσσιους οργανισμούς. Σύμφωνα λοιπόν με τα συμπεράσματα, δεν παρατηρήθηκαν συγκεντρώσεις επιβλαβών ουσιών⁹⁴ πέραν του φυσιολογικού.

Στις 18 Φεβρουαρίου 2011 ανακοινώθηκαν τα αποτελέσματα από την μελέτη «Ποιοτικός και Ποσοτικός χαρακτηρισμός των επικίνδυνων και τοξικών ουσιών του ναυαγίου «Sea Diamond» - Περιβαλλοντικές επιπτώσεις παρούσες και μελλοντικές»⁹⁵ που εκπονήθηκε για λογαριασμό της Νομαρχίας Κυκλάδων από το Τμήμα Μηχανικών Περιβάλλοντος του Πολυτεχνείου Κρήτης. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα διαπιστώνεται «παρουσία βαρέων μετάλλων και ρύπων στην θαλάσσια περιοχή της Καλντέρας και σε θαλασσινά», χωρίς όμως να υπάρχει ακόμα επικίνδυνη για την υγεία υπέρβαση των θεσμοθετημένων ορίων της ρύπανσης καθώς επίσης υπάρχει «η δημιουργία ενός τοξικού μείγματος από την διάλυση συσκευών με επικίνδυνα/τοξικά υλικά». Η έκθεση καταλήγει στην αναγκαιότητα ανέλκυσης ή απομάκρυνσης του ναυαγίου του «Sea Diamond». Επισημαίνεται ότι η διάβρωση του πλοίου έχει σαφώς ξεκινήσει και θα συνεχίσει με σταθερούς ρυθμούς και στο μέλλον ανεξέλεγκτες διαρροές επικίνδυνων ουσιών θα λάβουν χώρα. Είναι πρώτη φορά που ένα κρουαζιερόπλοιο βυθίζεται με τόσο τοξικό μείγμα ουσιών σε μικρό σχετικά βάθος και σε κλειστό κόλπο, κάτι το οποίο το καθιστά μοναδικό και συνιστά μια οικολογική καταστροφή. Τα θαλάσσια ρεύματα της Καλντέρας δε βοηθούν τη διασπορά της ρύπανσης και οι συνέπειες θα είναι μετρήσιμες σε 10-20 χρόνια. Παραδείγματα άλλωστε η ιστορία έχει να αναδείξει αρκετά όπως για παράδειγμα το ναυάγιο του «Exxon Valdez» στον κόλπο Prince William Sound της Αλάσκας το 1989 που μέχρι και σήμερα μετράται η αποσύνθεσή του.

⁹³ Ελληνικό Κέντρο Θαλάσσιων Ερευνών

⁹⁴ Πετρελαιοειδή, βαρέα μέταλλα, οργανικές ουσίες ανθρωπογενούς προέλευσης, θρεπτικά άλατα.

⁹⁵ Βλέπε σχετικά:

<http://static.diavgeia.gov.gr/doc/%CE%92%CE%9B%CE%9E%CE%A77%CE%9B%CE%9E-093>

Πέρα από το κομμάτι της ρύπανσης του περιβάλλοντος και τις συνέπειες στην υγεία του ανθρώπου, η βύθιση του πλοίου προκαλεί και οικονομικές συνέπειες σε ένα νησί. Η Σαντορίνη είναι ένας από τους πλέον διεθνώς γνωστούς προορισμούς για καλοκαιρινές διακοπές και γι αυτό το λόγο η οικονομία του στηρίζεται κυρίως στον τουρισμό. Έπειτα από το ναυάγιο και κυρίως τη χρονιά που συνέβη επηρέασε τον τουρισμό της Σαντορίνης. Οι κάτοικοι του νησιού ισχυρίζονται ότι έχουν υποστεί ήδη μεγάλη ζημιά και αποζητούν εντόνως την ανέλκυση του ναυαγίου.

11.5 ΑΝΕΛΚΥΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ «SEA DIAMOND»

Οι αρχικές ενέργειες, που έγιναν από τη στιγμή που το κρουαζιερόπλοιο αποτελεί ένα ναυάγιο καταστροφικό για το περιβάλλον, έγιναν από το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας. Σύμφωνα με το έγγραφο 489/22.11.2007, η αρμόδια υπηρεσία βασιζόμενη στον Ν. 2881/2001 απαίτησε στις 28.08.2007 από την πλοιοκτήτρια εταιρεία την ανέλκυση ή την απομάκρυνση του ναυαγίου, καθώς και τις αντίστοιχες οικονομοτεχνικές μελέτες. Η πλοιοκτήτρια εταιρεία δεν απάντησε και γι αυτό το λόγο υπήρξε εκ νέου εντολή στις 18.09.2007, στην οποία όμως ούτε εκεί έλαβε κάποια απάντηση. Η επόμενη ενέργεια με βάση πάντα τον Ν. 2881/2001 και τις παραγράφους 4 και 9 του άρθρου 2, η αρμόδια υπηρεσία προέβη σε δημόσια πρόσκληση μελετητικών οίκων για την υποβολή μελετών κόστους απάντλησης και ανέλκυσης. Η πρόσκληση αυτή δεν είχε αποτέλεσμα και γι αυτό τέθηκε σε ισχύ διεθνής διαγωνισμός με το ίδιο θέμα. Σύμφωνα με τους περιβαλλοντικούς κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης, απειλείται το ναυάγιο να χαρακτηριστεί ως «απόβλητο» και εξαιτίας αυτού να επιβληθούν υπέρογκα πρόστιμα στην Ελλάδα.

Μέσα στα έξι αυτά χρόνια που έχουν περάσει από την στιγμή του ναυαγίου του «Sea Diamond», διάφοροι οργανισμοί αλλά και οι κάτοικοι του νησιού επιτάσσουν την εφαρμογή του Ν. 2881/2001 περί ανέλκυσης των ναυαγίων αλλά ακόμα δεν έχει γίνει καμία ενέργεια υλοποίησης αυτού. Συγκεκριμένα, το Φεβρουάριο του 2011 ο Συνήγορος του Πολίτη εξέδωσε πόρισμα με το οποίο επεσήμανε «αδράνεια και έλλειψη οποιουδήποτε σχεδίου και μελέτης για τις επιπτώσεις του ναυαγίου»⁹⁶. Η αδράνεια αφορούσε το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο

⁹⁶ Βλέπε σχετικά: http://www.synigoros.gr/resources/porisma_seadiamond_istoselidatoliko.pdf

Θήρας και τα συναρμόδια Υπουργεία Εμπορικής Ναυτιλίας και ΥΠΕΧΩΔΕ όσον αφορά την πρόβλεψη και αντιμετώπιση του ναυαγίου. Τονίστηκε πως δεν έχει γίνει ακόμη ολοκληρωμένη περιβαλλοντολογική μελέτη για τον ενδεχόμενο κίνδυνο που ενέχει το ναυάγιο στο βυθό της θάλασσας. Οι συνέπειες στο οικοσύστημα, στον τουρισμό και την οικονομία δεν έχουν υπολογιστεί επακριβώς και δεν έχει καταρτιστεί σχέδιο αντιμετώπισης όλων των συνεπειών. Ο Συνήγορος του Πολίτη πρότεινε την εκπόνηση ολοκληρωμένης περιβαλλοντολογικής μελέτης ώστε το ναυάγιο να χαρακτηριστεί ή όχι ως απόβλητο. Τέλος, πρότεινε, επειδή το θέμα αυτό δεν αφορά μόνο την τοπική κοινωνία της Σαντορίνης, η αντιμετώπισή του να μετατεθεί από τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία στις κεντρικές υπηρεσίες των αρμόδιων υπουργείων.

Το Μάρτιο του 2011 διάφορες Περιβαλλοντικές Οργανώσεις της περιοχής, η Κοινότητα Οίας και κάτοικοι του νησιού προσέφυγαν στο Συμβούλιο της Επικρατείας για το θέμα του ότι το κρουαζιερόπλοιο δεν έχει ανελκυθεί ακόμα και δεν γίνονται ενέργειες γι αυτό. Τονίζουν την βλάβη που υπέστη το θαλάσσιο περιβάλλον και όχι μόνο, και υπογραμμίζουν την υποχρέωση, βάσει του Ν. 2881/2001, του ελληνικού κράτους να αποκαταστήσει τη ζημιά. Αναφέρθηκε ακόμα ότι έχει ζητηθεί η ανέλκυση του ναυαγίου από τρία συναρμόδια Υπουργεία και από το Λιμενικό Ταμείο Θήρας και ότι δεν είχαν λάβει απάντηση.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα που ήρθαν στο φως έπειτα από την μελέτη του Πολυτεχνείου Κρήτης ότι δηλαδή η διάβρωση του πλοίου έχει ήδη ξεκινήσει και οι συνέπειες στο μέλλον θα είναι μάλλον καταστροφικές, ο πρόεδρος του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Θήρας ενεργεί για την αντιμετώπιση της κατάστασης. Έτσι, το 2011, τονίζει την αναγκαιότητα για νέα πρόσκληση μελέτης της ανέλκυσης ή απομάκρυνσης του ναυαγίου.

Παρά τις ανωτέρω ενέργειες από τους διάφορους Οργανισμούς και αρμόδιους φορείς, δεν υπάρχει ακόμα μια τελεσίδικη απόφαση για το τι «μέλλει γενέσθαι» του ναυαγίου. Στις προσπάθειες αυτές ώστε να αποφασισθεί η ανέλκυση του ναυαγίου, έρχεται μια μελέτη εκ μέρους της πλοιοκτήτριας εταιρείας να ταράζει τα νερά. Η εταιρεία ΙΤΟΡΦ⁹⁷ έπειτα από τη μελέτη που διεξήγαγε για την πλοιοκτήτρια εταιρεία,

⁹⁷ The International Tanker Owners Pollution Federation Limited, <http://www.itopf.com>

το πόρισμά της συνίσταται στο ότι οποιοδήποτε εγχείρημα ανέλκυσης και απομάκρυνσης του ναυαγίου θα ήταν δύσκολο και εξαιρετικά επικίνδυνο.

11.6 ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΜΕΤΑ ΤΗ ΒΥΘΙΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Η ασφαλιστική κάλυψη του «Sea Diamond» που αφορούσε την κάλυψη σκάφους και μηχανής είχε γίνει από την Royal & Sun Alliance για \$55 εκατ., ενώ το P&I Club που κάλυπτε το πλοίο ήταν το West Of England.

Η Σύμβαση των Αθηνών του 1974⁹⁸, όσον αφορά τις απαιτήσεις των επιβατών, καθορίζει ότι η αλληλοασφαλιστική εταιρεία τους αποζημιώνει ανεξάρτητα όμως για το ποιος φέρει την ευθύνη. Το ύψος της αποζημίωσης δεν αλλάζει για τους επιβάτες, εξαιτίας του γεγονότος ότι το πλοίο βυθίστηκε γιατί έτσι κι αλλιώς είχαν χάσει τα προσωπικά τους αντικείμενα και δεν πραγματοποίησαν την κρουαζιέρα για την οποία είχαν πληρώσει. Η μόνη περίπτωση που η αλληλοασφαλιστική εταιρεία μπορεί να εξαιρεθεί από το γεγονός της αποζημίωσης είναι μόνο εάν αποδειχθεί ότι το πλοίο ήταν αναξιόπλοο πριν ξεκινήσει το ταξίδι του. η μοναδική περίπτωση αποφυγής της αποζημίωσης είναι αυτή που αναφέρθηκε ακόμα και εάν κάποιος τρίτος ευθύνεται για το ατύχημα. Στην περίπτωση αυτή η αλληλοασφαλιστική εταιρεία καταβάλλει την αποζημίωση και έπειτα έχει το δικαίωμα να στραφεί στον υπεύθυνο του ατυχήματος και να διεκδικήσει τα χρήματά της.

Συγκεκριμένα λοιπόν, η πλοιοκτήτρια εταιρεία έχει αποστείλει επιστολές σε επιβάτες, προσφέροντας στον καθένα ποσό αποζημίωσης της τάξεως των 1.000 ευρώ για τις αποσκευές τους και επιπλέον 400 ευρώ. Η κίνηση αυτή θεωρήθηκε από κάποιους μια μορφή «παγίδας» καθότι εάν οι επιβάτες δέχονταν αυτή την αποζημίωση ήταν σαν να αρνούνται την αξίωση οποιασδήποτε άλλης απαίτησης από την εταιρεία.

Όσον αφορά την ίδια την πλοιοκτήτρια εταιρεία, οχτώ μήνες μετά το ναυάγιο εισέπραξε από την ασφάλεια του Sea Diamond για την ολική απώλεια του πλοίου το

⁹⁸ Σύμβαση των Αθηνών 1974: Η Διεθνής Σύμβαση των Αθηνών για την θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους, που υπογράφηκε στις 13/12/1974 και κυρώθηκε από την Ελλάδα με τον Νόμο 1922/1991, εφαρμόζεται σε κάθε διεθνή θαλάσσια μεταφορά, όπως η έννοιά της ορίζεται στο άρθρο 1 παρ. 9 και υπό τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 2 παρ. 1. Βλέπε παράρτημα.

ποσό των \$55 εκατ., ενώ δεν υπάρχει κάποια πρόβλεψη για να γίνει η ανέλκυση του ναυαγίου, εκτός απροόπτου φυσικά, ώστε να υπάρξει ανάληψη ευθυνών της πλοιοκτήτριας εταιρείας και του αλληλασφαλιστικού οργανισμού. Το συνολικό κόστος κατασκευής του πλοίου ανέρχεται στα \$30 – 35 εκατ., ενώ η πραγματική του αξία φτάνει τα \$110 εκατ. Τα στοιχεία αυτά καταρρίπτουν τη θεωρία ότι το πλοίο βυθίστηκε ύστερα από σκόπιμες ενέργειες με γνώμονα το κέρδος. Το σύνολο των επιβληθέντων διοικητικών προστίμων και καταλογισμού δαπανών του Δημοσίου κατά των υπευθύνων ανέρχεται στα 8.208.794,44 Ευρώ.

Εκτός από τα πρόστιμα που επιβλήθηκαν, επιχειρήθηκε και η απάντληση πετρελαιοειδών από τον χώρο του ναυαγίου. Συγκεκριμένα, από τις 27 Μαΐου 2009 έως και τις 14 Ιουνίου 2009 αντλήθηκαν 929 κυβικά μέτρα μείγματος θαλασσινού νερού με πετρελαιοειδή. Στην περιοχή του ναυαγίου κείται ποντισμένο μόνιμο στατικό πλωτό φράγμα, ενώ γίνεται συνεχής έλεγχος της περιοχής από ειδική εταιρεία απορρύπανσης, για τυχόν διαρροές από το ναυάγιο. Πραγματοποιείται η χρήση απορροφητικών υλικών από την υπεύθυνη ιδιωτική εταιρεία ώστε να επιτυγχάνεται η περισυλλογή των αναδύμενων στην επιφάνεια της θάλασσας πετρελαιοειδών μειγμάτων και λοιπών ρυπογόνων ουσιών από χώρους του ναυαγίου εντός των πλωτών φραγμάτων. Επίσης, η ιδιωτική εταιρεία με τη χρήση ταχύπλους λέμβου επιθεωρεί καθημερινά την ευρύτερη θαλάσσια περιοχή.

Η πιο πρόσφατη έκθεση του ΕΛ.ΚΕ.ΘΕ από μετρήσεις που έκανε το διάστημα από το Νοέμβριο του 2011 μέχρι και τον Μάιο του 2012 αναφέρει ότι μετά από πέντε χρόνια που συνέβη το ατύχημα και που κατέληξε σε ναυάγιο, οι επιπτώσεις στο θαλάσσιο οικοσύστημα είναι σε γενικές γραμμές αμελητέες. Οι μετρήσεις έδειξαν ότι παρόλο που τα ρυπογόνα φορτία του ναυαγίου απελευθερώνονται δεν έχουν επηρεάσει την ποιότητα του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Οι βιοκοινωνίες των θαλάσσιων οργανισμών παραμένουν υγιέστατες και οι συγκεντρώσεις των ρυπογόνων στοιχείων είναι μικρές και φυσιολογικές. Η διαφυγή πετρελαιοειδών φαίνεται ότι αντιμετωπίζεται σωστά και δεν διαφεύγει πέραν του φράγματος που είναι τοποθετημένο στο σημείο του ναυαγίου.

Όσον αφορά την απαίτηση για την ανέλκυση του ναυαγίου δεν υπάρχει κάποιος αρμόδιος φορέας που να καταδεικνύει τι έχει αποφασιστεί τελικά. Πάντως οι ειδικοί αναφέρουν ότι το βάρος του βυθισμένου πλοίου που μόνο ο σκελετός του

υπερβαίνει τους 22.500 τόνους καθιστά αρκετά δύσκολη την διαδικασία ανέλκυσης. Απαιτούνται δυνάμεις επί της επιφάνειας τέτοιες που να υπερβαίνουν κατά πολύ το βάρος του πλοίου και εκτός αυτού να είναι δυνατή και η διακίνησή τους στο συγκεκριμένο θαλάσσιο τόπο. Ανασταλτικοί παράγοντες στην ανέλκυση καθίστανται το βάθος στο οποίο βρίσκεται το ναυάγιο, η διαγωγή του ως προς τον πυθμένα με κλίση κατά το διάμηκες και κατά το εγκάρσιο, καθώς και η θέση του στο χείλος μιας αβύσσου με μέγιστο βάθος τα 300 μέτρα.

Στην προσπάθεια να καταλογιστούν ευθύνες για το ναυάγιο του «Sea Diamond», την υπόθεση ανέλαβε το δικαστήριο. Μέσα στο διάστημα αυτών των έξι ετών και έπειτα από μαρτυρίες και καταθέσεις πολλών ατόμων, ανακοινώθηκε η απόφαση. Συγκεκριμένα, στις 31 Ιουλίου του 2013 ανακοινώθηκε η απόφαση του Τριμελούς Πλημμελειοδικείου Πειραιά, για το ναυάγιο του κρουαζιερόπλοιου «Sea Diamond» που συνέβη το 2007 στη θαλάσσια περιοχή του νησιού της Σαντορίνης. Η δίκη ήταν σε βαθμό πλημμελήματος και διήρκησε πάνω από τέσσερις μήνες και κατέθεσαν περισσότεροι από 60 μάρτυρες.

Για την υπόθεση κάθισαν στο εδώλιο των κατηγορουμένων συνολικά 13 άτομα, εκ των οποίων στους τρεις αποδόθηκε η κατηγορία εκ προθέσεως. Στον πλοίαρχο επιβλήθηκαν 12 χρόνια και 2 μήνες και χρηματική ποινή 8.000 ευρώ, στον αρχιπλοίαρχο 8 χρόνια, στον εξουσιοδοτημένο εκπρόσωπο της πλοιοκτήτριας εταιρείας στην ξηρά σύμφωνα με τον Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης DPA⁹⁹ αποδόθηκαν 8 χρόνια, στον αρχιμηχανικό 28 μήνες, στον αξιωματικό ναυτιλίας 2 χρόνια και 10 μήνες, στον αξιωματικό ασφαλείας 6 μήνες και 600 ευρώ χρηματική ποινή, στον επιθεωρητή του νηογνώμονα 15 μήνες και στους νόμιμους εκπροσώπους της εταιρείας από 2 χρόνια. Από τα 13 άτομα που κατηγορήθηκαν, τέσσερις αθώωθηκαν και αυτοί είναι ο Α΄ Μηχανικός, ο ύπαρχος, ο αρχιθαλαμηπόλος και η υπεύθυνη καμπινών.

Τέλος, η διαχειρίστρια και πλοιοκτήτρια εταιρεία του «Sea Diamond», με ανακοίνωσή της, άσκησε έφεση κατά της απόφασης του Πρωτοβάθμιου Ποινικού Δικαστηρίου, με τη βεβαιότητα ότι οι κατηγορίες που απένειμαν κατά των στελεχών τους, θα καταρριφθούν στο ανώτερο Δικαστήριο.

⁹⁹ Designated Personnel Ashore

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Συμπερασματικά, με το πέρασμα των αιώνων, ναυτικά ατυχήματα που έχουν συμβεί και συμβαίνουν, και αρκετά από αυτά καταλήγουν σε ναυάγια, έχουν αποτελέσει το έναυσμα για συζητήσεις και θεσμοθετήσεις επί αυτών. Στην προσπάθεια οριοθέτησης της έννοιας ναυάγιο, έχουν καταγραφεί αρκετοί ορισμοί καθώς και μελέτες που καθορίζουν τα αίτια στα οποία μπορεί να οφείλεται ένα ναυάγιο.

Οι κίνδυνοι από ένα ναυάγιο σαφώς και ποικίλουν και επηρεάζουν αρκετά πεδία τα οποία συνιστούν το ανθρώπινο και θαλάσσιο περιβάλλον. Στις περισσότερες περιπτώσεις κρίνεται αναγκαία μια επιχείρηση ναυαγιαίρεσης. Η ανέλκυση ενός ναυαγίου δεν είναι μια εύκολη υπόθεση και εξαρτάται από πολλούς παράγοντες οι οποίοι επηρεάζονται κατά βάση από τις καιρικές συνθήκες. Τα κύματα, τα ρεύματα του νερού και ο αέρας εξαρτώνται από τις καιρικές συνθήκες που εξαιτίας αυτών μπορεί να καθυστερήσει ή να καθιστά αδύνατη την ανέλκυση του ναυαγίου.

Δύο είναι οι κύριες μέθοδοι που μπορούν να τεθούν σε εφαρμογή ώστε ένα πλοίο – ναυάγιο να καταφέρει να ανελκυθεί. Η μέθοδος της αποκατάστασης της άντωσης και η ανέλκυση με τη βοήθεια μηχανικών μέσων. Η χρήση μεθόδων όπως η συμπίεση του αέρα, η απάντληση και η χρήση μπαλονιών και αφρών, αποκαθιστούν την άντωση του πλοίου. Τα μπαλόνια και οι αφροί μειονεκτούν συγκριτικά με τις άλλες μεθόδους καθώς δεν είναι για μεγάλα βάθη και δεν μπορεί να ελεγχθεί σωστά το πλοίο καθώς ανεβαίνει στην επιφάνεια της θάλασσας.

Ο πιο διαδεδομένος τρόπος ανέλκυσης είναι πλέον με τη χρήση μηχανικών μέσων. Το πλεονέκτημα είναι ότι το ναυάγιο δεν απαιτεί πρότερη προετοιμασία παρά μόνο την πρόσδεση που δεν είναι τόσο χρονοβόρα διαδικασία. Η πρόσδεση γίνεται με τη χρήση συρματόσχοινων ή αλυσίδων. Στην περίπτωση χρήσης συρματόσχοινων απαιτείται περισσότερη προσοχή και συντήρηση καθώς δεν έχουν μεγάλη αντοχή αλλά πλεονεκτούν με την εύκολη διαχείρισή τους. Αντίθετα, οι αλυσίδες είναι πιο ανθεκτικές αλλά διαχειρίζονται δυσκολότερα λόγω βάρους. Την επιλογή του εκάστοτε μηχανικού μέσου με τις διάφορες τροποποιήσεις του την καθορίζει το κόστος. Συνήθης τακτική ώστε να μειώνεται το κόστος και το ναυάγιο να είναι πιο

εύκολα διαχειρίσιμο είναι η κοπή του σε κομμάτια και έπειτα η ανύψωσή του από τον γερανό.

Έπειτα από κάθε ναυάγιο προκύπτουν νέοι κανόνες και θεσμοθετήσεις από τους μεγάλους ναυτιλιακούς οργανισμούς διεθνώς όπως ο IMO, τα P&I Clubs, η Διεθνής Ένωση Επιθαλάσσιας Αρωγής και μαζί με αυτούς οι εκάστοτε κυβερνήσεις των κρατών. Δυστυχώς όμως δεν υπάρχει ακόμη σαφής νομοθεσία και έγκειται στη δικαιοδοσία του κάθε κράτους πως θα διαχειριστεί ένα ναυάγιο. Η Σύμβαση Ναυαγιαίρεσης στο Ναϊρόμπι το 2007 αποτέλεσε μια σημαντική προσπάθεια διεθνώς για το θεσμικό πλαίσιο που θα πρέπει να διέπεται η αντιμετώπιση ενός ναυαγίου. Το βασικό όμως πρόβλημα είναι ότι επιτακτική ανάγκη ανέλκυσης θεωρείται μόνο όταν το ναυάγιο αποτελεί απειλή στους θαλάσσιους δρόμους και δυσχεραίνει τη ναυσιπλοΐα. Ασαφής προσδιορισμός για την ανέλκυση υπάρχει όταν το ναυάγιο αποτελεί απειλή μόνο για το θαλάσσιο περιβάλλον. Στηριζόμενοι στις ελλείψεις αυτές και στη Σύμβαση περί Περιορισμού της Ευθύνης του 1976, οι υπεύθυνοι μπορούν να εξαιρεθούν των απαιτήσεων για τις οποίες έχουν κυρωθεί. Τα τελευταία χρόνια βέβαια υπάρχει μια ιδιαίτερη ευαισθητοποίηση για το περιβάλλον κάτι το οποίο έχει οδηγήσει στην θεσμοθέτηση αυστηρών κανόνων και προστίμων.

Συγκεκριμένα, στην Ελλάδα, ο Νόμος 2881/2001 ορίζει το πώς οι υπεύθυνοι πρέπει να ενεργήσουν έπειτα από τη βύθιση ενός πλοίου. Στον κανονισμό αυτόν υπάρχουν ασάφειες ως προς το πότε ένα ναυάγιο αποτελεί κίνδυνο για το περιβάλλον. Επίσης, έπειτα από το πέρας της εικοσαετίας, παραγράφονται οι ευθύνες με αποτέλεσμα κανείς να μην ασχολείται με την ανέλκυση. Αυτό έχει σαν φυσικό επακόλουθο, στην Ελλάδα και όχι μόνο, να υπάρχουν κείμενα ναυάγια όπου λόγω του κόστους δεν ανελκύονται ενώ θα έπρεπε.

Μελετώντας το ναυάγιο του κρουαζιερόπλοιου «Sea Diamond» και τις επιπτώσεις που προκάλεσε θα μπορούσε να θεωρηθεί ως οικολογική βόμβα. Ανθρώπινες απώλειες εκτός από δύο άτομα δεν καταλογίστηκαν στο ατύχημα του κρουαζιερόπλοιου. Η πλοιοκτήτρια εταιρεία αποδίδει τις ευθύνες για το ναυάγιο στην λάθος χαρτογράφηση της περιοχής από την αρμόδια υπηρεσία. Με βάση το Ν.2881/2001 περί ανέλκυσης, οι αρμόδιες υπηρεσίες ενήργησαν καταλλήλως αλλά η εταιρεία δεν ανταποκρίθηκε ποτέ. Μελέτη που διεκπεραιώθηκε για λογαριασμό της εταιρείας έκρινε ασύμφορο και δύσκολο το εγχείρημα της ανέλκυσης. Όσον αφορά

το περιβάλλον σίγουρα έχει υποστεί μια οικολογική καταστροφή αλλά σύμφωνα με μετρήσεις, η μόλυνση είναι περιορισμένη σε συγκεκριμένα σημεία λόγω και του φράγματος που κείται στην περιοχή.

Μια προσπάθεια απόδοσης ευθυνών ήταν και η απόφαση του δικαστηρίου στις 31 Ιουλίου του 2013. Παρόλα αυτά οι κάτοικοι του νησιού απαιτούν την ανέλκυση του ναυαγίου καθώς θεωρούν ότι πέρα όλων των άλλων, αποτελεί και πλήγμα στον τουρισμό στον οποίον στηρίζεται οικονομικά το νησί της Σαντορίνης.

Τέλος, ένα ναυάγιο, που κείται στο βυθό της θάλασσας, θα αποτελεί μια απειλή για το ανθρώπινο και θαλάσσιο περιβάλλον. Σίγουρα η διαδικασία ναυαγιαίρεσης αποτελεί μια δύσκολη και πολλές φορές ασύμφορη διαδικασία. Απαιτούνται όμως διεθνείς κανονισμοί που θα διέπουν όλο το θεσμικό πλαίσιο μιας ναυαγιαίρεσης. Θα πρέπει να γίνονται αποδεκτοί από όλα τα κράτη ώστε να μην υπάρχουν «παραθυράκια» που θα βοηθούν στην αποφυγή των ευθυνών.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Ελληνική

1. Αθανασίου, Ι. Λία, *Η προβληματική του συνολικού περιορισμού της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις*, Εκδόσεις Αντ. Σάκκουλα, Αθήνα, 2005.
2. Αντάπασης, Μ. Αντώνης, *Θαλάσσια Αρωγή και Διάσωση Ι, Πηγές και Έννοια*, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή, 1992.
3. Αντάπασης, Μ. Αντώνης, *Κώδιξ Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και σχετικές κατ' άρθρο διατάξεις*, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή, 1999.
4. Βλάχος, Γ.Π., *Ναυτιλιακή Οικονομία*, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα, Δεκέμβριος 2011.
5. Βλάχος, Γ.Π., *Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον*, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα, 1999.
6. Βλάχος, Γ.Π., *Διεθνής Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική*, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα, 2002.
7. Γκατζόλη, Α., *Ναυτιλία μικρών αποστάσεων και τακτικών γραμμών*, Πανεπιστημιακές Σημειώσεις του τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών, Πειραιάς, 2013.
8. Γκιζιάκης, Κωνσταντίνος, Παπαδόπουλος, Ι. Αντώνης, Πλωμαρίτου, Η. Εύη, *Ναυλώσεις*, (3^η Έκδοση), Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα, 2010.
9. Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς, *Θαλάσσια Ρύπανση: Το Πρόβλημα της Αποζημίωσης και των Κυρώσεων*, (5^ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου), Εκδόσεις Αντ. Σάκκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή, 2004.
10. Κοϊμτζόγλου, Αλέξανδρος, *Ανάλυση Τεχνικών Εργασιών και Μεθοδολογιών Ναυαγιαίρεσης σε Βυθισμένα Πλοία*, Διπλωματική Εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών, Αθήνα, 2011.
11. Κωνσταντινίδης, Θ. Νικόλαος, *Ζητήματα από τον Περιορισμό της Ευθύνης κατά την Διεθνή Σύμβαση 1976 του Λονδίνου (LLMC)*, Εισηγήση στο 4^ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου Η Ευθύνη προς Αποζημίωση στο Ελληνικό και το Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο, Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς, Εκδόσεις Αντ. Σάκκουλα, Πειραιάς, 2001.
12. Κωνσταντινίδης, Θ. Νικόλαος, *Ναύαγια σε Λιμενικές Περιοχές – Διεθνή Νομικά Ζητήματα – Προοπτικές*, Εκδόσεις Μυτιληναίος, 1998.

13. Κωνσταντινίδης, Θ. Νικόλαος, *Ζητήματα από ναυάγια κείμενα στη θαλάσσια ζώνη λιμένων*, Πειραιϊκή Νομολογία, τόμος 20^{ος}, Περίοδος Β΄, 1998.
14. Μυλωνόπουλος, Δ., *Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο*, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα, 2000.
15. Ντούνης, Χρ., *Τα Ναυάγια στις Ελληνικές Θάλασσες*, (Τόμος Α΄ και Β΄), Εκδόσεις Finatec A.E., Αθήνα, 2000.
16. Παζαρζής Ι. Μιχαήλ, *Ναυτασφαλίσεις*, Πανεπιστημιακές Σημειώσεις, Πειραιάς, 2012.
17. Παζαρζής Ι. Μιχαήλ, *Απαιτήσεις Ναυτασφαλίσεων*, Πανεπιστημιακές Σημειώσεις, Πειραιάς, 2012.
18. Παμπούκη – Κιάντου, Α., *Ναυτικό Δίκαιο*, Εκδόσεις Αντ. Σάκκουλα, 1997.
19. Πουλαντζάς Μ. Νικόλαος, *Ναυτικό Δίκαιο*, (2^η Έκδοση επαυξημένη), Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, 2005.
20. Σαμιώτης Δ. Γεώργιος, Παζαρζής Ι. Μιχαήλ, *Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας και Προστασία της Θάλασσας από τα Ναυάγια: Το Υφιστάμενο Θεσμικό Πλαίσιο και ο Ρόλος της Ναυτασφάλισης*, Εισηγήση στο Συνέδριο Περιβάλλον και Θαλάσσιες Μεταφορές, Σε αναζήτηση μιας βιώσιμης προσέγγισης, Τσάλτας Ι. Γρηγόρης (επιμέλεια), Εκδόσεις Ι. Σιδέρης, Αθήνα, 2008.
21. Χατζισταύρου, Κωνσταντίνος, *Salvage and Wrecks Law*, Διπλωματική Εργασία στο Maritime Business Management, 2002.

- **Ξενόγλωσση**

1. Antapasis Antonis, *The new Salvage Convention: A further attempt to encourage services in high risk situations*, 10th Commonwealth Law Conference, 1993, Conference papers.
2. Grime, R., *Shipping Law* (second edition), Sweet and Maxwell, London, 1991.
3. M' Gonigle, M., Zacher, M., *Pollution, Politics, and International Law Tankers at Sea*, University of California Press, California, 1979.
4. Seward, C.R., Chairman, Riley, D., *The role of Protection and Indemnity (P&I) Clubs*, November 2002.
5. Strati, An., *The Protection of Underwater Cultural Heritage: An Emerging Objective of the Contemporary Law of the Sea*, Martinus Nijhoff Publishers, The Hague/London/Boston, 1995.

- **Ιστότοποι**

1. Βεντίκος, Π. Νικόλαος, *Ναύαγια: Εισαγωγή, Προβλήματα και Λύσεις*, Shipwrecks Presentation_Gulf of Eleusis_May 2009_Bentikos.pdf.
2. <http://www.imo.org/OurWork/Legal/Pages/RemovalOfWrecks.aspx>
3. <http://www.igpandi.org/>
4. <https://www.bimco.org/>
5. http://www.americansalvage.org/contracts/Wreckstage_99.pdf
6. <http://www.newsbomb.gr/blogs/story/108143/ta-10-katastrofikotera-nayagia-stin-istoria>
7. <http://www.marine-salvage.com/media-information/press-releases/new-president-for-international-salvage-union/>
8. http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CE%B1%CF%85%CE%AC%CE%B3%CE%B9%CE%BF_%CF%84%CE%BF%CF%85_Sea_Diamond
9. http://en.wikipedia.org/wiki/Main_Page
10. <http://www.unep.org/NairobiConvention/>
11. <http://www.ingenierosnavales.com/uploaded/IUMI%20Casualty%20and%20World%20Fleet%20Statistics%20Jan%202013.pdf>
12. <http://www.iumi.com/>
13. <http://www.martrans.org/documents/extra/diplomatheses/paparistodimou%20panagiota/%CE%B4%CE%B9%CF%80%CE%BB%CF%89.pdf>
14. <http://aked.ntua.gr/pdf/docs/NautikoDikaio.pdf>
15. <http://www.lloyds.com/the-market/tools-and-resources/lloyds-agency-department/salvage-arbitration-branch/scopic>
16. <https://www.louiscruises.com/el/index.html>
17. <http://www.tsavliris.com/>
18. <http://www.et.gr/index.php/2013-01-28-14-06-23/2013-01-29-08-13-13>
19. www.google.com
20. http://www.synigoros.gr/resources/porisma_seadiamond_istoselida-teliko.pdf
21. <http://static.diavgeia.gov.gr/doc/%CE%92%CE%9B%CE%9E%CE%A7%CE%9B%CE%9E-093>
22. <http://www.itopf.com>

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

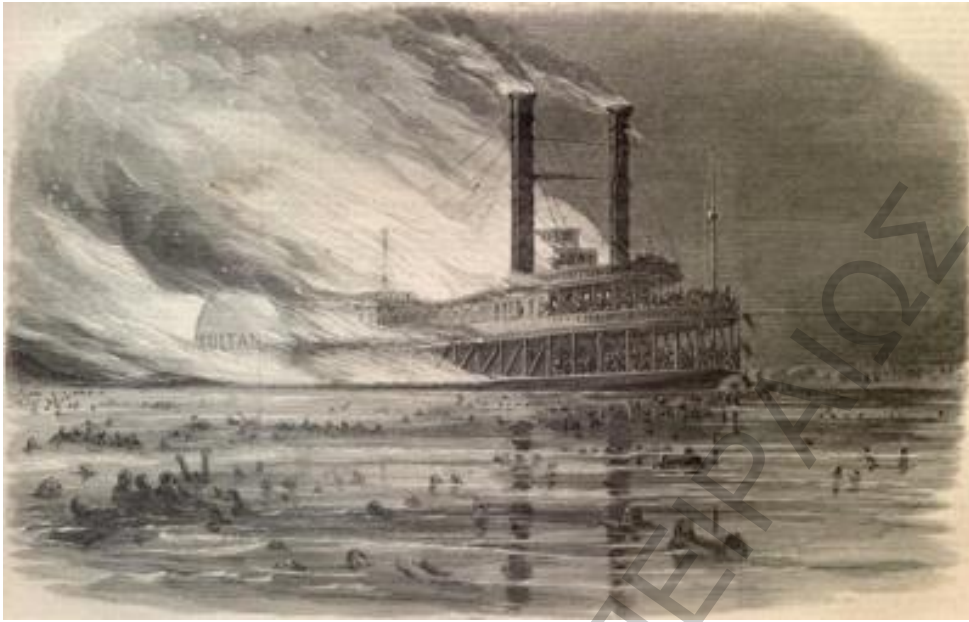
1. Dona Paz, Φιλιππίνες, 4.375 νεκροί.



