

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ**

στην

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΕ ΘΕΜΑΤΑ
ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΚΑΙ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΣΕ ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΑΙ
ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ**

Δέσποινα – Ρέα Γράψα

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

Οκτώβριος 2015

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».

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Σαμιώτης Γεώργιος, Επίκουρος Καθηγητής (Επιβλέπων)
- Τσελέντης Βασίλειος, Καθηγητής
- Τσελεπίδης Αναστάσιος, Καθηγητής

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

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να ευχαριστήσω τους καθηγητές που απαρτίζουν την τριμελή επιτροπή και ιδιαίτερα τον επιβλέποντα καθηγητή κ.Σαμιώτη για την πολύτιμη βοήθεια τους στην εκπόνηση της παρούσας διπλωματικής εργασίας.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ ΚΑΙ ΑΦΙΕΡΩΣΕΙΣ

Θα ήθελα να αφιερώσω αυτή την εργασία στους γονείς μου και να τους ευχαριστήσω για τη στήριξή τους στην προσπάθεια ολοκλήρωσης των σπουδών μου, στην επαγγελματική και προσωπική μου εξέλιξη.

Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω ιδιαίτερα ακόμα τον Δρ. Γιώργο Κύρη για την πολύτιμη βοήθεια του στην συλλογή βιβλιογραφικού υλικού και την κα Αργυρώ Ανωγειανάκη για την υποστήριξη της όλα αυτά τα χρόνια και ιδιαίτερα κατά την περίοδο των Μεταπτυχιακών Σπουδών μου.

Τέλος οφείλω ένα ευχαριστώ στους φίλους και τους ανθρώπους που με παρότρυναν και με ενθάρρυναν για την ολοκλήρωση του παρόντος πονήματος παρά τις όποιες δυσκολίες ανέκυψαν.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	3
1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	5
1.1 ΣΤΟΧΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΣ	6
2. ΔΙΕΘΝΕΣ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ –ΔΝΟ	9
2.1 ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ – ΥΠΟΒΑΘΡΟ ΤΟΥ ΔΝΟ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΠΛΟΪΑΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ (ΑΠΟ ΤΗΝ ΔΙΑΡΡΟΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ)	9
2.2 ΟΙ ΚΥΡΙΟΤΕΡΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΠΟΥ ΔΙΕΠΟΥΝ ΤΟ ΕΡΓΟ ΓΙΑ ΜΙΑ ΑΣΦΑΛΗ ΝΑΥΣΠΛΟΪΑ	11
2.2.1 Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΗΣ MARPOL73/78	14
2.2.2 Η ΣΥΜΒΑΣΗ SOLAS	17
2.3 ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΤΟΥ ΔΝΟ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2005-2014, ΓΙΑ ΤΗΝ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΚΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ	23
2.4 ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΑΝΑΜΕΝΕΤΑΙ ΝΑ ΤΕΘΟΥΝ ΣΕ ΙΣΧΥ ΚΑΤΑ ΤΟ 2015 ΚΑΙ 2016	36
2.5 ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΣΕ ΘΕΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.....	39
3. ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ – Ε.Ε.	42
3.1 ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΝΟΜΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ ΚΑΙ ΟΙ ΔΕΣΜΕΣ ΜΕΤΩΝ ΕΡΙΚΑ Ι ΚΑΙ ΙΙ	42
3.2 ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΒΗΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΝΑΥΣΠΛΟΪΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2005-2014	46
3.2.1 ΔΕΣΜΗ ΜΕΤΡΩΝ ΕΡΙΚΑ ΙΙΙ	47
3.2.2. ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΔΕΣΜΗΣ ΜΕΤΡΩΝ ΕΡΙΚΑ ΙΙΙ.....	56
3.3 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ Ε.Ε. ΜΕΧΡΙ ΤΟ 2018.....	58
4. ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ, ΑΠΟΚΛΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΗΣ ΤΩΝ ΔΥΟ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΣΕ ΘΕΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	63
4.1 ΑΝΟΜΟΙΟΓΕΝΕΙΑ ΚΑΙ ΠΛΗΘΩΡΑ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ	64
4.2 ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ ΚΑΙ ΚΡΑΤΟΣ ΣΗΜΑΙΑΣ.....	67
4.3 ΚΡΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ	70
4.4 Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΣΕ ΡΟΛΟ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΟΥ ΔΝΟ	73
4.5 ΠΟΛΥΠΛΟΚΟΤΗΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΚΑΙ ΑΝΤΙΦΑΤΙΚΑ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΑ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ	76
5. ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΚΛΗΣΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟ 2005-2014	82
5.1 ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΟΥ ΠΟΣΟΣΤΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΕΤΡΕΛΑΪΚΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2005-2014	87
6. ΕΠΙΛΟΓΟΣ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	93
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	97

ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1 : Εργαλεία Εφαρμογής Πολιτικής	65
Διάγραμμα 2 : Σύστημα Λήψης Αποφάσεων στα Πλαίσια του ΔΝΟ	77
Διάγραμμα 3 : Σύστημα Λήψης Αποφάσεων στα Πλαίσια της Ε.Ε	77
Διάγραμμα 4 : Αριθμός μεγάλων διαρροών πετρελαίου(>700 τόνοι) 1970-2014	88
Διάγραμμα 5 : Κυριότεροι λόγοι διαρροής πετρελαίου	89
Διάγραμμα 6 : Ποσότητες πετρελαίου > 7 τόνων που διέρρευσε από δεξαμενόπλοια, 1970 – 2012	90

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στην παρούσα διπλωματική αναλύουμε τις σύγχρονες εξελίξεις σε θέματα ασφάλειας ναυσιπλοΐας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο και πιο συγκεκριμένα κατά την περίοδο 2005-2014. Αρχικώς αναφερόμαστε στο υπόβαθρο της διεθνούς και της ευρωπαϊκής νομοθεσίας στο οποίο και στηρίζονται οι αλλαγές και εξελίξεις της υπό εξέταση δεκαετίας. Στη συνέχεια παρουσιάζουμε και αναλύουμε την διεθνή νομοθεσία και τον ρόλο του ΔΝΟ αλλά και το ρόλο της Ε.Ε και την ευρωπαϊκή νομοθεσία για το υπό εξέταση θέμα κατά την τελευταία δεκαετία . Μέσα από την ανωτέρω ανάλυση καταδεικνύουμε τους λόγους και τα προβλήματα που ανακύπτουν ώστε οι δύο πλευρές ενίοτε δυσκολεύονται να συνεργαστούν και αποκλίνουν. Προχωρούμε σε μια πρακτική έρευνα των σημερινών ατυχημάτων και της αντιμετώπισης τους μέσα στο νέο πιο αυστηρό νομοθετικό πλαίσιο και τέλος παρουσιάζουμε με στατιστικά στοιχεία και παραδείγματα την αξιοσημείωτη μείωση ατυχημάτων και ρύπανσης τα τελευταία χρόνια παρά τις αποκλίσεις και τα προβλήματα σε επίπεδο διεθνές, ευρωπαϊκό και εθνικό. Τέλος προχωρούμε στα συμπεράσματα της ερευνάς μας που κλίνουν σε μια βελτιωμένη εικόνα της ναυτιλίας σε θέματα ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος αναδεικνύοντας τα θετικά αποτελέσματα του παγκόσμιου νομοθετικού πλαισίου δράσης.

ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ

- Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας
- Προστασία Θαλάσσιου Περιβάλλοντος
- Δ.Ν.Ο
- Ε.Ε

SUMMARY

In the present thesis we analyze the modern developments in maritime safety and marine environmental protection at international and European level and more specifically during the period 2005-2014. Initially we refer to the background of international and European legislation which underlies the changes and developments of the decade under review. Then we present and analyze the international law and the role of the IMO as well as the role of the EU and the European legislation on the matter in question during the last decade. Through the above analysis we demonstrate the reasons and problems that arise and the two sides sometimes find it difficult to cooperate thus diverging. We proceed in a practical analysis of current accidents and their confrontation in the new, more stringent legislative framework. Finally we present with statistical elements and examples the remarkable reduction of accidents and pollution in recent years despite the differences and problems at the international, European and national level. Finally we move on the conclusions of our thesis which gravitate to an improved image of shipping in safety and protection of the marine environment highlighting the positive effects of the global legislative framework.

KEY WORDS

- Maritime safety
- Marine pollution prevention
- IMO
- E.U.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τις τελευταίες δεκαετίες η μόλυνση των θαλασσών έχει γίνει θέμα μείζονος ενδιαφέροντος σε διεθνές επίπεδο καθώς μια σημαντική ποσότητα της ρύπανσης προκαλείται από ναυτιλιακές και θαλάσσιες δραστηριότητες εν γένει. Όσον αφορά τη χωρητικότητα, ο σημαντικότερος ρύπος που προκύπτει από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες είναι το πετρέλαιο.

Η πιο γνωστή αιτία της ρύπανσης από το πετρέλαιο προκύπτει από ατυχήματα σε δεξαμενόπλοια . Αν και αυτό μπορεί να ανέλθει σε ένα σχετικά μικρό ποσοστό του συνολικού πετρελαίου που εισέρχεται στην θάλασσα, σε ένα χρόνο , οι συνέπειες ενός ατυχήματος μπορεί να είναι καταστροφικές για την άμεση περιοχή , ιδίως εάν το πλοίο που εμπλέκεται είναι ένα μεγάλο και το ατύχημα κοντά στις ακτές .

Τα ναυάγια του Torrey Canyon (1967) , Amoco Cadiz (1978) και του Exxon Valdez (1989) αποτελούν τέτοια παραδείγματα (IMO, 1998). Διαρροές πετρελαίου που προκύπτουν είτε από θαλάσσια ατυχήματα ή από τις συνήθεις εργασίες του πλοίου είναι ένα από τα πιο σημαντικά προβλήματα που απειλούν την ποιότητα και την ισορροπία του θαλάσσιου και παράκτιου περιβάλλοντος . Επιπλέον, είναι ένα αδιαμφισβήτητο γεγονός ότι , όσο το πετρέλαιο μεταφέρεται με πλοία ένα τμήμα του θα καταλήξει στο θαλασσινό νερό τελικά (Βεντικός και Ψαραύτης, 2006). Είναι μάλλον δύσκολο να υπολογιστεί το ποσό της συνολικής ποσότητας του πετρελαίου και των προϊόντων που εισέρχονται από τη θάλασσα . Σε γενικές γραμμές, μόνο εκτιμήσεις μπορεί να δοθούν σχετικά με την ποσότητα του πετρελαίου που καταλήγει τελικά επάνω στη θάλασσα .

Ορισμένες εκτιμήσεις κυμαίνονται μεταξύ 1,7 και 8,8 εκατομμύρια τόνους ετησίως. Τα θέματα του πετρελαίου θαλάσσιας ρύπανσης και αντιμετώπισης της πετρελαιοκηλίδας έχουν προκαλέσει την αύξηση των ερευνητικών προσπαθειών κατά τα τελευταία 25-30 χρόνια. Η διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι εξαιρετικής σημασίας και ως εκ τούτου όλοι οι πιθανοί κίνδυνοι και τα προβλήματα που το απειλούν, πρέπει να αντιμετωπιστούν με ιδιαίτερη προσοχή και αποφασιστικότητα (Βεντικός και Ψαραύτης, 2006). Τα προαναφερθέντα θέματα είναι λόγος ανησυχίας σε διεθνές , ευρωπαϊκό αλλά και εθνικό επίπεδο και αποτελούν και το βασικότερο λόγο επιλογής του θέματος της παρούσας πτυχιακής εργασίας .

Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι η κεντρική θέση της Ευρώπης στην παγκόσμια οικονομία έχει στηριχθεί στο θαλάσσιο εμπόριο. Οι θαλάσσιες μεταφορές εξακολουθούν να αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της εμπορικής και πολιτιστικής ευρωπαϊκής δραστηριότητας καθώς και μια σημαντική πηγή απασχόλησης.

Ειδικά για την Ευρωπαϊκή Ένωση το θέμα της εφαρμογής της θαλάσσιας πολιτικής της ασφάλειας έχει λάβει μια κύρια θέση στην ατζέντα της χάραξης πολιτικής της μετά τα ναυάγια του Erika (1999)¹ και του Prestige (2002)², τα οποία οδήγησαν σε μια μεγάλη καταστροφή των ευρωπαϊκών ακτών. Αυτή η ανησυχία είναι εμφανής από τους πολυάριθμους περιορισμούς που προστίθενται τα τελευταία χρόνια στην ήδη υπάρχουσα νομοθεσία για την προώθηση της ασφάλειας στη θάλασσα. Η προσπάθεια για μια βιώσιμη ανάπτυξη με βάση την προστασία του περιβάλλοντος φαίνεται να είναι ένα από τα σημαντικά επίκαιρα θέματα στην κορυφή της παγκόσμιας διακυβέρνησης.