2. Le Joola, Σενεγάλη, 2002, 1.863 νεκροί.



3. Sultana, Μισισσιπής, 1865, 1.800 νεκροί.



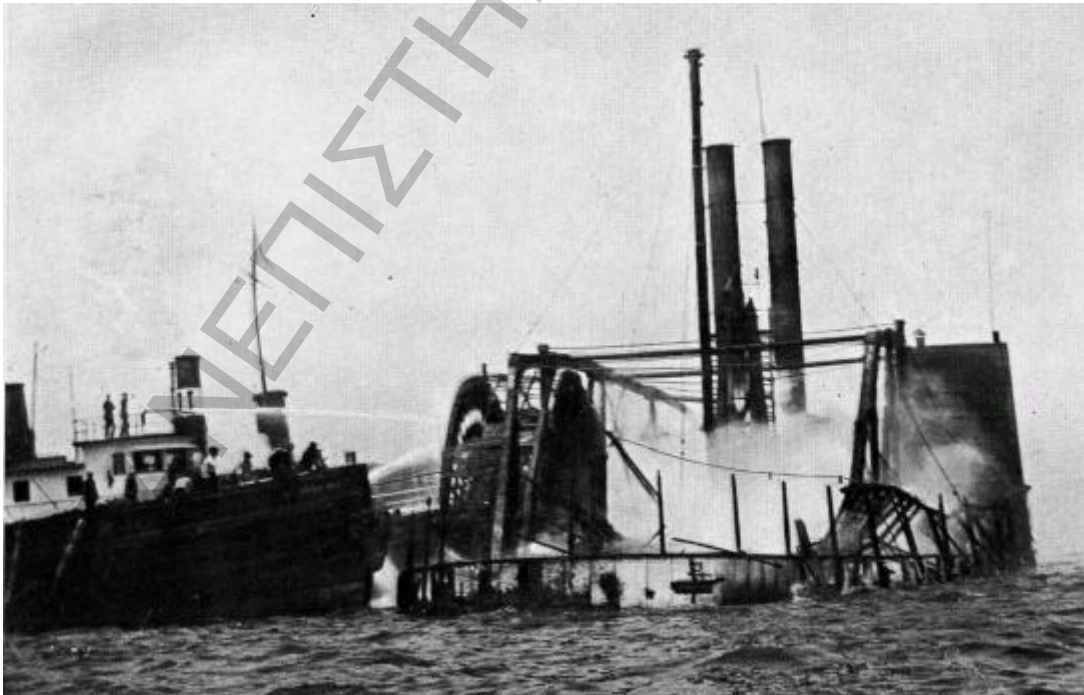
4. Tek Sing, Θάλασσα της Νότιας Κίνας, 1822, 1.600 νεκροί.



5. Titanic, Βόρειος Ατλαντικός, 1912, 1.517 νεκροί.



6. The General Slocum, Νέα Υόρκη, 1904, 1.021 νεκροί.



7. Empress of Ireland, Κεμπέκ, 1914, 1.012 νεκροί.



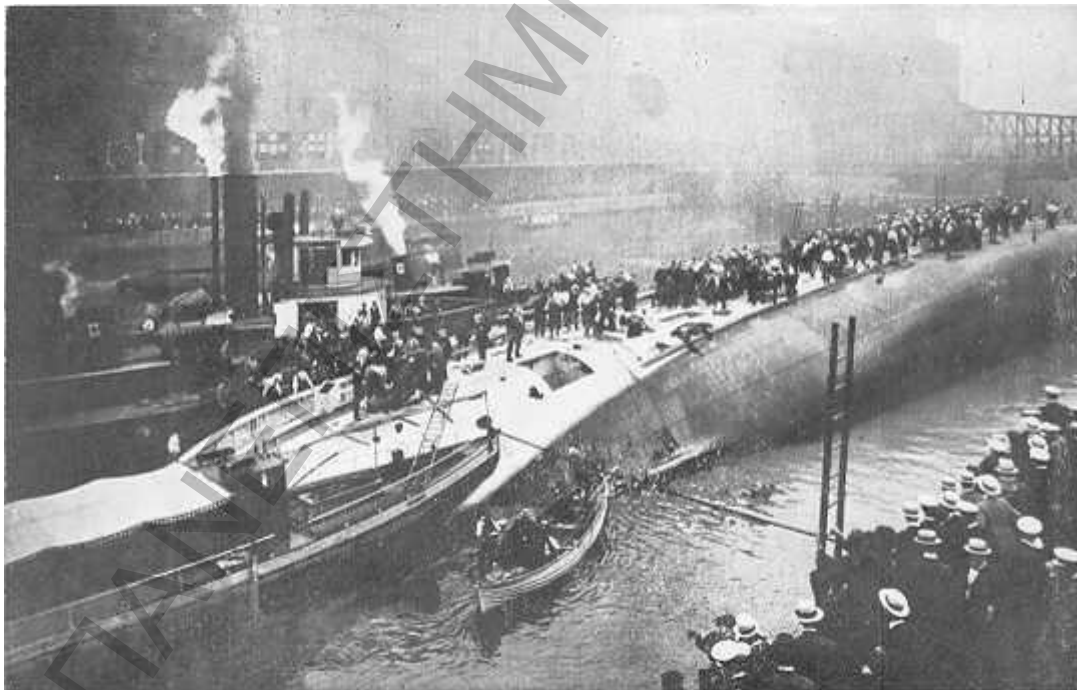
8. Al-Salam Boccacio 98, Ερυθρά Θάλασσα, 2006, 1.000 νεκροί.



9. Estonia, Βαλτική Θάλασσα, 1994, 852 νεκροί.



10. SS Eastland, Σικάγο, 1915, 845 νεκροί.





Το «Sea Diamond» έπειτα από την πρόσκρουση



Απεικόνιση του σημείου όπου κείται μέχρι και σήμερα το ναύαγιο του κρουαζιερόπλοιου «Sea Diamond» και διακρίνεται και το φράγμα που χρησιμοποιείται για τον περιορισμό της μόλυνσης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



BIMCO



WRECKFIXED 2010
INTERNATIONAL WRECK REMOVAL
AND MARINE SERVICES AGREEMENT
(FIXED PRICE – “NO CURE, NO PAY”)

PART I

First published 1999, Revised 2010
Approved by the International Salvage Union (ISU)

Printed by BIMCO's idea

Copyright, published by BIMCO
International Salvage Union (ISU)

1. Place and Date of Agreement	
2. Contractor/Place of Business (Cl. 1)	3. Company/Place of Business (Cl. 1)
4. Vessel Specifications (Cl. 1, 2, 4)	
(i) Name	(ii) Flag
(iii) IMO Number	(iv) Place of Registry
(v) Length/Beam/Depth	(vi) Maximum Draft
(vii) GT/NT/DWT	(viii) Details and Nature of Cargo
(ix) P&I Club/insurer (Cl. 19(b))	(x) Any other Vessel details relevant to this Agreement
5. Condition of Vessel (Cl. 2, 4)	6. Position of Vessel and Condition of Worksite (Cl. 1, 2, 4)
7. Nature of Services (Cl. 1, 2, 4, 9(a)) (i) Nature of services: (ii) Compliance with orders of competent authorities (state party to obtain confirmation):	8. Place of Delivery and/or Disposal of Vessel (Cl. 8(a), 8(b), 8(e))
9. Payments (Cl. 4, 9(a)) Fixed Price (in figures and words)	10. Payment Details (Cl. 9(c)) (i) Currency (ii) Bank (iii) Address (iv) Account Number (v) Account Name
11. Time of Payment and Interest (state period within which sums must be received by the Contractor and rate of interest per month) (Cl. 9(e))	12. Cancellation Fee (Cl. 7(a))
13. Arbitration and Mediation (state Cl. 17(a), 17(b) or 17(c) of Cl. 17 as agreed; if 17(c) agreed, also state place of arbitration) (Cl. 17) (if not appropriately filled in, Clause 17(a) shall apply)	14. Number of Additional Clauses covering special provisions, if agreed

continued

**WRECKFIXED 2010 - International Wreck Removal and Marine Services Agreement
(Fixed Price – “No Cure, No Pay”)
PART II**

1. Definitions

- “Company” means the party stated in Box 3.
“Contractor” means the party stated in Box 2.
“Services” means the services stated in Box 7.
“Vessel” means any vessel, craft, property, or part thereof, of whatsoever nature, including anything contained therein or thereon, such as but not limited to cargo and bunkers, as described in Box 4.
“Worksite” means the position of the Vessel stated in Box 6.

2. The Services

The Contractor agrees to exercise due care in rendering the Services which shall include, if applicable, the delivery and/or disposal of the Vessel. Insofar as it is not inconsistent with the nature of the Services to be rendered under this Agreement, the Contractor will also exercise due care to prevent and minimise damage to the environment.

The Services shall be rendered under the principle of no cure, no pay.

The Contractor shall provide the Personnel, Craft and Equipment set out in Annex I of this Agreement which the Contractor deems necessary for the Services based upon the Specifications, Condition and Position of the Vessel and Worksite set out in Boxes 4, 5 and 6.

The Contractor’s Method of Work and Estimated Time Schedule shall be as described in Annex II, utilising the Personnel, Craft and Equipment described in Annex I.

The Contractor shall consult with the Company if there is any need for substantial change in the Method of Work and/or Personnel, Craft or Equipment. In the event that time does not permit such consultation, or agreement to the proposed change(s) is unreasonably withheld, then the Contractor may proceed with such change(s), subject to any necessary approval of the authorities. (See Clause 4 (Change of Method of Work and/or Personnel, Craft and Equipment) hereof).

The Contractor shall provide the Company or the Company Representative, if in attendance, with daily reports in accordance with Annex III.

The party identified in Box 7(ii) of this Agreement shall be given all reasonable assistance by the other party in connection with obtaining confirmation from the competent authorities that the Company has complied with any orders issued by them.

3. Company Representative

If reasonably required by the Contractor a representative of the Company will be available during the performance of the Services with the full authority to act on behalf of the Company.

In addition, the Company will provide at its sole risk and expense sufficient officers or their equivalents, who are fully conversant with the cargo system and/or layout of the Vessel, and who should be in attendance when reasonably required during the performance of the Services in order to provide advice as and when requested by the Contractor.

4. Change of Method of Work and/or Personnel, Craft and Equipment

The Fixed Price stated in Box 9 is based upon the Nature of the Services, as set out in Box 7, Method of Work, and Personnel, Craft and Equipment, as set out in Annexes I and II, and the Description, Specifications, Position, Condition of the Vessel and the Worksite, as set out in Boxes 4, 5 and 6.

(a) If before or during the performance of the Services, and without fault on the part of the Contractor, there is a substantial change in the Services, and/or in the Personnel, Craft and Equipment required to undertake the Services due to any misdescription by the Company or error in the specification provided by the Company, upon which the Contractor has relied, or a material change in the position and/or condition of the Vessel or the Worksite:

(i) The Contractor shall forthwith give notice in writing thereof to the Company and of the estimated additional costs to effect the Services;

(ii) Any and all substantial changes to the nature of such Services which are agreed between the Contractor and the Company shall be drafted into a variation order by the Company, which shall be signed by the parties;

(iii) The parties shall, without delay, consult each other to reach agreement on the amount of the additional costs to be added to the Fixed Price and any agreement shall be incorporated into the variation order. In the event that the parties are unable to reach agreement on the additional costs within 5 days of the Contractor providing details of the extra costs, either party may terminate the Services under this Agreement, without prejudice to any claim the Contractor may have under this Sub-clause 4(a), provided always that such termination is permitted by the competent authorities. If permission to terminate is not given by the competent authorities, then the Contractor will continue to provide the Services set out in Box 7, without prejudice to his claim for additional remuneration.

(b) If, as a result of a material change in the position and/or condition of the Vessel or the Worksite, subsequent to entering into this Agreement, the Services become easier to perform in terms of the work and/or Personnel, Craft and/or Equipment requirements, then:

(i) The Company may, subject to the provisions of Clause 9(b) hereof, seek a reduction in respect of the monies payable pursuant to Clause 9(a) hereof;

(ii) All such material changes which are agreed by the Contractor and the Company shall be drafted into a variation order by the Company, which shall be signed by the parties;

(iii) The parties shall, without delay, consult each other to reach agreement on the amount of the costs to be deducted from the Fixed Price and any agreement shall be incorporated into the variation order.

**WRECKFIXED 2010 - International Wreck Removal and Marine Services Agreement
(Fixed Price – “No Cure, No Pay”)
PART II**

(c) Alternatively either party may refer the matter to expert evaluation in accordance with <u>Clause 16</u> (Expert Evaluation) or to arbitration or mediation pursuant to <u>Clause 17</u> (Arbitration and Mediation) for a decision on the reasonableness and quantum of such costs, or the claim by the Company for a reduction in remuneration, which shall be incorporated into the variation order.	60 61 62
In the event the matter is referred either to expert evaluation or arbitration or mediation the Contractor will continue to provide the Services, without prejudice to any claim for an adjustment to the remuneration.	63 64
5. Miscellaneous	65
(a) The Company shall arrange and pay for any marking of the Vessel and cautioning required. The Contractor shall arrange and pay for any marking or cautioning required in respect of its own equipment during the Services under this Agreement.	66 67
(b) The Contractor may make reasonable use of the Vessel's machinery, gear, equipment, anchors, chains, stores and other appurtenances during and for the purposes of these Services free of expense but shall not unnecessarily damage, abandon or sacrifice the same or any property which is the subject of this Agreement.	68 69 70
(c) Subject to approval of the Company which shall not be unreasonably withheld, and subject to it being permitted by the competent authorities, the Contractor shall be entitled to remove, dispose of or jettison cargo, or parts of the Vessel, or equipment from the Vessel if such action is considered by the Contractor to be reasonably necessary to perform the Services under this Agreement.	71 72 73 74
(d) The Company will use its best endeavours to provide the Contractor with such plans and drawings of the Vessel, cargo manifests, stowage plans, etc., and such other information as the Contractor may reasonably require for the performance of the Services.	75 76 77
6. Permits	78
All necessary licences, approvals, authorisations or permits required to undertake and complete the Services without let or hindrance shall be obtained and maintained by the Contractor (see <u>Clause 10(e)</u>). The Company shall provide the Contractor with all reasonable assistance in connection with the obtaining of such licences, approvals, authorisations or permits	79 80 81
7. Termination	82
(a) The Company may terminate this Agreement at any time prior to commencement of mobilisation of either the Personnel or the Craft or the Equipment identified in Annex I, whichever may be the first, upon payment of the Cancellation Fee set out in <u>Box 12</u> .	83 84 85
(b) The Contractor, with the agreement of the Company, which shall not be unreasonably withheld, may terminate this Agreement without any further liability if completion of the Services or any agreed change of work under <u>Clause 4</u> (Change of Method of Work and/or Personnel, Craft and Equipment) hereof, utilising the Personnel, Craft and Equipment set out in Annex I, or any amendment thereto, becomes technically or physically impossible.	86 87 88 89
8. Delivery and/or Disposal	90
(a) If applicable, the Vessel shall be accepted forthwith and taken over by the Company or its duly authorised representative at the Place of Delivery indicated in <u>Box 8</u> . References to delivery or the Place of Delivery shall include disposal or the Place of Disposal, if applicable.	91 92 93
The Place of Delivery and/or Disposal shall always be safe and accessible for the Contractor's own or hired-in craft and the Vessel to enter and operate in and shall be a place where the Contractor is permitted by governmental or other authorities to deliver and/or dispose of the Vessel.	94 95 96
In the event the Vessel is not accepted forthwith by the Company all costs incurred by the Contractor from the moment of tender for delivery shall be for the account of the Company. However, in the event that delivery is prevented or delayed by action of governmental or other authorities, even if outside the control of the Contractor, all costs necessarily incurred by the Contractor from the moment of the tender for delivery shall be for the account of the Contractor.	97 98 99 100
(b) If it is considered by the Contractor to be impossible or unsafe for the Vessel to be delivered or disposed of at the place indicated in <u>Box 8</u> , and the Company is unable to nominate an acceptable alternative place, the Contractor is at liberty to deliver or dispose of the Vessel at the nearest place it can reach safely and without unreasonable delay, provided delivery or disposal at such place is permitted by governmental or other authorities, and such delivery or disposal shall be deemed due fulfilment by the Contractor of this Agreement.	101 102 103 104 105
(c) In the event the Vessel is delivered under the control of pumps and/or compressors or other equipment the Company shall with all due dispatch arrange for their own equipment and operators to replace the Contractor's equipment and operators. Until such replacement the Company shall pay the Contractor for the use of its equipment and operators at reasonable rates as from the day of delivery until and including the day of arrival of the equipment and personnel at the Contractor's base, plus any additional costs relating thereto and incurred by the Contractor.	106 107 108 109 110
(d) If the Company fails, on completion of the Services, to take delivery of the Vessel within five (5) days of the Contractor tendering written notice of delivery or, if in the opinion of the Contractor the Vessel is likely to deteriorate, decay, become worthless or incur charges whether for storage or otherwise in excess of its value, the Contractor may, without prejudice to any other claims the Contractor may have against the Company, without notice and without any responsibility whatsoever attaching to the Contractor, sell or dispose of the Vessel and apply the proceeds of sale in reduction of the sums due to the Contractor from the Company under this Agreement. Any remaining proceeds will be refunded to the Company.	111 112 113 114 115 116
In the event that such sale or other disposal of the Vessel fails to raise sufficient net funds to pay the monies due to the Contractor under the terms of this Agreement then the Company shall remain liable to the Contractor for any such shortfall.	117 118
(e) Reference to delivery and/or disposal of the Vessel shall include parts of the Vessel and/or cargo and/or any other thing	119

**WRECKFIXED 2010 - International Wreck Removal and Marine Services Agreement
(Fixed Price – “No Cure, No Pay”)
PART II**

emanating from the Vessel and such delivery may take place at different times and different places (see <u>Box 8</u>).	120
9. Payment	121
(a) The Company shall pay the Contractor the Fixed Price set out in <u>Box 9</u> , which amount shall be due and payable upon completion of the Services as described in <u>Box 7</u> .	122 123
(b) All monies due and payable to the Contractor under this Agreement shall be paid without any discount, deduction, set-off, lien, claim or counterclaim.	124 125
(c) All payments to the Contractor shall be made in the currency and to the bank account stipulated in <u>Box 10</u> .	126
(d) If any amount payable under this Agreement has not been paid within seven (7) days of the due date, or if the security required in accordance with <u>Clause 11</u> (Security) is not provided within five (5) banking days following the request by the Contractor, then at any time thereafter the Contractor shall be entitled to terminate this Agreement without prejudice to the sums already due to the Contractor and to any further rights or remedies which the Contractor may have against the Company, provided always that the Contractor shall give the Company at least three (3) working days' written notice of its intention to exercise this right.	127 128 129 130 131 132
(e) The Contractor shall promptly invoice the Company for all sums payable under this Agreement. If any sums which become due and payable are not actually received by the Contractor within the period specified in <u>Box 11</u> , they shall attract interest in accordance with the rate set out in <u>Box 11</u> .	133 134 135
10. Extra Costs	136
The following shall be paid by the Contractor as and when they fall due:	137
(a) all port expenses, pilotage charges, harbour and canal dues and all other expenses of a similar nature levied upon or payable in respect of the Vessel and the Contractor's own or hired-in craft;	138 139
(b) the costs of the services of any assisting tugs when reasonably deemed necessary by the Contractor or prescribed by port or other authorities;	140 141
(c) all costs in connection with clearance, agency fees, visas, guarantees and all other expenses of such kind;	142
(d) all taxes and social security charges, stamp duties, or other levies payable in respect of or in connection with this Agreement, any import - export dues and any customs or excise duties;	143 144
(e) all costs incurred in obtaining and maintaining licences, approvals, authorisations or permits required to undertake and complete the Services in accordance with <u>Clause 6</u> (Permits);	145 146
(f) all costs incurred due to requirements of governmental or other authorities or unions over and above those costs which would otherwise be reasonably incurred by the Contractor in the execution of the Agreement.	147 148
11. Security	149
The Company shall provide on signing this Agreement an irrevocable and unconditional security in a form and amount as agreed between the parties.	150 151
If required by the Contractor and also in the event that initially no security is requested, the Company shall provide security or further security in a form and amount as agreed between the parties for all or part of any amount which may be or become due under this Agreement. Such security shall be given on one or more occasions as and when reasonably required by the Contractor.	152 153 154 155
12. Liabilities	156
(a) The Contractor will indemnify and hold the Company harmless in respect of any liability adjudged due or claim reasonably compromised arising out of injury or death occurring during the Services hereunder to any of the following persons:	157 158
(i) any servant, agent or sub-contractor of the Contractor;	159
(ii) any other person at or near the site of the operations for whatever purpose on behalf or at the request of the Contractor.	160 161
(b) The Company will indemnify and hold the Contractor harmless in respect of any liability adjudged due or claim reasonably compromised arising from injury or death occurring during the Services hereunder to any of the following persons:	162 163
(i) any servant, agent or sub-contractor of the Company;	164
(ii) any other person at or near the site of the operations for whatever purpose on behalf or at the request of the Company.	165 166
(c) Neither the Company nor its servants, agents or sub-contractors shall have any liability to the Contractor for loss or damage of whatsoever nature sustained by the Contractor's owned or hired-in craft or equipment (excluding portable salvage equipment, materials or stores which are reasonably sacrificed during the disposal or other operations on the Vessel), whether or not the same is due to breach of contract, negligence or any other fault on the part of the Company, its servants, agents or sub-contractors.	167 168 169 170 171
(d) Neither the Contractor nor its servants, agents or sub-contractors shall have any liability to the Company for loss or damage of whatsoever nature sustained by the Vessel, whether or not the same is due to breach of contract, negligence or any other fault on the part of the Contractor, its servants, agents or sub-contractors.	172 173 174

**WRECKFIXED 2010 - International Wreck Removal and Marine Services Agreement
(Fixed Price – “No Cure, No Pay”)
PART II**

(e) Neither party shall be liable to the other party for:	175
(i) any loss of profit, loss of use or loss of production whatsoever and whether arising directly or indirectly from the performance or non-performance of this Agreement, and whether or not the same is due to negligence or any other fault on the part of either party, their servants, agents or sub-contractors; or	176 177 178
(ii) any consequential loss or damage for any reason whatsoever, whether or not the same is due to any breach of contract, negligence or any other fault on the part of either party, their servants, agents or sub-contractors.	179 180
13. Himalaya Clause	181
All exceptions, exemptions, defences, immunities, limitations of liability, indemnities, privileges and conditions granted or provided by this Agreement for the benefit of the Contractor or the Company shall also apply to and be for the benefit of their respective sub-contractors, operators, the Vessel's owners (if the Company is the demise/bareboat charterer), masters, officers and crews and to and be for the benefit of all bodies corporate parent of, subsidiary to, affiliated with or under the same management as either of them, as well as all directors, officers, servants and agents of the same and to and be for the benefit of all parties performing Services within the scope of this Agreement for or on behalf of the Contractor or the Company as servants, agents and sub-contractors of such parties. The Contractor or the Company shall be deemed to be acting as agent or trustee of and for the benefit of all such persons, entities and Vessels set forth above but only for the limited purpose of contracting for the extension of such benefits to such persons, bodies and Vessels.	182 183 184 185 186 187 188 189 190
14. Lien	191
Without prejudice to any other rights which the Contractor may have, whether <i>in rem</i> or <i>in personam</i> , the Contractor shall be entitled to exercise a possessory lien upon the Vessel in respect of any amount howsoever or whatsoever due to the Contractor under this Agreement and shall for the purpose of exercising such possessory lien be entitled to take and/or keep possession of the Vessel, provided always that the Company shall pay to the Contractor all reasonable costs and expenses howsoever or whatsoever incurred by or on behalf of the Contractor in exercising or attempting or preparing to exercise such lien.	192 193 194 195 196
15. Time for Suit	197
Any claim which may arise out of or in connection with this Agreement or any of the Services performed hereunder shall be notified to the party against whom such claim is made, within twelve (12) months of completion or termination of the Services hereunder, or within twelve (12) months of any claim by a third party, whichever is later. Any suit shall be brought within twelve (12) months of the notification to the party against whom the claim is made, if either of these conditions is not complied with, the claim and all rights whatsoever and howsoever shall be absolutely barred and extinguished.	198 199 200 201 202
16. Expert Evaluation	203
(a) If the parties are unable to agree the alteration to costs under Clause 4(a) or Clause 4(b), then either party may request an expert evaluation in accordance with the following procedure:	204 205
(i) The party seeking the evaluation shall propose three (3) experts from the persons currently on the Panel of Special Casualty Representatives maintained by the Salvage Arbitration Branch of the Corporation of Lloyd's to the other party in writing having checked that the proposed experts are available and willing to be appointed. The other party may select one of the proposed experts by responding in writing within twenty-four (24) hours. The party seeking the evaluation will then, as soon as possible (and in any event in less than twelve (12) hours) appoint the expert selected by the other party or, if none has been selected, one of the three (3) experts proposed (hereinafter "the Expert").	206 207 208 209 210 211 212
(ii) Both parties shall provide short written statements to the Expert setting out their arguments within forty-eight (48) hours of their acceptance of instructions and shall provide copies of their statement to the other party.	213 214
(iii) The Expert shall, within seventy-two (72) hours of receipt of written statements, advise the parties in writing of the alteration to costs. The Expert may also provide short reasons explaining the evaluation.	215 216
(iv) The Expert's rate of remuneration shall be the applicable rate plus bonus as set from time to time by the SCOPIC Committee for a Salvage Master. The costs of the Expert shall be paid by the party seeking the expert evaluation, but such party shall then be entitled to recover fifty per cent (50%) of the Expert's fees from the other party.	217 218 219
(b) If the Expert's evaluation is not agreed by both parties, the Company shall in any event make payments to the Contractor calculated in accordance with the evaluation. Such payments shall be on a provisional basis and without prejudice to the parties' rights to seek a determination in accordance with Clause 17 (Arbitration and Mediation).	220 221 222
17. Arbitration and Mediation	223
This Clause 17 applies to any dispute arising under this Agreement.	224
(a) *This Agreement shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of or in connection with this Agreement shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause.	225 226 227
The reference shall be to a sole arbitrator ("Arbitrator"), to be selected by the first party claiming arbitration from the persons currently on the Panel of Lloyd's Salvage Arbitrators with a right of appeal from an award made by the Arbitrator to either party by notice in writing to the other within twenty-eight (28) days of the date of publication of the original Arbitrator's Award.	228 229 230
The Arbitrator on appeal shall be the person currently acting as Lloyd's Appeal Arbitrator.	231
No suit shall be brought before another Tribunal, or in another jurisdiction, except that either party shall have the option to bring proceedings to obtain conservative seizure or other similar remedy against any assets owned by the other party in any state or jurisdiction where such assets may be found.	232 233 234
Both the Arbitrator and Appeal Arbitrator shall have the same powers as an Arbitrator and an Appeal Arbitrator under LOF	235

**WRECKFIXED 2010 - International Wreck Removal and Marine Services Agreement
(Fixed Price – “No Cure, No Pay”)
PART II**

2000 or any standard revision thereof, including a power to order a payment on account of any monies due to the Contractor pending final determination of any dispute between the parties hereto.	236 237
In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	238 239 240
In cases where the claim or any counterclaim exceeds the sum agreed for the LMAA Small Claims Procedure and neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$400,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Intermediate Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	241 242 243 244
(b) *This Agreement shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and any dispute arising out of or in connection with this Agreement shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for the purposes of enforcing any award, judgement may be entered on an award by any court of competent jurisdiction. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.	245 246 247 248 249 250
In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	251 252 253
(c) *This Agreement shall be governed by and construed in accordance with the laws of the place mutually agreed by the parties and any dispute arising out of or in connection with this Agreement shall be referred to arbitration at a mutually agreed place, subject to the procedures applicable there.	254 255 256
(d) Notwithstanding <u>17(a)</u> , <u>17(b)</u> or <u>17(c)</u> above, the parties may agree at any time to refer to mediation any difference and/or dispute arising out of or in connection with this Agreement. In the case of a dispute in respect of which arbitration has been commenced under <u>17(a)</u> , <u>17(b)</u> or <u>17(c)</u> above, the following shall apply:	257 258 259
(i) Either party may at any time and from time to time elect to refer the dispute or part of the dispute to mediation by service on the other party of a written notice (the "Mediation Notice") calling on the other party to agree to mediation.	260 261
(ii) The other party shall thereupon within fourteen (14) calendar days of receipt of the Mediation Notice confirm that they agree to mediation, in which case the parties shall thereafter agree a mediator within a further fourteen (14) calendar days, failing which on the application of either party a mediator will be appointed promptly by the Arbitrator or such person as the Arbitrator may designate for that purpose. The mediation shall be conducted in such place and in accordance with such procedure and on such terms as the parties may agree or, in the event of disagreement, as may be set by the mediator.	262 263 264 265 266 267
(iii) If the other party does not agree to mediate, that fact may be brought to the attention of the Tribunal and may be taken into account by the Tribunal when allocating the costs of the arbitration as between the parties.	268 269
(iv) The mediation shall not affect the right of either party to seek such relief or take such steps as it considers necessary to protect its interest.	270 271
(v) Either party may advise the Arbitrator that they have agreed to mediation. The arbitration procedure shall continue during the conduct of the mediation but the Arbitrator may take the mediation timetable into account when setting the timetable for steps in the arbitration.	272 273
(vi) Unless otherwise agreed or specified in the mediation terms, each party shall bear its own costs incurred in the mediation and the parties shall share equally the mediator's costs and expenses.	274 275
(vii) The mediation process shall be without prejudice and confidential and no information or documents disclosed during it shall be revealed to the Arbitrator except to the extent that they are disclosable under the law and procedure governing the arbitration.	276 277 278
<i>(Note: The parties should be aware that the mediation process may not necessarily interrupt time limits.)</i>	279
(e) If <u>Box 13</u> in PART I is not appropriately filled in, <u>Sub-clause 17(a)</u> of this Clause shall apply <u>Sub-clause 17(d)</u> shall apply in all cases.	280 281
<i>*Sub-clauses <u>17(a)</u>, <u>17(b)</u> and <u>17(c)</u> are alternatives; indicate alternative agreed in <u>Box 13</u>.</i>	282
18. Notices Clause	283
(a) All notices given by either party or their agents to the other party or their agents in accordance with the provisions of this Agreement shall be in writing and shall, unless specifically provided in this Agreement to the contrary, be sent to the address for that other party as set out in <u>Boxes 2</u> and <u>3</u> or as appropriate or to such other address as the other party may designate in writing.	284 285 286 287
A notice may be sent by registered or recorded mail, facsimile, electronically or delivered by hand in accordance with this <u>Sub-clause 18(a)</u> .	288 289
(b) Any notice given under this Agreement shall take effect on receipt by the other party and shall be deemed to have been received:	290 291

**WRECKFIXED 2010 - International Wreck Removal and Marine Services Agreement
(Fixed Price – “No Cure, No Pay”)
PART II**

(i) if posted, on the seventh (7 th) day after posting;	292
(ii) if sent by facsimile or electronically, on the day of transmission; or	293
(iii) if delivered by hand, on the day of delivery.	294
And in each case proof of posting, handing in or transmission shall be proof that notice has been given, unless proven to the contrary.	295 296
19. Insurance	297
(a) The Contractor warrants that throughout the period of this Agreement it will maintain full cover against normal P&I risks including salvors' liabilities as evidenced by a Certificate of Entry issued by a P&I Club or insurer acceptable to the Company and shall comply with all the requirements of the policy.	298 299 300
(b) The Company warrants that throughout the period of this Agreement it will maintain full cover against normal P&I risks for the Vessel as evidenced by a Certificate of Entry issued by a P&I Club or insurer stated in Box 4(ix) and shall comply with all the requirements of the policy.	301 302 303
20. Pollution	304
(a) The Contractor shall exercise due care throughout the performance of the Services to prevent and minimise damage to the environment and shall also put in place, maintain and implement throughout the Services a pollution response plan which meets the requirements of the competent authorities and the Company, or the Company Representative if applicable. The Contractor shall provide the Company with a copy of the pollution response plan on request by the Company.	305 306 307 308
(b) The Company shall indemnify and hold the Contractor harmless in respect of any and all consequences of any pollution which results from any discharge or escape of any pollutant from the Vessel except where such pollution arises as a consequence of the negligence of the Contractor, its sub-contractors, its agents and/or servants.	309 310 311
(c) The Contractor shall indemnify and hold the Company harmless in respect of any and all consequences of any pollution which results from any discharge or escape of any pollutant from its own or from hired-in craft.	312 313
21. Rotation and Replacement of Craft, Equipment and Personal	314
The Contractor shall have the right to rotate and replace any craft, equipment and personnel with other suitable replacement craft, equipment and personnel subject to the approval of the Company, or the Company Representative if applicable, which shall not be unreasonably withheld.	315 316 317
22. General Provisions	318
(a) Severability	319
If, in any legal proceedings, it is determined that any provision of this Agreement is unenforceable under applicable law, then the unenforceable provision shall automatically be amended to conform to that which is enforceable under the law. In any event, the validity or enforceability of any provision shall not affect any other provision of this Agreement, and this Agreement shall be construed and enforced as if such provision had not been included.	320 321 322 323
(b) Third Party Beneficiaries	324
Except as specifically provided for elsewhere in this Agreement, this Agreement shall not be construed to confer any benefit on any third party not a party to this Agreement nor shall this Agreement provide any rights to such third party to enforce any provision of this Agreement.	325 326 327
(c) Waiver	328
No benefit or right accruing to either party under this Agreement shall be waived unless the waiver is reduced to writing and signed by both the Contractor and the Company. The failure of either party to exercise any of its rights under this Agreement, including but not limited to either party's failure to comply with any time limit set out in this Agreement, shall in no way constitute a waiver of those rights, nor shall such failure excuse the other party from any of its obligations under this Agreement.	329 330 331 332 333
(d) Warranty of Authority	334
The Contractor and the Company each warrant and represent that the person whose signature appears in Part I above is its representative and is duly authorized to execute this Agreement as a binding commitment of such party.	335 336
(e) Singular/Plural	337
The singular includes the plural and vice versa as the context admits or requires.	338
(f) Headings	339
The headings to the clauses and appendices to this Agreement are for convenience only and shall not affect its construction or interpretation.	340 341

(continued)

PART I

**ANNEX I (SCHEDULE OF PERSONNEL, CRAFT AND EQUIPMENT)
INTERNATIONAL WRECK REMOVAL AND MARINE SERVICES AGREEMENT (FIXED PRICE – “NO CURE, NO PAY”)
CODE NAME: WRECKFIXED 2010**

Dated:

Vessel:

Schedule of Personnel, Craft and Equipment (Cl. 2, 4 and 7)

ΠΑΝΕΤΙΜΟΤΗΤΑ
Sample copy
ΠΑΝΕΤΙΜΟΤΗΤΑ

continued

**ANNEX II (METHOD OF WORK AND ESTIMATED TIME SCHEDULE)
INTERNATIONAL WRECK REMOVAL AND MARINE SERVICES AGREEMENT (FIXED PRICE – “NO CURE, NO PAY”)
CODE NAME: WRECKFIXED 2010**

Dated:

Vessel:

Method of Work and Estimated Time Schedule (Cl. 2 and 4)

ΠΑΝΕΤΙΜΟΤΗΤΑ
Sample copy
ΠΑΝΕΤΙΜΟΤΗΤΑ

**ANNEX III (CONTRACTOR'S DAILY REPORTS)
 INTERNATIONAL WRECK REMOVAL AND MARINE SERVICES AGREEMENT (FIXED PRICE – "NO CURE, NO PAY")
 CODE NAME: WRECKFIXED 2010**

Date		Report no	
Status of wreck:			
Vessel			
Cargo			
Bunkers			
Status of wreck site:			

Weather on location:			
	1200	2400	Forecast next 24 hours
Wind direction & speed (Bft)			
Swell direction & height (m)			
Wave Height & max wave height (m)			
Long range forecast (5 days):			

Services:
- performed in last 24 hours:
- planned for next 24 hours:

Areas of concern:
Health & safety
Environmental
Other

Comments:
Contractor's Representative
Company's Representative

continued

Signed:			
Company's Representative			
Contractor's Representative			
	Name	Position	Signature

Contractor's Daily Reports (Cl. 2)

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΕΡΓΑΤΩΝ
Sample Copy

continued



BIMCO



**INTERNATIONAL
SALVAGE UNION**

WRECKHIRE 2010

INTERNATIONAL WRECK REMOVAL AND
MARINE SERVICES AGREEMENT (DAILY HIRE)

PART I

First published 1993. Revised 1999 and 2010
Approved by the International Salvage Union (ISU)

Printed by BIMCO's idea

Copyright, published by BIMCO
International Salvage Union (ISU)

1. Place and Date of Agreement	
2. Contractor/Place of Business (Cl. 1)	3. Company/Place of Business (Cl. 1)
4. Vessel Specifications (Cl. 1, 2, 4)	
(i) Name	(ii) Flag
(iii) IMO Number	(iv) Place of Registry
(v) Length/Beam/Depth	(vi) Maximum Draft
(vii) GT/NT/DWT	(viii) Details and Nature of Cargo
(ix) P&I Club/insurer(Cl. 23 (b))	(x) Any other Vessel details relevant to this Agreement
5. Condition of Vessel (Cl. 2, 4)	6. Position of Vessel and Condition of Worksite (Cl. 1, 2, 4)
7. Nature of Services (Cl. 1, 2, 4, 10(c))	8. Place of Delivery and/or Disposal of Vessel (Cl.9(a), 9(c),12)
(i) Nature of services: (ii) Compliance with orders of competent authorities (state party to obtain confirmation):	
9. Extra costs of disposal of Vessel(Cl. 14)	10. Bonus payment/Reduced hire (Cl. 11, 12)
(i) state which party is responsible for costs and/or division between the parties: (ii) handling charge, if applicable (state percentage):	(i) Amount of Bonus (state either total amount or percentage of the total payable under Agreement) (ii) Full bonus (state applicable date or commencement date/event and subsequent period in days for full bonus) (iii) Pro rata bonus/reduced hire (state applicable date or commencement date/event and subsequent period in days for pro rata bonus after which reduced hire to apply)
11. Payment and Rates of Hire (Cl. 7, 8(a), 8 (c), 10(a), 12)	
(i) Daily Working Rate for Craft and Equipment (Cl.10(a))	(ii) Daily Working Rate for Personnel (Cl.10(a))
(iii) Daily Standby Rate for Craft and Equipment (Cl. 7)	(iv) Daily Standby Rate for Personnel (Cl. 7)
(v) Reduced Daily Rates of Hire (Cl. 10(a), 12)	(vi) Payment of the appropriate Working Rate of Hire is to be made in advance every (state number of days)
(a) Daily Working Rate for Craft and Equipment: (b) Daily Working Rate for Personnel: (c) Daily Standby Rate for Craft and Equipment: (d) Daily Standby Rate for Personnel:	(a) Commencing from: (b) and continuing until: (c) with a minimum payment of hire in any event (state number of days hire)

continued

12. Payment Details (Cl. 10(e))	
(i) Currency	
(ii) Bank	(iii) Address
(iv) Account Number	(v) Account Name
13. Time of Payment and Interest (state period within which sums must be received by the Contractor and rate of interest per month) (Cl. 10(g))	14. Extra Costs (state percentage to be applied) (Cl. 13) (i) General handling charge (Cl. 13(a)-13(h)) (ii) Fuels and lubricants handling charge (Cl. 13(i))
15. Arbitration and Mediation (state Cl. 21 (a), 21 (b) or 21 (c) of Cl. 21 as agreed; if 21 (c) agreed, also state place of arbitration) (Cl. 21) (if not appropriately filled in, Clause 21(a) shall apply)	16. Number of Additional Clauses covering special provisions, if agreed

It is agreed that this Agreement shall be performed subject to the Terms and Conditions which consist of PART I, including Additional Clauses, if any agreed, and PART II, as well as Annex I (SCHEDULE OF PERSONNEL, CRAFT AND EQUIPMENT), Annex II (METHOD OF WORK AND ESTIMATED TIME SCHEDULE), and Annex III (CONTRACTOR'S DAILY REPORTS) or any other Annexes attached to this Agreement.