Οι κύριοι παράγοντες χάραξης πολιτικής ρυθμιστικού καθεστώτος είναι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO), στο διεθνές επίπεδο, και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην ευρωπαϊκή αγορά. Τα κράτη-μέλη του ΔΝΟ και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως είναι ευρέως γνωστό, θα πρέπει να ενσωματώνουν τους κανονισμούς που εγκρίθηκαν από αυτούς τους δύο «παίκτες» στην εθνική τους νομοθεσία και τις πολιτικές, προκειμένου να προωθηθεί μια ολοκληρωμένη και υψηλού επιπέδου πολιτική ασφάλειας της ναυσιπλοΐας.

1.1 ΣΤΟΧΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΣ

Στόχος της παρούσας εργασίας είναι να κωδικοποιήσει και να αναλύσει τις Διεθνείς (ΔΝΟ) και Κοινοτικές (Ε.Ε.) ρυθμίσεις στο γενικότερο θέμα της ασφάλειας στη ναυτιλία και σε ζητήματα προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Ειδικότερα θα επικεντρωθούμε σε θέματα Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας σε τομείς που επηρεάζουν έμμεσα ή άμεσα το θαλάσσιο περιβάλλον και στα μέτρα για την προστασία των θαλασσών από την πετρελαϊκή ρύπανση. Παράλληλα θα γίνει και απόπειρα αντιπαραβολής και σύγκρισης των διεθνών και ευρωπαϊκών κανονισμών που διέπουν το παραπάνω πλαίσιο.

¹ Το νηολογημένο στη Μάλτα Erika, που μετέφερε 30.884 τόνους πετρελαίου, έσπασε σε δύο κοντά στις γαλλικές ακτές λόγω έντονης κακοκαιρίας στις 12 Δεκεμβρίου 1999

² Το νηολογημένο στις Μπαχάμες Prestige που μετέφερε 76.972 τόνους βαρέως μαζούτ, βυθίστηκε στις 13 Νοεμβρίου 2002, 50 χιλιόμετρα από την ακτή της Γαλικίας στην Ισπανία.

Στο πέρας της εργασίας θα αναλυθούν αρχικώς οι πρωτογενείς πηγές (Διεθνείς Συμβάσεις , Κοινοτικό Δίκαιο) που διέπουν τις αρχές στην Ασφάλεια της Ναυτιλίας ενώ συγχρόνως θα αποτιμηθεί το επίπεδο της εφαρμογής και της αποτελεσματικότητας τους .

Επιλέξαμε να προβούμε σε μια κάθετη ανάπτυξη του θέματος λόγω του εύρους και της πολυπλοκότητας που το διακρίνει. Πρέπει να σημειώσουμε ότι οι πολυάριθμες ρυθμιστικές αρχές που εμπλέκονται στην υλοποίηση και διατήρηση ενός ολοένα και αυστηρότερου νομοθετικού πλαισίου σε διαφορετικά επίπεδα (Διεθνές, Ευρωπαϊκό), αλλά και οι ποικίλες διαδικασίες για την εξισορρόπηση των ποικίλων συμφερόντων καθιστούν τόσο την μελέτη του ζητήματος όσο και την δημιουργία συμπερασμάτων ιδιαίτερος εκτενή και δύσκολη.

Σκοπός της εργασίας δεν είναι τόσο να συγκρίνει έναν προς ένα τους επιμέρους Κανονισμούς και Συμβάσεις που έχουν ψηφιστεί-υιοθετηθεί σχετικά με τα ανωτέρω ζητήματα. Κατά το πέρας της έρευνας παρατηρήθηκε ότι μια τέτοια προσπάθεια δεν θα ήταν εφικτό να ολοκληρωθεί, εφόσον τόσο ο ΔΝΟ όσο και η Ε.Ε στην προσπάθειά τους να θωρακίσουν όσο το δυνατό περισσότερο την ασφαλή διεξαγωγή της ναυτιλιακής δραστηριότητας, έχουν ψηφίσει αναρίθμητες συμβάσεις και επιμέρους τροποποιήσεις, δύσκολο να αναλυθούν ενδελεχώς στα πλαίσια μιας μεταπτυχιακής εργασίας. Αξίζει να αναφερθεί ότι μόνο ο ΔΝΟ έχει προωθήσει την υιοθέτηση περίπου 50 συμβάσεων και πρωτοκόλλων και έχει εκδώσει περισσότερους από 1.000 Κώδικες και Συστάσεις σχετικά με την θαλάσσια ασφάλεια, την πρόληψη της ρύπανσης και συναφή θέματα.

Το ερώτημα που πρέπει να απαντήσουμε την ολοκλήρωση της μελέτης μας είναι το κατά πόσο (και γιατί) συνάδουν/αποκλίνουν οι πολιτικές σε Διεθνές και Ευρωπαϊκό επίπεδο και το αν τελικά τα ολοένα και αυστηρότερα μέτρα για την πρόληψη ατυχηματικής πετρελαϊκής ρύπανσης έχουν βοηθήσει στην άρτια αντιμετώπιση των ατυχημάτων σε σχέση με το παρελθόν.

Για το λόγο αυτό, θα αναφερθούμε επιλεκτικά στις σημαντικότερες Συμβάσεις που θέτουν τις βάσεις του νομικού πλαισίου αλλά και στα σημαντικότερα εξελικτικά βήματα που έχουν γίνει σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο κατά την τελευταία περίπου δεκαετία (2005-2014) την οποία και εξετάζουμε.

Επιπλέον θα γίνει μια συγκριτική μελέτη με αντικείμενο την Νομοθεσία του ΔΝΟ και της Ε.Ε. με στόχο να επισημανθούν και να αιτιολογηθούν κυρίως οι αποκλίνουσες απόψεις μεταξύ των δυο.

Συνακόλουθα θα επιχειρηθεί εκτίμηση του επιπέδου αποτελεσματικότητας της νομοθεσίας από την εξέταση της αντιμετώπισης ατυχημάτων και πετρελαϊκής ρύπανσης μέσα σε ένα ολοένα εξελισσόμενο νομοθετικό πλαίσιο και με την υιοθέτηση ακόμη περισσότερων και αυστηρότερων μέτρων τόσο από τον ΔΝΟ όσο και από την Ε.Ε.

Για την επίτευξη του σκοπού της εργασίας θα χρησιμοποιηθούν πρωτογενείς πηγές, Διεθνής και Ευρωπαϊκή Νομοθεσία, δευτερογενείς πηγές και συλλογή στοιχείων μέσω της βιβλιογραφικής ανασκόπησης. Τα προαναφερθέντα στοιχεία για την έρευνα προέρχονται από ιδιαίτερες αξιόπιστες πηγές της διεθνούς και ελληνικής βιβλιογραφίας.

2. ΔΙΕΘΝΕΣ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ –ΔΝΟ

2.1 ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ – ΥΠΟΒΑΘΡΟ ΤΟΥ ΔΝΟ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ (ΑΠΟ ΤΗΝ ΔΙΑΡΡΟΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ)

Η Συνθήκη που ιδρύει το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ) υιοθετήθηκε στη Γενεύη το 1948, τέθηκε σε ισχύ το 1958 και η νέα οργάνωση συναντήθηκε για πρώτη φορά το επόμενο έτος (ΙΜΟ, 2014).

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός - είναι η εξειδικευμένη υπηρεσία του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, με την ευθύνη για την ασφάλεια και την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία (ΙΜΟ, 2014).

Ως ειδικός αντιπρόσωπος των Ηνωμένων Εθνών με 167 κράτη μέλη και τρία συνδουαζόμενα μέλη, ο ΔΝΟ εδρεύει στο Ηνωμένο Βασίλειο με περίπου 300 άτομα διεθνές προσωπικό. Το κυβερνόν σώμα του είναι η συνέλευση, η οποία συναντιέται μια φορά κάθε δύο έτη. Μεταξύ των συνόδων της συνέλευσης, βρίσκεται το Συμβούλιο, που αποτελείται από 40 κυβερνήσεις μέλη που εκλέγονται από τη συνέλευση, ενεργεί ως κυβερνόν σώμα του Οργανισμού (Pierre, 2005).

Κύριοι στόχοι της σύστασης του Οργανισμού όπως αυτοί συνοψίζονται στο άρθρο 1 (α) της Συνθήκης, είναι: «να παρέχει τους απαραίτητους μηχανισμούς για συνεργασία μεταξύ των κυβερνήσεων στον τομέα της νομοθεσίας και των πρακτικών σχετικά με τα τεχνικά θέματα όλων των ειδών που έχουν επιπτώσεις στη ναυτιλία η οποία είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με το διεθνές εμπόριο και να ενθαρρύνει και να διευκολύνει τη γενική θέσπιση των υψηλότερων εφαρμόσιμων προτύπων σε θέματα σχετικά με τη ναυτιλιακή ασφάλεια, την αποδοτικότητα της ναυσιπλοΐας και την πρόληψη και τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία». Ο Οργανισμός είναι επίσης εξουσιοδοτημένος να ασχολείται με διοικητικά και νομικά θέματα σχετικά με τους στόχους του.

Ο ΔΝΟ αποτελείται από Επιτροπές(Committees) και Υποεπιτροπές (Sub-Committees) που εστιάζουν στην τεχνική εργασία για να ενημερώσουν την υπάρχουσα νομοθεσία ή να αναπτύξουν και να εκδώσουν τους νέους κανονισμούς, με συνεδριάσεις στις οποίες συμμετέχουν εμπειρογνώμονες εντεταλμένοι από τις κυβερνήσεις μέλη του ΔΝΟ αλλά και οι εκάστοτε ενδιαφερόμενες/εμπλεκόμενες κυβερνητικές και μη

κυβερνητικές οργανώσεις (Osniñ, 2004). Αυτές οι επιτροπές είναι: η Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας, η Νομική Επιτροπή, η Τεχνική Επιτροπή Συνεργασίας και Επιτροπή Θαλασσιού Περιβάλλοντος. Απόρροια της συνεργασίας μεταξύ των Επιτροπών και των Κυβερνήσεων των Κρατών μελών του είναι ένα περιεκτικό σώμα διεθνών συμβάσεων, που υποστηρίζεται από εκατοντάδες των συστάσεις που κυβερνούν κάθε τομέα της ναυτιλίας. Ο ΔΝΟ ως μόνος διεθνής ρυθμιστικός φορέας για τις υποθέσεις ασφάλειας στη ναυτιλιακή βιομηχανία συνδέεται άμεσα με την προώθηση της ποιότητας στη ναυπήγηση πλοίων είτε με την παρεμπόδιση των θαλασσιών ατυχημάτων είτε την καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης (Mitrroussi, 2004). Ο τρόπος με τον οποίο ο ΔΝΟ διαρθρώνει και θέτει σε πρακτική εφαρμογή την έννοια της θαλάσσιας ασφάλειας και την προστασία του περιβάλλοντος, επηρεάζει και την διαμόρφωση της διεθνούς κοινής γνώμης σχετικά με το θέμα της Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας και της ποιότητας στην ναυτιλία. Είναι γεγονός ότι οι κυριότεροι «παίκτες» στον τομέα της Ναυτιλίας αναγνωρίζουν την αρχή στον Οργανισμό να θέτει πρότυπα ασφάλειας και ποιότητας προς όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, εξασφαλίζοντας έτσι όχι μόνο ένα αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας αλλά και το θεμιτό ανταγωνισμό μεταξύ τους (Campe, 2005).

Εάν λάβουμε υπόψιν μας τον αριθμό των νομοθεσιών και των αρμοδιοτήτων που υφίστανται στον τομέα της ναυτιλίας στα διαφορετικά κράτη μέλη του ΔΝΟ, μπορούμε εύκολα να κατανοήσουμε την δυσκολία που προκύπτει ώστε να εναρμονιστούν.

Η σύντομη αναφορά στην σύσταση και διάρθρωση του ΔΝΟ, δίνει μια σαφή ιδέα για τον ρόλο του. Θεωρήσαμε ότι αυτό το βήμα που αναλύει εν συντομία τη σημασία της οργάνωσης είναι απαραίτητο στην έρευνά μας δεδομένου ότι καταδεικνύει τη στενή σχέση μεταξύ των κανονισμών σε εθνικό επίπεδο και του ΔΝΟ σχετικά με την πολιτική ναυτιλιακής ασφάλειας. Επιπλέον αυτή η συνοπτική αναφορά καταδεικνύει το κεντρικό του ρόλο στην θέση των βάσεων του διεθνούς θαλάσσιου καθεστώτος με τον καθορισμό των κύριων προτύπων και την εξασφάλιση της εφαρμογής τους από τα κράτη μέλη.