In the event of a conflict of terms and conditions, the provisions of PART I including Additional Clauses, if any agreed, shall prevail over those of PART II to the extent of such conflict but no further.

The undersigned warrant that they have full power and authority to sign this Agreement on behalf of the parties they represent.

Signature (for and on behalf of the Contractor)	Signature (for and on behalf of the Company)
---	--

SAMPLE COPY

continued

WRECKHIRE 2010 - International Wreck Removal and Marine Services Agreement (Daily Hire)
PART II

1. Definitions	1
“Company” means the party stated in <u>Box 3</u> .	2
“Contractor” means the party stated in <u>Box 2</u> .	3
“Services” means the services stated in <u>Box 7</u> .	4
“Vessel” means any vessel, craft, property, or part thereof, of whatsoever nature, including anything contained therein or thereon, such as but not limited to cargo and bunkers, as described in <u>Box 4</u> .	5 6
“Worksite” means the position of the Vessel stated in <u>Box 6</u> .	7
2. The Services	8
The Contractor agrees to exercise due care in rendering the Services which shall include, if applicable, the delivery and/or disposal of the Vessel. Insofar as it is not inconsistent with the nature of the Services to be rendered under this Agreement, the Contractor will also exercise due care to prevent and minimise damage to the environment.	9 10 11 12
The Contractor shall provide the Personnel, Craft and Equipment set out in Annex I of this Agreement which the Contractor deems necessary for the Services based upon the Specifications, Condition and Position of the Vessel and Worksite set out in <u>Boxes 4, 5 and 6</u> .	13 14 15
The Contractor's Method of Work and Estimated Time Schedule shall be as described in Annex II, utilising the Personnel, Craft and Equipment described in Annex I.	16 17
The Contractor shall consult with the Company if there is any need for substantial change in the Method of Work and/or Personnel, Craft or Equipment. (See <u>Clause 4</u> (Change of Method of Work and/or Personnel, Craft and Equipment) hereof).	18 19 20
The Contractor shall provide the Company representative with daily reports in accordance with Annex III.	21
The party identified in <u>Box 7(ii)</u> of this Agreement shall be given all reasonable assistance by the other party in connection with obtaining confirmation from the competent authorities that the Company has complied with any orders issued by them.	22 23 24
3. Company Representative	25
The methods and procedures to be employed in the Services shall at all times be discussed and agreed between the Company and the Contractor.	26 27
The Company representative will be available during the performance of the Services with the full authority to act on behalf of the Company. The Company Representative shall have full and unfettered access at all times to the site and to the Contractor's craft and equipment, unless such access is reasonably refused by the Contractor.	28 29 30 31
In addition, the Company will provide at its sole risk and expense sufficient officers or their equivalents, who are fully conversant with the cargo system and/or layout of the Vessel, and who should be in attendance when reasonably required during the performance of the Services in order to provide advice as and when requested by the Contractor.	32 33 34 35
4. Change of Method of Work and/or Personnel, Craft and Equipment	36
The Rates of Hire stated in <u>Box 11</u> are based upon the Nature of the Services, as set out in <u>Box 7</u> , Method of Work, and Personnel, Craft and Equipment, as set out in Annexes I and II, and the Description, Specifications, Position, Condition of the Vessel and the Worksite, as set out in <u>Boxes 4, 5 and 6</u> .	37 38 39
(a) If before or during the performance of the Services, and without fault on the part of the Contractor, there is a substantial change in the Services, and/or in the Personnel, Craft and Equipment required to undertake the Services due to any misdescription by the Company or error in the specification provided by the Company, upon which the Contractor has relied, or a material change in the position and/or condition of the Vessel or the Worksite:	40 41 42 43 44
(i) The Contractor shall forthwith give notice in writing thereof to the Company and of the estimated additional costs to effect the Services;	45 46
(ii) Any and all substantial changes to the nature of such Services which are agreed between the Contractor and the Company shall be drafted into a variation order by the Company, which shall be signed by the parties;	47 48
(iii) The parties shall, without delay, consult each other to reach agreement on the amount of the additional costs to be added to the Rates of Hire and any agreement shall be incorporated into the variation order.	49 50
(b) If, as a result of a material change in the position and/or condition of the Vessel or the Worksite, subsequent to entering into this Agreement, the Services become easier to perform in terms of the work and/or Personnel, Craft and/or Equipment requirements, then:	51 52 53
(i) The Company may, subject to the provisions of <u>Clause 10(d)</u> hereof, seek a reduction in respect of the monies	54

WRECKHIRE 2010 - International Wreck Removal and Marine Services Agreement (Daily Hire)
PART II

payable pursuant to <u>Clause 10(a)</u> hereof;	55
(ii) All such material changes which are agreed by the Contractor and the Company shall be drafted into a variation order by the Company, which shall be signed by the parties;	56 57
(iii) The parties shall, without delay, consult each other to reach agreement on the amount of the costs to be deducted from the Rates of Hire and any agreement shall be incorporated into the variation order.	58 59
(c) Alternatively either party may refer the matter to expert evaluation in accordance with <u>Clause 20</u> (Expert Evaluation) or to arbitration or mediation pursuant to <u>Clause 21</u> (Arbitration and Mediation) for a decision on the reasonableness and quantum of such costs, or the claim by the Company for a reduction in remuneration, which shall be incorporated into the variation order.	60 61 62 63
In the event the matter is referred either to expert evaluation or arbitration or mediation the Contractor will continue to provide the Services, without prejudice to any claim for an adjustment to the remuneration.	64 65
5. Miscellaneous	66
(a) The Company shall arrange and pay for any marking of the Vessel and cautioning required. The Contractor shall arrange and pay for any marking or cautioning required in respect of its own equipment during the Services under this Agreement.	67 68 69
(b) The Contractor may make reasonable use of the Vessel's machinery, gear, equipment, anchors, chains, stores and other appurtenances during and for the purposes of these Services free of expense but shall not unnecessarily damage, abandon or sacrifice the same or any property which is the subject of this Agreement.	70 71 72
(c) Subject to approval of the Company which shall not be unreasonably withheld, and subject to it being permitted by the competent authorities, the Contractor shall be entitled to remove, dispose of or jettison cargo, or parts of the Vessel, or equipment from the Vessel if such action is considered by the Contractor to be reasonably necessary to perform the Services under this Agreement.	73 74 75 76
(d) The Company will use its best endeavours to provide the Contractor with such plans and drawings of the Vessel, cargo manifests, stowage plans, etc., and such other information as the Contractor may reasonably require for the performance of the Services.	77 78 79
6. Permits	80
All necessary licences, approvals, authorisations or permits required to undertake and complete the Services without let or hindrance shall be obtained and maintained by the Contractor (see <u>Clause 13(e)</u>). The Company shall provide the Contractor with all reasonable assistance in connection with the obtaining of such licences, approvals, authorisations or permits.	81 82 83 84
7. Delays	85
(a) Adverse Weather and Other Delays In the event that the Contractor is prevented from progressing the Services due to adverse weather or sea conditions or any other reason outside the Contractor's control, the Standby Rate (<u>Box 11(iii)</u> and <u>(iv)</u>) shall apply. In such circumstances where there is a partial reduction in Services, there shall be an adjustment to the Daily Working Rate between the Working Rate and the Standby Rate to be agreed between the Contractor and the Company Representative.	86 87 88 89 90 91
(b) Contractor's Equipment and/or Personnel If there is a breakdown of any of the Contractor's equipment or non-availability of personnel, the Company Representative and the Contractor shall consult each other to reach agreement on the amount of time lost as a result, if any. The Standby Rate shall apply for the agreed period.	92 93 94 95
(c) Hired-in Equipment and/or Personnel The Contractor shall use its best efforts to ensure that appropriate standby rates of hire are agreed in any sub-contract agreement in the event of breakdown of their equipment or non-availability of their personnel. If there is a breakdown of equipment or non-availability of personnel, the Company Representative and the Contractor shall consult each other to reach agreement on the amount of time lost as a result, if any. The sub-contract standby rate shall only apply for the agreed period if such standby rates have been agreed with sub-contractors. The Contractor shall pass on to the Company the benefit of any off-hire or reduction in the rate of hire in respect of equipment or personnel hired-in by the Contractor.	96 97 98 99 100 101 102 103
(d) The Company Representative shall promptly advise the Contractor of all periods when they consider that Standby Rates shall apply and shall at the same time confirm same in writing to the Company and the Contractor.	104 105 106
(e) <u>Sub-clauses 7(b)</u> and <u>7(c)</u> shall not apply for individual delays unless such delays exceed six (6) consecutive hours when the Standby Rate shall apply to the whole agreed delay period.	107 108
(f) In the event that the parties cannot reach agreement in respect of the applicable reductions, in <u>Sub-clauses 7(a)</u> , <u>7(b)</u> or <u>7(c)</u> above to the Daily Rates of Hire or the duration of such reduction then the issue may	109 110

WRECKHIRE 2010 - International Wreck Removal and Marine Services Agreement (Daily Hire)
PART II

be referred to expert evaluation in accordance with <u>Clause 20</u> (Expert Evaluation) or to arbitration or mediation pursuant to <u>Clause 21</u> (Arbitration and Mediation).	111 112
8. Suspension or Termination	113
(a) The Company has the right to suspend or terminate the Services to be carried out under this Agreement at any time, provided always that notice of such suspension or termination is given to the Contractor in writing. In such event the Contractor is entitled to be paid all sums due at the time of suspension or termination in accordance with the provisions of <u>Box 11</u> .	114 115 116 117
(b) Such suspension or termination of the Services will be carried out with all reasonable despatch by the Contractor, subject always to the safety of Personnel, Craft and Equipment involved in the Services. Any additional direct expenses arising as a consequence of the instructions to suspend or terminate the Services shall be for the account of the Company.	118 119 120 121
(c) If permission to suspend or terminate is not given by the competent authorities, the Contractor shall be paid by the Company at the appropriate rate set out in <u>Box 11</u> for Personnel, Craft and Equipment during any standby period, and the Company shall be liable for the Contractor's reasonable and necessary costs of continuing with the Services.	122 123 124 125
9. Delivery and/or Disposal	126
(a) If applicable, the Vessel shall be accepted forthwith and taken over by the Company or its duly authorised representative at the Place of Delivery indicated in <u>Box 8</u> . References to delivery or the Place of Delivery shall include disposal or the Place of Disposal, if applicable.	127 128 129
The Place of Delivery and/or Disposal shall always be safe and accessible for the Contractor's own or hired-in craft and the Vessel to enter and operate in and shall be a place where the Contractor is permitted by governmental or other authorities to deliver and/or dispose of the Vessel.	130 131 132
In the event the Vessel is not accepted forthwith by the Company or delivery is prevented or delayed by action of governmental or other authorities outside the control of the Contractor, all costs necessarily incurred by the Contractor from the moment of the tender for delivery shall be for the account of the Company, and the Rates of Hire shall continue to be payable to the Contractor.	133 134 135 136
(b) If the Company fails, on completion of the Services, to take delivery of the Vessel within five (5) days of the Contractor tendering written notice of delivery or, if in the opinion of the Contractor the Vessel is likely to deteriorate, decay, become worthless or incur charges whether for storage or otherwise in excess of its value, the Contractor may, without prejudice to any other claims the Contractor may have against the Company, without notice and without any responsibility whatsoever attaching to the Contractor, sell or dispose of the Vessel and apply the proceeds of sale in reduction of the sums due to the Contractor from the Company under this Agreement. Any remaining proceeds will be refunded to the Company.	137 138 139 140 141 142 143
In the event that such sale or other disposal of the Vessel fails to raise sufficient net funds to pay the monies due to the Contractor under the terms of this Agreement, then the Company shall remain liable to the Contractor for any such shortfall.	144 145 146
(c) Reference to delivery and/or disposal of the Vessel shall include parts of the Vessel and/or cargo and/or any other thing emanating from the Vessel and such delivery may take place at different times and different places (see <u>Box 8</u>).	147 148 149
10. Payment	150
(a) The Company shall pay the Contractor the Daily Working and Standby Rates of Hire for Personnel, Craft and Equipment set out in <u>Box 11(i)-(iv)</u> and, if applicable, Reduced Daily Rates of Hire in accordance with <u>Box 11(v)</u> .	151 152
(b) Such hire shall be fully and irrevocably earned on a daily basis and shall be non-returnable.	153
(c) Within 14 days of termination or completion of the Services set out in <u>Box 7</u> the Contractor shall return any overpayments to the Company.	154 155
(d) All monies due and payable to the Contractor under this Agreement shall be paid without any discount, deduction, set-off, lien, claim or counterclaim.	156 157
(e) All payments to the Contractor shall be made in the currency and to the bank account stipulated in <u>Box 12</u> .	158
(f) If any amount payable under this Agreement has not been paid within seven (7) days of the due date, or if the security required in accordance with <u>Clause 15</u> (Security) is not provided within five (5) banking days following the request by the Contractor, then at any time thereafter the Contractor shall be entitled to terminate this Agreement without prejudice to the sums already due to the Contractor and to any further rights or remedies which the Contractor may have against the Company, provided always that the Contractor shall give the	159 160 161 162 163

WRECKHIRE 2010 - International Wreck Removal and Marine Services Agreement (Daily Hire)
PART II

Company at least three (3) working days' written notice of its intention to exercise this right.	164
(g) The Contractor shall promptly invoice the Company for all sums payable under this Agreement. If any sums which become due and payable are not actually received by the Contractor within the period specified in <u>Box 13</u> , they shall attract interest in accordance with the rate set out in <u>Box 13</u> .	165 166 167
11. Bonus	168
If the Contractor completes the Services to the satisfaction of the Company:	169
(a)	170
(i) before the date or within the period stated in <u>Box 10(ii)</u> , the Company shall pay the Contractor the bonus set out in <u>Box 10(i)</u> ; or	171 172
(ii) on or after the date or outside the period stated in <u>Box 10(ii)</u> , but before the date or within the period stated in <u>Box 10(iii)</u> , the Company shall pay the bonus set out in <u>Box 10(i)</u> reduced pro-rata on a daily basis from 100 per cent (100%) on the date or period stated in <u>Box 10(ii)</u> down to zero on or after the date or period stated in <u>Box 10(iii)</u> .	173 174 175 176
(b) Delays (<u>Clause 7</u>) shall not affect the dates or periods to be applied for the purposes of this <u>Clause 11</u> .	177
12. Reduced Daily Rates of Hire	178
If the Contractor fails to complete the Services and, if applicable, deliver and/or dispose of the Vessel at the place(s) indicated in <u>Box 8</u> within the period or on or before the date stated in <u>Box 10(iii)</u> , the Daily Rates of Hire shall be reduced in accordance with <u>Box 11(v)</u> . Delays (<u>Clause 7</u>) shall not affect the dates or periods to be applied for the purposes of this <u>Clause 12</u> .	179 180 181 182
13. Extra Costs	183
The following shall be paid by the Company as and when they fall due:	184
(a) all port expenses, pilotage charges, harbour and canal dues and all other expenses of a similar nature levied upon or payable in respect of the Vessel and the Contractor's own or hired-in craft;	185 186
(b) the costs of the services of any assisting tugs when reasonably deemed necessary by the Contractor or prescribed by port or other authorities;	187 188
(c) all costs in connection with clearance, agency fees, visas, guarantees and all other expenses of such kind;	189
(d) all taxes and social security charges (other than those normally payable by the Contractor in the country where it has its principal place of business), stamp duties, or other levies payable in respect of or in connection with this Agreement, any import - export dues and any customs or excise duties;	190 191 192
(e) all costs incurred in obtaining and maintaining licences, approvals, authorisations or permits required to undertake and complete the Services in accordance with <u>Clause 6</u> (Permits);	193 194
(f) all costs incurred due to requirements of governmental or other authorities or unions over and above those costs which would otherwise be reasonably incurred by the Contractor in the execution of the Agreement;	195 196
(g) all reasonable costs of transportation of equipment and the travel and accommodation costs of Personnel identified in Annex I, (other than the crews of craft utilised in the Services);	197 198
(h) all costs incurred by the Contractor in respect of portable salvage equipment, materials, or stores which are lost, damaged or consumed during the Services;	199 200
(i) all costs in respect of fuels and lubricants consumed during the Services, unless included in the Daily Rates.	201
If any such costs are in fact paid by or on behalf of the Company by the Contractor, the Company shall reimburse the Contractor on the basis of the actual cost to the Contractor plus a handling charge of the percentage amount indicated in <u>Box 14(i)</u> for <u>Clause 13(a) - (h)</u> costs or <u>Box 14(ii)</u> for <u>Clause 13(i)</u> costs, upon presentation of invoice.	202 203 204 205
14. Extra Costs of disposal of Vessel	206
All extra costs incurred resulting from the disposal of the Vessel shall be for the account of the party stated in <u>Box 9(i)</u> . If the Company is the party stated in <u>Box 9(i)</u> and any such costs are paid by or on behalf of the Company by the Contractor, the Company shall reimburse the Contractor on the basis of the actual cost to the Contractor plus a handling charge of the percentage amount indicated in <u>Box 9(ii)</u> upon presentation of invoice.	207 208 209 210
15. Security	211
The Company shall provide on signing this Agreement an irrevocable and unconditional security in a form and amount as agreed between the parties.	212 213
If required by the Contractor and also in the event that initially no security is requested, the Company shall	214

WRECKHIRE 2010 - International Wreck Removal and Marine Services Agreement (Daily Hire)
PART II

provide security or further security in a form and amount as agreed between the parties for all or part of any amount which may be or become due under this Agreement. Such security shall be given on one or more occasions as and when reasonably required by the Contractor.	215 216 217
16. Liabilities	218
(a) The Contractor will indemnify and hold the Company harmless in respect of any liability adjudged due or claim reasonably compromised arising out of injury or death occurring during the Services hereunder to any of the following persons:	219 220 221
(i) any servant, agent or sub-contractor of the Contractor;	222
(ii) any other person at or near the site of the operations for whatever purpose on behalf or at the request of the Contractor.	223 224
(b) The Company will indemnify and hold the Contractor harmless in respect of any liability adjudged due or claim reasonably compromised arising from injury or death occurring during the Services hereunder to any of the following persons:	225 226 227
(i) any servant, agent or sub-contractor of the Company;	228
(ii) any other person at or near the site of the operations for whatever purpose on behalf or at the request of the Company.	229 230
(c) Neither the Company nor its servants, agents or sub-contractors shall have any liability to the Contractor for loss or damage of whatsoever nature sustained by the Contractor's owned or hired-in craft or equipment (excluding portable salvage equipment, materials or stores which are lost, damaged, or consumed during the Services), whether or not the same is due to breach of contract, negligence or any other fault on the part of the Company, its servants, agents or sub-contractors.	231 232 233 234 235
(d) Neither the Contractor nor its servants, agents or sub-contractors shall have any liability to the Company for loss or damage of whatsoever nature sustained by the Vessel, whether or not the same is due to breach of contract, negligence or any other fault on the part of the Contractor, its servants, agents or sub-contractors.	236 237 238
(e) Neither party shall be liable to the other party for:	239
(i) any loss of profit, loss of use or loss of production whatsoever and whether arising directly or indirectly from the performance or non-performance of this Agreement, and whether or not the same is due to negligence or any other fault on the part of either party, their servants, agents or sub-contractors; or	240 241 242
(ii) any consequential loss or damage for any reason whatsoever, whether or not the same is due to any breach of contract, negligence or any other fault on the part of either party, their servants, agents or sub-contractors.	243 244
17. Himalaya Clause	245
All exceptions, exemptions, defences, immunities, limitations of liability, indemnities, privileges and conditions granted or provided by this Agreement for the benefit of the Contractor or the Company shall also apply to and be for the benefit of their respective sub-contractors, operators, the Vessel's owners (if the Company is the demise/bareboat charterer), masters, officers and crews and to and be for the benefit of all bodies corporate parent of, subsidiary to, affiliated with or under the same management as either of them, as well as all directors, officers, servants and agents of the same and to and be for the benefit of all parties performing Services within the scope of this Agreement for or on behalf of the Contractor or the Company as servants, agents and sub-contractors of such parties. The Contractor or the Company shall be deemed to be acting as agent or trustee of and for the benefit of all such persons, entities and Vessels set forth above but only for the limited purpose of contracting for the extension of such benefits to such persons, bodies and Vessels.	246 247 248 249 250 251 252 253 254 255
18. Lien	256
Without prejudice to any other rights which the Contractor may have, whether <i>in rem</i> or <i>in personam</i> , the Contractor shall be entitled to exercise a possessory lien upon the Vessel in respect of any amount howsoever or whatsoever due to the Contractor under this Agreement and shall for the purpose of exercising such possessory lien be entitled to take and/or keep possession of the Vessel, provided always that the Company shall pay to the Contractor all reasonable costs and expenses howsoever or whatsoever incurred by or on behalf of the Contractor in exercising or attempting or preparing to exercise such lien.	257 258 259 260 261 262
19. Time for Suit	263
Any claim which may arise out of or in connection with this Agreement or any of the Services performed hereunder shall be notified to the party against whom such claim is made, within twelve (12) months of completion or termination of the Services hereunder, or within twelve (12) months of any claim by a third party, whichever is later. Any suit shall be brought within twelve (12) months of the notification to the party against whom the claim is made. If either of these conditions is not complied with, the claim and all rights whatsoever	264 265 266 267 268

WRECKHIRE 2010 - International Wreck Removal and Marine Services Agreement (Daily Hire)
PART II

and howsoever shall be absolutely barred and extinguished.	269
20. Expert Evaluation	270
(a) If the parties are unable to agree the alteration to costs or rates under <u>Clause 4(a)</u> or <u>Clause 4(b)</u> or the adjustment to the Daily Working Rate or the time lost under <u>Clauses 7(a)</u> , <u>7(b)</u> or <u>7(c)</u> , then either party may request an expert evaluation in accordance with the following procedure:	271
	272
	273
(i) The party seeking the evaluation shall propose three (3) experts from the persons currently on the Panel of Special Casualty Representatives maintained by the Salvage Arbitration Branch of the Corporation of Lloyd's to the other party in writing having checked that the proposed experts are available and willing to be appointed. The other party may select one of the proposed experts by responding in writing within twenty-four (24) hours. The party seeking the evaluation will then, as soon as possible (and in any event in less than twelve (12) hours) appoint the expert selected by the other party or, if none has been selected, one of the three (3) experts proposed (hereinafter "the Expert").	274
	275
	276
	277
	278
	279
	280
(ii) Both parties shall provide short written statements to the Expert setting out their arguments within forty-eight (48) hours of their acceptance of instructions and shall provide copies of their statement to the other party.	281
	282
(iii) The Expert shall, within seventy-two (72) hours of receipt of written statements, advise the parties in writing of the alteration to costs and/or rates or of the adjustment to the Daily Working Rate or time lost. The Expert may also provide short reasons explaining the evaluation.	283
	284
	285
(iv) The Expert's rate of remuneration shall be the applicable rate plus bonus as set from time to time by the SCOPIC Committee for a Salvage Master. The costs of the Expert shall be paid by the party seeking the expert evaluation, but such party shall then be entitled to recover fifty per cent (50%) of the Expert's fees from the other party.	286
	287
	288
	289
(b) If the Expert's evaluation is not agreed by both parties, the Company shall in any event make payments to the Contractor calculated in accordance with the evaluation. Such payments shall be on a provisional basis and without prejudice to the parties' rights to seek a determination in accordance with <u>Clause 21</u> (Arbitration and Mediation).	290
	291
	292
	293
21. Arbitration and Mediation	294
This <u>Clause 21</u> applies to any dispute arising under this Agreement.	295
(a) *This Agreement shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of or in connection with this Agreement shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause.	296
	297
	298
	299
The reference shall be to a sole arbitrator ("Arbitrator"), to be selected by the first party claiming arbitration from the persons currently on the Panel of Lloyd's Salvage Arbitrators with a right of appeal from an award made by the Arbitrator to either party by notice in writing to the other within twenty-eight (28) days of the date of publication of the original Arbitrator's Award.	300
	301
	302
	303
The Arbitrator on appeal shall be the person currently acting as Lloyd's Appeal Arbitrator.	304
No suit shall be brought before another Tribunal, or in another jurisdiction, except that either party shall have the option to bring proceedings to obtain conservative seizure or other similar remedy against any assets owned by the other party in any state or jurisdiction where such assets may be found.	305
	306
	307
Both the Arbitrator and Appeal Arbitrator shall have the same powers as an Arbitrator and an Appeal Arbitrator under LOF 2000 or any standard revision thereof, including a power to order a payment on account of any monies due to the Contractor pending final determination of any dispute between the parties hereto.	308
	309
	310
In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	311
	312
	313
In cases where the claim or any counterclaim exceeds the sum agreed for the LMAA Small Claims Procedure and neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$400,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Intermediate Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	314
	315
	316
	317
(b) *This Agreement shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and any dispute arising out of or in connection with this Agreement shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for the purposes of enforcing any award, judgement may be entered on an award by any court of competent jurisdiction. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.	318
	319
	320
	321
	322
	323

WRECKHIRE 2010 - International Wreck Removal and Marine Services Agreement (Daily Hire)
PART II

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	324 325 326
(c) *This Agreement shall be governed by and construed in accordance with the laws of the place mutually agreed by the parties and any dispute arising out of or in connection with this Agreement shall be referred to arbitration at a mutually agreed place, subject to the procedures applicable there.	327 328 329
(d) Notwithstanding 21(a), 21(b) or 21(c) above, the parties may agree at any time to refer to mediation any difference and/or dispute arising out of or in connection with this Agreement. In the case of a dispute in respect of which arbitration has been commenced under 21(a), 21(b) or 21(c) above, the following shall apply:	330 331 332
(i) Either party may at any time and from time to time elect to refer the dispute or part of the dispute to mediation by service on the other party of a written notice (the "Mediation Notice") calling on the other party to agree to mediation.	333 334 335
(ii) The other party shall thereupon within fourteen (14) calendar days of receipt of the Mediation Notice confirm that they agree to mediation, in which case the parties shall thereafter agree a mediator within a further fourteen (14) calendar days, failing which on the application of either party a mediator will be appointed promptly by the Arbitrator or such person as the Arbitrator may designate for that purpose. The mediation shall be conducted in such place and in accordance with such procedure and on such terms as the parties may agree or, in the event of disagreement, as may be set by the mediator.	336 337 338 339 340 341
(iii) If the other party does not agree to mediate, that fact may be brought to the attention of the Tribunal and may be taken into account by the Tribunal when allocating the costs of the arbitration as between the parties.	342 343
(iv) The mediation shall not affect the right of either party to seek such relief or take such steps as it considers necessary to protect its interest.	344 345
(v) Either party may advise the Arbitrator that they have agreed to mediation. The arbitration procedure shall continue during the conduct of the mediation but the Arbitrator may take the mediation timetable into account when setting the timetable for steps in the arbitration.	346 347 348
(vi) Unless otherwise agreed or specified in the mediation terms, each party shall bear its own costs incurred in the mediation and the parties shall share equally the mediator's costs and expenses.	349 350
(vii) The mediation process shall be without prejudice and confidential and no information or documents disclosed during it shall be revealed to the Arbitrator except to the extent that they are disclosable under the law and procedure governing the arbitration.	351 352 353
<i>(Note: The parties should be aware that the mediation process may not necessarily interrupt time limits.)</i>	354
(e) If <u>Box 15</u> in PART I is not appropriately filled in, <u>Sub-clause 21(a)</u> of this Clause shall apply. <u>Sub-clause 21(d)</u> shall apply in all cases.	355 356 357
<i>*Sub-clauses 21(a), 21(b) and 21(c) are alternatives; indicate alternative agreed in <u>Box 15</u>.</i>	358
22. Notices Clause	359
(a) All notices given by either party or their agents to the other party or their agents in accordance with the provisions of this Agreement shall be in writing and shall, unless specifically provided in this Agreement to the contrary, be sent to the address for that other party as set out in <u>Boxes 2</u> and <u>3</u> or as appropriate or to such other address as the other party may designate in writing.	360 361 362 363
A notice may be sent by registered or recorded mail, facsimile, electronically or delivered by hand in accordance with this <u>Sub-clause 22(a)</u> .	364 365
(b) Any notice given under this Agreement shall take effect on receipt by the other party and shall be deemed to have been received:	366 367
(i) if posted, on the seventh (7 th) day after posting;	368
(ii) if sent by facsimile or electronically, on the day of transmission; or	369
(iii) if delivered by hand, on the day of delivery.	370
And in each case proof of posting, handing in or transmission shall be proof that notice has been given, unless proven to the contrary.	371 372
23. Insurance	373

WRECKHIRE 2010 - International Wreck Removal and Marine Services Agreement (Daily Hire)
PART II

(a) The Contractor warrants that throughout the period of this Agreement it will maintain full cover against normal P&I risks including salvors' liabilities as evidenced by a Certificate of Entry issued by a P&I Club or insurer acceptable to the Company and shall comply with all the requirements of the policy.	374 375 376
(b) The Company warrants that throughout the period of this Agreement it will maintain full cover against normal P&I risks for the Vessel as evidenced by a Certificate of Entry issued by a P&I Club or insurer stated in <u>Box 4(ix)</u> and shall comply with all the requirements of the policy.	377 378 379
24. Pollution	380
(a) The Contractor shall exercise due care throughout the performance of the Services to prevent and minimise damage to the environment and shall also put in place, maintain and implement throughout the Services a pollution response plan which meets the requirements of the competent authorities and the Company Representative. The Contractor shall provide the Company with a copy of the pollution response plan on request by the Company.	381 382 383 384 385
(b) The Company shall indemnify and hold the Contractor harmless in respect of any and all consequences of any pollution which results from any discharge or escape of any pollutant from the Vessel except where such pollution arises as a consequence of the negligence of the Contractor, its sub-contractors, its agents and/or servants.	386 387 388 389
(c) The Contractor shall indemnify and hold the Company harmless in respect of any and all consequences of any pollution which results from any discharge or escape of any pollutant from its own or from hired-in craft.	390 391
25. Rotation and Replacement of Craft, Equipment and Personnel	392
The Contractor shall have the right to rotate and replace any craft, equipment and personnel with other suitable replacement craft, equipment and personnel subject to the approval of the Company Representative, which shall not be unreasonably withheld.	393 394 395
26. General Provisions	396
(a) Severability	397
If, in any legal proceedings, it is determined that any provision of this Agreement is unenforceable under applicable law, then the unenforceable provision shall automatically be amended to conform to that which is enforceable under the law. In any event, the validity or enforceability of any provision shall not affect any other provision of this Agreement, and this Agreement shall be construed and enforced as if such provision had not been included.	398 399 400 401 402
(b) Third Party Beneficiaries	403
Except as specifically provided for elsewhere in this Agreement, this Agreement shall not be construed to confer any benefit on any third party not a party to this Agreement nor shall this Agreement provide any rights to such third party to enforce any provision of this Agreement.	404 405 406
(c) Waiver	407
No benefit or right accruing to either party under this Agreement shall be waived unless the waiver is reduced to writing and signed by both the Contractor and the Company. The failure of either party to exercise any of its rights under this Agreement, including but not limited to either party's failure to comply with any time limit set out in this Agreement, shall in no way constitute a waiver of those rights, nor shall such failure excuse the other party from any of its obligations under this Agreement.	408 409 410 411 412
(d) Warranty of Authority	413
The Contractor and the Company each warrant and represent that the person whose signature appears in Part I above is its representative and is duly authorized to execute this Agreement as a binding commitment of such party.	414 415 416
(e) Singular/Plural	417
The singular includes the plural and vice versa as the context admits or requires.	418
(f) Headings	419
The headings to the clauses and appendices to this Agreement are for convenience only and shall not affect its construction or interpretation.	420 421

(continued)

PART I

**ANNEX II (METHOD OF WORK AND ESTIMATED TIME SCHEDULE)
INTERNATIONAL WRECK REMOVAL AND MARINE SERVICES AGREEMENT (DAILY HIRE)
CODE NAME: WRECKHIRE 2010**

Dated:

Vessel:

Method of Work and Estimated Time Schedule (Cl. 2 and 4)

ΠΑΝΕΤΙΜΟ ΠΡΟΤΕΡΠΑΙΩΣ
Sample Copy

continued

This document is a computer generated WRECKHIRE 2010 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

**ANNEX III (CONTRACTOR'S DAILY REPORTS)
INTERNATIONAL WRECK REMOVAL AND MARINE SERVICES AGREEMENT (DAILY HIRE)
CODE NAME: WRECKHIRE 2010**

Date		Report no
Status of wreck:		
Vessel		
Cargo		
Bunkers		
Status of wreck site:		

Weather on location:			
	1200	2400	Forecast next 24 hours
Wind direction & speed (Bft)			
Swell direction & height (m)			
Wave height & max wave height (m)			
Long range forecast (5 days):			

Services:
- performed in last 24 hours:
- planned for next 24 hours:

Vessels:					
Name	On hire	Standby rate	Reduced rate	Off hire	Remarks
<i>Demobilised, inoperative or damaged – insert under "Remarks"</i>					

Equipment:					
Description	On hire	Standby rate	Reduced rate	Off hire	Remarks
<i>Demobilised, inoperative, consumed, lost or damaged – insert under "Remarks"</i>					

continued

This document is a computer generated WRECKHIRE 2010 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

Personnel:					
Name	On hire	Standby rate	Reduced rate	Off hire	Remarks

Demobilised, inoperative or injured – insert under "Remarks"

Areas of concern: Health & safety Environmental Other

Comments: Contractor's Representative Company Representative

Signed:		
Company Representative		
Contractor's Representative		
Name	Position	Signature

Contractor's Daily Reports (Cl. 2)

continued

This document is a computer generated WRECKHIRE 2010 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

First published 1993. Revised 1999 and 2010
Approved by the International Salvage Union (ISU)



BIMCO



WRECKSTAGE 2010
INTERNATIONAL WRECK REMOVAL
AND MARINE SERVICES AGREEMENT
(LUMP SUM – STAGE PAYMENTS)

PART I

Printed by BIMCO's idea

Copyright, published by BIMCO
International Salvage Union (ISU)

1. Place and Date of Agreement	
2. Contractor/Place of Business (Cl. 1)	3. Company/Place of Business (Cl. 1)
4. Vessel Specifications (Cl. 1, 2, 4)	
(i) Name	(ii) Flag
(iii) IMO Number	(iv) Place of Registry
(v) Length/Beam/Depth	(vi) Maximum Draft
(vii) GT/NT/DWT	(viii) Details and Nature of Cargo
(ix) P&I Club/insurer (Cl. 20(b))	(x) Any other Vessel details relevant to this Agreement
5. Condition of Vessel (Cl. 2, 4)	6. Position of Vessel and Condition of Worksite (Cl. 1, 2, 4)
7. Nature of Services (Cl. 1, 2, 4)	8. Place of Delivery and/or Disposal of Vessel (Cl. 9(a), 9(b), 9(e))
(i) Nature of services: (ii) Compliance with orders of competent authorities (state party to obtain confirmation):	
9. Payments (Cl. 4, 8(b), 10(a), 10(b))	
(i) Lump Sum (in figures and words)	(ii) Amount due and payable on signing this Agreement
	(iii) Amount due and payable on
(iv) Amount due and payable on	(v) Amount due and payable on
(vi) Amount due and payable on	(vii) Amount due and payable on
10. Payment Details (Cl. 10(d))	
(i) Currency	
(ii) Bank	(iii) Address
(iv) Account Number	(v) Account Name

continued

<p>11. Time of Payment and Interest (state period within which sums must be received by the Contractor and rate of interest per month) (Cl. 10(f))</p>	<p>12. Extra Costs (state percentage to be applied) (Cl. 4(a)(iii), 8(b), 11, 13(c))</p> <p>(i) Contractor shall be responsible for and pay for the following extra costs</p> <p>(ii) Company shall be responsible for and pay for the following extra costs</p> <p>(iii) Handling Charge to be applied, where applicable (state percentage)</p>
<p>13. Delay Payment Rate (Cl. 4(a)(iii), 7, 8(b), 8(c), 9(a), 9(b))</p>	<p>14. Cancellation Fee (Cl. 4(a)(iii), 8(a))</p>
<p>15. Number of Unworkable Days due to Adverse Weather or Sea Conditions (Cl. 7(a))</p>	<p>16. Number of Additional Clauses covering special provisions, if agreed</p>
<p>17. Arbitration and Mediation (state Cl. 18(a), 18(b) or 18(c) of Cl. 18 as agreed; if 18(c) agreed, also state place of arbitration) (Cl. 18) (if not appropriately filled in, Clause 18(a) shall apply)</p>	

It is agreed that this Agreement shall be performed subject to the Terms and Conditions which consist of PART I, including Additional Clauses, if any agreed, and PART II, as well as Annex I (SCHEDULE OF PERSONNEL, CRAFT AND EQUIPMENT), Annex II (METHOD OF WORK AND ESTIMATED TIME SCHEDULE), and Annex III (CONTRACTOR'S DAILY REPORTS) or any other Annexes attached to this Agreement.

In the event of a conflict of terms and conditions, the provisions of PART I including Additional Clauses, if any agreed, shall prevail over those of PART II to the extent of such conflict but no further.

The undersigned warrant that they have full power and authority to sign this Agreement on behalf of the parties they represent.

<p>Signature (for and on behalf of the Contractor)</p>	<p>Signature (for and on behalf of the Company)</p>
--	---

**WRECKSTAGE 2010 - International Wreck Removal and Marine Services Agreement
(Lump Sum-Stage Payments)
PART II**

1. Definitions	1
“Company” means the party stated in <u>Box 3</u> .	2
“Contractor” means the party stated in <u>Box 2</u> .	3
“Services” means the services stated in <u>Box 7</u> .	4
“Vessel” means any vessel, craft, property, or part thereof, of whatsoever nature, including anything contained therein or thereon, such as but not limited to cargo and bunkers, as described in <u>Box 4</u> .	5 6
“Worksite” means the position of the Vessel stated in <u>Box 6</u> .	7
2. The Services	8
The Contractor agrees to exercise due care in rendering the Services which shall include, if applicable, the delivery and/or disposal of the Vessel. Insofar as it is not inconsistent with the nature of the Services to be rendered under this Agreement, the Contractor will also exercise due care to prevent and minimise damage to the environment.	9 10 11 12
The Contractor shall provide the Personnel, Craft and Equipment set out in Annex I of this Agreement which the Contractor deems necessary for the Services based upon the Specifications, Condition and Position of the Vessel and Worksite set out in <u>Boxes 4, 5 and 6</u> .	13 14 15
The Contractor’s Method of Work and Estimated Time Schedule shall be as described in Annex II, utilising the Personnel, Craft and Equipment described in Annex I.	16 17
The Contractor shall consult with the Company if there is any need for substantial change in the Method of Work and/or Personnel, Craft or Equipment. In the event that time does not permit such consultation, or agreement to the proposed change(s) is unreasonably withheld, then the Contractor may proceed with such change(s). (See <u>Clause 4</u> (Change of Method of Work and/or Personnel, Craft and Equipment) hereof)	18 19 20 21
The Contractor shall provide the Company or the Company Representative, if in attendance, with daily reports in accordance with Annex III.	22 23
The party identified in <u>Box 7(ii)</u> of this Agreement shall be given all reasonable assistance by the other party in connection with obtaining confirmation from the competent authorities that the Company has complied with any orders issued by them.	24 25 26
3. Company Representative	27
If reasonably required by the Contractor a representative of the Company will be available during the performance of the Services with the full authority to act on behalf of the Company.	28 29
In addition, the Company will provide at its sole risk and expense sufficient officers or their equivalents, who are fully conversant with the cargo system and/or layout of the Vessel, and who should be in attendance when reasonably required during the performance of the Services in order to provide advice as and when requested by the Contractor.	30 31 32 33
4. Change of Method of Work and/or Personnel, Craft and Equipment	34
The Lump Sum stated in <u>Box 9</u> is based upon the Nature of the Services, as set out in <u>Box 7</u> , Method of Work, and Personnel, Craft and Equipment, as set out in Annexes I and II, and the Description, Specifications, Position, Condition of the Vessel and the Worksite, as set out in <u>Boxes 4, 5 and 6</u> .	35 36 37
(a) If before or during the performance of the Services, and without fault on the part of the Contractor, there is a substantial change in the Services, and/or in the Personnel, Craft and Equipment required to undertake the Services due to any misdescription by the Company or error in the specification provided by the Company, upon which the Contractor has relied, or a material change in the position and/or condition of the Vessel or the Worksite:	38 39 40 41 42
(i) The Contractor shall forthwith give notice in writing thereof to the Company and of the estimated additional costs to effect the Services;	43 44
(ii) Any and all substantial changes to the nature of such Services which are agreed between the Contractor and the Company shall be drafted into a variation order by the Company, which shall be signed by the parties;	45 46
(iii) The parties shall, without delay, consult each other to reach agreement on the amount of the additional costs to be added to the Lump Sum and any agreement shall be incorporated into the variation order. In the event that the parties are unable to reach agreement on the additional costs within 5 days of the Contractor providing details of the extra costs, either party may terminate the Services under this Agreement, without prejudice to any claim the Contractor may have under this <u>Sub-clause 4(a)</u> , provided always that such termination is permitted by the competent authorities. In such event the Contractor is entitled to be paid all sums due at the time of termination in accordance with the provisions of <u>Boxes 9, 12, 13 and 14</u> . If permission to terminate is not given by the competent authorities the Contractor shall be paid by the Company at the Delay Payment Rate set out in <u>Box 13</u> during any standby period, and the Company shall be	47 48 49 50 51 52 53 54 55

**WRECKSTAGE 2010 - International Wreck Removal and Marine Services Agreement
(Lump Sum-Stage Payments)
PART II**

liable for the Contractor's reasonable and necessary costs of continuing with the Services.	56
(b) If, as a result of a material change in the position and/or condition of the Vessel or the Worksite, subsequent to entering into this Agreement, the Services become easier to perform in terms of the work and/or Personnel, Craft and/or Equipment requirements, then:	57
	58
	59
(i) The Company may, subject to the provisions of <u>Clause 10(c)</u> hereof, seek a reduction in respect of the monies payable pursuant to <u>Clause 10(a)</u> hereof;	60
	61
(ii) All such material changes which are agreed by the Contractor and the Company shall be drafted into a variation order by the Company, which shall be signed by the parties;	62
	63
(iii) The parties shall, without delay, consult each other to reach agreement on the amount of the costs to be deducted from the Lump Sum and any agreement shall be incorporated into the variation order.	64
	65
(c) Alternatively either party may refer the matter to expert evaluation in accordance with <u>Clause 17</u> (Expert Evaluation) or to arbitration or mediation pursuant to <u>Clause 18</u> (Arbitration and Mediation) for a decision on the reasonableness and quantum of such costs, or the claim by the Company for a reduction in remuneration, which shall be incorporated into the variation order.	66
	67
	68
	69
In the event the matter is referred either to expert evaluation or arbitration or mediation the Contractor will continue to provide the Services, without prejudice to any claim for an adjustment to the remuneration.	70
	71
5. Miscellaneous	72
(a) The Company shall arrange and pay for any marking of the Vessel and cautioning required. The Contractor shall arrange and pay for any marking or cautioning required in respect of its own equipment during the Services under this Agreement.	73
	74
	75
(b) The Contractor may make reasonable use of Vessel's machinery, gear, equipment, anchors, chains, stores and other appurtenances during and for the purposes of these Services free of expense but shall not unnecessarily damage, abandon or sacrifice the same or any property which is the subject of this Agreement.	76
	77
	78
(c) Subject to approval of the Company which shall not be unreasonably withheld, and subject to it being permitted by the competent authorities, the Contractor shall be entitled to remove, dispose of or jettison cargo, or parts of the Vessel, or equipment from the Vessel if such action is considered by the Contractor to be reasonably necessary to perform the Services under this Agreement.	79
	80
	81
	82
(d) The Company will use its best endeavours to provide the Contractor with such plans and drawings of the Vessel, cargo manifests, stowage plans, etc., and such other information as the Contractor may reasonably require for the performance of the Services.	83
	84
	85
6. Permits	86
All necessary licences, approvals, authorisations or permits required to undertake and complete the Services without let or hindrance shall be obtained and maintained by the Contractor (see <u>Clause 11(e)</u>).	87
	88
The Company shall provide the Contractor with all reasonable assistance in connection with the obtaining of such licences, approvals, authorisations or permits.	89
	90
7. Delays	91
(a) Adverse Weather and Other Delays	92
In the event that the Contractor is prevented from progressing the Services due to adverse weather or sea conditions in excess of the number of days set out in <u>Box 15</u> , or due to any other reason outside the Contractor's control, the Contractor shall receive from the Company additional compensation – per working day or pro rata – at the rate set out in <u>Box 13</u> , for the time the Contractor is delayed in commencing or continuing the Services with the customary progress.	93
	94
	95
	96
	97
(b) Contractor's Equipment and/or Personnel	98
If there is a breakdown of any of the Contractor's equipment or non-availability of personnel, the Contractor shall consult the Company, or the Company Representative if applicable, to reach agreement on the amount of time lost as a result, if any. The Delay Payment Rate shall apply for the agreed period.	99
	100
	101
(c) Hired-in Equipment and/or Personnel	102
The Contractor shall use its best efforts to ensure that an appropriate Delay Payment Rate is agreed in any sub-contract agreement in the event of breakdown of their equipment or non-availability of their personnel. If there is a breakdown of equipment or non-availability of personnel, the Contractor shall consult the Company, or the Company Representative if applicable, to reach agreement on the amount of time lost as a result, if any. The sub-contract Delay Payment Rate shall only apply for the agreed period if such Delay Payment Rate has been agreed with sub-contractors. The Contractor shall pass on to the Company the benefit of any off-hire or reduction	103
	104
	105
	106
	107
	108

**WRECKSTAGE 2010 - International Wreck Removal and Marine Services Agreement
(Lump Sum-Stage Payments)
PART II**

in the rate of hire in respect of equipment or personnel hired-in by the Contractor.	109
(d) The Contractor shall promptly advise the Company, or the Company Representative if applicable, of all periods when they consider that the Delay Payment Rate shall apply and shall at the same time confirm same in writing to the Company, or the Company Representative if applicable.	110 111 112
(e) <u>Sub-clauses 7(b)</u> and <u>7(c)</u> shall not apply for individual delays unless such delays exceed six (6) consecutive hours when the Delay Payment Rate shall apply to the whole agreed delay period.	113 114
(f) In the event that the parties cannot reach agreement in respect of the applicable reductions in <u>Sub-clauses 7(a)</u> , <u>7(b)</u> or <u>7(c)</u> above to the Delay Payment Rate or the duration of such reduction, then the issue may be referred to expert evaluation in accordance with <u>Clause 17</u> (Expert Evaluation) or to arbitration or mediation pursuant to <u>Clause 18</u> (Arbitration and Mediation).	115 116 117 118
8. Termination	119
(a) The Company may terminate this Agreement at any time prior to commencement of mobilisation of either the Personnel or the Craft or the Equipment identified in Annex I, whichever may be the first, upon payment of the Cancellation Fee set out in <u>Box 14</u> .	120 121 122
(b) The Contractor, with the agreement of the Company, which shall not be unreasonably withheld, may terminate this Agreement without any further liability if completion of the Services or any agreed change of work under <u>Clause 4</u> (Change of Method of Work and/or Personnel, Craft and Equipment) hereof, utilising the Personnel, Craft and Equipment set out in Annex I, or any amendment thereto, becomes technically or physically impossible. In the event of such termination, the Contractor shall be entitled to payment of all monies due in accordance with the provisions of <u>Boxes 9</u> , <u>12</u> and <u>13</u> .	123 124 125 126 127 128
(c) If permission to terminate is not given by the competent authorities, the Contractor shall be paid by the Company at the Delay Payment Rate set out in <u>Box 13</u> for Personnel, Craft and Equipment during any standby period, and the Company shall be liable for the Contractor's reasonable and necessary costs of continuing with the Services	129 130 131 132
9. Delivery and/or Disposal	133
(a) If applicable, the Vessel shall be accepted forthwith and taken over by the Company or its duly authorised representative at the Place of Delivery indicated in <u>Box 8</u> . References to delivery or the Place of Delivery shall include disposal or the Place of Disposal, if applicable.	134 135 136
The Place of Delivery and/or Disposal shall always be safe and accessible for the Contractor's own or hired-in craft and the Vessel to enter and operate in and shall be a place where the Contractor is permitted by governmental or other authorities to deliver and/or dispose of the Vessel.	137 138 139
In the event the Vessel is not accepted forthwith by the Company or delivery is prevented or delayed by action of governmental or other authorities outside the control of the Contractor, all costs necessarily incurred by the Contractor from the moment of the tender for delivery shall be for the account of the Company.	140 141 142
These costs shall be in addition to any delay payment as set out in <u>Box 13</u> .	143
(b) If it is considered by the Contractor to be impossible or unsafe for the Vessel to be delivered or disposed of at the place indicated in <u>Box 8</u> and the Company is unable to nominate an acceptable alternative place, the Contractor is at liberty to deliver or dispose of the Vessel at the nearest place it can reach safely and without unreasonable delay, provided delivery or disposal at such place is permitted by governmental or other authorities, and such delivery or disposal shall be deemed due fulfilment by the Contractor of this Agreement.	144 145 146 147 148
The Company shall reimburse the Contractor for any additional time used pursuant to this <u>Sub-clause 9(b)</u> at the Delay Payment Rate set out in <u>Box 13</u> , and shall be liable to the Contractor for any additional expenses arising under this Sub-clause.	149 150 151
(c) In the event the Vessel is delivered under the control of pumps and/or compressors or other equipment the Company shall with all due dispatch arrange for their own equipment and operators to replace the Contractor's equipment and operators.	152 153 154
Until such replacement the Company shall pay the Contractor for the use of its equipment and operators at reasonable rates as from the day of delivery until and including the day of arrival of the equipment and personnel at the Contractor's base, plus any additional costs relating thereto and incurred by the Contractor.	155 156 157
(d) If the Company fails, on completion of the Services, to take delivery of the Vessel within five (5) days of the Contractor tendering written notice of delivery or, if in the opinion of the Contractor the Vessel is likely to deteriorate, decay, become worthless or incur charges whether for storage or otherwise in excess of its value, the Contractor may, without prejudice to any other claims the Contractor may have against the Company,	158 159 160 161

**WRECKSTAGE 2010 - International Wreck Removal and Marine Services Agreement
(Lump Sum-Stage Payments)
PART II**

without notice and without any responsibility whatsoever attaching to the Contractor, sell or dispose of the Vessel and apply the proceeds of sale in reduction of the sums due to the Contractor from the Company under this Agreement. Any remaining proceeds will be refunded to the Company.	162 163 164
In the event that such sale or other disposal of the Vessel fails to raise sufficient net funds to pay the monies due to the Contractor under the terms of this Agreement then the Company shall remain liable to the Contractor for any such shortfall.	165 166 167
(e) Reference to delivery and/or disposal of the Vessel shall include parts of the Vessel and/or cargo and/or any other thing emanating from the Vessel and such delivery may take place at different times and different places (see <u>Box 8</u>).	168 169 170
10. Payment	171
(a) The Company shall pay the Contractor the Lump Sum set out in <u>Box 9</u> , which amount shall be due and payable as set out in <u>Box 9</u> .	172 173
(b) Each instalment of the Lump Sum shall be fully and irrevocably earned at the moment it is due as set out in <u>Box 9</u> . Any other monies due under this Agreement shall be fully and irrevocably earned on a daily basis or pro rata.	174 175 176
(c) All monies due and payable to the Contractor under this Agreement shall be paid without any discount, deduction, set-off, lien, claim or counterclaim.	177 178
(d) All payments to the Contractor shall be made in the currency and to the bank account stipulated in <u>Box 10</u> .	179
(e) If any amount payable under this Agreement has not been paid within seven (7) days of the due date, or if the security required in accordance with <u>Clause 12</u> (Security) is not provided within five (5) banking days following the request by the Contractor, then at any time thereafter the Contractor shall be entitled to terminate this Agreement without prejudice to the sums already due to the Contractor and to any further rights or remedies which the Contractor may have against the Company, provided always that the Contractor shall give the Company at least three (3) working days' written notice of its intention to exercise this right.	180 181 182 183 184 185
(f) The Contractor shall promptly invoice the Company for all sums payable under this Agreement. If any sums which become due and payable are not actually received by the Contractor within the period specified in <u>Box 11</u> , they shall attract interest in accordance with the rate set out in <u>Box 11</u> .	186 187 188
11. Extra Costs	189
The following shall be paid as and when they fall due by the respective parties as indicated in <u>Box 12</u> :	190
(a) all port expenses, pilotage charges, harbour and canal dues and all other expenses of a similar nature levied upon or payable in respect of the Vessel and the Contractor's own or hired-in craft;	191 192
(b) the costs of the services of any assisting tugs when reasonably deemed necessary by the Contractor or prescribed by port or other authorities;	193 194
(c) all costs in connection with clearance, agency fees, visas, guarantees and all other expenses of such kind;	195
(d) all taxes and social security charges (other than those normally payable by the Contractor in the country where it has its principal place of business), stamp duties, or other levies payable in respect of or in connection with this Agreement, any import - export dues and any customs or excise duties;	196 197 198
(e) all costs incurred in obtaining and maintaining licences, approvals, authorisations or permits required to undertake and complete the Services in accordance with <u>Clause 6</u> (Permits);	199 200
(f) all costs incurred due to requirements of governmental or other authorities or unions over and above those costs which would otherwise be reasonably incurred by the Contractor in the execution of the Agreement;	201 202
(g) all costs incurred by the Contractor in respect of portable salvage equipment, materials, or stores which are reasonably sacrificed during the disposal or other operations of the Vessel;	203 204
If any such costs are in fact paid by or on behalf of one party by the other party, the party on whose behalf the payment has been made shall reimburse the paying party on the basis of the actual cost to the paying party plus a handling charge of the percentage amount indicated in <u>Box 12(iii)</u> upon presentation of invoice.	205 206 207
12. Security	208
The Company shall provide on signing this Agreement an irrevocable and unconditional security in a form and amount as agreed between the parties.	209 210
If required by the Contractor and also in the event that initially no security is requested, the Company shall	211

**WRECKSTAGE 2010 - International Wreck Removal and Marine Services Agreement
(Lump Sum-Stage Payments)
PART II**

provide security or further security in a form and amount as agreed between the parties for all or part of any amount which may be or become due under this Agreement. Such security shall be given on one or more occasions as and when reasonably required by the Contractor.	212 213 214
13. Liabilities	215
(a) The Contractor will indemnify and hold the Company harmless in respect of any liability adjudged due or claim reasonably compromised arising out of injury or death occurring during the Services hereunder to any of the following persons:	216 217 218
(i) any servant, agent or sub-contractor of the Contractor;	219
(ii) any other person at or near the site of the operations for whatever purpose on behalf or at the request of the Contractor.	220 221
(b) The Company will indemnify and hold the Contractor harmless in respect of any liability adjudged due or claim reasonably compromised arising from injury or death occurring during the Services hereunder to any of the following persons:	222 223 224
(i) any servant, agent or sub-contractor of the Company;	225
(ii) any other person at or near the site of the operations for whatever purpose on behalf or at the request of the Company.	226 227
(c) Neither the Company nor its servants, agents or sub-contractors shall have any liability to the Contractor for loss or damage of whatsoever nature sustained by the Contractor's owned or hired-in craft or equipment (excluding portable salvage equipment, materials or stores which are reasonably sacrificed during the disposal or other operations on the Vessel, unless the Contractor is the party responsible for such costs as indicated in <u>Box 12 (i)</u>), whether or not the same is due to breach of contract, negligence or any other fault on the part of the Company, its servants, agents or sub-contractors.	228 229 230 231 232 233
(d) Neither the Contractor nor its servants, agents or sub-contractors shall have any liability to the Company for loss or damage of whatsoever nature sustained by the Vessel, whether or not the same is due to breach of contract, negligence or any other fault on the part of the Contractor, its servants, agents or sub-contractors.	234 235 236
(e) Neither party shall be liable to the other party for:	237
(i) any loss of profit, loss of use or loss of production whatsoever and whether arising directly or indirectly from the performance or non-performance of this Agreement, and whether or not the same is due to negligence or any other fault on the part of either party, their servants, agents or sub-contractors, or	238 239 240
(ii) any consequential loss or damage for any reason whatsoever, whether or not the same is due to any breach of contract, negligence or any other fault on the part of either party, their servants, agents or sub-contractors.	241 242
14. Himalaya Clause	243
All exceptions, exemptions, defences, immunities, limitations of liability, indemnities, privileges and conditions granted or provided by this Agreement for the benefit of the Contractor or the Company shall also apply to and be for the benefit of their respective sub-contractors, operators, the Vessel's owners (if the Company is the demise/bareboat charterer), masters, officers and crews and to and be for the benefit of all bodies corporate parent of, subsidiary to, affiliated with or under the same management as either of them, as well as all directors, officers, servants and agents of the same and to and be for the benefit of all parties performing Services within the scope of this Agreement for or on behalf of the Contractor or the Company as servants, agents and sub-contractors of such parties. The Contractor or the Company shall be deemed to be acting as agent or trustee of and for the benefit of all such persons, entities and Vessels set forth above but only for the limited purpose of contracting for the extension of such benefits to such persons, bodies and Vessels.	244 245 246 247 248 249 250 251 252 253
15. Lien	254
Without prejudice to any other rights which the Contractor may have, whether <i>in rem</i> or <i>in personam</i> , the Contractor shall be entitled to exercise a possessory lien upon the Vessel in respect of any amount howsoever or whatsoever due to the Contractor under this Agreement and shall for the purpose of exercising such possessory lien be entitled to take and/or keep possession of the Vessel, provided always that the Company shall pay to the Contractor all reasonable costs and expenses howsoever or whatsoever incurred by or on behalf of the Contractor in exercising or attempting or preparing to exercise such lien.	255 256 257 258 259 260
16. Time for Suit	261
Any claim which may arise out of or in connection with this Agreement or any of the Services performed hereunder shall be notified to the party against whom such claim is made, within twelve (12) months of completion or termination of the Services hereunder, or within twelve (12) months of any claim by a third party,	262 263 264

**WRECKSTAGE 2010 - International Wreck Removal and Marine Services Agreement
(Lump Sum-Stage Payments)**

PART II

whichever is later. Any suit shall be brought within twelve (12) months of the notification to the party against whom the claim is made. If either of these conditions is not complied with, the claim and all rights whatsoever and howsoever shall be absolutely barred and extinguished.	265 266 267
17. Expert Evaluation	268
(a) If the parties are unable to agree the alteration to costs under <u>Clause 4(a)</u> or <u>Clause 4(b)</u> or the adjustment to the Delay Payment Rate or the time lost under <u>Clauses 7(a), 7(b)</u> or <u>7(c)</u> , then either party may request an expert evaluation in accordance with the following procedure:	269 270 271
(i) The party seeking the evaluation shall propose three (3) experts from the persons currently on the Panel of Special Casualty Representatives maintained by the Salvage Arbitration Branch of the Corporation of Lloyd's to the other party in writing having checked that the proposed experts are available and willing to be appointed. The other party may select one of the proposed experts by responding in writing within twenty-four (24) hours. The party seeking the evaluation will then, as soon as possible (and in any event in less than twelve (12) hours) appoint the expert selected by the other party or, if none has been selected, one of the three (3) experts proposed (hereinafter "the Expert").	272 273 274 275 276 277 278
(ii) Both parties shall provide short written statements to the Expert setting out their arguments within forty-eight (48) hours of their acceptance of instructions and shall provide copies of their statement to the other party.	279 280
(iii) The Expert shall, within seventy-two (72) hours of receipt of written statements, advise the parties in writing of the alteration to costs or of the adjustment to the Delay Payment Rate or time lost. The Expert may also provide short reasons explaining the evaluation.	281 282 283
(iv) The Expert's rate of remuneration shall be the applicable rate plus bonus as set from time to time by the SCOPIC Committee for a Salvage Master. The costs of the Expert shall be paid by the party seeking the expert evaluation, but such party shall then be entitled to recover fifty per cent (50%) of the Expert's fees from the other party.	284 285 286 287
(b) If the Expert's evaluation is not agreed by both parties, the Company shall in any event make payments to the Contractor calculated in accordance with the evaluation. Such payments shall be on a provisional basis and without prejudice to the parties' rights to seek a determination in accordance with <u>Clause 18</u> (Arbitration and Mediation).	288 289 290 291
18. Arbitration and Mediation	292
This <u>Clause 18</u> applies to any dispute arising under this Agreement.	293
(a) *This Agreement shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of or in connection with this Agreement shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause.	294 295 296 297
The reference shall be to a sole arbitrator ("Arbitrator"), to be selected by the first party claiming arbitration from the persons currently on the Panel of Lloyd's Salvage Arbitrators with a right of appeal from an award made by the Arbitrator to either party by notice in writing to the other within twenty-eight (28) days of the date of publication of the original Arbitrator's Award.	298 299 300 301
The Arbitrator on appeal shall be the person currently acting as Lloyd's Appeal Arbitrator.	302
No suit shall be brought before another Tribunal, or in another jurisdiction, except that either party shall have the option to bring proceedings to obtain conservative seizure or other similar remedy against any assets owned by the other party in any state or jurisdiction where such assets may be found.	303 304 305
Both the Arbitrator and Appeal Arbitrator shall have the same powers as an Arbitrator and an Appeal Arbitrator under LOF 2000 or any standard revision thereof, including a power to order a payment on account of any monies due to the Contractor pending final determination of any dispute between the parties hereto.	306 307 308
In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	309 310 311
In cases where the claim or any counterclaim exceeds the sum agreed for the LMAA Small Claims Procedure and neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$400,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Intermediate Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	312 313 314 315
(b) *This Agreement shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and any dispute arising out of or in connection with this Agreement shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for the purposes of enforcing	316 317 318 319

**WRECKSTAGE 2010 - International Wreck Removal and Marine Services Agreement
(Lump Sum-Stage Payments)
PART II**

any award, judgement may be entered on an award by any court of competent jurisdiction. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.	320 321
In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	322 323 324
(c) *This Agreement shall be governed by and construed in accordance with the laws of the place mutually agreed by the parties and any dispute arising out of or in connection with this Agreement shall be referred to arbitration at a mutually agreed place, subject to the procedures applicable there.	325 326 327
(d) Notwithstanding 18(a), 18(b) or 18(c) above, the parties may agree at any time to refer to mediation any difference and/or dispute arising out of or in connection with this Agreement. In the case of a dispute in respect of which arbitration has been commenced under 18(a), 18(b) or 18(c) above, the following shall apply:	328 329 330
(i) Either party may at any time and from time to time elect to refer the dispute or part of the dispute to mediation by service on the other party of a written notice (the "Mediation Notice") calling on the other party to agree to mediation.	331 332 333
(ii) The other party shall thereupon within fourteen (14) calendar days of receipt of the Mediation Notice confirm that they agree to mediation, in which case the parties shall thereafter agree a mediator within a further fourteen (14) calendar days, failing which on the application of either party a mediator will be appointed promptly by the Arbitrator or such person as the Arbitrator may designate for that purpose. The mediation shall be conducted in such place and in accordance with such procedure and on such terms as the parties may agree or, in the event of disagreement, as may be set by the mediator.	334 335 336 337 338 339
(iii) If the other party does not agree to mediate, that fact may be brought to the attention of the Tribunal and may be taken into account by the Tribunal when allocating the costs of the arbitration as between the parties.	340 341
(iv) The mediation shall not affect the right of either party to seek such relief or take such steps as it considers necessary to protect its interest.	342 343
(v) Either party may advise the Arbitrator that they have agreed to mediation. The arbitration procedure shall continue during the conduct of the mediation but the Arbitrator may take the mediation timetable into account when setting the timetable for steps in the arbitration.	344 345 346
(vi) Unless otherwise agreed or specified in the mediation terms, each party shall bear its own costs incurred in the mediation and the parties shall share equally the mediator's costs and expenses.	347 348
(vii) The mediation process shall be without prejudice and confidential and no information or documents disclosed during it shall be revealed to the Arbitrator except to the extent that they are disclosable under the law and procedure governing the arbitration.	349 350 351
<i>(Note: The parties should be aware that the mediation process may not necessarily interrupt time limits.)</i>	352
(e) If <u>Box 17</u> in PART I is not appropriately filled in, <u>Sub-clause 18(a)</u> of this Clause shall apply. <u>Sub-clause 18(d)</u> shall apply in all cases.	353 354 355
<i>*Sub-clauses 18(a), 18(b) and 18(c) are alternatives; indicate alternative agreed in <u>Box 17</u>.</i>	356
19. Notices Clause	357
(a) All notices given by either party or their agents to the other party or their agents in accordance with the provisions of this Agreement shall be in writing and shall, unless specifically provided in this Agreement to the contrary, be sent to the address for that other party as set out in <u>Boxes 2</u> and <u>3</u> or as appropriate or to such other address as the other party may designate in writing.	358 359 360 361
A notice may be sent by registered or recorded mail, facsimile, electronically or delivered by hand in accordance with this <u>Sub-clause 19(a)</u> .	362 363
(b) Any notice given under this Agreement shall take effect on receipt by the other party and shall be deemed to have been received:	364 365
(i) if posted, on the seventh (7 th) day after posting;	366
(ii) if sent by facsimile or electronically, on the day of transmission; or	367
(iii) if delivered by hand, on the day of delivery.	368
And in each case proof of posting, handing in or transmission shall be proof that notice has been given, unless	369

**WRECKSTAGE 2010 - International Wreck Removal and Marine Services Agreement
(Lump Sum-Stage Payments)
PART II**

proven to the contrary.	370
20. Insurance	371
(a) The Contractor warrants that throughout the period of this Agreement it will maintain full cover against normal P&I risks including salvors' liabilities as evidenced by a Certificate of Entry issued by a P&I Club or insurer acceptable to the Company and shall comply with all the requirements of the policy.	372 373 374
(b) The Company warrants that throughout the period of this Agreement it will maintain full cover against normal P&I risks for the Vessel as evidenced by a Certificate of Entry issued by a P&I Club or insurer stated in <u>Box 4(ix)</u> and shall comply with all the requirements of the policy.	375 376 377
21. Pollution	378
(a) The Contractor shall exercise due care throughout the performance of the Services to prevent and minimise damage to the environment and shall also put in place, maintain and implement throughout the Services a pollution response plan which meets the requirements of the competent authorities and the Company, or the Company Representative if applicable. The Contractor shall provide the Company with a copy of the pollution response plan on request by the Company.	379 380 381 382 383
(b) The Company shall indemnify and hold the Contractor harmless in respect of any and all consequences of any pollution which results from any discharge or escape of any pollutant from the Vessel except where such pollution arises as a consequence of the negligence of the Contractor, its sub-contractors, its agents and/or servants.	384 385 386 387
(c) The Contractor shall indemnify and hold the Company harmless in respect of any and all consequences of any pollution which results from any discharge or escape of any pollutant from its own or from hired-in craft.	388 389
22. Rotation and Replacement of Craft, Equipment and Personnel	390
The Contractor shall have the right to rotate and replace any craft, equipment and personnel with other suitable replacement craft, equipment and personnel subject to the approval of the Company, or the Company Representative if applicable, which shall not be unreasonably withheld.	391 392 393
23. General Provisions	394
(a) Severability	395
If, in any legal proceedings, it is determined that any provision of this Agreement is unenforceable under applicable law, then the unenforceable provision shall automatically be amended to conform to that which is enforceable under the law. In any event, the validity or enforceability of any provision shall not affect any other provision of this Agreement, and this Agreement shall be construed and enforced as if such provision had not been included.	396 397 398 399 400
(b) Third Party Beneficiaries	401
Except as specifically provided for elsewhere in this Agreement, this Agreement shall not be construed to confer any benefit on any third party not a party to this Agreement nor shall this Agreement provide any rights to such third party to enforce any provision of this Agreement.	402 403 404
(c) Waiver	405
No benefit or right accruing to either party under this Agreement shall be waived unless the waiver is reduced to writing and signed by both the Contractor and the Company. The failure of either party to exercise any of its rights under this Agreement, including but not limited to either party's failure to comply with any time limit set out in this Agreement, shall in no way constitute a waiver of those rights, nor shall such failure excuse the other party from any of its obligations under this Agreement.	406 407 408 409 410
(d) Warranty of Authority	411
The Contractor and the Company each warrant and represent that the person whose signature appears in Part I above is its representative and is duly authorized to execute this Agreement as a binding commitment of such party.	412 413 414
(e) Singular/Plural	415
The singular includes the plural and vice versa as the context admits or requires.	416
(f) Headings	417
The headings to the clauses and appendices to this Agreement are for convenience only and shall not affect its construction or interpretation.	418 419

(continued)

PART I

**ANNEX I (SCHEDULE OF PERSONNEL, CRAFT AND EQUIPMENT)
INTERNATIONAL WRECK REMOVAL AND MARINE SERVICES AGREEMENT (LUMP SUM – STAGE PAYMENTS)
CODE NAME: WRECKSTAGE 2010**

Dated:

Vessel:

Schedule of Personnel, Craft and Equipment (Cl. 2, 4 and 8)

ΠΑΝΕΤΙΜΟΤΗΤΑ
Sample Copy
ΠΑΝΕΤΙΜΟΤΗΤΑ

continued

This document is a computer generated WRECKSTAGE 2010 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

**ANNEX III (CONTRACTOR'S DAILY REPORTS)
INTERNATIONAL WRECK REMOVAL AND MARINE SERVICES AGREEMENT (LUMP SUM – STAGE PAYMENTS)
CODE NAME: WRECKSTAGE 2010**

Date	Report no
Status of wreck:	
Vessel	
Cargo	
Bunkers	
Status of wreck site:	

Weather on location:			
	1200	2400	Forecast next 24 hours
Wind direction & speed (Bft)			
Swell direction & height (m)			
Wave Height & max wave height (m)			
Long range forecast (5 days):			

Services:
- performed in last 24 hours:
- planned for next 24 hours:

Areas of concern:
Health & safety
Environmental
Other

continued

(continued)

PART I

Comments:
Contractor's Representative
Company's Representative

Signed:			
Company's Representative			
Contractor's Representative			
	Name	Position	Signature

Contractor's Daily Reports (Cl. 2)

TRANSPARENT HELP NOW
Sample Copy

continued

This document is a computer generated WRECKSTAGE 2010 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976
(London, 19 November 1976)

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION,

HAVING RECOGNIZED the desirability of determining by agreement certain uniform rules relating to the limitation of liability for maritime claims,

HAVE DECIDED to conclude a Convention for this purpose and have thereto agreed as follows:

CHAPTER I: THE RIGHT OF LIMITATION

Article 1

Persons entitled to limit liability

1. Shipowners and salvors, as hereinafter defined, may limit their liability in accordance with the rules of this Convention for claims set out in Article 2.
2. The term "shipowner" shall mean the owner, charterer, manager and operator of a seagoing ship.
3. Salvor shall mean any person rendering services in direct connexion with salvage operations. Salvage operations shall also include operations referred to in Article 2, paragraph 1(d), (e) and (f).
4. If any claims set out in Article 2 are made against any person for whose act, neglect or default the shipowner or salvor is responsible, such person shall be entitled to avail himself of the limitation of liability provided for in this Convention.
5. In this Convention the liability of a shipowner shall include liability in an action brought against the vessel itself.
6. An insurer of liability for claims subject to limitation in accordance with the rules of this Convention shall be entitled to the benefits of this Convention to the same extent as the assured himself.
7. The act of invoking limitation of liability shall not constitute an admission of liability.

Article 2

Claims subject to limitation

1. Subject to Articles 3 and 4 the following claims, whatever the basis of liability may be, shall be subject to limitation of liability:

(a) claims in respect of loss of life or personal injury or loss of or damage to property (including damage to harbour works, basins and waterways and aids to navigation), occurring on board or in direct connexion with the operation of the ship or with salvage operations, and consequential loss resulting therefrom;

(b) claims in respect of loss resulting from delay in the carriage by sea of cargo, passengers or their luggage;

(c) claims in respect of other loss resulting from infringement of rights other than contractual rights, occurring in direct connexion with the operation of the ship or salvage operations;

(d) claims in respect of the raising, removal, destruction or the rendering harmless of a ship which is sunk, wrecked, stranded or abandoned, including anything that is or has been on board such ship;

(e) claims in respect of the removal, destruction or the rendering harmless of the cargo of the ship;

(f) claims of a person other than the person liable in respect of measures taken in order to avert or minimize loss for which the person liable may limit his liability in accordance with this Convention, and further loss caused by such measures.