Στα πλαίσια του ΔΝΟ από το 1974, όπου χρονολογείται η σύσταση του, έως και σήμερα έχουν ψηφιστεί Κανονισμοί και Συμβάσεις μεταξύ των κρατών μελών που καλύπτουν το μεγαλύτερο φάσμα των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

Οι εθνικές νομοθεσίες υποχρεούνται να συνάδουν με τα προαναφερθέντα πρότυπα των Κανονισμών/Συμβάσεων του ΔΝΟ, έτσι ώστε να δημιουργείται ένα ενιαίο πλαίσιο δράσης σε παγκόσμιο επίπεδο.

Είναι σημαντικό, αν και θα εστιάσουμε στις εξελίξεις αλλαγές που πραγματοποιήθηκαν κατά την περίοδο 2005-2014 σε θέματα ασφάλειας στη ναυτιλία, να παραθέσουμε εν συντομία το ήδη υπάρχον νομοθετικό πλαίσιο με την μορφή Κανονισμών και Συμβάσεων στα πλαίσια του ΔΝΟ στο οποίο και στηρίζονται τα βήματα των τελευταίων ετών.

Αυτό θα μας επιτρέψει να προσδιορίσουμε τη βάση στην οποία οι εθνικές κυβερνήσεις στηρίζονται, προκειμένου να προωθηθεί μια ολοκληρωμένη πολιτική ναυτιλιακής ασφάλειας. Επιπλέον, στο συγκεκριμένο νομικό πλαίσιο τίθενται και οι βάσεις της πολιτικής ναυτιλιακής ασφάλειας της Ε.Ε., που θα αναλύσουμε στο επόμενο κεφάλαιο.

2.2 ΟΙ ΚΥΡΙΟΤΕΡΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΠΟΥ ΔΙΕΠΟΥΝ ΤΟ ΕΡΓΟ ΓΙΑ ΜΙΑ ΑΣΦΑΛΗ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ

Επιμέρους οι σημαντικότερες συμβάσεις του ΔΝΟ που προωθούν τη ναυτιλιακή ασφάλεια και την πρόληψη θαλάσσιας ρύπανσης είναι:

A) Θεμελιώδεις Συνθήκες του ΔΝΟ:

- Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, (SOLAS), 1974
- Διεθνής Συνθήκη για την Πρόληψη της Ρύπανσης από τα Πλοία, 1973, όπως τροποποιείται από το πρωτόκολλο του 1978 και από το πρωτόκολλο του 1997 (MARPOL)
- Διεθνής Συνθήκη σχετικά με τα πρότυπα της Κατάρτισης, της Πιστοποίησης και της Επιτήρησης των Ναυτικών (STCW) όπως τροποποιείται, συμπεριλαμβανομένων και των τροποποιήσεων της Μανίλα του 1995 και 2010

B) Συμβάσεις σχετικές με τη θαλάσσια ασφάλεια :

- Διεθνής Σύμβαση για τις Γραμμές Φορτιού, (LL), 1966
- Συμφωνία για ειδικές γραμμές των Επιβατηγών (STP), 1971
- Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια των Εμπορευματοκιβωτίων, (CSC), 1972

- Σύμβαση σχετικά με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Δορυφορικό Οργανισμό, (INMARSAT), 1976
- Διεθνής Σύμβαση Torremolinos για την Ασφάλεια των Αλιευτικών Σκαφών, (SFV), 1977
- Σύμβαση Διεθνών Κανονισμών Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα, (COLREG), 1972
- Διεθνής Σύμβαση για την Θαλάσσια Έρευνα και Διάσωση (SAR), 1979

Γ) Συμβάσεις σχετικές με την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης (Ενώσης Ελλήνων Εφοπλιστών, 2009):

- Διεθνής Σύμβαση για την Επέμβαση στην Ανοικτή Θάλασσα σε Περιπτώσεις Ατυχημάτων Ρύπανσης από Πετρέλαιο, 1969
- Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης της Θάλασσας από την Απόρριψη Καταλοίπων και Άλλων Υλών, (LC) 1972 (και το πρωτόκολλο του Λονδίνου του 1996)
- Διεθνής Σύμβαση για την Ετοιμότητα, Συνεργασία και Αντιμετώπιση Ρύπανσης της Θάλασσας από Πετρέλαιο, 1990 (OPRC 1990)
- Πρωτόκολλο για την Ετοιμότητα, Συνεργασία και Αντιμετώπιση Ρύπανσης της Θάλασσας από Επικίνδυνες και Επιβλαβείς Ουσίες, 2000 (OPRC-HNS Protocol 2000)
- Διεθνής Σύμβαση για τον Έλεγχο των Επιβλαβών Συστημάτων Υφαλοχρωμάτων των Πλοίων, 2001 (AFS), 2001
- Διεθνής Σύμβαση για τον έλεγχο και τη διαχείριση του έρματος νερού και των ιζημάτων από τα πλοία, 2004
- Η διεθνής Συνθήκη του Χονγκ Κονγκ για την ασφαλή και περιβαλλοντικά υγιή ανακύκλωση των πλοίων, 2009

Δ) Συμβάσεις που καλύπτουν την ευθύνη και την αποζημίωση:

- Διεθνής Σύμβαση αναφορικά με την Αστική Ευθύνη συνεπεία Ζημιών από Ρύπανση με Πετρέλαιο, (CLC), 1969
- Διεθνής Σύμβαση για την Ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου για Αποζημίωση Ζημιών Ρύπανσης από Πετρελαιοειδή, (FUND) 1971
- Σύμβαση σχετική με την Αστική Ευθύνη στον Τομέα Ναυτιλιακής Μεταφοράς Πυρηνικών Υλικών, (NUCLEAR) 1971

- Σύμβαση για τον Περιορισμό των Ευθυνών για Ναυτικές Απαιτήσεις, (LLMC), 1976
- Διεθνής Σύμβαση για Ευθύνη και Αποζημίωση για Βλάβη σε Σχέση με τη Μεταφορά δια Θαλάσσης Επικίνδυνων και Επιβλαβών Ουσιών, (HNS) 1996
- Διεθνής Σύμβαση για Αστική Ευθύνη για Βλάβη από Ρύπανση Πετρελαίου Καυσίμων, 2001
- Διεθνής Σύμβαση του Ναϊρόμπι για την Απομάκρυνση Ναυαγίων, 2007

Ε) Λοιπές Συνθήκες :

- Διεθνής Συνθήκη σχετικά με τη Μέτρηση Χωρητικότητας των πλοίων (TONNAGE), 1969/88
- Διεθνής Συνθήκη σχετικά με τη διάσωση (SALVAGE), 1989/93
- Σύμβαση σχετικά με τη διευκόλυνση της Διεθνούς Θαλάσσιας Κυκλοφορίας (FAL), 1965/85
- Σύμβαση για την Καταστολή των Παράνομων Πράξεων κατά της Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας, (SUA) 1988
- Πρωτόκολλο για την Καταστολή των Παράνομων πράξεων κατά της Ασφάλειας Σταθερών Εξεδρών που βρίσκονται στην Ηπειρωτική Υφαλοκρηπίδα (SUA PROT) 1988

Οι Συμβάσεις του ΔΝΟ αντιμετωπίζουν το πρόβλημα της θαλάσσιας ρύπανσης σε ποικίλα επίπεδα. Θα εστιάσουμε στην πρόληψη θαλάσσιας ρύπανσης που προκαλείται από το πετρέλαιο η οποία προέρχεται από τα πλοία καθώς και σε θέματα Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας των οποίων η μη αντιμετώπιση τους θα μπορούσε έμμεσα να προκαλέσει ατυχήματα και συνεπώς διαρροή πετρελαίου.

Οι Συμβάσεις του ΔΝΟ που θέτουν τις βάσεις για την ανάπτυξη ενός νομοθετικού πλαισίου Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας και Προστασίας του Θαλασσίου περιβάλλοντος και θα αναφερθούμε πιο διεξοδικά είναι οι SOLAS και MARPOL. Το περιεχόμενο των άλλων συμβάσεων δεν θα αναφερθεί διεξοδικά, όμως θα γίνουν αναφορές κατά περίπτωση. Θα εστιάσουμε κυρίως στις τροποποιήσεις που υπέστησαν κατά την περίοδο 2005-2014 την οποία και εξετάζουμε και σηματοδοτούν τις ελλείψεις που καλύπτονται και τα βήματα εξέλιξης του πλαισίου. Επίσης αναφορά θα γίνει και κατά την αντιπαραβολή των Διεθνών Κανονισμών/Συμβάσεων με το Ευρωπαϊκό Νομοθετικό

πλαίσιο ώστε να αναδείξουμε την σύμπνοια μεταξύ των δύο πλαισίων αλλά και τις αποκλίσεις τους.

2.2.1 Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΗΣ MARPOL73/78

Το 1973 ο ΔΝΟ υιοθέτησε τη διεθνή Σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία . Αυτή τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο του 1978 και είναι γνωστή πλέον ως MARPOL 73/78. Η MARPOL τέθηκε σε ισχύ το 1983 και περιέχει δύο πρωτόκολλα και πέντε παραρτήματα. Η επέκταση των κανονισμών της όπως περιγράφεται στα παραρτήματα περιλαμβάνει μέτρα κατά της ρύπανσης που προκαλείται από το πετρέλαιο (MARPOL παράρτημα I) τη ρύπανση που προκαλείται από τις επιβλαβείς υγρές ουσίες (MARPOL παράρτημα II) από τα συσκευασμένα αγαθά και τις μη-υγρές ουσίες (MARPOL παράρτημα III) από τα λύματα (MARPOL παράρτημα IV) και από τα απορρίμματα (MARPOL παράρτημα B) (Szepes, 2013). Ένα πρόσθετο παράρτημα υιοθετήθηκε το 1997 την ατμοσφαιρική ρύπανση που προκαλείται από τα πλοία το οποίο τέθηκε σε ισχύ το 2005 (Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος, 1998). Το πρώτο παράρτημα που είναι το σημαντικότερο για την έρευνά μας καθώς καθορίζει τα πρότυπα για τη ρύπανση πετρελαίου ενσωματώνει την προτεραιότητα για την ύπαρξη εξοπλισμού για τον καθαρισμό των δεξαμενών από το έρμα(CBT³), δεξαμενές που φέρουν έρμα (SBT⁴) και εξοπλισμό καθαρισμού από το αργό πετρέλαιο(COW⁵).

Στοχεύει να μειώσει το ποσοστό πετρελαίου που πρέπει να απορρίπτεται από τα πλοία και να εξασφαλίσει ότι υπάρχουν εγκαταστάσεις στην ακτή για τη λήψη του πετρελαίου που παραμένει επί των πλοίων. Επιπλέον η Σύμβαση ορίζει ότι τα νέα βυτιοφόρα πρέπει να πληρούν ορισμένες απαιτήσεις σχετικά με την υποδιαίρεση και τη σταθερότητα τους προκειμένου να περιοριστεί η ζημία που μπορεί να προκληθεί στο θαλάσσιο περιβάλλον μετά από ένα ατύχημα. Η Σύμβαση της MARPOL έγινε αυστηρότερη και πιο ακριβής με τις τροποποιήσεις που υιοθετήθηκαν το 1992 (σε ισχύ το 1993).

³ Clean Ballast Tanks

⁴ Segregated Ballast Tanks

⁵ Crude Oil Washing systems

Σημαντική αλλαγή σε θέματα ασφάλειας επέφερε η υποχρεωτική ναυπήγηση των νέων βυτιοφόρων με τοιχώματα διπλού κύτους, αντί μονού, ώστε να επιτευχθεί ένας καλύτερος βαθμός προστασίας ενάντια στη ρύπανση.