2. Claims set out in paragraph 1 shall be subject to limitation of liability even if brought by way of recourse or for indemnity under a contract or otherwise. However, claims set out under paragraph 1(d), (e) and (f) shall not be subject to limitation of liability to the extent that they relate to remuneration under a contract with the person liable.

Article 3
Claims excepted from limitation

The rules of this Convention shall not apply to:

- (a) claims for salvage or contribution in general average;
- (b) claims for oil pollution damage within the meaning of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, dated 29 November 1969 or of any amendment or Protocol thereto which is in force;
- (c) claims subject to any international convention or national legislation governing or prohibiting limitation of liability for nuclear damage;
- (d) claims against the shipowner of a nuclear ship for nuclear damage;
- (e) claims by servants of the shipowner or salvor whose duties are connected with the ship or the salvage operations, including claims of their heirs, dependants or other persons entitled to make such claims, if under the law governing the contract of service between the shipowner or salvor and such servants the shipowner or salvor is not entitled to limit his liability in respect of such claims, or if he is by such law only permitted to limit his liability to an amount greater than that provided for in Article 6.

Article 4
Conduct barring limitation

A person liable shall not be entitled to limit his liability if it is proved that the loss resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.

Article 5
Counterclaims

Where a person entitled to limitation of liability under the rules of this Convention has a claim against the claimant arising out of the same occurrence, their respective claims shall be set off against each other and the provisions of this

Convention shall only apply to the balance, if any.

CHAPTER II: LIMITS OF LIABILITY

Article 6
The general limits

1. The limits of liability for claims other than those mentioned in Article 7, arising on any distinct occasion, shall be calculated as follows:

(a) in respect of claims for loss of life or personal injury,

(i) 333,000 Units of Account for a ship with a tonnage not exceeding 500 tons,

(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):

for each ton from 501 to 3,000 tons, 500 Units of Account;

for each ton from 3,001 to 30,000 tons, 333 Units of Account;

for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 250 Units of Account; and

for each ton in excess of 70,000 tons, 167 Units of Account,

(b) in respect of any other claims,

(i) 167,000 Units of Account for a ship with a tonnage not exceeding 500 tons,

(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof the following amount in addition to that mentioned in (i):

for each ton from 501 to 30,000 tons, 167 Units of Account;

for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 125 Units of Account; and

for each ton in excess of 70,000 tons, 83 Units of Account.

2. Where the amount calculated in accordance with paragraph 1(a) is insufficient to pay the claims mentioned therein in full, the amount calculated in accordance with paragraph 1(b) shall be available for payment of the unpaid

balance of claims under paragraph 1(a) and such unpaid balance shall rank rateably with claims mentioned under paragraph 1(b).

3. However, without prejudice to the right of claims for loss of life or personal injury according to paragraph 2, a State Party may provide in its national law that claims in respect of damage to harbour works, basins and waterways and aids to navigation shall have such priority over other claims under paragraph 1(b) as is provided by that law.

4. The limits of liability for any salvor not operating from any ship or for any salvor operating solely on the ship to, or in respect of which he is rendering salvage services, shall be calculated according to a tonnage of 1,500 tons.

5. For the purpose of this Convention the ship's tonnage shall be the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement rules contained in Annex I of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

Article 7

The limit for passenger claims

1. In respect of claims arising on any distinct occasion for loss of life or personal injury to passengers of a ship, the limit of liability of the shipowner thereof shall be an amount of 46,666 Units of Account multiplied by the number of passengers which the ship is authorized to carry according to the ship's certificate, but not exceeding 25 million Units of Account.

2. For the purpose of this Article "claims for loss of life or personal injury to passengers of a ship" shall mean any such claims brought by or on behalf of any person carried in that ship:

(a) under a contract of passenger carriage, or

(b) who, with the consent of the carrier, is accompanying a vehicle or live animals which are covered by a contract for the carriage of goods.

Article 8

Unit of Account

1. The Unit of Account referred to in Articles 6 and 7 is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in Articles 6 and 7 shall be converted into the national currency of the State in which limitation is sought, according to the value of that currency at the date the limitation fund shall have been constituted, payment is made, or security is given which under the law of that State is equivalent to such payment. The value of a national currency in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of a national currency in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State Party.

2. Nevertheless, those States which are not members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 may, at the time of signature without reservation as to ratification, acceptance or approval or at the time of ratification, acceptance, approval or accession or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in their territories shall be fixed as follows:

(a) in respect of Article 6, paragraph 1(a) at an amount of:

(i) 5 million monetary units for a ship with a tonnage not exceeding 500 tons,

(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):

for each ton from 501 to 3,000 tons, 7,500 monetary units;

for each ton from 3,001 to 30,000 tons, 5,000 monetary units;

for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 3,750 monetary units; and

for each ton in excess of 70,000 tons, 2,500 monetary units; and

(b) in respect of Article 6, paragraph 1(b), at an amount of:

(i) 2.5 million monetary units for a ship with a tonnage not exceeding 500 tons,

(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):

for each ton from 501 to 30,000 tons, 2,500 monetary units;

for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 1,850 monetary units; and

for each ton in excess of 70,000 tons, 1,250 monetary units; and

(c) in respect of Article 7, paragraph 1, at an amount of 700,000 monetary units multiplied by the number of passengers which the ship is authorized to carry according to its certificate, but not exceeding 375 million monetary units.

Paragraphs 2 and 3 of Article 6 apply correspondingly to sub-paragraphs (a) and (b) of this paragraph.

3. The monetary unit referred to in paragraph 2 corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the amounts referred to in paragraph 2 into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

4. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 and the conversion mentioned in paragraph 3 shall be made in such a manner as to express in the national currency of the State Party as far as possible the same real value for the amounts in Articles 6 and 7 as is expressed there in units of account. States Parties shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 1, or the result of the conversion in paragraph 3, as the case may be, at the time of the signature without reservation as to ratification, acceptance or approval, or when depositing an instrument referred to in Article 16 and whenever there is a change in either.

Article 9 **Aggregation of claims**

1. The limits of liability determined in accordance with Article 6 shall apply to the aggregate of all claims which arise on any distinct occasion:

(a) against the person or persons mentioned in paragraph 2 of Article 1 and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible; or

(b) against the shipowner of a ship rendering salvage services from that ship and the salvor or salvors operating from such ship and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible; or

(c) against the salvor or salvors who are not operating from a ship or who are operating solely on the ship to, or in respect of which, the salvage services are rendered and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible.

2. The limits of liability determined in accordance with Article 7 shall apply to the aggregate of all claims subject thereto which may arise on any distinct occasion against the person or persons mentioned in paragraph 2 of Article 1 in respect of the ship referred to in Article 7 and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible.

Article 10 **Limitation of liability without constitution of a limitation fund**

1. Limitation of liability may be invoked notwithstanding that a limitation fund as mentioned in Article 11 has not been constituted. However, a State Party may provide in its national law that, where an action is brought in its Courts to enforce a claim subject to limitation, a person liable may only invoke the right to limit liability if a limitation fund has been constituted in accordance with the provisions of this Convention or is constituted when the right to limit liability is invoked.

2. If limitation of liability is invoked without the constitution of a limitation fund, the provisions of Article 12 shall apply correspondingly.

3. Questions of procedure arising under the rules of this Article shall be decided in accordance with the national law of the State Party in which action is brought.

CHAPTER III: THE LIMITATION FUND

Article 11 Constitution of the fund

1. Any person alleged to be liable may constitute a fund with the Court or other competent authority in any State Party in which legal proceedings are instituted in respect of claims subject to limitation. The fund shall be constituted in the sum of such of the amounts set out in Articles 6 and 7 as are applicable to claims for which that person may be liable, together with interest thereon from the date of the occurrence giving rise to the liability until the date of the constitution of the fund. Any fund thus constituted shall be available only for the payment of claims in respect of which limitation of liability can be invoked.

2. A fund may be constituted, either by depositing the sum, or by producing a guarantee acceptable under the legislation of the State Party where the fund is constituted and considered to be adequate by the Court or other competent authority.

3. A fund constituted by one of the persons mentioned in paragraph 1(a), (b) or (c) or paragraph 2 of Article 9 or his insurer shall be deemed constituted by all persons mentioned in paragraph 1(a), (b) or (c) or paragraph 2, respectively.

Article 12 Distribution of the fund

1. Subject to the provisions of paragraphs 1, 2 and 3 of Article 6 and of Article 7, the fund shall be distributed among the claimants in proportion to their established claims against the fund.

2. If, before the fund is distributed, the person liable, or his insurer, has settled a claim against the fund such person shall, up to the amount he has paid, acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention.

3. The right of subrogation provided for in paragraph 2 may also be exercised by persons other than those therein mentioned in respect of any amount of compensation which they may have paid, but only to the extent that such subrogation is permitted under the applicable national law.

4. Where the person liable or any other person establishes that he may be compelled to pay, at a later date, in whole or in part any such amount of compensation with regard to which such person would have enjoyed a right of subrogation pursuant to paragraphs 2 and 3 had the compensation been paid before the fund was distributed, the Court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable such person at such later date to enforce his claim against the fund.

Article 13 Bar to other actions

1. Where a limitation fund has been constituted in accordance with Article 11, any person having made a claim against the fund shall be barred from exercising any right in respect of such claim against any other assets of a person by or on behalf of whom the fund has been constituted.

2. After a limitation fund has been constituted in accordance with Article 11, any ship or other property, belonging to a person on behalf of whom the fund has been constituted, which has been arrested or attached within the jurisdiction of a State Party for a claim which may be raised against the fund, or any security given, may be released by order of the Court or other competent authority of such State. However, such release shall always be ordered if the limitation fund has been constituted:

(a) at the port where the occurrence took place, or, if it took place out of port, at the first port of call thereafter; or

(b) at the port of disembarkation in respect of claims for loss of life or personal injury; or

(c) at the port of discharge in respect of damage to cargo; or

(d) in the State where the arrest is made.

3. The rules of paragraphs 1 and 2 shall apply only if the claimant may bring a claim against the limitation fund before the Court administering that fund and the fund is actually available and freely transferable in respect of that claim.

Article 14 Governing law

Subject to the provisions of this Chapter the rules relating to the constitution and distribution of a limitation fund, and all rules of procedure in connexion therewith, shall be governed by the law of the State Party in which the fund is constituted.

CHAPTER IV: SCOPE OF APPLICATION

Article 15

1. This Convention shall apply whenever any person referred to in Article 1 seeks to limit his liability before the Court of a State Party or seeks to procure the release of a ship or other property or the discharge of any security given within the jurisdiction of any such State. Nevertheless, each State Party may exclude wholly or partially from the application of this Convention any person referred to in Article 1 who at the time when the rules of this Convention are invoked before the Courts of that State does not have his habitual residence in a State Party or does not have his principal place of business in a State Party or any ship in relation to which the right of limitation is invoked or whose release is sought and which does not at the time specified above fly the flag of a State Party.

2. A State Party may regulate by specific provisions of national law the system of limitation of liability to be applied to vessels which are:

(a) according to the law of that State, ships intended for navigation on inland waterways

(b) ships of less than 300 tons.

A State Party which makes use of the option provided for in this paragraph shall inform the depositary of the limits of

liability adopted in its national legislation or of the fact that there are none.

3. A State Party may regulate by specific provisions of national law the system of limitation of liability to be applied to claims arising in cases in which interests of persons who are nationals of other States Parties are in no way involved.

4. The Courts of a State Party shall not apply this Convention to ships constructed for, or adapted to, and engaged in, drilling:

(a) when that State has established under its national legislation a higher limit of liability than that otherwise provided for in Article 6; or

(b) when that State has become party to an international convention regulating the system of liability in respect of such ships.

In a case to which sub-paragraph (a) applies that State Party shall inform the depositary accordingly.

5. This Convention shall not apply to:

(a) air-cushion vehicles;

(b) floating platforms constructed for the purpose of exploring or exploiting the natural resources of the sea-bed or the subsoil thereof.

CHAPTER V: FINAL CLAUSES

Article 16 Signature, ratification and accession

1. This Convention shall be open for signature by all States at the Headquarters of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter referred to as "the Organization") from 1 February 1977 until 31 December 1977 and shall thereafter remain open for accession.

2. All States may become parties to this Convention by:

(a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or

(b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or

(c) accession.

3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as "the Secretary-General").

Article 17 **Entry into force**

1. This Convention shall enter into force on the first day of the month following one year after the date on which twelve States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited the requisite instruments of ratification, acceptance, approval or accession.

2. For a State which deposits an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, or signs without reservation as to ratification, acceptance or approval, in respect of this Convention after the requirements for entry into force have been met but prior to the date of entry into force, the ratification, acceptance, approval or accession or the signature without reservation as to ratification, acceptance or approval, shall take effect on the date of entry into force of the Convention or on the first day of the month following the ninetieth day after the date of the signature or the deposit of the instrument, whichever is the later date.

3. For any State which subsequently becomes a Party to this Convention, the Convention shall enter into force on the first day of the month following the expiration of ninety days after the date when such State deposited its instrument.

4. In respect of the relations between States which ratify, accept, or approve this Convention or accede to it, this Convention shall replace and abrogate the International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Ships, done at Brussels on 10 October 1957, and the International Convention for the Unification of certain Rules relating to the Limitation of Liability of the Owners of Sea-going Vessels, signed at Brussels on 25 August 1924.

Article 18 **Reservations**

1. Any State may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, reserve the right to exclude the application of Article 2 paragraph 1(d) and (e). No other reservations shall be admissible to the substantive provisions of this Convention.

2. Reservations made at the time of signature are subject to confirmation upon ratification, acceptance or approval.

3. Any State which has made a reservation to this Convention may withdraw it at any time by means of a notification addressed to the Secretary-General. Such withdrawal shall take effect on the date the notification is received. If the notification states that the withdrawal of a reservation is to take effect on a date specified therein, and such date is later than the date the notification is received by the Secretary-General, the withdrawal shall take effect on such later date.

Article 19 **Denunciation**

1. This Convention may be denounced by a State Party at any time one year from the date on which the Convention entered into force for that Party.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General.

3. Denunciation shall take effect on the first day of the month following the expiration of one year after the date of deposit of the instrument, or after such longer period as may be specified in the instrument.

Article 20 **Revision and amendment**

1. A Conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organization.

2. The Organization shall convene a Conference of the States Parties to this Convention for revising or amending it at

the request of not less than one-third of the Parties.

3. After the date of the entry into force of an amendment to this Convention, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall be deemed to apply to the Convention as amended, unless a contrary intention is expressed in the instrument.

Article 21
Revision of the limitation amounts and of Unit of Account or monetary unit

1. Notwithstanding the provisions of Article 20, a Conference only for the purposes of altering the amounts specified in Articles 6 and 7 and in Article 8, paragraph 2, or of substituting either or both of the Units defined in Article 8, paragraphs 1 and 2, by other units shall be convened by the Organization in accordance with paragraphs 2 and 3 of this Article. An alteration of the amounts shall be made only because of a significant change in their real value.

2. The Organization shall convene such a Conference at the request of not less than one fourth of the States Parties.

3. A decision to alter the amounts or to substitute the Units by other units of account shall be taken by a two-thirds majority of the States Parties present and voting in such Conference.

4. Any State depositing its instrument of ratification, acceptance, approval or accession to the Convention, after entry into force of an amendment, shall apply the Convention as amended.

Article 22
Depositary

1. This Convention shall be deposited with the Secretary-General.

2. The Secretary-General shall:

(a) transmit certified true copies of this Convention to all States which were invited to attend the Conference on Limitation of Liability for Maritime Claims and to any other States which accede to this Convention;

(b) inform all States which have signed or acceded to this Convention of:

(i) each new signature and each deposit of an instrument and any reservation thereto together with the date thereof;

(ii) the date of entry into force of this Convention or any amendment thereto;

(iii) any denunciation of this Convention and the date on which it takes effect;

(iv) any amendment adopted in conformity with Articles 20 or 21;

(v) any communication called for by any Article of this Convention.

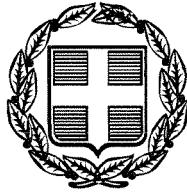
3. Upon entry into force of this Convention, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 23
Languages

This Convention is established in a single original in the English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

DONE AT LONDON this nineteenth day of November one thousand nine hundred and seventy-six.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized for that purpose have signed this Convention.



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ

Αρ. Φύλλου 16

6 Φεβρουαρίου 2001

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 2881

Ρύθμιση θεμάτων ανέλκυσης ναυαγίων και άλλες διατάξεις.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

Άρθρο 1

Εννοιολογικοί προσδιορισμοί

1. Πλοίο ή πλωτό ναυπήγημα, νηολογημένο ή όχι, αποτελεί ναύαγιο, αν παύσει να έχει πλευστότητα και παραμένει, ολόκληρο ή κατά μέρος, υπό την επιφάνεια της θάλασσας.

Ναύαγιο αποτελεί και η κατασκευή, η οποία έχει περιέλθει σε κατάσταση, που κάνει αδύνατη την επαναχρησιμοποίηση κατά τον προορισμό της και παραμένει, ολόκληρη ή κατά μέρος, υπό την επιφάνεια της θάλασσας.

Ναύαγιο αποτελεί και το φορτίο πλοίου ή πλωτού ναυπηγήματος ή το τμήμα ή παράρτημα πλοίου, πλωτού ναυπηγήματος ή κατασκευής, που παραμένει, ολόκληρο ή κατά μέρος, υπό την επιφάνεια της θάλασσας.

2. Με τον όρο "Οργανισμός" στις επόμενες διατάξεις νοείται το κατά περίπτωση αρμόδιο νομικό πρόσωπο του δημόσιου τομέα ή η δημόσια υπηρεσία, που ασκεί τη διοίκηση και διαχείριση λιμένα, διώρυγας ή διαύλου.

Άρθρο 2

Ναύαγια σε λιμένες, διώρυγες, διαύλους

1. Ο κύριος ναυαγίου, το οποίο αποτελεί κίνδυνο για τη ναυσιπλοΐα σε περιοχή λιμένα, σε διώρυγα ή σε δίαυλο ή παρεμποδίζει την προσόρμιση, την αγκυροβολία, την παραβολή, τη χρήση των κρηπιδωμάτων και γενικά τη λειτουργία τους ή προσβάλλει ή απειλεί να προσβάλλει το περιβάλλον, υποχρεούται να το ανελκύσει και απομακρύνει εκτός λιμένα, διώρυγας ή διαύλου, όπως έχει ή κατά τμήματα ή, αν επιβάλλεται από τις περιστάσεις, να το μετατοπίσει ή καταστρέψει ή με οποιονδήποτε τρόπο εξουδετερώσει, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

2. Ο Οργανισμός προσκαλεί εγγράφως τον κύριο να

προβεί στις αναγκαίες κατά την προηγούμενη παράγραφο ενέργειες, για να εξαλειφθεί κάθε κίνδυνος και να αποτραπεί κάθε δυσμενής συνέπεια από την ύπαρξη του ναυαγίου, ορίζοντας εύλογη κατά περίπτωση προθεσμία, που δεν μπορεί να υπερβεί τους τρεις (3) μήνες και δηλώνοντας συγχρόνως ότι σε διαφορετική περίπτωση θα προβεί στις ενέργειες αυτές με ευθύνη και με δαπάνες του κυρίου, οι οποίες σε περίπτωση μη άμεσης καταβολής, καταλογίζονται σε βάρος του και εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις περί είσπραξης δημοσίων εσόδων. Η προθεσμία μπορεί να παραταθεί μέχρι δύο (2) μήνες ακόμα. Όταν ο κύριος έχει ήδη αρχίσει να προβαίνει σε εμφανείς πράξεις για την απομάκρυνση του ναυαγίου και συντρέχουν εξαιρετικές περιπτώσεις, μπορεί να χορηγηθεί επιπλέον παράταση από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας. Οι προθεσμίες δεσμεύουν και κάθε διάδοχο του κυρίου μετά την επίδοση ή δημοσίευση της πρόσκλησης.

3. Η πρόσκληση επιδίδεται από δικαστικό επιμελητή, στον κύριο ή στον αντιπρόσωπό του, στους δανειστές, που αναγράφονται στο ναυτικό υποθηκολόγιο ή στο βιβλίο κατασχέσεων του λιμένα νηολόγησης και, αν πρόκειται για ναύαγιο αλλοδαπού πλοίου, στους δανειστές, που αναγράφονται στο βιβλίο της Λιμενικής Αρχής του λιμένα, όπου βρίσκεται το ναύαγιο.

Αν ο κύριος και ο αντιπρόσωπός του, διαμένουν ή έχουν την έδρα τους στο εξωτερικό, η πρόσκληση επιδίδεται στον Υπουργό Εξωτερικών και, αν είναι αλλοδαποί, στην Προξενική Αρχή του κράτους της ιθαγένειάς τους ή στην Προξενική Αρχή άλλου κράτους, που αντιπροσωπεύει τα συμφέροντα του κράτους της ιθαγένειάς τους στην Ελλάδα.

Αν ο κύριος και ο αντιπρόσωπός του δεν είναι δυνατό να προσδιοριστούν ή είναι άγνωστης διαμονής, η πρόσκληση επιδίδεται στον εισαγγελέα του πρωτοδικείου, στην περιφέρεια του οποίου βρίσκεται το ναύαγιο και συγχρόνως δημοσιεύεται σε δύο ημερήσιες εφημερίδες της Αθήνας, ευρείας κυκλοφορίας, κατά προτίμηση ναυτιλιακού περιεχομένου.

Η επίδοση γίνεται κατά τα λοιπά και συντελείται όπως ορίζουν οι σχετικές διατάξεις του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας.

4. Αν ο κύριος δεν εκπληρώσει την υποχρέωσή του, ο Οργανισμός μπορεί, ως νόμιμος εντολοδόχος του, να εκτελέσει τις πράξεις που αναγράφονται στην πρόσκληση είτε με ίδια αυτού μέσα και προσωπικό είτε με ανάθεση των σχετικών εργασιών σε τρίτο.

5. Αν η εκτέλεση των πράξεων αυτών από τον Οργανισμό κρίνεται, λόγω των ειδικών συνθηκών της συγκεκριμένης περίπτωσης, αδύνατη ή απρόσφορη ή ασύμφορη, ο Οργανισμός μπορεί να εκποιήσει το ναυάγιο ή τμήματα αυτού, με ανοικτό πλειοδοτικό διαγωνισμό.

Ο πλειοδότης υποχρεούται να ανελκύσει και απομακρύνει το ναυάγιο μέσα στην οριζόμενη στη διακήρυξη προθεσμία.

Από την κατακύρωση και την καταβολή του τιμήματος, ο πλειοδότης θεωρείται ότι παραλαμβάνει το ναυάγιο, αποκτά την κυριότητά του ελεύθερη από κάθε δικαίωμα τρίτου και μπορεί, αν συντρέχει λόγος, να ζητήσει την καταχώριση περιληψής της κατακυρωτικής έκθεσης ή τη διαγραφή από το νηολόγιο. Για την καταχώριση ή τη διαγραφή δεν απαιτείται βεβαίωση του άρθρου 19 παρ. 1 του Ν. 27/1975 (ΦΕΚ 77 Α') και το πιστοποιητικό του άρθρου 88 παρ. 5 του Κ.Ν. 792/1978 (ΦΕΚ 220 Α'), όπως ερμηνεύτηκε αυθεντικά από το άρθρο 1 παρ. 6 του Ν. 1711/ 1987 (ΦΕΚ 109 Α').

Η κυριότητα του πλειοδότη τελεί υπό τη διαλυτική αίρεση της μη εμπρόθεσμης ανέλκυσης και απομάκρυνσης του ναυαγίου. Η ανέλκυση και απομάκρυνση του ναυαγίου πιστοποιείται από τον Οργανισμό.

Ο Οργανισμός αφαιρεί από το τίμημα τις δαπάνες εκποίησης, αυξημένες κατά ποσοστό δέκα τοις εκατό (10%) και καταθέτει το υπόλοιπο στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων υπέρ του κυρίου, ο οποίος και καλείται να παραλάβει το οικείο γραμμάτιο παρακαταθήκης. Για την κατάθεση ειδοποιείται η αρμόδια δημόσια οικονομική υπηρεσία, το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, οι δανειστές που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 3 και, αν είχε επιβληθεί αναγκαστική κατάσχεση στο ναυάγιο, ο υπάλληλος του πλειστηριασμού.

Στην τελευταία περίπτωση η κατάθεση γίνεται με τον όρο να αποδοθεί το τίμημα ύστερα από εντολή του υπαλλήλου του πλειστηριασμού.

Με την επιφύλαξη της διάταξης του προηγούμενου εδαφίου, το τίμημα αποδίδεται στον κύριο μετά παρέλευση έξι (6) μηνών από την ημέρα που ο Οργανισμός θα δηλώσει ότι έγινε η ανέλκυση και απομάκρυνση του ναυαγίου. Μετά την παρέλευση έτους από την ημέρα αυτήν, ο Οργανισμός δικαιούται να αναλάβει το τίμημα, αν δεν ζητηθεί αυτό από τον κύριο ή δεν ασκήσουν δικαιώματα δανειστές.

6. Ο Οργανισμός μπορεί να προβαίνει με ένα διαγωνισμό σε εκποίηση περισσότερων ναυαγίων, των οποίων οι κύριοι δεν εκπλήρωσαν την υποχρέωσή τους.

7. Αν ο διαγωνισμός αποβεί άκαρπος, επαναλαμβάνεται μέσα σε δύο (2) μήνες. Αν αποβεί άκαρπος και ο επαναληπτικός διαγωνισμός, ο Οργανισμός μπορεί να προκηρύξει ανοικτό μειοδοτικό διαγωνισμό για την ανέλκυση και απομάκρυνση του ναυαγίου ή τμημάτων αυτού, από τον μειοδότη, στον οποίο και θα μεταβιβαστεί το ναυάγιο κατά κυριότητα.

Ο Οργανισμός έχει το δικαίωμα αυτό και όταν ο πλειοδότης του πρώτου ή επαναληπτικού διαγωνισμού δεν εκτελέσει την υποχρέωση, την οποία ανέλαβε σύμφωνα με την παράγραφο 5.

Στην περίπτωση μειοδοτικού διαγωνισμού εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις του δεύτερου, τρίτου και τέταρτου εδαφίου της παραγράφου 5 και η διάταξη της παραγράφου 6.

8. Ο κύριος, ο δανειστής που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 3 και όποιος έχει έννομο συμφέρον για το ναυάγιο, δικαιούται να δηλώσει σε οποιοδήποτε στάδιο των ανωτέρω διαδικασιών και μέχρι την κατακύρωση, ότι αναλαμβάνει να εκτελέσει ό,τι ορίζεται στην πρόσκληση, καταθέτοντας επαρκή εγγύηση για την κάλυψη των δαπανών, που έγιναν από τον Οργανισμό, καθώς και των δαπανών, που απαιτούνται για την εκτέλεση των σχετικών εργασιών στην καθοριζόμενη σύμφωνα με την παράγραφο 2 προθεσμία. Η εγγύηση καταπίπτει υπέρ του Οργανισμού, αν ο κύριος, ο δανειστής ή ο τρίτος δεν εκτελέσει τις καθορισμένες στην πρόσκληση εργασίες. Στην περίπτωση που ασκηθεί το ανωτέρω δικαίωμα, αναστέλλεται η άσκηση των δικαιωμάτων του Οργανισμού για διάστημα ίσο προς την προθεσμία, που έχει οριστεί και για μία μόνο φορά.

9. Σε περίπτωση που, κατά την κρίση του Οργανισμού, προκαλείται από την αναβολή της άμεσης ανέλκυσης, απομάκρυνσης ή εξουδετέρωσης του ναυαγίου, σοβαρός κίνδυνος στην κίνηση του λιμένα, διώρυγας ή διαύλου ή στην ασφάλεια των εγκαταστάσεών τους ή αναιρείται ουσιαδώς η λειτουργία τους ή προσβάλλεται σοβαρά ή απειλείται σοβαρή προσβολή του θαλάσσιου περιβάλλοντος ή αποκλείεται ή δυσχεραίνεται ουσιαδώς η συγκοινωνία από τη θάλασσα και ο κύριος δεν προβαίνει άμεσα στις ενέργειες, που ορίζονται στην παράγραφο 1, ο Οργανισμός μπορεί κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις των προηγούμενων παραγράφων να εκτελέσει άμεσα ή να μεριμνήσει για την άμεση εκτέλεση των απαραίτητων ενεργειών με οποιοδήποτε τρόπο, από αυτούς που προβλέπονται στις προηγούμενες παραγράφους, κρίνει ότι είναι πιο πρόσφορος.

Άρθρο 3

Επικίνδυνα και επιβλαβή πλοία σε λιμένες, διώρυγες, διαύλους

1. Ο κύριος ή ο εφοπλιστής πλοίου, το οποίο παραμένει στην περιοχή λιμένα, διώρυγας ή διαύλου και η όλη κατάστασή του δημιουργεί κίνδυνο βύθισής του ή κίνδυνο στη ναυσιπλοΐα ή προσβάλλει ή απειλεί να προσβάλλει το περιβάλλον, υποχρεούται να το απομακρύνει εκτός λιμένα, διώρυγας ή διαύλου ή, αν επιβάλλεται από τις περιστάσεις, να το εξουδετερώσει με οποιοδήποτε τρόπο σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

2. Ο Οργανισμός προσκαλεί εγγράφως τον κύριο ή και τον εφοπλιστή να προβεί στις αναγκαίες ενέργειες, ορίζοντας εύλογη αρχική προθεσμία, η οποία δεν μπορεί να υπερβεί τους δύο (2) μήνες και δηλώνοντας συγχρόνως, ότι σε διαφορετική περίπτωση θα αναλάβει να προβεί στην απομάκρυνση ή εξουδετέρωση του πλοίου.

ου με ευθύνη και με δαπάνες τους, οι οποίες σε περίπτωση μη άμεσης καταβολής, καταλογίζονται σε βάρος τους και εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις περί είσπραξης δημοσίων εσόδων.

3. Η πρόσκληση του Οργανισμού επιδίδεται κατά τα οριζόμενα στην παράγραφο 3 του προηγούμενου άρθρου στον κύριο ή στον εφοπλιστή ή στον αντιπρόσωπό τους ή στον πλοίαρχο ή στον πράκτορα του πλοίου, εφόσον υπάρχουν και στους δανειστές, που αναφέρονται στην παράγραφο αυτήν.

4. Ο κύριος και ο εφοπλιστής του πλοίου ευθύνονται εις ολόκληρον για κάθε ζημιά που προκαλείται εξαιτίας της κατάστασης του πλοίου, καθώς και για κάθε ζημιά ή δαπάνη που προκαλείται εξαιτίας της απομάκρυνσης ή εξουδετέρωσής του.

5. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις του προηγούμενου άρθρου.

6. Αν έχει επιβληθεί αναγκαστική κατάσχεση και ο δανειστής ασκήσει το κατά την παράγραφο 8 του προηγούμενου άρθρου δικαίωμα, οι δαπάνες του για την απομάκρυνση του πλοίου και την εξάλειψη των κινδύνων και των επιβλαβών συνεπειών προαφαιρούνται από το πλειοψηφισμό.

7. Οι διατάξεις του άρθρου αυτού εφαρμόζονται και σε πλωτά ναυπηγήματα, φορτία και άλλες κατασκευές, που βρίσκονται ή έχουν τοποθετηθεί, έστω και προσωρινά, στη θάλασσα ή έχουν εγκατασταθεί στο θαλάσσιο βυθό.

Άρθρο 4

Επικίνδυνα και επιβλαβή ναυάγια και πλοία, εκτός λιμένων, διωρύγων ή διαύλων ή σε άλλη θαλάσσια περιοχή

1. Ο κύριος ναυαγίου, που βρίσκεται στα χωρικά ύδατα, αλλά έξω από τη θαλάσσια ζώνη ευθύνης Οργανισμού και εμποδίζει την ελεύθερη ναυσιπλοΐα ή την προσέγγιση στην ακτή ή την άσκηση ναυτικών ή άλλων δραστηριοτήτων ή προσβάλλει ή απειλεί να προσβάλλει το περιβάλλον, έχει την υποχρέωση, που ορίζεται στην παράγραφο 1 του άρθρου 2, και προσκαλείται εγγράφως από την αρμόδια Λιμενική Αρχή να εκπληρώσει την υποχρέωση αυτήν. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται ανάλογα οι διατάξεις του άρθρου 2.

2. Ο κύριος ή ο εφοπλιστής πλοίου, το οποίο παραμένει στα χωρικά ύδατα, αλλά έξω από τη θαλάσσια ζώνη ευθύνης Οργανισμού και η όλη κατάστασή του δημιουργεί κίνδυνο βύθισής του ή προσβάλλει ή απειλεί να προσβάλλει το περιβάλλον, έχει την υποχρέωση, που ορίζεται στην παράγραφο 1 του άρθρου 3, και προσκαλείται εγγράφως από την αρμόδια Λιμενική Αρχή να εκπληρώσει την υποχρέωση αυτήν. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται ανάλογα οι διατάξεις των άρθρων 2 και 3.

Άρθρο 5

Επιβλαβή πλοία λόγω ακινησίας

1. Ο κύριος ή ο εφοπλιστής πλοίου, το οποίο παραμένει στην περιοχή λιμένα, διώρυγας ή διαύλου ή σε άλλο μέρος των χωρικών υδάτων χωρίς άδεια και εμποδίζει

την προσόρμιση, την αγκυροβολία, την παραβολή, την κίνηση και γενικά τη λειτουργία τους ή την ελεύθερη ναυσιπλοΐα ή την προσέγγιση στην ακτή ή την άσκηση ναυτικών ή άλλων δραστηριοτήτων, υποχρεούται να το απομακρύνει χωρίς καθυστέρηση και να εξαλείψει κάθε επιβλαβή από αυτό συνέπεια, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

2. Αν ο υπόχρεος αδρανήσει, ο Οργανισμός ή η Λιμενική Αρχή, μπορεί να το μετακινήσει προσωρινά σε άλλη θέση στην περιοχή του ίδιου ή άλλου λιμένα, διώρυγας ή διαύλου ή των χωρικών υδάτων, ύστερα από συνεννόηση με τον οικείο Οργανισμό ή και τη Λιμενική Αρχή. Ο κύριος και ο εφοπλιστής του πλοίου ευθύνονται εις ολόκληρον για κάθε ζημιά που προκαλείται εξαιτίας της ακινησίας του πλοίου, καθώς και για κάθε ζημιά ή δαπάνη που προκαλείται εξαιτίας της μετακίνησής του.

3. Αν το πλοίο παραμένει στην κατά την προηγούμενη παράγραφο προσωρινή θέση περισσότερο από έξι (6) μήνες, χωρίς ο κύριος ή ο εφοπλιστής να το χρησιμοποιήσει κατά τον προορισμό του ή να ενεργήσει εμφανείς υλικές πράξεις, πρόσφορες για τη χρησιμοποίησή του αυτήν και την απομάκρυνσή του, αν και η θέση που καταλαμβάνει είναι αναγκαία για την εξυπηρέτηση άλλων πλοίων ή για την ικανοποίηση άλλων αναγκών του λιμένα, της διώρυγας ή του διαύλου ή της ναυσιπλοΐας ή για την προσέγγιση στην ακτή ή για την άσκηση ναυτικών ή άλλων δραστηριοτήτων, ο Οργανισμός ή η Λιμενική Αρχή προσκαλεί εγγράφως τον κύριο ή, κατά την κρίση τους, και τον εφοπλιστή, να το απομακρύνει και να εξαλείψει κάθε επιβλαβή συνέπεια, ορίζοντας εύλογη κατά περίπτωση προθεσμία, που δεν μπορεί να υπερβεί τον ένα (1) μήνα και δηλώνοντας συγχρόνως ότι σε διαφορετική περίπτωση θα προβεί για λογαριασμό του στην εκποίηση του πλοίου με ανοικτό πλειοδοτικό διαγωνισμό, για να απομακρυνθεί αυτό από τον πλειοδότη.

4. Στις κατά την προηγούμενη παράγραφο ενέργειες μπορεί να προβεί ο Οργανισμός ή η Λιμενική Αρχή και όταν η προσωρινή μετακίνηση από την ίδια, σύμφωνα με την παράγραφο 2, κρίνεται, λόγω των ειδικών συνθηκών της συγκεκριμένης περίπτωσης, αδύνατη, απρόσφορη ή ασύμφορη.

5. Η προθεσμία των παραγράφων 3 και 4 μπορεί να παραταθεί μέχρι ένα (1) μήνα. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις μπορεί να χορηγηθεί επιπλέον παράταση μέχρι δύο (2) μήνες από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας.

6. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις των παραγράφων 2 έως 6 και 8 του άρθρου 2 και των παραγράφων 3, 4 και 6 του άρθρου 3.

7. Ο κύριος ή ο εφοπλιστής πλοίου, που κατά την έναρξη της ισχύος του νόμου αυτού, παραμένει, χωρίς άδεια, στην περιοχή λιμένα, διώρυγας ή διαύλου ή σε άλλο μέρος των χωρικών υδάτων, για χρονικό διάστημα που υπερβαίνει τα δύο (2) έτη και έχει καταστεί επιβλαβές με την έννοια της παραγράφου 1, υποχρεούται να το απομακρύνει χωρίς καθυστέρηση και να εξαλείψει κάθε επιβλαβή από αυτό συνέπεια, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

Αν ο υπόχρεος αδρανήσει, εφαρμόζονται οι διατάξεις των παραγράφων 3, 5 και 6.

8. Οι διατάξεις του άρθρου αυτού εφαρμόζονται και σε πλωτά ναυπηγήματα, φορτία και άλλες κατασκευές, που βρίσκονται ή έχουν τοποθετηθεί, έστω και προσωρινά, στη θάλασσα ή έχουν εγκατασταθεί στο θαλάσσιο βυθό.

Άρθρο 6

Εξουσιοδοτήσεις

1. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζονται:

α) η διαδικασία και το περιεχόμενο της σύμβασης ανάθεσης έργου, που προβλέπεται στην παράγραφο 4 του άρθρου 2,

β) η διαδικασία και οι όροι, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των διαγωνιζομένων, οι συνέπειες σε περίπτωση μη συμμόρφωσής τους με αυτές, τα θέματα κατάθεσης και απόδοσης του τιμήματος, των εγγυήσεων, της επανάληψης του διαγωνισμού και κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη διενέργεια του διαγωνισμού, που προβλέπεται στην παράγραφο 5 του άρθρου 2,

γ) η διαδικασία και οι όροι, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των διαγωνιζομένων, οι συνέπειες σε περίπτωση μη συμμόρφωσής τους με αυτές, τα θέματα αναδείξεως μειοδότη, υπολογισμού της χαμηλότερης προσφοράς, καταβολής αμοιβής, κατάθεσης, απόδοσης και κατάπτωσης της εγγυήσεως, επανάληψης του διαγωνισμού και κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη διενέργεια του διαγωνισμού, που προβλέπεται στην παράγραφο 7 του άρθρου 2,

δ) ο προσδιορισμός του ποσού, τα θέματα κατάθεσης, απόδοσης και κατάπτωσης, τυχόν εξαιρετικές περιπτώσεις περιορισμού ή απαλλαγής από την υποχρέωση και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εγγύηση, που προβλέπεται στην παράγραφο 8 του άρθρου 2.

2. Οι αποφάσεις, που εκδίδονται με την εξουσιοδότηση της παραγράφου 1, εφαρμόζονται και από κάθε Οργανισμό, εκτός αν το Διοικητικό Συμβούλιο του Οργανισμού αποφασίσει να καθορίσει κάθε θέμα της προηγούμενης παραγράφου με Κανονισμό, που εκδίδεται σύμφωνα με τις οργανικές του διατάξεις και εγκρίνεται από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας.

Άρθρο 7

Υποχρεωτική ασφάλιση πλοίων, πλωτών ναυπηγημάτων και κατασκευών στη θάλασσα

1. Ο κύριος ή ο εφοπλιστής πλοίου, το οποίο παραμένει ή καταπλέει σε ελληνικό λιμένα ή θαλάσσιο τερματικό σταθμό ή αποπλέει, υποχρεούται να διατηρεί σε ισχύ βεβαίωση ασφάλισης ασφαλιστικής επιχείρησης ή διεθνώς αναγνωρισμένου αλληλασφαλιστικού συνεταιρισμού ή εγγυητική επιστολή πιστωτικού ιδρύματος (εγγυητή), που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα ή άλλο κράτος του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου και έχει το δικαίωμα αυτό, για την κάλυψη της ευθύνης τους έναντι του Δημοσίου ή Οργανισμού, που απορρέει από το νόμο αυτόν.

2. Το ύψος της ελάχιστης ασφάλισης ή εγγύησης των πλοίων είναι το οριζόμενο ως όριο αστικής ευθύνης για απαιτήσεις σύμφωνα με την υποπαράγραφο 1β του άρθρου 6 της Δ.Σ. "για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις 1976", που κυρώθηκε με το Ν. 1923/ 1991 (ΦΕΚ 13 Α').

3. Το ύψος της ελάχιστης ασφάλισης ή εγγύησης των πλωτών ναυπηγημάτων και κατασκευών στη θάλασσα ορίζεται σε πενήντα χιλιάδες (50.000) δραχμές ανά τετραγωνικό μέτρο της επιφάνειας, που προκύπτει από τον πολλαπλασιασμό του ολικού μήκους επί το πλάτος νηολόγησής τους.

4. Το Δημόσιο ή ο Οργανισμός έχει ευθεία αγωγή κατά του ασφαλιστή ή εγγυητή. Ο ασφαλιστής ή ο εγγυητής δεν έχει κατ' αυτού ενστάσεις από τη σχέση ασφαλίσεως ή εγγυήσεως, που τον συνδέει με τον κύριο ή τον εφοπλιστή.

5. Ο ασφαλιστής ή ο εγγυητής απαλλάσσεται από κάθε υποχρέωση, αν αναλάβει με δήλωσή του και εκτελέσει άμεσα όσα ορίζονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 2 του νόμου αυτού για την ανέλκυση και απομάκρυνση του ναυαγίου.

6. Η ασφάλιση αποδεικνύεται με πιστοποιητικό, που εκδίδεται από τον ασφαλιστή, στο οποίο αναφέρεται, εκτός από τα λοιπά στοιχεία της κατά τ' ανωτέρω ειδικής ασφάλισης, υποχρεωτικά και ο αμετάκλητος όρος για την ευθεία απαίτηση του δικαιούχου ασφαλίσεως με μόνη τη δήλωση πραγματοποιήσεως των δαπανών, χωρίς υποχρέωση γνωστοποίησεως και της επελεύσεως του κινδύνου και ανεξάρτητα από σχετική δήλωση του πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή ή παράλειψή του για τέτοια γνωστοποίηση, ως και παραίτηση του ασφαλιστή από το δικαίωμα προβολής ενστάσεων από την ασφαλιστική σύμβαση κατά του Δημοσίου ή του Οργανισμού.

7. Η λήξη ή η άρση της ασφαλιστικής σχέσης δεν αντιτάσσεται κατά του δικαιούχου, εκτός αν έχει γνωστοποιηθεί εγγράφως σε αυτόν ένα μήνα προηγουμένως.

8. Το πιστοποιητικό ασφάλισης ή η εγγυητική επιστολή φέρεται επί του πλοίου με ευθύνη του πλοιάρχου του, ο οποίος οφείλει να το επιδεικνύει και να χορηγεί αντίγραφο του, κάθε φορά, που θα ζητηθεί από την Αρχή ή τον Οργανισμό. Την υποχρέωση αυτή, για πλοίο χωρίς πλήρωμα ή πλωτό ναυπηγήμα ή κατασκευή στη θάλασσα, έχει ο κύριος ή εφοπλιστής ή ο αντιπρόσωπος του.

9. Από την υποχρεωτική ασφάλιση ή εγγύηση, εξαιρείται πλοίο ή πλωτό ναυπηγήμα ή κατασκευή στη θάλασσα, που ανήκει στο Δημόσιο ή στον Οργανισμό ή σε αλλοδαπό Δημόσιο, με τον όρο της αμοιβαιότητας.

10. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Εμπορικής Ναυτιλίας, καθορίζεται ποια πλοία με βάση το ολικό μήκος ή την ολική χωρητικότητα τους και ποια πλωτά ναυπηγήματα ή κατασκευές, με βάση το ολικό μήκος και πλάτος τους εξαιρούνται από την ανωτέρω ασφάλιση ή εγγύηση, ο τύπος και η γλώσσα έκδοσης, τα λοιπά στοιχεία του περιεχομένου του πιστοποιητικού ή της εγγυητικής επιστολής, ποιοί είναι

οι διεθνώς αναγνωρισμένοι αλληλασφαλιστικοί συνεταιρισμοί και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή των διατάξεων των προηγούμενων παραγράφων.

Με όμοια απόφαση μπορεί να ανακαθορίζεται το ύψος της ελάχιστης ασφάλισης ή οικονομικής εγγύησης, που ορίζονται στις παραγράφους 2 και 3.

Άρθρο 8

Κυρώσεις

1. Για κάθε παράβαση των διατάξεων του νόμου αυτού και των αποφάσεων, που θα εκδοθούν σε εκτέλεσή του, ανεξάρτητα από άλλες συνέπειες, επιβάλλεται με αιτιολογημένη απόφαση του προϊσταμένου της Λιμενικής Αρχής πρόστιμο από διακόσιες χιλιάδες (200.000) μέχρι δέκα εκατομμύρια (10.000.000) δραχμές. Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης, μετά προηγούμενη υπόμνηση των διατάξεων του παρόντος από τη Λιμενική Αρχή, τα ανωτέρω όρια προστίμου διπλασιάζονται.

2. Η διαδικασία επιβολής του προστίμου αρχίζει από τη σύνταξη βεβαίωσης της παράβασης από τη Λιμενική Αρχή, που τη διαπίστωσε.

Ο παραβάτης καλείται να εκθέσει τις απόψεις του μέσα σε δύο (2) ημέρες από την επίδοση της κλήσης.

Από τη σύνταξη βεβαίωσης της παράβασης και μέχρι την πληρωμή του προστίμου ή την απαλλαγή αυτού, κατά του οποίου βεβαιώθηκε η παράβαση, απαγορεύεται ο απόπλους του πλοίου. Ο απόπλους επιτρέπεται, αν κατατεθεί ισόποση προς το πρόστιμο εγγυητική επιστολή πιστωτικού ιδρύματος, όπως ορίζεται στην παράγραφο 1 του άρθρου 7 και σε περίπτωση, που δεν είναι δυνατή η άμεση προσκόμιση της ανωτέρω εγγυητικής επιστολής, αν παρασχεθεί άλλη επαρκής ασφάλεια.

3. Η προθεσμία προσφυγής και η προσφυγή στο αρμόδιο δικαστήριο, κατά της απόφασης επιβολής προστίμου, δεν αναστέλλει την εκτέλεση αυτής.

4. Το ύψος των προστίμων που επιβάλλονται, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, εξαρτάται ιδίως από τις συνθήκες τέλεσης της παράβασης, το βαθμό επανάληψης αυτής, τη βαρύτητά της και τη βλάβη που προκλήθηκε στο κράτος ή στον τουρισμό ειδικότερα.

5. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται ύστερα από πρόταση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Οικονομικών, μπορούν να αυξομειώνονται τα όρια του προστίμου της παραγράφου 1 του άρθρου αυτού.

Άρθρο 9

Γενικές διατάξεις

1. Ο κύριος του ναυαγίου και ο κατά περίπτωση υπόχρεος σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος, για την εξάλειψη των κινδύνων και αποτροπή των δυσμενών συνεπειών από ναυάγιο ή πλοίο, ευθύνονται για κάθε ζημιά ή βλάβη που προκαλείται από αυτό.

2. Κατάσχεση, μεσεγγύηση, διαταγή μη μεταβολής της κατάστασης, υποθήκη, ενέχυρο, προνόμιο ή άλλο δικαίωμα δεν εμποδίζει τον κύριο ή άλλο κατά περίπτωση υπόχρεο να εκτελέσει τις υποχρεώσεις, που προβλέπονται στο νόμο αυτόν, ούτε τον Οργανισμό να

ενεργήσει ό,τι προβλέπεται στο νόμο αυτόν. Αν εκποιείται από τον Οργανισμό το ναυάγιο ή το πλοίο και έχει επιβληθεί σε αυτό αναγκαστική κατάσχεση, ο υπάλληλος του πλειστηριασμού ενεργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, που αφορούν την αναγγελία και τη διανομή του πλειστηριάσματος, μετά τη δημόσια κατάθεση του τιμήματος και την πιστοποίηση της ανέλκυσης και απομάκρυνσης του ναυαγίου ή της απομάκρυνσης του πλοίου, που προβλέπονται στις διατάξεις του νόμου αυτού.

3. Κάθε δαπάνη του Οργανισμού ή αντίστοιχα της Λιμενικής Αρχής, για ενέργειές τους στις περιπτώσεις των προηγούμενων άρθρων και κάθε ζημιά τους κατά τις ενέργειες αυτές, η οποία δεν οφείλεται σε δόλο ή βαρεία αμέλεια των οργάνων τους, καταβάλλεται από τον κύριο ή τον κατά περίπτωση υπόχρεο να τις εκτελέσει και σε περίπτωση μη άμεσης καταβολής, καταλογίζονται σε βάρος τους και εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις περί είσπραξης δημοσίων εσόδων. Η δαπάνη αυτή εξάλου ικανοποιείται κατά προτίμηση πριν από κάθε άλλη απαίτηση από την αξία του ναυαγίου ή του πλοίου.

4. Κάθε ποσό, που εισπράττεται από το Δημόσιο, από πρόστιμο ή από το τίμημα της εκποίησης ναυαγίου ή πλοίου ή από κατάπτωση εγγυήσεων, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος, αποδίδεται στον ειδικό λογαριασμό "Γαλάζιο Ταμείο" του Ειδικού Ταμείου Εφαρμογής Ρυθμιστικών και Πολεοδομικών Σχεδίων (Ε.Τ.Ε.Ρ.Π.Σ.) κατά τις διατάξεις του άρθρου 18 του Ν. 743/1977 (ΦΕΚ 319 Α'), όπως κωδικοποιήθηκαν στο άρθρο 18 του Π.Δ. 55/1998 (ΦΕΚ 58 Α').

Τα εισπραττόμενα ποσά διατίθενται για να καλύπτονται οι δαπάνες ανέλκυσης ή απομάκρυνσης ή κατ' άλλο τρόπο εξουδετέρωσης επικίνδυνων ή επιβλαβών ναυαγίων ή πλοίων και αποκατάστασης του περιβάλλοντος, από το Δημόσιο, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Εμπορικής Ναυτιλίας, ορίζονται οι προϋποθέσεις και ο τρόπος της κάλυψης κάθε δαπάνης της Λιμενικής Αρχής, για την εκτέλεση των ανωτέρω ενεργειών και της απόδοσης αυτής.

5. Κάθε ποσό, που εισπράττεται από Οργανισμό κατά τις διατάξεις του παρόντος, διατίθεται για να καλύπτονται οι δαπάνες αυτού (του Οργανισμού) για την ανέλκυση ή απομάκρυνση ή κατ' άλλο τρόπο εξουδετέρωση επικίνδυνων ή επιβλαβών ναυαγίων ή πλοίων και αποκατάσταση της ζημιάς ή βλάβης που προκλήθηκε στο περιβάλλον.

6. Ο Οργανισμός μπορεί να επιτρέψει την παραμονή ναυαγίου ή πλοίου σε λιμένα, διώρυγα ή δίαυλο ή αγκυροβόλιο, για εύλογο χρονικό διάστημα, αν ο υπόχρεος δηλώσει εγγράφως, ότι πρόκειται να το μετακινήσει για επισκευή σε ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη ή επιχείρηση ή για διάλυση και καταθέσει γι' αυτό την εγγύηση, που προβλέπεται στην παράγραφο 8 του άρθρου 2. Η δυνατότητα αυτή μπορεί, για τους ίδιους λόγους και με τους ίδιους όρους, να παρασχεθεί και στον πλειοδότη ή μειοδότη, που έγινε κύριος του πλοίου.

7. Για τα θέματα ανέλευσης, απομάκρυνσης ή εξουδετέρωσης ναυαγίων ή πλοίων, ο Οργανισμός ή η Λιμενική Αρχή, ανάλογα, ενεργεί μετά από γνώμη Επιτροπής, στην οποία συμμετέχει εκπρόσωπος της νομαρχιακής αυτοδιοίκησης, της τοπικής αυτοδιοίκησης, της Λιμενικής Αρχής, του τοπικού εμπορικού επιμελητηρίου και του Οργανισμού που έχει τη διοίκηση και διαχείριση του πλησιέστερου προς τη θέση του ναυαγίου λιμένα. Στην Επιτροπή προεδρεύει ο εκπρόσωπος του Οργανισμού ή της Λιμενικής Αρχής. Η διαδικασία και ο τρόπος συγκρότησης και λειτουργίας της Επιτροπής, καθώς και η διαδικασία και ο τρόπος έκφρασης γνώμης, καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας.

Άρθρο 10

Τροποποίηση και κατάργηση διατάξεων

1. Στην παράγραφο 2 του άρθρου 18 του Ν. 743/1977, όπως κωδικοποιήθηκε στο άρθρο 18 του Π.Δ. 55/1998 (ΦΕΚ 58 Α'), προστίθεται στοιχείο (ιβ), που έχει ως εξής: "ιβ. Την κάλυψη των δαπανών ανέλευσης και απομάκρυνσης ή κατ' άλλο τρόπο εξουδετέρωσης ναυαγίων ή πλοίων σε λιμένες, διώρυγες, διαύλους και χωρικά ύδατα από τη Λιμενική Αρχή."

2. Για την εκποίηση ναυαγίων ή πλοίων, των οποίων κύριος είναι το Δημόσιο ή ο Οργανισμός, δεν είναι υποχρεωτική η εφαρμογή της διατάξεως του άρθρου 2 του Ν. 251/1976 (ΦΕΚ 19 Α'), όπως ισχύει. Η εκποίησή τους μπορεί να γίνει και σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου ή άλλες διατάξεις, που αφορούν την κινητή ή ακίνητη περιουσία τους.

3. Καταργούνται:

α) Τα άρθρα 146 και 201 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, που κυρώθηκε με το Ν.Δ. 187/1973 (ΦΕΚ 261 Α') και η απόφαση 8171/1976 του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας (ΦΕΚ 1560 Β'), που εκδόθηκε κατ' εξουσιοδότηση αυτού.

β) Το άρθρο 9 του Ν. 1220/1981 (ΦΕΚ 296 Α'), εκτός από την παράγραφο 4 αυτού, μετά από ένα (1) έτος από τη δημοσίευσή του νόμου. Δίκες που έχουν ανοιγεί ή θα ανοιγούν στον ανωτέρω χρόνο, με βάση τις διατάξεις του άρθρου αυτού, συνεχίζονται μέχρι την καθ' οιονδήποτε τρόπο περαίωσή τους.

γ) Κάθε άλλη διάταξη, που ανάγεται στα θέματα που ρυθμίζει ο νόμος και είναι αντίθετη με τις διατάξεις αυτού.

Άρθρο 11

Άλλες διατάξεις

1. Η υποπαράγραφος 1α του άρθρου 13 του Ν. 2743/1999 (ΦΕΚ 211 Α') αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"1.α) Οι αποφάσεις αναγνώρισης τουριστικών πλοίων και πλοιαρίων ως επαγγελματικών, που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τις καταργούμενες διατάξεις του Ν. 438/1976 και είναι σε ισχύ ή έληξε η ισχύς τους αλλά δεν έχει ακόμη παρέλθει ένα (1) έτος από τη λήξη της ισχύος τους, εφόσον υπάρχουν οι προϋποθέσεις του παρόντος νόμου, αντικαθίστανται με άδειες επαγγελματι-

κών πλοίων αναψυχής, μέχρι την 31η Μαρτίου του έτους 2001, χωρίς να ερευνάται η εκπλήρωση της υποχρέωσης της παραγράφου 4 του άρθρου 4 του Ν. 438/1976. Οι άδειες αυτές θεωρούνται νέες άδειες και εκδίδονται σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου 2, το παράβολο όμως που καταβάλλεται είναι, κατ' εξαίρεση, αυτό της παραγράφου 2 του άρθρου 7. Αποφάσεις που για οποιονδήποτε λόγο δεν αντικαθίστανται στην προθεσμία αυτή παύουν να ισχύουν αυτοδικαίως."

2. Οι διατάξεις του άρθρου 23 και 37 του Ν. 2109/1992 "Ρύθμιση θεμάτων εκπαίδευσης, στρατολογίας, καταστάσεως του προσωπικού των Ενόπλων Δυνάμεων και άλλες διατάξεις" (ΦΕΚ 205 Α'/29.12.1992), καθώς και οι διατάξεις του άρθρου 10 παρ. 1 του Ν. 2448/1996 "Μισθολογικές ρυθμίσεις μονίμων στελεχών των Ενόπλων Δυνάμεων και αντιστοίχων της ΕΛ.ΑΣ., του Πυροσβεστικού και του Λιμενικού Σώματος" (ΦΕΚ 279 Α'/31.12.1996), έχουν εφαρμογή και στο Λιμενικό Σώμα.

3. Το άρθρο 44 του Ν.Δ. 187/1973 (ΦΕΚ 261 Α') αντικαθίσταται ως ακολούθως:

Άρθρο 44

Υπεράριθμοι επιβάτες

1. Απαγορεύεται η παραλαβή και μεταφορά με επιβατηγό πλοίο αριθμού επιβατών μεγαλύτερου του αναγραφόμενου στο οικείο πιστοποιητικό, της Λιμενικής ή Ελληνικής Προξενικής Αρχής υποχρεούμενης να απαγορεύσει τον απόπλου του πλοίου.

2. Σε περίπτωση μεταφοράς υπεράριθμων επιβατών επιβάλλεται από τη Λιμενική Αρχή κατάπλου στον πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή πρόστιμο ίσο με το πενήνταπλάσιο του εισπραττόμενου εισιτηρίου ανά υπεράριθμο επιβάτη. Η επίδοση της κλήσης προς απολογία στον παραβάτη και της απόφασης της επιβολής του προστίμου γίνεται και προς τον πλοίαρχο του πλοίου. Στην περίπτωση αυτή δεν επιβάλλονται παράλληλα οι διοικητικές κυρώσεις του άρθρου 180 στον πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή.

3. Με την απόφαση επιβολής του προστίμου, το οποίο βεβαιώνεται ως δημόσιο έσοδο, δύναται να απαγορευθεί από την οικεία Λιμενική Αρχή ο απόπλους του πλοίου μέχρι καταβολής του προστίμου ή κατάθεσης ισόποσης εγγυητικής επιστολής τράπεζας που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα. Σε περίπτωση που επιτακτικοί συγκοινωνιακοί ή άλλοι λόγοι, κατά την κρίση της λιμενικής αρχής, το δικαιολογούν και είναι από τα πράγματα ανέφικτη η άμεση προσκόμιση τραπεζικής εγγύησης, η Λιμενική Αρχή δύναται να δέχεται κατάθεση προσωπικής επιταγής του υπόχρεου ή του πλοίαρχου του πλοίου ή του υπεύθυνου ναυτικού πράκτορα, τράπεζας που λειτουργεί στην Ελλάδα, με την προϋπόθεση αντικατάστασής της με ισόποση εγγυητική επιστολή της ως άνω τράπεζας, με μέριμνα των υποχρέων, αμέσως μόλις αυτό γίνει εφικτό, άλλως απαγορεύεται ο απόπλους του πλοίου με μέριμνα οποιασδήποτε Λιμενικής Αρχής, στην περιοχή δικαιοδοσίας της οποίας ευρίσκεται το πλοίο.

4. Με τον όρο "εισπραττόμενο εισιτήριο" για την εφαρμογή της παρούσας διάταξης νοείται ο κατώτερος ναύλος, χωρίς τις υπέρ τρίτων επιβαρύνσεις, για τον προηγούμενο λιμένα προσέγγισης του πλοίου. Στις περιπτώσεις που ο ναύλος δεν έχει καθορισθεί από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, ως εισπραττόμενο εισιτήριο λογίζεται ο πραγματικός ναύλος που καταβλήθηκε.

5. Για τη διαπίστωση του αριθμού των μεταφερθέντων υπεράριθμων επιβατών, εκτός των άλλων αποδεικτικών διαδικασιών, μπορεί να διενεργείται και καταμέτρηση από τα όργανα της Λιμενικής Αρχής κατάπλου του πλοίου. Πριν τη διενέργεια της καταμέτρησης, ο επικεφαλής των λιμενικών οργάνων καλεί τον πλοίαρχο να λάβει τα απαραίτητα μέτρα. Μετά το πέρας της καταμέτρησης, συντάσσεται πρωτόκολλο στο οποίο αναγράφεται ο αριθμός των αποβιβασθέντων. Το πρωτόκολλο αυτό συνυπογράφεται από τον πλοίαρχο ή τον οριζόμενο από αυτόν αξιωματικό του πλοίου, σε περίπτωση δε άρνησης υπογραφής του τελευταίου γίνεται ειδική μνεία επί του πρωτοκόλλου από τον επικεφαλής των λιμενικών οργάνων.

6. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, καθορίζεται κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή του άρθρου αυτού."

4. Η παράγραφος 2 του άρθρου 180 του Ν.Δ. 187/1973 (ΦΕΚ 261 Α'), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο δωδέκατο του Ν. 2372/1996 (ΦΕΚ 29 Α'), αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"2. Ειδικά σε περίπτωση έκδοσης υπεράριθμων εισιτηρίων επιβατών επιβάλλεται στον υπαίτιο ναυτικό πράκτορα πρόστιμο ύψους τριάντα χιλιάδων (30.000) δραχμών ανά υπεράριθμο εισιτήριο. Ομοίως και εφόσον δεν συντρέχει περίπτωση εφαρμογής της διάταξης της παραγράφου 2 του άρθρου 44, ισόποσο πρόστιμο επιβάλλεται και στον πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή του πλοίου."

5. Η παράγραφος 9 του άρθρου ενδέκατου του Ν. 2688/1999 (ΦΕΚ 40 Α') αντικαθίσταται ως εξής:

"9. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας μπορεί να διατίθενται στις λιμενικές αρχές ή σε άλλες υπηρεσίες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, για κάλυψη των αναγκών τους, χερσαία, πλωτά και ενάερια μεταφορικά μέσα που έχουν κατασχεθεί ως αντικείμενα λαθρεμπορίας ή ως μεταφορικά μέσα λαθρεμπορευμάτων, ναρκωτικών ουσιών ή λαθρομεταναστών, εφόσον παρέλθουν (3) μήνες από την ημερομηνία κατάσχεσής τους και στο διάστημα αυτό δεν έχει εκδοθεί απόφαση του αρμόδιου δικαστηρίου για την άρση της κατάσχεσης και την απόδοση των μέσων αυτών στους ιδιοκτήτες τους.

Τα ως άνω μέσα επιστρέφονται στους κυρίους ή νόμιμους κατόχους τους, εφόσον εκδοθεί απόφαση άρσης της κατάσχεσης ή αθωωτική απόφαση ή απόφαση ότι δεν πρέπει να γίνει κατηγορία ή παύει οριστικά ή κηρύσσει απαράδεκτη την ποινική δίωξη και διατάσσει την απόδοσή τους."

6. Τα άρθρα ένατο και δέκατο του Ν. 314/1976 (ΦΕΚ 106 Α') αναριθμούνται σε δέκατο και ενδέκατο αντίστοιχα.

7. Στο Ν. 314/1976 (ΦΕΚ 106 Α') μετά το άρθρο όγδοο προστίθεται νέο άρθρο ένατο ως ακολούθως:

"Άρθρο ένατο

Υποχρεωτική ασφάλιση ευθύνης για ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο από πλοία ή πλωτά ναυπηγήματα που δεν υπάγονται στις παραπάνω διατάξεις

1. Ο πλοιοκτήτης ελληνικού ή ξένου πλοίου και πλωτού ναυπηγήματος, το οποίο καταπλέει ή αποπλέει από ελληνικό λιμένα ή όρμο ή θαλάσσιο τερματικό σταθμό, και μεταφέρει φορτίο πετρελαίου χύμα ποσότητας μέχρι και 2.000 τόννους ή βρίσκεται μόνιμα ή προσωρινά αγκυροβολημένο ή προσορμισμένο εντός των ελληνικών χωρικών υδάτων (χωρίς να εκτελεί μεταφορά) και οι δεξαμενές φορτίου του χρησιμοποιούνται για την αποθήκευση ή επεξεργασία πετρελαίου χύμα ανεξαρτήτως ποσότητας, υποχρεούται να διατηρεί σε ισχύ ασφάλιση ή άλλη χρηματική ασφάλεια ποσού ίσου τουλάχιστον με το όριο της ευθύνης του, που προκύπτει ως γινόμενο των κόρων ολικής χωρητικότητας του πλοίου ή του πλωτού ναυπηγήματος επί 600 μονάδες του Ειδικού Τραβηκτικού Δικαιώματος, όπως αυτό ορίζεται από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο, προς κάλυψη της αστικής ευθύνης του για ζημία από ρύπανση εντός της ελληνικής επικράτειας και να είναι εφοδιασμένο με πιστοποιητικό.

Στον όρο "πετρέλαιο", που αναφέρεται στο άρθρο αυτό, περιλαμβάνονται και τα πετρελαιοειδή κατάλοιπα ή τα μίγματα τους με νερό.

2. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται οι διατάξεις του νόμου αυτού, καθώς και οι εκτελεστικές διατάξεις που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότησή του.

3. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζεται ο τύπος του παραπάνω πιστοποιητικού και ρυθμίζεται κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος άρθρου."

8. Η παράγραφος 1 του άρθρου πέμπτου του Ν. 314/1976 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"1. Για κάθε παράβαση των διατάξεων του νόμου αυτού και των εκτελεστικών αυτού διατάξεων, ανεξάρτητα από άλλες συνέπειες, επιβάλλεται, με αιτιολογημένη απόφαση του προϊσταμένου της Λιμενικής Αρχής, πρόστιμο από διακόσιες χιλιάδες (200.000) μέχρι δέκα εκατομμύρια (10.000.000) δραχμές. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται ύστερα από πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, μπορούν να αυξάνονται τα όρια του προστίμου."

9. Η παράγραφος 2 του άρθρου πέμπτου του Ν. 314/1976 παύει να ισχύει και οι παράγραφοι 3, 4, 5 και 6 αναριθμούνται σε 2, 3, 4 και 5.

Άρθρο 12

Κάλυψη εξόδων και ζημιών κατά την επιχείρηση έρευνας και διάσωσης

Η δαπάνη κάλυψης των εξόδων και των ζημιών των ιδιωτικών πλοίων, πλοιαρίων και μικρών σκαφών, που προκλήθηκαν κατά την επιχείρηση έρευνας και διάσωσης των ναυαγών του πλοίου "ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ" την

26η Σεπτεμβρίου 2000 και εξαιτίας αυτής, βαρύνει το Λογαριασμό Επιθεωρήσεων του άρθρου 37 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου που κυρώθηκε με το Ν.Δ. 187/1973 (ΦΕΚ 261 Α'). Για τον προσδιορισμό του ποσού που οφείλεται, οι δικαιούχοι μπορούν να υποβάλλουν στη Λιμενική Αρχή Πάρου αίτηση μέχρι τέλους του μηνός Φεβρουαρίου 2001. Οι αιτήσεις τίθενται υπόψη τοπικής επιτροπής που αποτελείται από τον οικείο Λιμενάρχη, ως πρόεδρο και μέλη από έναν εκπρόσωπο του Επαρχείου Πάρου, του Δήμου Πάρου, της Κοινότητας Αντιπάρου και του τοπικού κλιμακίου επιθεώρησης πλοίων. Η επιτροπή αξιολογεί τις ζημιές και γνωματεύει για την απαιτούμενη για κάθε σκάφος δαπάνη. Μετά την αξιολόγηση συντάσσεται έκθεση, η οποία, μέσω της Λιμενικής Αρχής Πάρου, υποβάλλεται στον Κλάδο Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας για ανάλογη εισήγηση στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας προς έγκριση καταβολής του χρηματικού ποσού που οφείλεται σε κάθε ενδιαφερόμενο.

Άρθρο 13

Προαγωγή λόγω διακεκριμένης πράξης

1. Το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος που σε καιρό ειρήνης και κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας του ή εξαιτίας αυτής εκτέλεσε εξαιρετική - διακεκριμένη πράξη, με την οποία εν γνώσει του εξέθεσε τη σωματική του ακεραιότητα σε άμεσο και προφανή κίνδυνο που υπερβαίνει κατά πολύ την εκτέλεση του καλώς εννοούμενου καθήκοντος, επισύροντας ανεπιφύλακτα το θαυμασμό και την εκτίμηση των προϊσταμένων-υφισταμένων ή της κοινής γνώμης, προάγονται, ανεξάρτητα από την ύπαρξη κενής οργανικής θέσης ή τη συμπλήρωση των τυπικών προσόντων προαγωγής του, στον ανώτερο βαθμό από εκείνον που φέρει κατά την ημερομηνία λήψης της απόφασης του Συμβουλίου Α.Σ., που αναφέρεται στην επόμενη παράγραφο και εφόσον ο βαθμός αυτός προβλέπεται για την κατηγορία του.

2. Για την προαγωγή αυτή απαιτείται:

α) Η εντός τριμήνου από την ημερομηνία τέλεσης της πράξης διενέργεια ένορκης διοικητικής εξέτασης, από την οποία να προκύπτουν σαφώς και εμπεριστατωμένα οι προϋποθέσεις εφαρμογής της προηγούμενης παραγράφου.

β) Πλήρως αιτιολογημένη πρόταση του Κλαδάρχη Προσωπικού και Διοικητικής Μέριμνας.

γ) Σύμφωνη γνώμη του Ανώτερου Συμβουλίου Α.Σ. με ευρύτερη σύνθεση.

Στις περιπτώσεις άσκησης ποινικής δίωξης ή και παραπομπής των προτεινόμενων σε Ανακριτικό Συμβούλιο Α.Σ. αναστέλλεται η λήψη της σχετικής απόφασης μέχρι την έκδοση βουλευμάτος, τελεσίδικης δικαστικής απόφασης ή γνωμοδότησης του Ανακριτικού Συμβουλίου Α.Σ.

δ) Οι αποφάσεις του Συμβουλίου Α.Σ. με ευρύτερη σύνθεση να καταχωρούνται σε πρακτικό και να λαμβάνονται ομόφωνα ή κατά πλειοψηφία. Οι αποφάσεις αυτές είναι υποχρεωτικές για τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, ο οποίος εντός είκοσι (20) ημερών προκαλεί

το προεδρικό διάταγμα προαγωγής για τους Αξιωματικούς και Ανθυπασπιστές Α.Σ. ή εκδίδει απόφαση προαγωγής για τους Υπαξιωματικούς και Λιμενοφύλακες.

3. Ο προαγόμενος σύμφωνα με τα παραπάνω εντάσσεται κάτω από τους ομοιόβαθμους της αντίστοιχης επετηρίδας που έχουν προαχθεί πριν από αυτόν, δεν εξελίσσεται δε περαιτέρω, εάν δεν έχει ή δεν αποκτήσει τα προσόντα που προβλέπονται από τις ισχύουσες διατάξεις περί προαγωγών. Η παραπάνω προαγωγή συντελείται για δεύτερη φορά όταν η εξαίρετη-διακεκριμένη πράξη τελέστηκε στο νέο βαθμό.

4. Οι διατάξεις του άρθρου αυτού έχουν αναδρομική ισχύ από την 1η Ιουνίου του έτους 2000.

Άρθρο 14

Ποσοστά κράτησης επί των προστίμων υπέρ Μ.Τ.Ν. και Τ.Α.Ν.

1. Οι παράγραφοι 14, 15 και 16 του άρθρου 6 του Ν. 2399/1996 (ΦΕΚ 90 Α'), όπως αντικαταστάθηκαν με τις παραγράφους 6ζ και η' του άρθρου 2 του Ν. 2575/1998 (ΦΕΚ 23 Α'), τροποποιούνται ως ακολούθως:

α) Στις παραγράφους 14, 15 και 16 το ποσοστό 3% αντικαθίσταται σε 5%.

β) Στην παράγραφο 15 προστίθενται εδάφια γ' και δ' ως ακολούθως:

"γ) από τα πρόστιμα του άρθρου 157 του Ν.Δ. 187/1973 (ΦΕΚ 261 Α') "Περί Κ.Δ.Ν.Δ." που βεβαιώνονται από τις Λιμενικές Αρχές και εισπράττονται από τις οικείες Δ.Ο.Υ., καθώς και από τα πρόστιμα των άρθρων 44 και 45 του ως άνω Κ.Δ.Ν.Δ., καθώς και των προστίμων του άρθρου 13 του Π.Δ. 55/1998 (ΦΕΚ 58 Α'), όπως αυτά ισχύουν κάθε φορά,

δ) από τα έσοδα του Λογαριασμού Επιθεωρήσεων του άρθρου 37 του Ν.Δ. 187/1973 "Περί Κ.Δ.Ν.Δ.", όπως αυτό ισχύει κάθε φορά."

2. Η παράγραφος 3 του άρθρου 2 του Ν. 2575/1998 (ΦΕΚ 23 Α') αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"3.(α) Οι διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.) εφαρμόζονται στους χώρους των χερσαίων ζωνών των λιμένων και όσων εξομοιώνονται με αυτούς, από τα όργανα των οικείων Λιμενικών Αρχών. Η αρμοδιότητα αυτή των Λιμενικών Αρχών είναι αποκλειστική, καταργούμενης κάθε τυχόν αντίθετης διάταξης. Τα πρόστιμα για παράνομη στάθμευση που επιβάλλονται από όργανα των Λιμενικών Αρχών κατά την εφαρμογή των διατάξεων του Κ.Ο.Κ. αποτελούν έσοδο των οικείων Λιμενικών Οργανισμών και Λιμενικών Ταμείων που έχουν τη χρήση και εκμετάλλευση των χώρων αυτών και εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις περί εισπράξεως δημοσίων εσόδων.

(β) Ποσοστό κράτησης 3% από τα έσοδα αυτά, καθώς και από τα βεβαιούμενα από τις Λιμενικές Αρχές πρόστιμα του άρθρου 3 παρ. 23 του Ν. 2242/1994 (ΦΕΚ 162 Α') που εισπράττονται από το Ε.Τ.Ε.Ρ.Π.Σ. και τηρούνται στον Ειδικό Λογαριασμό αυτού "Γαλάζιο Ταμείο", όπως αυτά ισχύουν κάθε φορά, αποδίδεται υπέρ του Ταμείου Αλληλοβοήθειας Ναυτικού (Τ.Α.Ν.).