Με την τροποποίηση της MARPOL επικυρώθηκε η υποχρεωτική μετατροπή όλων των βυτιοφόρων από μονού κύτους σε διπλού, με καταληκτική ημερομηνία το 2010. Επιπλέον οι τροποποιήσεις του 1992 αποσκοπούσαν στην πλήρη βελτίωση τόσο της κατασκευής των πλοίων, για την μείωση της παραχθείσας από αυτά ρύπανσης, όσο και στην αντιμετώπιση της ώστε να μειωθεί ο αντίκτυπός της στο θαλάσσιο και παράκτιο χώρο. Το περιεχόμενο των Παραρτημάτων της όπως θα δούμε εν συντομία παρακάτω καθιστά τη MARPOL μια από τις σημαντικότερες νομικές βάσεις σχετικές με την πολιτική ναυτιλιακής ασφάλειας στα εθνικά κράτη μέλη. Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι με γνώμονα την συγκεκριμένη Σύμβαση διαρθρώνεται το νομικό πλαίσιο στα πλαίσια της Ε.Ε. σχετικά με τα θέματα Ασφάλειας στη Ναυσιπλοΐα αλλά και στην προστασία του Θαλασσιού περιβάλλοντος στα Ευρωπαϊκά ύδατα και ακτές. Πιο αναλυτικά τα Παραρτήματα που αποτελούν την Σύμβαση της MARPOL έχουν ως εξής: Παράρτημα I - Κανονισμοί για την πρόληψη της μόλυνσης από πετρέλαιο (σε ισχύ από την 2 Οκτωβρίου 1983):

Καλύπτει την πρόληψη της μόλυνσης από το πετρέλαιο από την λειτουργία πλοίων και από ατυχηματικές απορρίψεις. Θέσπισε τις απαιτήσεις για τον κανονικό έλεγχο των απορρίψεων πετρελαίου στο θαλάσσιο νερό, και κατέστησε τις κυβερνήσεις αρμόδιες για να παρέχουν τις εγκαταστάσεις υποδοχής και επεξεργασίας ακτών στους τερματικούς σταθμούς πετρελαίου και τους λιμένες (Wilkins, 2014). Οι τροποποιήσεις του 1992 στο Παράρτημα I κατέστησαν υποχρεωτικό για τα νέα πετρελαιοφόρα να έχουν κατασκευή διπλού κύτους ενώ έθεσαν το χρονοδιάγραμμα μετατροπής της κατασκευής των παλαιότερων δεξαμενόπλοιων από μονού κύτους σε διπλού.

- Παράρτημα I αναθεωρήθηκε ξανά το 2001 και το 2003.
- Παράρτημα II - Κανονισμοί για τον έλεγχο της μόλυνσης από τις επιβλαβείς υγρές ουσίες στον όγκο (σε ισχύ από την 2 Οκτωβρίου 1983) :

Απαριθμεί τα κριτήρια απόρριψης και ελέγχου της μόλυνσης από τις επιβλαβείς υγρές ουσίες που μεταφέρονται σε χύδην μορφή. Περίπου 250 στοιχεία κρίθηκαν ρυπογόνα και συμπεριλήφθησαν σε λίστα η οποία επισυνάφθηκε στην Σύμβαση. Η απόρριψη των υπολειμμάτων τους είναι πλέον επιτρεπτή μόνο σε ειδικές εγκαταστάσεις υποδοχής

Σε κάθε περίπτωση καμία απόρριψη ρυπογόνων ουσιών δεν είναι επιτρεπτή σε απόσταση 12 μιλίων από την κοντινότερη ακτή.

- Παράρτημα III - Πρόληψη της μόλυνσης από τις επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται θαλασσίως σε συσκευασμένη μορφή (σε ισχύ από 1η Ιουλίου 1992) :

Περιέχει τις γενικές απαιτήσεις για την έκδοση των λεπτομερών προτύπων στη συσκευασία, το χαρακτηρισμό, την κατηγοριοποίηση, την αποθήκευση, τους περιορισμούς ποσότητας και τις εξαιρέσεις μεταξύ των ουσιών/φορτίων.

Για το σκοπό του συγκεκριμένου Παραρτήματος ως « επιβλαβείς ουσίες» ορίζονται ουσίες οι οποίες χαρακτηρίζονται ως θαλάσσιοι ρύποι στον Διεθνή Ναυτιλιακό Κώδικα Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (IMDG Code) ή συμπεριλαμβάνονται στο υποπαράρτημα του Παραρτήματος III⁶.

- Παράρτημα IV- Πρόληψη της μόλυνσης από τα λύματα των πλοίων(σε ισχύ από 27 Σεπτεμβρίου 2003) :

Περιέχει τις κατευθυντήριες για να ελεγχθεί η μόλυνση της θάλασσας από τα λύματα των πλοίων. Καθιστά σαφές ότι η απόρριψη των λυμάτων στη θάλασσα είναι απαγορευμένη. Εάν το πλοίο διαθέτει εγκεκριμένο μηχανισμό επεξεργασίας λυμάτων ή εάν τα εν λόγω λύματα απολυμαίνονται ή διυλίζονται με εγκεκριμένο σύστημα εν πλω η απόρριψη τους επιτρέπεται σε μια απόσταση περισσότερων από τριών ναυτικών μιλίων από το κοντινότερο ηπειρωτικό τμήμα (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1996). Τα λύματα που δεν θρυμματίζονται ή απολυμαίνονται πρέπει να απορριφθούν σε μια απόσταση μεγαλύτερη των 12 ναυτικών μιλίων από την κοντινότερη ακτή.

Τον Ιούλιο του 2011, ο ΔΝΟ υιοθέτησε τις πιο πρόσφατες τροποποιήσεις της MARPOL στο παράρτημα IV που τέθηκαν σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2013. Οι τροποποιήσεις εισάγουν τη θάλασσα της Βαλτικής ως ειδική περιοχή στο πλαίσιο του παραρτήματος IV και προσθέτουν νέους περιορισμούς στην απόρριψη λυμάτων από πλοία που βρίσκονται σε «ειδικές» περιοχές.

- Παράρτημα V πρόληψη της μόλυνσης από τα απορρίμματα από τα σκάφη (που τίθενται σε ισχύ στις 31 Δεκεμβρίου 1988) :

Εξετάζει τους διαφορετικούς τύπους απορριμμάτων και διευκρινίζει τις αποστάσεις από την ακτή και τον τρόπο στους οποίους μπορούν να ξεφορτωθούν το σημαντικότερο χαρακτηριστικό γνώρισμα του παραρτήματος είναι η πλήρης

⁶ Αναφορά στο Παράρτημα ι για τον πλήρη κατάλογο των ρυπογόνου ουσιών όπως προβλέπονται στο Παράρτημα III της MARPOL.

απαγόρευση που επιβάλλεται στην απόρριψη στη θάλασσα όλων των μορφών πλαστικού.