(γ) Με αποφάσεις των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας, Εθνικής Άμυνας, Οικονομικών και Περιβάλλο-

ντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, κατά περίπτωση, ρυθμίζονται θέματα βεβαίωσης, είσπραξης και απόδοσης των προστίμων αυτών και του ποσοστού υπέρ του Τ.Α.Ν., ως και κάθε λεπτομέρεια αναγκαία για την εφαρμογή της διάταξης αυτής."

3. Η με τις ως άνω διατάξεις νομική υποχρέωση των Λιμενικών Ταμείων για την απόδοση του υπέρ Μ.Τ.Ν. και Τ.Α.Ν. προβλεπόμενου ποσοστού από τα έσοδά τους, σε περίπτωση μετατροπής τους ως νομικών προσώπων, διατηρείται από τους νέους φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων ως καθολικών διαδόχων αυτών που υπεισέρχονται αυτοδικαίως στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους.

4. Από τις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 2 του Ν. 2329/1995 (ΦΕΚ 172 Α') εξαιρούνται οι Πλοίαρχοι Λ.Σ. που δεν διανύουν τον τελευταίο βαθμό εξέλιξής τους. Αυτοί κρίνονται όπως και οι λοιποί ομοιόβαθμοί τους, που δεν συμπληρώνουν 35ετία.

5. Για την εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 16 παρ. 11 και 22 παρ. 1β' του Ν. 2439/1996 (ΦΕΚ 219 Α') και μόνον όσον αφορά τις τακτικές κρίσεις του έτους 2001 - 2002, οι προαχθέντες κατά τους μήνες Μάιο και Ιούνιο του 2000 με τις τακτικές κρίσεις του έτους 2000 - 2001 στους βαθμούς του Υποστρατήγου, Ταξιάρχου και Συνταγματάρχη και αντιστοίχων των άλλων κλάδων των Ενόπλων Δυνάμεων θεωρούνται ότι έχουν συμπληρώσει ένα έτος στον κατεχόμενο βαθμό.

Άρθρο 15

Ρυθμίσεις θεμάτων Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. - Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε. και εταιρειών υπό εκκαθάριση

1. Στην παράγραφο 1 του άρθρου 5 του Καταστατικού της Εταιρείας Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε., όπως ενσωματώθηκε στο τρίτο άρθρο του Ν. 2688/1999 (ΦΕΚ 40 Α') οι λέξεις "...ως νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου..." στα στοιχεία α), β) και γ) αντικαθίστανται από τις λέξεις "...Ανώνυμη Εταιρεία..." και στο τέλος της παραγράφου προστίθεται νέο εδάφιο:

"Η απογραφή, αποτίμηση και εκτίμηση των ανωτέρω περιουσιακών στοιχείων θα γίνει με βάση το χρόνο υπολογισμού της αξίας τους, ο οποίος θα καθορισθεί σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου."

2. Οι παράγραφοι 2 και 3 του άρθρου 5 του Καταστατικού της Εταιρείας Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε., όπως ενσωματώθηκε στο τρίτο άρθρο του Ν. 2688/1999 (ΦΕΚ 40 Α') αντικαθίστανται ως εξής:

"2. Η καθαρή θέση που θα προκύψει, σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο, κεφαλαιοποιείται, ολικά ή μερικά, για τον προσδιορισμό του οριστικού ύψους του μετοχικού κεφαλαίου, το δε τυχόν μη κεφαλαιοποιούμενο τμήμα της άγεται σε ειδικό αποθεματικό.

Με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. προσδιορίζεται η αναλογία της κεφαλαιοποιούμενης καθαρής θέσης προς την αγόμενη σε ειδικό αποθεματικό.

3. Η απογραφή και αποτίμηση των περιουσιακών στοιχείων του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. θα γίνει από Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 9 του Κ.Ν.

2190/1920, που ορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Εμπορικής Ναυτιλίας. Με την ίδια απόφαση ορίζεται ο χρόνος υπολογισμού της αξίας των εισφερόμενων στον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. περιουσιακών στοιχείων, ο οποίος δύναται να είναι προγενέστερος του χρόνου διορισμού της Επιτροπής, ο τρόπος διενέργειας της αποτίμησης, η αποζημίωση των μελών της Επιτροπής και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια."

3. Στο άρθρο 5 του Καταστατικού της Εταιρείας Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε., που ενσωματώθηκε με το τρίτο άρθρο του Ν. 2688/1999 (ΦΕΚ 40 Α'), προστίθεται παράγραφος 5 ως εξής:

"5. Η εκ της διαδικασίας της αύξησεως του μετοχικού κεφαλαίου τυχόν προκύπτουσα υπεραξία, η οποία θα χρησιμοποιηθεί κατά την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου ή τη δημιουργία οποιουδήποτε ειδικού αποθεματικού, δεν υπόκειται σε οποιαδήποτε φορολογία κατά οποιαδήποτε χρονική περίοδο, περιλαμβανομένης και εκείνης του χρόνου λύσεως της εταιρείας. Προκειμένου περί υπολογισμού των εκπιπόμενων από τα ακαθάριστα έσοδα αποσβέσεων επί της αξίας των εισφερόμενων πάγιων περιουσιακών στοιχείων, βάσει των ισχυουσών διατάξεων, λαμβάνεται ως βάση η κατά τα ανωτέρω εκτιμηθείσα αξία κάθε πάγιου περιουσιακού στοιχείου."

4. Στην παράγραφο 1 του άρθρου 5 του Καταστατικού της Εταιρείας Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε., όπως ενσωματώθηκε στο όγδοο άρθρο του Ν. 2688/1999 (ΦΕΚ 40 Α'), οι λέξεις "...ως νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου..." στα στοιχεία α), β) και γ) αντικαθίστανται από τις λέξεις "...Ανώνυμη Εταιρεία..." και στο τέλος της παραγράφου προστίθεται νέο εδάφιο:

"Η απογραφή, αποτίμηση και εκτίμηση των ανωτέρω περιουσιακών στοιχείων θα γίνει με βάση το χρόνο υπολογισμού της αξίας τους, ο οποίος θα καθορισθεί σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου."

5. Οι παράγραφοι 2 και 3 του άρθρου 5 του Καταστατικού της Εταιρείας Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε., όπως ενσωματώθηκε με το όγδοο άρθρο του Ν. 2688/1999 (ΦΕΚ 40 Α'), αντικαθίστανται ως εξής:

"2. Η καθαρή θέση που θα προκύψει, σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο, κεφαλαιοποιείται, ολικά ή μερικά, για τον προσδιορισμό του οριστικού ύψους του μετοχικού κεφαλαίου, το δε τυχόν μη κεφαλαιοποιούμενο τμήμα της άγεται σε ειδικό αποθεματικό.

Με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε. προσδιορίζεται η αναλογία της κεφαλαιοποιούμενης καθαρής θέσης προς την αγόμενη σε ειδικό αποθεματικό.

3. Η απογραφή και αποτίμηση των περιουσιακών στοιχείων του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε. θα γίνει από Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 9 του Κ.Ν. 2190/1920, που ορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Εμπορικής Ναυτιλίας. Με την ίδια απόφαση ορίζεται ο χρόνος υπολογισμού της αξίας των εισφερόμενων στον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε. περιουσιακών στοιχείων, ο οποίος δύναται να είναι προγενέστερος του χρόνου διορισμού της Επιτροπής, ο τρόπος διενέργειας της α-

ποτίμησης, η αποζημίωση των μελών της Επιτροπής και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια."

6. Στο άρθρο 5 του Καταστατικού της Εταιρείας Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε., που ενσωματώθηκε με το όγδοο άρθρο του Ν. 2688/1999 (ΦΕΚ 40 Α'), προστίθεται παράγραφος 5 ως εξής:

"5. Η εκ της διαδικασίας της αυξήσεως του μετοχικού κεφαλαίου τυχόν προκύπτουσα υπεραξία, η οποία θα χρησιμοποιηθεί κατά την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου ή τη δημιουργία οποιουδήποτε ειδικού αποθεματικού δεν υπόκειται σε οποιαδήποτε φορολογία κατά οποιαδήποτε χρονική περίοδο, περιλαμβανομένης και εκείνης του χρόνου λύσεως της εταιρείας. Προκειμένου περί υπολογισμού των εκπιπτόμενων από τα ακαθάριστα έσοδα αποσβέσεων επί της αξίας των εισφερόμενων πάγιων περιουσιακών στοιχείων, βάσει των ισχυουσών διατάξεων, λαμβάνεται ως βάση η κατά τα ανωτέρω εκτιμηθείσα αξία κάθε πάγιου περιουσιακού στοιχείου."

7. Η ανάληψη, δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 74 του Ν. 2127/1993 (ΦΕΚ 48 Α') και της παρ. 18 του άρθρου 53 του Ν. 2224/1994 (ΦΕΚ 112 Α'), από το Δημόσιο των κάθε φύσεως ληξιπρόθεσμων υποχρεώσεων προς το Ι.Κ.Α. και τους λοιπούς ασφαλιστικούς οργανισμούς των επιχειρήσεων που έχουν υπαχθεί στο καθεστώς ειδικής εκκαθάρισης του άρθρου 46Α του Ν. 1892/1990, παρατείνεται μέχρι την 31.12.2001, έχουν δε ανάλογη εφαρμογή και οι υπόλοιπες διατάξεις του άρθρου 74 του Ν. 2127/1993 (ΦΕΚ 48 Α').

Άρθρο 16

Έναρξη ισχύος

Ο Νόμος αυτός ισχύει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στις επί μέρους διατάξεις.

Παραγγέλλομε τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεσή του ως νόμου του Κράτους.

Αθήνα, 2 Φεβρουαρίου 2001

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ

Α. ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Ν. ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ

Μ. ΣΤΑΘΟΠΟΥΛΟΣ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Γ. ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ

ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

Κ. ΛΑΛΙΩΤΗΣ

ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΧΡ. ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ

Θεωρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους

Αθήνα, 5 Φεβρουαρίου 2001

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

Μ. ΣΤΑΘΟΠΟΥΛΟΣ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ**ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ**

ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΕΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * TELEX 223211 YPET GR * FAX 52 21 004

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: <http://www.et.gr>e-mail: webmaster@et.gr**ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΟΛΙΤΩΝ**

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ Σολωμού 51		ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΩΛΗΣΗΣ Φ.Ε.Κ.	
Πληροφορίες δημοσιευμάτων Α.Ε. - Ε.Π.Ε.	5225 761 - 5230 841	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Βασ. Όλγας 227 - Τ.Κ. 54100	(031) 423 956
Πληροφορίες δημοσιευμάτων λοιπών Φ.Ε.Κ.	5225 713 - 5249 547	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Γούναρη και Εθν. Αντίστασης Τ.Κ. 185 31	4135 228
Πώληση Φ.Ε.Κ.	5239 762	ΠΑΤΡΑ - Κορίνθου 327 - Τ.Κ. 262 23	(061) 638 109 - 110
Φωτοαντίγραφα παλαιών Φ.Ε.Κ.	5248 141	ΙΩΑΝΝΙΝΑ - Διοικητήριο Τ.Κ. 450 44	(0651) 87215
Βιβλιοθήκη παλαιών Φ.Ε.Κ.	5248 188	ΚΟΜΟΤΗΝΗ - Δημοκρατίας 1 Τ.Κ. 691 00	(0531) 22 858
Οδηγίες για δημοσιεύματα Α.Ε. - Ε.Π.Ε.	5248 785	ΛΑΡΙΣΑ - Διοικητήριο Τ.Κ. 411 10	(041) 597449
Εγγραφή Συνδρομητών Φ.Ε.Κ. και αποστολή Φ.Ε.Κ.	5248 320	ΚΕΡΚΥΡΑ - Σαμαρά 13 Τ.Κ. 491 00	(0661) 89 127 / 89 120
		ΗΡΑΚΛΕΙΟ - Πλ. Ελευθερίας 1, Τ.Κ. 711 10	(081) 396 223
		ΛΕΣΒΟΣ - Πλ. Κωνσταντινουπόλεως Τ.Κ. 811 00 Μυτιλήνη	(0251) 46 888 / 47 533

ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΗΣ ΦΥΛΛΩΝ ΕΦΗΜΕΡΙΔΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ**Σε έντυπη μορφή**

- Για τα ΦΕΚ από 1 μέχρι 24 σελίδες 300 δρχ. (0,88 euro)
- Για τα ΦΕΚ από 24 σελίδες και πάνω η τιμή πώλησης κάθε φύλλου (8σελίδου ή μέρους αυτού) προσαυξάνεται κατά 100 δρχ. ανά 8σελίδο ή μέρος αυτού.

Σε μορφή CD:**Τεύχος**Α'
Β'
Δ'

Α.Ε. - Ε.Π.Ε. (μηνιαίο)

Α', Β', Δ' (τριμηνιαίο)

ΔΡΧ.	EURO
60.000	176,08
70.000	205,43
50.000	146,74
20.000	58,69
30.000	88,04

Η τιμή των CD's παρελθόντων ετών προσαυξάνεται κατά 2.000 δρχ. (5,87 euro) ανά έτος παλαιότητας.

Η τιμή διάθεσης φωτοαντιγράφων ΦΕΚ 50 δρχ. (0,15 euro) ανά σελίδα

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ Φ.Ε.Κ.

Τεύχος	Σε έντυπη μορφή				Από το Internet			
	Κ.Α.Ε. Προϋπολογισμού 2531		Κ.Α.Ε. εσόδου υπέρ ΤΑΠΕΤ 3512		Κ.Α.Ε. Προϋπολογισμού 2531		Κ.Α.Ε. εσόδου υπέρ ΤΑΠΕΤ 3512	
	δρχ.	euro	δρχ.	euro	δρχ.	euro	δρχ.	euro
Α' (Νόμοι, Π.Δ., Συμβάσεις κ.τ.λ.)	70.000	205,43	3.500	10,27	60.000	176,08	3.000	8,80
Β' (Υπουργικές αποφάσεις κ.τ.λ.)	100.000	293,47	5.000	14,67	70.000	205,43	3.500	10,27
Γ' (Διορισμοί, απολύσεις κ.λπ. Δημ. Υπαλλήλων)	20.000	58,69	1.000	2,93	ΔΩΡΕΑΝ	-	-	-
Δ' (Απαλλοτριώσεις, πολεοδομία κ.τ.λ.)	100.000	293,47	5.000	14,67	50.000	146,74	2.500	7,34
Αναπτυξιακών Πράξεων (Τ.Α.Π.Σ.)	50.000	146,74	2.500	7,34	30.000	88,04	1.500	4,40
Ν.Π.Δ.Δ. (Διορισμοί κ.λπ. προσωπικού Ν.Π.Δ.Δ.)	20.000	58,69	1.000	2,93	ΔΩΡΕΑΝ	-	-	-
Παράρτημα (Προκηρύξεις θέσεων ΔΕΠ κ.τ.λ.)	10.000	29,35	500	1,47	ΔΩΡΕΑΝ	-	-	-
Δελτίο Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας (Δ.Ε.Β.Ι.)	20.000	58,69	1.000	2,93	10.000	29,35	500	1,47
Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου (Α.Ε.Δ.)	ΔΩΡΕΑΝ	-	-	-	ΔΩΡΕΑΝ	-	-	-
Προκηρύξεων Α.Σ.Ε.Π.	30.000	88,04	1.500	4,40	10.000	29,35	500	1,47
Ανωνύμων Εταιρειών & Ε.Π.Ε.	700.000	2.054,29	35.000	102,71	200.000	586,94	10.000	29,35
Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων (Δ.Δ.Σ.)	70.000	205,43	3.500	10,27	30.000	88,04	1.500	4,40

Το κόστος για την ηλεκτρονική μορφή πρόσβασης σε προηγούμενα έτη προσαυξάνεται κατά 2.000 δρχ. (5,87 euro) ανά έτος παλαιότητας.

- * Οι συνδρομές του εσωτερικού προπληρώνονται στις ΔΟΥ που δίνουν αποδεικτικό εισπραχής (διπλότυπο) το οποίο με τη φροντίδα του ενδιαφερομένου πρέπει να στέλνεται στην Υπηρεσία του Εθνικού Τυπογραφείου.
- * Η πληρωμή του υπέρ ΤΑΠΕΤ ποσοστού που αντιστοιχεί σε συνδρομές, εισπράττεται και από τις ΔΟΥ.
- * Οι συνδρομητές του εξωτερικού έχουν τη δυνατότητα λήψης των δημοσιευμάτων μέσω internet, με την καταβολή των αντίστοιχων ποσών συνδρομής και ΤΑΠΕΤ.
- * Οι Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις, οι Δήμοι, οι Κοινότητες ως και οι επιχειρήσεις αυτών πληρώνουν το μισό χρηματικό ποσό της συνδρομής και ολόκληρο το ποσό υπέρ του ΤΑΠΕΤ.
- * Η συνδρομή ισχύει για ένα χρόνο, που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου και λήγει την 31η Δεκεμβρίου του ίδιου χρόνου.
Δεν εγγράφονται συνδρομητές για μικρότερο χρονικό διάστημα.
- * Η εγγραφή ή ανανέωση της συνδρομής πραγματοποιείται το αργότερο μέχρι τον Μάρτιο κάθε έτους.
- * Αντίγραφα διπλότυπων, ταχυδρομικές επιταγές και χρηματικά γραμμάτια δεν γίνονται δεκτά.

Οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης των πολιτών λειτουργούν καθημερινά από 08.00' έως 13.00'**ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ**



Miscellaneous No. 5 (2011)

The Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks

adopted Nairobi, 18 May 2007

[The Convention is not in force in the United Kingdom]

*Presented to Parliament
by the Secretary of State for Foreign and Commonwealth Affairs
by Command of Her Majesty
December 2011*

© Crown copyright 2011

You may re-use this information (excluding logos) free of charge in any format or medium, under the terms of the Open Government Licence. To view this licence, visit <http://www.nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/> or e-mail: psi@nationalarchives.gsi.gov.uk.

Where we have identified any third party copyright information you will need to obtain permission from the copyright holders concerned.

Any enquiries regarding this publication should be sent to us at Treaty Section, Foreign and Commonwealth Office, King Charles Street, London, SW1A 2AH

This publication is available for download at www.official-documents.gov.uk

ISBN: 9780101824323

Printed in the UK by The Stationery Office Limited
on behalf of the Controller of Her Majesty's Stationery Office

ID: P002468425 12/11 17219 19585

Printed on paper containing 30% recycled fibre content minimum.

THE NAIROBI INTERNATIONAL CONVENTION ON THE REMOVAL OF WRECKS

THE STATES PARTIES TO THE PRESENT CONVENTION,

CONSCIOUS of the fact that wrecks, if not removed, may pose a hazard to navigation or the marine environment,

CONVINCED of the need to adopt uniform international rules and procedures to ensure the prompt and effective removal of wrecks and payment of compensation for the costs therein involved,

NOTING that many wrecks may be located in States' territory, including the territorial sea,

RECOGNIZING the benefits to be gained through uniformity in legal regimes governing responsibility and liability for removal of hazardous wrecks,

BEARING IN MIND the importance of the United Nations Convention on the Law of the Sea, done at Montego Bay on 10 December 1982¹, and of the customary international law of the sea, and the consequent need to implement the present Convention in accordance with such provisions,

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE 1

Definitions

For the purposes of this Convention:

1. "Convention area" means the exclusive economic zone of a State Party, established in accordance with international law or, if a State Party has not established such a zone, an area beyond and adjacent to the territorial sea of that State determined by that State in accordance with international law and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured.
2. "Ship" means a seagoing vessel of any type whatsoever and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating craft and *Wreck Removal Convention Act 2011 (c. 8) Schedule — Wreck Removal Convention* 11 floating platforms, except when such platforms are on location engaged in the exploration, exploitation or production of seabed mineral resources.

¹ Treaty Series No. 081 (1999) Cm 4524

3. "Maritime casualty" means a collision of ships, stranding or other incident of navigation, or other occurrence on board a ship or external to it, resulting in material damage or imminent threat of material damage to a ship or its cargo.
4. "Wreck", following upon a maritime casualty, means:
 - (a) a sunken or stranded ship; or
 - (b) any part of a sunken or stranded ship, including any object that is or has been on board such a ship; or
 - (c) any object that is lost at sea from a ship and that is stranded, sunken or adrift at sea; or
 - (d) a ship that is about, or may reasonably be expected, to sink or to strand, where effective measures to assist the ship or any property in danger are not already being taken.
5. "Hazard" means any condition or threat that:
 - (a) poses a danger or impediment to navigation; or
 - (b) may reasonably be expected to result in major harmful consequences to the marine environment, or damage to the coastline or related interests of one or more States.
6. "Related interests" means the interests of a coastal State directly affected or threatened by a wreck, such as:
 - (a) maritime coastal, port and estuarine activities, including fisheries activities, constituting an essential means of livelihood of the persons concerned;
 - (b) tourist attractions and other economic interests of the area concerned;
 - (c) the health of the coastal population and the wellbeing of the area concerned, including conservation of marine living resources and of wildlife; and
 - (d) offshore and underwater infrastructure.
7. "Removal" means any form of prevention, mitigation or elimination of the hazard created by a wreck. "Remove", "removed" and "removing" shall be construed accordingly.
8. "Registered owner" means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship at the time of the maritime casualty. However, in the case of a ship owned by a State

and operated by a company which in that State is registered as the operator of the ship, “registered owner” shall mean such company.

9. “Operator of the ship” means the owner of the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the owner of the ship and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over all duties and responsibilities established under the International Safety Management Code, as amended².

10. “Affected State” means the State in whose Convention area the wreck is located. *Wreck Removal Convention Act 2011 (c. 8) Schedule — Wreck Removal Convention 12*

11. “State of the ship’s registry” means, in relation to a registered ship, the State of registration of the ship and, in relation to an unregistered ship, the State whose flag the ship is entitled to fly.

12. “Organization” means the International Maritime Organization.

13. “Secretary-General” means the Secretary-General of the Organization.

ARTICLE 2

Objectives and general principles

1. A State Party may take measures in accordance with this Convention in relation to the removal of a wreck which poses a hazard in the Convention area.

2. Measures taken by the Affected State in accordance with paragraph 1 shall be proportionate to the hazard.

3. Such measures shall not go beyond what is reasonably necessary to remove a wreck which poses a hazard and shall cease as soon as the wreck has been removed; they shall not unnecessarily interfere with the rights and interests of other States including the State of the ship’s registry, and of any person, physical or corporate, concerned.

4. The application of this Convention within the Convention area shall not entitle a State Party to claim or exercise sovereignty or sovereign rights over any part of the high seas.

5. States Parties shall endeavour to co-operate when the effects of a maritime casualty resulting in a wreck involve a State other than the Affected State.

² Refer to the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution, adopted by the Assembly of the International Maritime Organisation by resolution A.741(18), as amended.

ARTICLE 3

Scope of application

1. Except as otherwise provided in this Convention, this Convention shall apply to wrecks in the Convention area.
2. A State Party may extend the application of this Convention to wrecks located within its territory, including the territorial sea, subject to article 4, paragraph 4. In that case, it shall notify the Secretary-General accordingly, at the time of expressing its consent to be bound by this Convention or at any time thereafter. When a State Party has made a notification to apply this Convention to wrecks located within its territory, including the territorial sea, this is without prejudice to the rights and obligations of that State to take measures in relation to wrecks located in its territory, including the territorial sea, other than locating, marking and removing them in accordance with this Convention. The provisions of articles 10, 11 and 12 of this Convention shall not apply to any measures so taken other than those referred to in articles 7, 8 and 9 of this Convention.
3. When a State Party has made a notification under paragraph 2, the "Convention area" of the Affected State shall include the territory, including the territorial sea, of that State Party.
4. A notification made under paragraph 2 above shall take effect for that State Party, if made before entry into force of this Convention for that State *Wreck Removal Convention Act 2011 (c. 8) Schedule — Wreck Removal Convention* 13 Party, upon entry into force. If notification is made after entry into force of this Convention for that State Party, it shall take effect six months after its receipt by the Secretary-General.
5. A State Party that has made a notification under paragraph 2 may withdraw it at any time by means of a notification of withdrawal to the Secretary-General. Such notification of withdrawal shall take effect six months after its receipt by the Secretary-General, unless the notification specifies a later date.

ARTICLE 4

Exclusions

1. This Convention shall not apply to measures taken under the International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969³, as amended, or the Protocol relating to Intervention on the High Seas in Cases of Pollution by Substances other than Oil, 1973⁴, as amended^{5,6}.

³ Treaty Series No. 077 (1975) Cmnd 6056

⁴ Treaty Series No. 027 (1983) Cmnd 8924

2. This Convention shall not apply to any warship or other ship owned or operated by a State and used, for the time being, only on Government non-commercial service, unless that State decides otherwise.
3. Where a State Party decides to apply this Convention to its warships or other ships as described in paragraph 2, it shall notify the Secretary-General, thereof, specifying the terms and conditions of such application.
4. (a) When a State Party has made a notification under article 3, paragraph 2, the following provisions of this Convention shall not apply in its territory, including the territorial sea:
 - (i) Article 2, paragraph 4;
 - (ii) Article 9, paragraphs 1, 5, 7, 8, 9 and 10; and
 - (iii) Article 15.
- (b) Article 9, paragraph 4, insofar as it applies to the territory, including the territorial sea of a State Party, shall read: Subject to the national law of the Affected State, the registered owner may contract with any salvor or other person to remove the wreck determined to constitute a hazard on behalf of the owner. Before such removal commences, the Affected State may lay down conditions for such removal only to the extent necessary to ensure that the removal proceeds in a manner that is consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.

ARTICLE 5

Reporting wrecks

1. A State Party shall require the master and the operator of a ship flying its flag to report to the Affected State without delay when that ship has been involved in a maritime casualty resulting in a wreck. To the extent that the reporting obligation under this article has been fulfilled either by the master or the operator of the ship, the other shall not be obliged to report. *Wreck Removal Convention Act 2011 (c. 8) Schedule — Wreck Removal Convention 14*
2. Such reports shall provide the name and the principal place of business of the registered owner and all the relevant information necessary for the Affected State

⁵ Treaty Series No. 109 (1995) Cm 3115

⁶ Miscellaneous Series No. 051 (1999) Cm 4426

to determine whether the wreck poses a hazard in accordance with article 6, including:

- (a) the precise location of the wreck;
- (b) the type, size and construction of the wreck;
- (c) the nature of the damage to, and the condition of, the wreck;
- (d) the nature and quantity of the cargo, in particular any hazardous and noxious substances; and
- (e) the amount and types of oil, including bunker oil and lubricating oil, on board.

ARTICLE 6

Determination of hazard

When determining whether a wreck poses a hazard, the following criteria should be taken into account by the Affected State:

- (a) the type, size and construction of the wreck;
- (b) depth of the water in the area;
- (c) tidal range and currents in the area;
- (d) particularly sensitive sea areas identified and, as appropriate, designated in accordance with guidelines adopted by the Organization⁷, or a clearly defined area of the exclusive economic zone where special mandatory measures have been adopted pursuant to article 211, paragraph 6, of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982;
- (e) proximity of shipping routes or established traffic lanes;
- (f) traffic density and frequency;
- (g) type of traffic;
- (h) nature and quantity of the wreck's cargo, the amount and types of oil (such as bunker oil and lubricating oil) on board the wreck and, in

⁷ Refer to the revised Guidelines for the Identification and Description of Particularly Sensitive Sea Areas, adopted by the International Maritime Organisation by resolution A.982(24), s amended.

particular, the damage likely to result should the cargo or oil be released into the marine environment;

- (i) vulnerability of port facilities;
- (j) prevailing meteorological and hydrographical conditions;
- (k) submarine topography of the area;
- (l) height of the wreck above or below the surface of the water at lowest astronomical tide;
- (m) acoustic and magnetic profiles of the wreck;
- (n) proximity of offshore installations, pipelines, telecommunications cables and similar structures; and
- (o) any other circumstances that might necessitate the removal of the wreck.

ARTICLE 7

Locating wrecks

1. Upon becoming aware of a wreck, the Affected State shall use all practicable means, including the good offices of States and organizations, to *Wreck Removal Convention Act 2011 (c. 8) Schedule — Wreck Removal Convention* 15 warn mariners and the States concerned of the nature and location of the wreck as a matter of urgency.
2. If the Affected State has reason to believe that a wreck poses a hazard, it shall ensure that all practicable steps are taken to establish the precise location of the wreck.

ARTICLE 8

Marking of wrecks

1. If the Affected State determines that a wreck constitutes a hazard, that State shall ensure that all reasonable steps are taken to mark the wreck.
2. In marking the wreck, all practicable steps shall be taken to ensure that the markings conform to the internationally accepted system of buoyage in use in the area where the wreck is located.

3. The Affected State shall promulgate the particulars of the marking of the wreck by use of all appropriate means, including the appropriate nautical publications.

ARTICLE 9

Measures to facilitate the removal of wrecks

1. If the Affected State determines that a wreck constitutes a hazard, that State shall immediately:
 - (a) inform the State of the ship's registry and the registered owner; and
 - (b) proceed to consult the State of the ship's registry and other States affected by the wreck regarding measures to be taken in relation to the wreck.
2. The registered owner shall remove a wreck determined to constitute a hazard.
3. When a wreck has been determined to constitute a hazard, the registered owner, or other interested party, shall provide the competent authority of the Affected State with evidence of insurance or other financial security as required by article 12.
4. The registered owner may contract with any salvor or other person to remove the wreck determined to constitute a hazard on behalf of the owner. Before such removal commences, the Affected State may lay down conditions for such removal only to the extent necessary to ensure that the removal proceeds in a manner that is consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.
5. When the removal referred to in paragraphs 2 and 4 has commenced, the Affected State may intervene in the removal only to the extent necessary to ensure that the removal proceeds effectively in a manner that is consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.
6. The Affected State shall:
 - (a) set a reasonable deadline within which the registered owner must remove the wreck, taking into account the nature of the hazard determined in accordance with article 6; *Wreck Removal Convention Act 2011 (c. 8) Schedule — Wreck Removal Convention 16*
 - (b) inform the registered owner in writing of the deadline it has set and specify that, if the registered owner does not remove the wreck within that deadline, it may remove the wreck at the registered owner's expense; and

- (c) inform the registered owner in writing that it intends to intervene immediately in circumstances where the hazard becomes particularly severe.

7. If the registered owner does not remove the wreck within the deadline set in accordance with paragraph 6(a), or the registered owner cannot be contacted, the Affected State may remove the wreck by the most practical and expeditious means available, consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.

8. In circumstances where immediate action is required and the Affected State has informed the State of the ship's registry and the registered owner accordingly, it may remove the wreck by the most practical and expeditious means available, consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.

9. States Parties shall take appropriate measures under their national law to ensure that their registered owners comply with paragraphs 2 and 3.

10. States Parties give their consent to the Affected State to act under paragraphs 4 to 8, where required.

11. The information referred to in this article shall be provided by the Affected State to the registered owner identified in the reports referred to in article 5, paragraph 2.

ARTICLE 10

Liability of the owner

1. Subject to article 11, the registered owner shall be liable for the costs of locating, marking and removing the wreck under articles 7, 8 and 9, respectively, unless the registered owner proves that the maritime casualty that caused the wreck:

- (a) resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection, or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character;
- (b) was wholly caused by an act or omission done with intent to cause damage by a third party; or
- (c) was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function.

2. Nothing in this Convention shall affect the right of the registered owner to limit liability under any applicable national or international regime, such as the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976⁸, as amended⁹.

3. No claim for the costs referred to in paragraph 1 may be made against the registered owner otherwise than in accordance with the provisions of this Convention. This is without prejudice to the rights and obligations of a State Party that has made a notification under article 3, paragraph 2, in relation to *Wreck Removal Convention Act 2011 (c. 8) Schedule — Wreck Removal Convention 17* wrecks located in its territory, including the territorial sea, other than locating, marking and removing in accordance with this Convention.

4. Nothing in this article shall prejudice any right of recourse against third parties.

ARTICLE 11

Exceptions to liability

1. The registered owner shall not be liable under this Convention for the costs mentioned in article 10, paragraph 1 if, and to the extent that, liability for such costs would be in conflict with:

- (a) the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969¹⁰, as amended^{11,12,13};
- (b) the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996¹⁴, as amended;
- (c) the Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy, 1960¹⁵, as amended^{16,17,18}, or the Vienna Convention on Civil Liability

⁸ Treaty Series No. 013 (1990) Cm 955

⁹ Miscellaneous Series No. 006 (1997) Cm 3581

¹⁰ Treaty Series No. 106 (1975) Cmnd 6183

¹¹ Treaty Series No. 026 (1981) Cmnd 8238

¹² Miscellaneous Series No. 008 (1986) Cmnd 9927

¹³ Treaty Series No. 086 (1996) CM 3432

¹⁴ Miscellaneous Series No. 005 (1997) Cm 3580

¹⁵ Treaty Series No. 069 (1968) Cmnd 3755

¹⁶ Treaty Series No. 044 (1975) Cmnd 5948

for Nuclear Damage, 1963¹⁹, as amended; or national law governing or prohibiting limitation of liability for nuclear damage; or

- (d) the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001²⁰, as amended;

provided that the relevant convention is applicable and in force.

2. To the extent that measures under this Convention are considered to be salvage under applicable national law or an international convention, such law or convention shall apply to questions of the remuneration or compensation payable to salvors to the exclusion of the rules of this Convention.

ARTICLE 12

Compulsory insurance or other financial security

1. The registered owner of a ship of 300 gross tonnage and above and flying the flag of a State Party shall be required to maintain insurance or other financial security, such as a guarantee of a bank or similar institution, to cover liability under this Convention in an amount equal to the limits of liability under the applicable national or international limitation regime, but in all cases not exceeding an amount calculated in accordance with article 6(1)(b) of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976²¹, as amended²².

2. A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship of 300 gross tonnage and above by the appropriate authority of the State of the ship's registry after determining that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a State Party, such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a State Party it may be issued or certified by the appropriate authority of any State Party. This compulsory insurance certificate shall be in the form of the model *Wreck Removal Convention Act 2011 (c. 8) Schedule — Wreck Removal Convention 18* set out in the annex to this Convention, and shall contain the following particulars:

¹⁷ Treaty Series No. 017 1992 Cm 1832

¹⁸ Treaty Series No. 006 1989 Cm 659

¹⁹ Miscellaneous Series No: 009 (1964) Cmnd 2333

²⁰ Miscellaneous Series No: 008 (2005) Cm 6693

²¹ Treaty Series No. 013 (1990) Cm 955

²² Miscellaneous Series No. 006 (1997) Cm 3581

- (a) name of the ship, distinctive number or letters and port of registry;
 - (b) gross tonnage of the ship;
 - (c) name and principal place of business of the registered owner;
 - (d) IMO ship identification number;
 - (e) type and duration of security;
 - (f) name and principal place of business of insurer or other person giving security and, where appropriate, place of business where the insurance or security is established; and
 - (g) period of validity of the certificate, which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.
3. (a) A State Party may authorize either an institution or an organization recognized by it to issue the certificate referred to in paragraph 2. Such institution or organization shall inform that State of the issue of each certificate. In all cases, the State Party shall fully guarantee the completeness and accuracy of the certificate so issued and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.
- (b) A State Party shall notify the Secretary-General of:
- (i) the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to an institution or organization recognized by it;
 - (ii) the withdrawal of such authority; and
 - (iii) the date from which such authority or withdrawal of such authority takes effect. An authority delegated shall not take effect prior to three months from the date on which notification to that effect was given to the Secretary-General.
- (b) The institution or organization authorized to issue certificates in accordance with this paragraph shall, as a minimum, be authorized to withdraw these certificates if the conditions under which they have been issued are not maintained. In all cases the institution or organization shall report such withdrawal to the State on whose behalf the certificate was issued.
4. The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include

a translation into one of these languages and, where the State so decides, the official language(s) of the State may be omitted.

5. The certificate shall be carried on board the ship and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship's registry or, if the ship is not registered in a State Party, with the authorities issuing or certifying the certificate.

6. An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this article if it can cease for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate under paragraph 2 before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 5 unless certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions *Wreck Removal Convention Act 2011 (c. 8) Schedule — Wreck Removal Convention 19* shall similarly apply to any modification, which results in the insurance or security no longer satisfying the requirements of this article.

7. The State of the ship's registry shall, subject to the provisions of this article and having regard to any guidelines adopted by the Organization on the financial responsibility of the registered owners, determine the conditions of issue and validity of the certificate

8. Nothing in this Convention shall be construed as preventing a State Party from relying on information obtained from other States or the Organization or other international organizations relating to the financial standing of providers of insurance or financial security for the purposes of this Convention. In such cases, the State Party relying on such information is not relieved of its responsibility as a State issuing the certificate required by paragraph 2.

9. Certificates issued and certified under the authority of a State Party shall be accepted by other States Parties for the purposes of this Convention and shall be regarded by other States Parties as having the same force as certificates issued or certified by them, even if issued or certified in respect of a ship not registered in a State Party. A State Party may at any time request consultation with the issuing or certifying State should it believe that the insurer or guarantor named in the certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

10. Any claim for costs arising under this Convention may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the registered owner's liability. In such a case the defendant may invoke the defences (other than the bankruptcy or winding up of the registered owner) that the registered owner would have been entitled to invoke, including limitation of liability under any applicable national or international regime. Furthermore, even if the registered owner is not entitled to limit liability, the defendant may limit liability to an amount equal to the amount of the insurance or other financial security required to

be maintained in accordance with paragraph 1. Moreover, the defendant may invoke the defence that the maritime casualty was caused by the wilful misconduct of the registered owner, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled to invoke in proceedings brought by the registered owner against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the registered owner to be joined in the proceedings.

11. A State Party shall not permit any ship entitled to fly its flag to which this article applies to operate at any time unless a certificate has been issued under paragraphs 2 or 14.

12. Subject to the provisions of this article, each State Party shall ensure, under its national law, that insurance or other security to the extent required by paragraph 1 is in force in respect of any ship of 300 gross tonnage and above, wherever registered, entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving from an offshore facility in its territorial sea.

13. Notwithstanding the provisions of paragraph 5, a State Party may notify the Secretary-General that, for the purposes of paragraph 12, ships are not required to carry on board or to produce the certificate required by paragraph 2, when entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving from an offshore facility in its territorial sea, provided that the State *Wreck Removal Convention Act 2011 (c. 8) Schedule — Wreck Removal Convention* 20 Party which issues the certificate required by paragraph 2 has notified the Secretary-General that it maintains records in an electronic format, accessible to all States Parties, attesting the existence of the certificate and enabling States Parties to discharge their obligations under paragraph 12.

14. If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a State Party, the provisions of this article relating thereto shall not be applicable to such ship, but the ship shall carry a certificate issued by the appropriate authority of the State of registry, stating that it is owned by that State and that the ship's liability is covered within the limits prescribed in paragraph 1. Such a certificate shall follow as closely as possible the model prescribed by paragraph 2.

ARTICLE 13

Time limits

Rights to recover costs under this Convention shall be extinguished unless an action is brought hereunder within three years from the date when the hazard has been determined in accordance with this Convention. However, in no case shall an action be brought after six years from the date of the maritime casualty that resulted in the wreck. Where the maritime casualty consists of a series of occurrences, the six-year period shall run from the date of the first occurrence.

ARTICLE 14

Amendment provisions

1. At the request of not less than one-third of States Parties, a conference shall be convened by the Organization for the purpose of revising or amending this Convention.
2. Any consent to be bound by this Convention, expressed after the date of entry into force of an amendment to this Convention, shall be deemed to apply to this Convention, as amended.

ARTICLE 15

Settlement of disputes

1. Where a dispute arises between two or more States Parties regarding the interpretation or application of this Convention, they shall seek to resolve their dispute, in the first instance, through negotiation, enquiry, mediation, conciliation, arbitration, judicial settlement, resort to regional agencies or arrangements or other peaceful means of their choice.
2. If no settlement is possible within a reasonable period of time not exceeding twelve months after one State Party has notified another that a dispute exists between them, the provisions relating to the settlement of disputes set out in Part XV of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, shall apply mutatis mutandis, whether or not the States party to the dispute are also States Parties to the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982.
3. Any procedure chosen by a State Party to this Convention and to the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, pursuant to Article *Wreck Removal Convention Act 2011 (c. 8) Schedule — Wreck Removal Convention 21* 287 of the latter, shall apply to the settlement of disputes under this article, unless that State Party, when ratifying, accepting, approving or acceding to this Convention, or at any time thereafter, chooses another procedure pursuant to Article 287 for the purpose of the settlement of disputes arising out of this Convention.
4. A State Party to this Convention which is not a Party to the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, when ratifying, accepting, approving or acceding to this Convention or at any time thereafter shall be free to choose, by means of a written declaration, one or more of the means set out in Article 287, paragraph 1, of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, for the purpose of settlement of disputes under this Article. Article 287 shall apply to such a declaration, as well as to any dispute to which such State is party, which is not covered by a declaration in force. For the purpose of conciliation and arbitration, in

accordance with Annexes V and VII of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, such State shall be entitled to nominate conciliators and arbitrators to be included in the lists referred to in Annex V, Article 2, and Annex VII, Article 2, for the settlement of disputes arising out of this Convention.

5. A declaration made under paragraphs 3 and 4 shall be deposited with the Secretary-General, who shall transmit copies thereof to the States Parties.

ARTICLE 16

Relationship to other conventions and international agreements

Nothing in this Convention shall prejudice the rights and obligations of any State under the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, and under the customary international law of the sea.

ARTICLE 17

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 19 November 2007 until 18 November 2008 and shall thereafter remain open for accession.

- (a) States may express their consent to be bound by this Convention by:
 - (i) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
 - (ii) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
 - (iii) accession.
- (b) Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

ARTICLE 18

Entry into force

1. This Convention shall enter into force twelve months following the date on which ten States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance,

approval or accession with the Secretary-General. *Wreck Removal Convention Act 2011 (c. 8) Schedule — Wreck Removal Convention 22*

2. For any State which ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Convention shall enter into force three months following the date of deposit by such State of the appropriate instrument, but not before this Convention has entered into force in accordance with paragraph 1.

ARTICLE 19

Denunciation

1. This Convention may be denounced by a State Party at any time after the expiry of one year following the date on which this Convention comes into force for that State.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

3. A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, following its receipt by the Secretary-General.

ARTICLE 20

Depositary

1. This Convention shall be deposited with the Secretary General.

2. The Secretary-General shall:

(a) inform all States which have signed or acceded to this Convention of:

(i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;

(ii) the date of entry into force of this Convention;

(iii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention, together with the date of the deposit and the date on which the denunciation takes effect; and

(iv) other declarations and notifications received pursuant to this Convention;

- (b) transmit certified true copies of this Convention to all States that have signed or acceded to this Convention.

3. As soon as this Convention enters into force, a certified true copy of the text shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretary-General of the United Nations, for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations²³.

ARTICLE 21

Languages

The Convention is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.”

DONE IN NAIROBI this eighteenth day of May two thousand and seven.

IT WITNESS WHEREOF the undersigned, being dully authorised by their respective Governments for that purpose, have signed this Convention.

²³ Treaty Series No. 067 (1946) Cmd 7015

ANNEX

**CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY
IN RESPECT OF LIABILITY FOR THE REMOVAL OF WRECKS**

Issued in accordance with the provisions of article 12 of the Nairobi International
Convention on the Removal of Wrecks, 2007

Name of Ship	Gross Tonnage	Distinctive number of letters	IMO Ship Identification Number	Port of Registry	Name and full address of the principal place of business of the registered owner

This is to certify that there is in force, in respect of the above-named ship, a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of article 12 of the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007.

Type of Security.....

Duration of Security.....

Name and address of the insurer(s) and/or guarantor(s)

Name.....

Address

.....

This certificate is valid until

Issued or certified by the Government of

.....

(Full designation of the State)

OR

The following text should be used when a State Party avails itself of article 12, paragraph 3:

The present certificate is issued under the authority of the Government of.....
(full designation of the State) by (name of institution
or organization)

At On

(Place)

(Date)

.....
(Signature and Title of issuing or certifying official)

Explanatory Notes:

1 If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the Certificate is issued.

2 If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.

3 If security is furnished in several forms, these should be enumerated.

4 The entry "Duration of Security" must stipulate the date on which such security takes effect.

5 The entry "Address" of the insurer(s) and/or guarantor(s) must indicate the principal place of business of the insurer(s) and/or guarantor(s). If appropriate, the place of business where the insurance or other security is established shall be indicated.

ΠΑΡΛΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



information & publishing solutions

Published by TSO (The Stationery Office) and available from:

Online

www.tsoshop.co.uk

Mail, Telephone, Fax & E-mail

TSO

PO Box 29, Norwich, NR3 1GN

Telephone orders/General enquiries: 0870 600 5522

Order through the Parliamentary Hotline Lo-Call 0845 7 023474

Fax orders: 0870 600 5533

E-mail: customer.services@tso.co.uk

Textphone: 0870 240 3701

The Parliamentary Bookshop

12 Bridge Street, Parliament Square

London SW1A 2JX

Telephone orders/General enquiries: 020 7219 3890

Fax orders: 020 7219 3866

Email: bookshop@parliament.uk

Internet: <http://www.bookshop.parliament.uk>

TSO@Blackwell and other Accredited Agents

ISBN 978-0-10-182432-3



9 780101 824323

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

IMO, International Convention On Salvage, 1989

International Maritime Organization (IMO)

copy @ lexmercatoria.org

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Copyright © 1989 International Maritime Organization (IMO)

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Contents

The International Convention On Salvage, IMO 1989	1
Chapter I - General provisions	1
Article 1 - Definitions	1
Article 2 - Application of the Convention	1
Article 3 - Platforms and drilling units	2
Article 4 - State-owned vessels	2
Article 5 - Salvage operations controlled by public authorities	2
Article 6 - Salvage contracts	2
Article 7 - Annulment and modification of contracts	3
Chapter II - Performance of salvage operations	3
Article 8 - Duties of the salvor and of the owner and master	3
Article 9 - Rights of coastal States	3
Article 10 - Duty to render assistance	4
Article 11 - Co-operation	4
Chapter III - Rights of salvors	4
Article 12 - Conditions for reward	4
Article 13 - Criteria for fixing the reward	4
Article 14 - Special compensation	5
Article 15 - Apportionment between salvors	6
Article 16 - Salvage of persons	6
Article 17 - Services rendered under existing contracts	6
Article 18 - The effect of salvor's misconduct	6
Article 19 - Prohibition of salvage operations	6
Chapter IV - Claims and actions	7
Article 20 - Maritime lien	7
Article 21 - Duty to provide security	7
Article 22 - Interim payment	7
Article 23 - Limitation of actions	7
Article 24 - Interest	8
Article 25 - State-owned cargoes	8
Article 26 - Humanitarian cargoes	8
Article 27 - Publication of arbitral awards	8
Chapter V - Final clauses	8
Article 28 - Signature, ratification, acceptance approval and accession	8
Article 29 - Entry into force	9
Article 30 - Reservations	9
Article 31 - Denunciation	9
Article 32 - Revision and amendment	10

Contents

Article 33 - Depositary	10
Article 34 - Languages	10
Metadata	12
SiSU Metadata, document information	12

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

The International Convention On Salvage, IMO 1989

THE STATES PARTIES TO THE PRESENT CONVENTION

RECOGNIZING the desirability of determining by agreement uniform international rules regarding salvage operations,

NOTING that substantial developments, in particular the increased concern for the protection of the environment, have demonstrated the need to review the international rules presently contained in the Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Assistance and Salvage at Sea, done at Brussels, 23 September 1910,

CONSCIOUS of the major contribution which efficient and timely salvage operations can make to the safety of vessels and other property in danger and to the protection of the environment,

CONVINCED of the need to ensure that adequate incentives are available to persons who undertake salvage operations in respect of vessels and other property in danger,

HAVE AGREED as follows:

Chapter I - General provisions

Article 1 - Definitions

For the purpose of this Convention:

(a) Salvage operation means any act or activity undertaken to assist a vessel or any other property in danger in navigable waters or in any other waters whatsoever.

(b) Vessel means any ship or craft, or any structure capable of navigation.

(c) Property means any property not permanently and intentionally attached to the shoreline and includes freight at risk.

(d) Damage to the environment means substantial physical damage to human health or to marine life or resources in coastal or inland waters or areas adjacent thereto, caused by pollution, contamination, fire, explosion or similar major incidents.

(e) Payment means any reward, remuneration or compensation due under this Convention.

(f) Organization means the International Maritime Organization.

(g) Secretary-General means the Secretary-General of the Organization.

Article 2 - Application of the Convention

This Convention shall apply whenever judicial or arbitral proceedings relating to matters dealt with in this Convention are brought in a State Party.

Article 3 - Platforms and drilling units

20

This Convention shall not apply to fixed or floating platforms or to mobile offshore drilling units when such platforms or units are on location engaged in the exploration, exploitation or production of sea-bed mineral resources.

21

Article 4 - State-owned vessels

22

1. Without prejudice to article 5, this Convention shall not apply to warships or other non-commercial vessels owned or operated by a State and entitled, at the time of salvage operations, to sovereign immunity under generally recognized principles of international law unless that State decides otherwise.

23

2. Where a State Party decides to apply the Convention to its warships or other vessels described in paragraph 1, it shall notify the Secretary-General thereof specifying the terms and conditions of such application.

24

Article 5 - Salvage operations controlled by public authorities

25

1. This Convention shall not affect any provisions of national law or any international convention relating to salvage operations by or under the control of public authorities.

26

2. Nevertheless, salvors carrying out such salvage operations shall be entitled to avail themselves of the rights and remedies provided for in this Convention in respect of salvage operations.

27

3. The extent to which a public authority under a duty to perform salvage operations may avail itself of the rights and remedies provided for in this Convention shall be determined by the law of the State where such authority is situated.

28

Article 6 - Salvage contracts

29

1. This Convention shall apply to any salvage operations save to the extent that a contract otherwise provides expressly or by implication.

30

2. The master shall have the authority to conclude contracts for salvage operations on behalf of the owner of the vessel. The master or the owner of the vessel shall have the authority to conclude such contracts on behalf of the owner of the property on board the vessel.

31

3. Nothing in this article shall affect the application of article 7 nor duties to prevent or minimize damage to the environment.

32

Article 7 - Annulment and modification of contracts 33

A contract or any terms thereof may be annulled or modified if: 34

(a) the contract has been entered into under undue influence or the influence of danger and its terms are inequitable; or 35

(b) the payment under the contract is in an excessive degree too large or too small for the services actually rendered. 36

Chapter II - Performance of salvage operations 37

Article 8 - Duties of the salvor and of the owner and master 38

1. The salvor shall owe a duty to the owner of the vessel or other property in danger: 39

(a) to carry out the salvage operations with due care; 40

(b) in performing the duty specified in subparagraph (a), to exercise due care to prevent or minimize damage to the environment; 41

(c) whenever circumstances reasonably require, to seek assistance from other salvors; and 42

(d) to accept the intervention of other salvors when reasonably requested to do so by the owner or master of the vessel or other property in danger; provided however that the amount of his reward shall not be prejudiced should it be found that such a request was unreasonable. 43

2. The owner and master of the vessel or the owner of other property in danger shall owe a duty to the salvor: 44

(a) to co-operate fully with him during the course of the salvage operations; 45

(b) in so doing, to exercise due care to prevent or minimize damage to the environment; and 46

(c) when the vessel or other property has been brought to a place of safety, to accept redelivery when reasonably requested by the salvor to do so. 47

Article 9 - Rights of coastal States 48

Nothing in this Convention shall affect the right of the coastal State concerned to take measures in accordance with generally recognized principles of international law to protect its coastline or related interests from pollution or the threat of pollution following upon a maritime casualty or acts relating to such a casualty which may reasonably be expected to result in major harmful consequences, including the right of a coastal State to give directions in relation to salvage operations. 49

Article 10 - Duty to render assistance

50

1. Every master is bound, so far as he can do so without serious danger to his vessel and persons thereon, to render assistance to any person in danger of being lost at sea. 51
2. The States Parties shall adopt the measures necessary to enforce the duty set out in paragraph 1. 52
3. The owner of the vessel shall incur no liability for a breach of the duty of the master under paragraph 1. 53

Article 11 - Co-operation

54

A State Party shall, whenever regulating or deciding upon matters relating to salvage operations such as admittance to ports of vessels in distress or the provision of facilities to salvors, take into account the need for co-operation between salvors, other interested parties and public authorities in order to ensure the efficient and successful performance of salvage operations for the purpose of saving life or property in danger as well as preventing damage to the environment in general. 55

Chapter III - Rights of salvors

56

Article 12 - Conditions for reward

57

1. Salvage operations which have had a useful result give right to a reward. 58
2. Except as otherwise provided, no payment is due under this Convention if the salvage operations have had no useful result. 59
3. This chapter shall apply, notwithstanding that the salvaged vessel and the vessel undertaking the salvage operations belong to the same owner. 60

Article 13 - Criteria for fixing the reward

61

1. The reward shall be fixed with a view to encouraging salvage operations, taking into account the following criteria without regard to the order in which they are presented below: 62

- (a) the value of the vessel and other property; 63
- (b) the skill and efforts of the salvors in preventing or minimizing damage to the environment; 64
- (c) the measure of success obtained by the salvor; 65
- (d) the nature and degree of the danger; 66
- (e) the skill and efforts of the salvors in salvaging the vessel, other property and life; 67

- (f) the time used and expenses and losses incurred by the salvors; 68
 - (g) the risk of liability and other risks run by the salvors or their equipment; 69
 - (h) the promptness of the services rendered; 70
 - (i) the availability and use of vessels or other equipment intended for salvage operations; 71
 - (j) the state of readiness and efficiency of the salvor's equipment and the value thereof. 72
2. Payment of a reward fixed according to paragraph 1 shall be made by all of the vessel and other property interests in proportion to their respective salvaged values. However, a State Party may in its national law provide that the payment of a reward has to be made by one of these interests, subject to a right of recourse of this interest against the other interests for their respective shares. Nothing in this article shall prevent any right of defence. 73
3. The rewards, exclusive of any interest and recoverable legal costs that may be payable thereon, shall not exceed the salvaged value of the vessel and other property. 74

Article 14 - Special compensation 75

1. If the salvor has carried out salvage operations in respect of a vessel which by itself or its cargo threatened damage to the environment and has failed to earn a reward under article 13 at least equivalent to the special compensation assessable in accordance with this article, he shall be entitled to special compensation from the owner of that vessel equivalent to his expenses as herein defined. 76
2. If, in the circumstances set out in paragraph 1, the salvor by his salvage operations has prevented or minimized damage to the environment, the special compensation payable by the owner to the salvor under paragraph 1 may be increased up to a maximum of 30% of the expenses incurred by the salvor. However, the tribunal, if it deems it fair and just to do so and bearing in mind the relevant criteria set out in article 13, paragraph 1, may increase such special compensation further, but in no event shall the total increase be more than 100% of the expenses incurred by the salvor. 77
3. Salvor's expenses for the purpose of paragraphs 1 and 2 means the out-of-pocket expenses reasonably incurred by the salvor in the salvage operation and a fair rate for equipment and personnel actually and reasonably used in the salvage operation, taking into consideration the criteria set out in article 13, paragraph 1 (h), (i) and (j). 78
4. The total special compensation under this article shall be paid only if and to the extent that such compensation is greater than any reward recoverable by the salvor under article 13. 79
5. If the salvor has been negligent and has thereby failed to prevent or minimize damage to the environment, he may be deprived of the whole or part of any special compensation due under this article. 80

6. Nothing in this article shall affect any right of recourse on the part of the owner of the vessel. 81

Article 15 - Apportionment between salvors 82

1. The apportionment of a reward under article 13 between salvors shall be made on the basis of the criteria contained in that article. 83

2. The apportionment between the owner, master and other persons in the service of each salvaging vessel shall be determined by the law of the flag of that vessel. If the salvage has not been carried out from a vessel, the apportionment shall be determined by the law governing the contract between the salvor and his servants. 84

Article 16 - Salvage of persons 85

1. No remuneration is due from persons whose lives are saved, but nothing in this article shall affect the provisions of national law on this subject. 86

2. A salvor of human life, who has taken part in the services rendered on the occasion of the accident giving rise to salvage, is entitled to a fair share of the payment awarded to the salvor for salvaging the vessel or other property or preventing or minimizing damage to the environment. 87

Article 17 - Services rendered under existing contracts 88

No payment is due under the provisions of this Convention unless the services rendered exceed what can be reasonably considered as due performance of a contract entered into before the danger arose. 89

Article 18 - The effect of salvor's misconduct 90

A salvor may be deprived of the whole or part of the payment due under this Convention to the extent that the salvage operations have become necessary or more difficult because of fault or neglect on his part or if the salvor has been guilty of fraud or other dishonest conduct. 91

Article 19 - Prohibition of salvage operations 92

Services rendered notwithstanding the express and reasonable prohibition of the owner or master of the vessel or the owner of any other property in danger which is not and has not been on board the vessel shall not give rise to payment under this Convention 93

Chapter IV - Claims and actions

94

Article 20 - Maritime lien

95

1. Nothing in this Convention shall affect the salvor's maritime lien under any international convention or national law. 96
2. The salvor may not enforce his maritime lien when satisfactory security for his claim, including interest and costs, has been duly tendered or provided. 97

Article 21 - Duty to provide security

98

1. Upon the request of the salvor a person liable for a payment due under this Convention shall provide satisfactory security for the claim, including interest and costs of the salvor. 99
2. Without prejudice to paragraph 1, the owner of the salvaged vessel shall use his best endeavours to ensure that the owners of the cargo provide satisfactory security for the claims against them including interest and costs before the cargo is released. 100
3. The salvaged vessel and other property shall not, without the consent of the salvor, be removed from the port or place at which they first arrive after the completion of the salvage operations until satisfactory security has been put up for the salvor's claim against the relevant vessel or property. 101

Article 22 - Interim payment

102

1. The tribunal having jurisdiction over the claim of the salvor may, by interim decision, order that the salvor shall be paid on account such amount as seems fair and just, and on such terms including terms as to security where appropriate, as may be fair and just according to the circumstances of the case. 103
2. In the event of an interim payment under this article the security provided under article 21 shall be reduced accordingly. 104

Article 23 - Limitation of actions

105

1. Any action relating to payment under this Convention shall be time-barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years. The limitation period commences on the day on which the salvage operations are terminated. 106
2. The person against whom a claim is made may at any time during the running of the limitation period extend that period by a declaration to the claimant. This period may in the like manner be further extended. 107
3. An action for indemnity by a person liable may be instituted even after the expiration of the limitation period provided for in the preceding paragraphs, if brought within the time allowed by the law of the State where proceedings are instituted. 108

Article 24 - Interest 109

The right of the salvor to interest on any payment due under this Convention shall be determined according to the law of the State in which the tribunal seized of the case is situated. 110

Article 25 - State-owned cargoes 111

Unless the State owner consents, no provision of this Convention shall be used as a basis for the seizure, arrest or detention by any legal process of, nor for any proceedings in rem against, non-commercial cargoes owned by a State and entitled, at the time of the salvage operations, to sovereign immunity under generally recognized principles of international law. 112

Article 26 - Humanitarian cargoes 113

No provision of this Convention shall be used as a basis for the seizure, arrest or detention of humanitarian cargoes donated by a State, if such State has agreed to pay for salvage services rendered in respect of such humanitarian cargoes. 114

Article 27 - Publication of arbitral awards 115

States Parties shall encourage, as far as possible and with the consent of the parties, the publication of arbitral awards made in salvage cases. 116

Chapter V - Final clauses 117

Article 28 - Signature, ratification, acceptance approval and accession 118

1. This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 July 1989 to 30 June 1990 and shall thereafter remain open for accession. 119

2. States may express their consent to be bound by this Convention by: 120

(a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or 121

(b) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or 122

(c) accession. 123

3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General. 124

Article 29 - Entry into force

125

1. This Convention shall enter into force one year after the date on which 15 States have expressed their consent to be bound by it. 126

2. For a State which expresses its consent to be bound by this Convention after the conditions for entry into force thereof have been met, such consent shall take effect one year after the date of expression of such consent. 127

Article 30 - Reservations

128

1. Any State may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, reserve the right not to apply the provisions of this Convention: 129

(a) when the salvage operation takes place in inland waters and all vessels involved are of inland navigation; 130

(b) when the salvage operations take place in inland waters and no vessel is involved; 131

(c) when all interested parties are nationals of that State; 132

(d) when the property involved is maritime cultural property of prehistoric, archaeological or historic interest and is situated on the sea-bed. 133

2. Reservations made at the time of signature are subject to confirmation upon ratification, acceptance or approval. 134

3. Any State which has made a reservation to this Convention may withdraw it at any time by means of a notification addressed to the Secretary-General. Such withdrawal shall take effect on the date the notification is received. If the notification states that the withdrawal of a reservation is to take effect on a date specified therein, and such date is later than the date the notification is received by the Secretary-General, the withdrawal shall take effect on such later date. 135

Article 31 - Denunciation

136

1. This Convention may be denounced by any State Party at any time after the expiry of one year from the date on which this Convention enters into force for that State. 137

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument of denunciation with the Secretary-General. 138

3. A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after the receipt of the instrument of denunciation by the Secretary-General. 139

Article 32 - Revision and amendment

140

1. A conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organization.

141

2. The Secretary-General shall convene a conference of the States Parties to this Convention for revising or amending the Convention, at the request of eight States Parties, or one fourth of the States Parties, whichever is the higher figure.

142

3. Any consent to be bound by this Convention expressed after the date of entry into force of an amendment to this Convention shall be deemed to apply to the Convention as amended.

143

Article 33 - Depositary

144

1. This convention shall be deposited with the Secretary-General.

145

2. The Secretary-General shall:

146

(a) inform all States which have signed this Convention or acceded thereto, and all Members of the Organization, of:

147

(i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession together with the date thereof;

148

(ii) the date of the entry into force of this Convention;

149

(iii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention together with the date on which it is received and the date on which the denunciation takes effect;

150

(iv) any amendment adopted in conformity with article 32;

151

(v) the receipt of any reservation, declaration or notification made under this Convention;

152

(b) transmit certified true copies of this Convention to all States which have signed this Convention or acceded thereto.

153

3. As soon as this Convention enters into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Depositary to the Secretary-General of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

154

Article 34 - Languages

155

This Convention is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

156

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed this Convention.

157

DONE AT LONDON this twenty-eighth day of April one thousand nine hundred and

158

eighty-nine.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Metadata

SiSU Metadata, document information

Document Manifest @:

`<http://www.jus.uio.no/lm/imo.salvage.convention.1989/sisu_manifest.html>`

Title: IMO, International Convention On Salvage, 1989

Creator: International Maritime Organization (IMO)

Rights: Copyright (C) 1989 International Maritime Organization (IMO)

Publisher: SiSU `<http://www.jus.uio.no/sisu>` (this copy)

Date: 1989

Topics Registered: International Maritime Organization:convention;salvage:convention

Version Information

Sourcefile: imo.salvage.convention.1989.sst

Filetype: SiSU text 2.0

Source Digest: SHA256(imo.salvage.convention.1989.sst)=a28cf82db78468714ed368b99cfc2e6af91a3a249b6db924-f74a5793bc9ae032

Skin Digest: SHA256(skin_lm.rb)=5acda64a9532f9ef6b71693da2b471d4efac2f23a8499e68de066eec8ea9b8e9

Generated

Document (dal) last generated: Tue Sep 21 17:10:30 -0400 2010

Generated by: SiSU 2.6.3 of 2010w30/3 (2010-07-28)

Ruby version: ruby 1.8.7 (2010-08-16 patchlevel 302) [i486-linux]

SCOPIC CLAUSE**1. General**

This SCOPIC clause is supplementary to any Lloyd's Form Salvage Agreement "No Cure - No Pay" ("Main Agreement") which incorporates the provisions of Article 14 of the International Convention on Salvage 1989 ("Article 14"). The definitions in the Main Agreement are incorporated into this SCOPIC clause. If the SCOPIC clause is inconsistent with any provisions of the Main Agreement or inconsistent with the law applicable hereto, the SCOPIC clause, once invoked under sub-clause 2 hereof, shall override such other provisions to the extent necessary to give business efficacy to the agreement. Subject to the provisions of sub-clause 4 hereof, the method of assessing Special Compensation under Convention Article 14(1) to 14(4) inclusive shall be substituted by the method of assessment set out hereinafter. If this SCOPIC clause has been incorporated into the Main Agreement the Contractor may make no claim pursuant to Article 14 except in the circumstances described in sub-clause 4 hereof. For the purposes of liens and time limits the services hereunder will be treated in the same manner as salvage.

2. Invoking the SCOPIC Clause

The Contractor shall have the option to invoke by written notice to the owners of the vessel the SCOPIC clause set out hereafter at any time of his choosing regardless of the circumstances and, in particular, regardless of whether or not there is a "threat of damage to the environment". The assessment of SCOPIC remuneration shall commence from the time the written notice is given to the owners of the vessel and services rendered before the said written notice shall not be remunerated under this SCOPIC clause at all but in accordance with Convention Article 13 as incorporated into the Main Agreement ("Article 13").

3. Security for SCOPIC Remuneration

- (i) The owners of the vessel shall provide to the Contractor within 2 working days (excluding Saturdays and Sundays and holidays usually observed at Lloyd's) after receiving written notice from the contractor invoking the SCOPIC clause, a bank guarantee or P&I Club letter (hereinafter called "the Initial Security") in a form reasonably satisfactory to the Contractor providing security for his claim for SCOPIC remuneration in the sum of US\$3 million, inclusive of interest and costs.
- (ii) If, at any time after the provision of the Initial Security the owners of the vessel reasonably assess the SCOPIC remuneration plus interest and costs due hereunder to be less than the security in place, the owners of the vessel shall be entitled to require the Contractor to reduce the security to a reasonable sum and the Contractor shall be obliged to do so once a reasonable sum has been agreed.
- (iii) If at any time after the provision of the Initial Security the Contractor reasonably assesses the SCOPIC remuneration plus interest and costs due hereunder to be greater than the security in place, the Contractor shall be entitled to require the owners of the vessel to increase the security to a reasonable sum and the owners of the vessel shall be obliged to do so once a reasonable sum has been agreed.
- (iv) In the absence of agreement, any dispute concerning the proposed Guarantor, the form of the security or the amount of any reduction or increase in the security in place shall be resolved by the Arbitrator.

4. Withdrawal

If the owners of the vessel do not provide the Initial Security within the said 2 working days, the Contractor, at his option, and on giving notice to the owners of the vessel, shall be entitled to withdraw from all the provisions of the SCOPIC clause and revert to his rights under the Main Agreement including Article 14 which shall apply as if the SCOPIC clause had not existed. PROVIDED THAT this right of withdrawal may only be exercised if, at the time of giving the said notice of withdrawal the owners of the vessel have still not provided the Initial Security or any alternative security which the owners of the vessel and the Contractor may agree will be sufficient.

5. Tariff Rates

- (i) SCOPIC remuneration shall mean the total of the tariff rates of personnel; tugs and other craft; portable salvage equipment; out of pocket expenses; and bonus due.
- (ii) SCOPIC remuneration in respect of all personnel; tugs and other craft; and portable salvage equipment shall be assessed on a time and materials basis in accordance with the Tariff set out in Appendix "A". This tariff will apply until reviewed and amended by the SCOPIC Committee in accordance with Appendix B(1)(b). The tariff rates which will be used to calculate SCOPIC remuneration are those in force at the time the salvage services take place.
- (iii) "Out of pocket" expenses shall mean all those monies reasonably paid by or for and on behalf of the Contractor to any third party and in particular includes the hire of men, tugs, other craft and equipment used and other expenses reasonably necessary for the operation. They will be agreed at cost, PROVIDED THAT:
 - (a) If the expenses relate to the hire of men, tugs, other craft and equipment from another ISU member or their affiliate(s), the amount due will be calculated on the tariff rates set out in Appendix "A" regardless of the actual cost.
 - (b) If men, tugs, other craft and equipment are hired from any party who is not an ISU member and the hire rate is greater than the tariff rates referred to in Appendix "A" the actual cost will be allowed in full, subject to the Special Casualty Representative ("SCR") being satisfied that in the particular circumstances of the case, it was reasonable for the Contractor to hire such items at that cost. If an SCR is not appointed or if there is a dispute, then the Arbitrator shall decide whether the expense was reasonable in all in the circumstances.
 - (c) Any out of pocket expense incurred during the course of the service in a currency other than US dollars shall for the purpose of the SCOPIC clause be converted to US dollars at the rate prevailing at the termination of the services.
- (iv) In addition to the rates set out above and any out of pocket expenses, the Contractor shall be entitled to a standard bonus of 25% of those rates except that if the out of pocket expenses described in sub-paragraph 5(iii)(b) exceed the applicable tariff rates in Appendix "A" the Contractor shall be entitled to a bonus such that he shall receive in total
 - (a) The actual cost of such men, tugs, other craft and equipment plus 10% of the cost, or
 - (b) The tariff rate for such men, tugs, other craft and equipment plus 25% of the tariff rate whichever is the greater.

6. Article 13 Award

- (i) The salvage services under the Main Agreement shall continue to be assessed in accordance with Article 13, even if the Contractor has invoked the SCOPIC clause. SCOPIC remuneration as assessed under sub-clause 5 above will be payable only by the owners of the vessel and only to the extent that it exceeds the total Article 13 Award (or, if none, any potential Article 13 Award) payable by all salvaged interests (including cargo, bunkers, lubricating oil and stores) before currency adjustment and before interest and costs even if the Article 13 Award or any part of it is not recovered.
- (ii) In the event of the Article 13 Award or settlement being in a currency other than United States dollars it shall, for the purposes of the SCOPIC clause, be exchanged at the rate of exchange prevailing at the termination of the services under the Main Agreement.

- (iii) The salvage Award under Article 13 shall not be diminished by reason of the exception to the principle of "No Cure - No Pay" in the form of SCOPIC remuneration.

7. Discount

If the SCOPIC clause is invoked under sub-clause 2 hereof and the Article 13 Award or settlement (before currency adjustment and before interest and costs) under the Main Agreement is greater than the assessed SCOPIC remuneration then, notwithstanding the actual date on which the SCOPIC remuneration provisions were invoked, the said Article 13 Award or settlement shall be discounted by 25% of the difference between the said Article 13 Award or settlement and the amount of SCOPIC remuneration that would have been assessed had the SCOPIC remuneration provisions been invoked on the first day of the services.

8. Payment of SCOPIC Remuneration

- (i) The date for payment of any SCOPIC remuneration which may be due hereunder will vary according to the circumstances.
- (a) If there is no potential salvage award within the meaning of Article 13 as incorporated into the Main Agreement then, subject to Appendix B(5)(c)(iv), the undisputed amount of SCOPIC remuneration due hereunder will be paid by the owners of the vessel within 1 month of the presentation of the claim. Interest on sums due will accrue from the date of termination of the services until the date of payment at the US prime rate plus 1%.
- (b) If there is a claim for an Article 13 salvage award as well as a claim for SCOPIC remuneration, subject to Appendix B(5)(c)(iv), 75% of the amount by which the assessed SCOPIC remuneration exceeds the total Article 13 security demanded from ship and cargo will be paid by the owners of the vessel within 1 month and any undisputed balance paid when the Article 13 salvage award has been assessed and falls due. Interest will accrue from the date of termination of the services until the date of payment at the US prime rate plus 1%.
- (ii) The Contractor hereby agrees to give an indemnity in a form acceptable to the owners of the vessel in respect of any overpayment in the event that the SCOPIC remuneration due ultimately proves to be less than the sum paid on account.

9. Termination

- (i) The Contractor shall be entitled to terminate the services under the SCOPIC clause and the Main Agreement by written notice to owners of the vessel with a copy to the SCR (if any) and any Special Representative appointed if the total cost of his services to date and the services that will be needed to fulfil his obligations hereunder to the property (calculated by means of the tariff rate but before the bonus conferred by sub-clause 5(iii) hereof) will exceed the sum of:
- (a) The value of the property capable of being salvaged; and
- (b) All sums to which he will be entitled as SCOPIC remuneration
- (ii) The owners of the vessel may at any time terminate the obligation to pay SCOPIC remuneration after the SCOPIC clause has been invoked under sub-clause 2 hereof provided that the Contractor shall be entitled to at least 5 clear days' notice of such termination. In the event of such termination the assessment of SCOPIC remuneration shall take into account all monies due under the tariff rates set out in Appendix A hereof including time for demobilisation to the extent that such time did reasonably exceed the 5 days' notice of termination.
- (iii) The termination provisions contained in sub-clause 9(i) and 9(ii) above shall only apply if the Contractor is not restrained from demobilising his equipment by Government, Local or Port Authorities or any other officially recognised body having jurisdiction over the area where the services are being rendered.

10. Duties of Contractor

The duties and liabilities of the Contractor shall remain the same as under the Main Agreement, namely to use his best endeavours to save the vessel and property thereon and in so doing to prevent or minimise damage to the environment.

11. Article 18 – 1989 Salvage Convention

The Contractor may be deprived of the whole or part of the payment due under the SCOPIC clause to the extent that the salvage operations thereunder have become necessary or more difficult or more prolonged or the salvaged fund has been reduced or extinguished because of fault or neglect on its part or if the Contractor has been guilty of fraud or other dishonest conduct.

12. Special Casualty Representative ("SCR")

Once this SCOPIC clause has been invoked in accordance with sub-clause 2 hereof the owners of the vessel may at their sole option appoint an SCR to attend the salvage operation in accordance with the terms and conditions set out in Appendix B. Any SCR so appointed shall not be called upon by any of the parties hereto to give evidence relating to non-salvage issues.

13. Special Representatives

At any time after the SCOPIC clause has been invoked the Hull and Machinery underwriter (or, if more than one, the lead underwriter) and one owner or underwriter of all or part of any cargo on board the vessel may each appoint one special representative (hereinafter called respectively the "Special Hull Representative" and the "Special Cargo Representative" and collectively called the "Special Representatives") at the sole expense of the appointor to attend the casualty to observe and report upon the salvage operation on the terms and conditions set out in Appendix C hereof. Such Special Representatives shall be technical men and not practising lawyers.

14. Pollution Prevention

The assessment of SCOPIC remuneration shall include the prevention of pollution as well as the removal of pollution in the immediate vicinity of the vessel insofar as this is necessary for the proper execution of the salvage but not otherwise.

15. General Average

SCOPIC remuneration shall not be a General Average expense to the extent that it exceeds the Article 13 Award; any liability to pay such SCOPIC remuneration shall be that of the Shipowner alone and no claim whether direct, indirect, by way of indemnity or recourse or otherwise relating to SCOPIC remuneration in excess of the Article 13 Award shall be made in General Average or under the vessel's Hull and Machinery Policy by the owners of the vessel.

- 16.** Any dispute arising out of this SCOPIC clause or the operations thereunder shall be referred to Arbitration as provided for under the Main Agreement.