Τον Ιούλιο του 2011, ο ΔΝΟ υιοθέτησε τις εκτενείς τροποποιήσεις στο παράρτημα V σε ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2013. Το αναθεωρημένο παράρτημα V απαγορεύει την απαλλαγή όλων των απορριμμάτων στη θάλασσα, εκτός αν συμβαίνει κάτω από εγκεκριμένες συνθήκες .

- Παράρτημα VI πρόληψη της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα σκάφη (σε ισχύ από 19 Μαΐου 2005)

Τα όρια συνόλων στις εκπομπές οξειδίων θείου και οξειδίων αζώτου από το σκάφος εξαντλούν και απαγορεύουν τις σκόπιμες εκπομπές του όζοντος που μειώνουν τις ουσίες οι οριζόμενες περιοχές ελέγχου εκπομπής καθορίζουν τα πιο αυστηρά πρότυπα για εκπομπές Sox και NOX.

2.2.2 Η ΣΥΜΒΑΣΗ SOLAS

Η διεθνής Σύμβαση για την ασφάλεια της ζωής εν πλω (SOLAS) αρχικά υιοθετήθηκε το 1960 και τέθηκε σε ισχύ το 1965. Ενημερώθηκε έπειτα, λαμβάνοντας μια απολύτως νέα μορφή το 1974 και τροποποιήθηκε σε πολυάριθμες περιπτώσεις έτσι ώστε σήμερα να καθίσταται η κεντρική Σύμβαση του ΔΝΟ (Ναυτίλοι της HELMEPA, 2015). Ο κύριος στόχος της SOLAS είναι να διευκρινίσει τα κατώτατα επίπεδα για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και η λειτουργία των πλοίων, με στόχο την διατήρηση της ασφάλειά τους. Περιέχει 12 κεφάλαια που αναφέρονται στην τεχνική πτυχή της ναυτιλίας και της προώθησης της ναυτιλιακής ασφάλειας. Ακόμα κι αν η SOLAS δεν αναφέρεται άμεσα στην πρόληψη θαλάσσιας ρύπανσης, θέτει πρότυπα με στόχο να περιοριστούν τα ατυχήματα των πλοίων που επηρεάζουν έμμεσα την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Πρέπει να αναφέρουμε εδώ την υιοθέτηση του κώδικα ISM που ενσωματώθηκε στη SOLAS το 1994 ως κεφάλαιο IX, με στόχο την διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων ώστε να εξασφαλίσει την επιβολή των ισχυόντων κανονισμών, σχετικά με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και της προστασίας θαλάσσιας ρύπανσης στα κράτη μέλη του ΔΝΟ. Το πρωτόκολλο του 1988 στη διεθνή Συνθήκη σχετικά με τις γραμμές φορτίων μέσα στη SOLAS Συνθήκη πρέπει επίσης να αναφερθεί δεδομένου ότι αναγνωρίζει το ρόλο των νηογνομόνων οι όποιοι έχουν κυρίαρχη θέση στις επιθεωρήσεις πλοίων στα ζητήματα ασφάλειας.

Ο κύριος στόχος της Σύμβασης SOLAS είναι να καθορίσει τις «ελάχιστες» προδιαγραφές για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των πλοίων, για την ασφάλειά τους (IMO, 2015). Τα κράτη μέλη είναι υπεύθυνα να διασφαλίζουν ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της Σύμβασης, καθώς και να διαθέτουν μια σειρά από τα πιστοποιητικά που προβλέπονται, ως απόδειξη. Οι διατάξεις ελέγχου επιτρέπουν επίσης στα συμβαλλόμενα κράτη να επιθεωρούν πλοία άλλων κρατών εάν υπάρχουν σαφείς λόγοι να πιστεύεται ότι το πλοίο και ο εξοπλισμός του δεν συμμορφώνεται ουσιαστικά με τις απαιτήσεις της σύμβασης - η διαδικασία αυτή είναι γνωστή ως Έλεγχος από το Κράτος Λιμένα (Port State Control) (IMO, 2015).

Η Σύμβαση SOLAS, στην σημερινή της μορφή, περιλαμβάνει τα άρθρα που θέτουν τις γενικές υποχρεώσεις, τη διαδικασία τροποποίησης και ακολουθείται από ένα παράρτημα διαιρείται σε 12 κεφάλαια:

- Κεφάλαιο I - Γενικές διατάξεις

Περιλαμβάνει κανονισμούς που αφορούν στην έρευνα των διαφόρων τύπων των πλοίων και την έκδοση των εγγράφων που πιστοποιούν ότι το πλοίο πληροί τις απαιτήσεις της Σύμβασης. Το κεφάλαιο αυτό περιλαμβάνει επίσης διατάξεις για τον έλεγχο των πλοίων στα λιμάνια των άλλων συμβαλλόμενων κυβερνήσεων.

- Κεφάλαιο II-1 - Κατασκευές - Υποδιαίρεση και ευστάθεια. Μηχανολογικές και ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις

Στο Κεφάλαιο II ορίζεται ο τρόπος υποδιαίρεσης των επιβατηγών πλοίων σε στεγανά διαμερίσματα τα οποία πρέπει να είναι τέτοια ώστε εφόσον υποστεί ζημιές το κύτος του πλοίου θα παραμείνει εν πλω και σταθερό. Επίσης περιλαμβάνονται απαιτήσεις για την στεγανότητα και την άντληση υδροσυλλεκτών για τα επιβατηγά πλοία καθώς και απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά και φορτηγά πλοία.

Συνακόλουθα περιλαμβάνονται απαιτήσεις που καλύπτουν τα μηχανήματα και τις ηλεκτρικές εγκαταστάσεις ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι υπηρεσίες που είναι απαραίτητες για την ασφάλεια του πλοίου, των επιβατών και του πληρώματος διατηρούνται κάτω από διάφορες συνθήκες έκτακτης ανάγκης.

«Πρότυπα Goal-based⁷» για τα πετρελαιοφόρα και τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου εγκρίθηκαν το 2010, απαιτώντας ότι τα νέα πλοία πρέπει να έχουν σχεδιαστεί και κατασκευαστεί για μια συγκεκριμένη διάρκεια ζωής και να είναι ασφαλή και φιλικά προς το περιβάλλον, σε άθικτη κατάσταση και ανθεκτικά προς τις ζημιές καθ' όλη τη ζωή τους. Σύμφωνα με τον κανονισμό, τα πλοία θα πρέπει να έχουν επαρκή αντοχή, ακεραιότητα και σταθερότητα για να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος απώλειας του πλοίου ή της πρόκλησης ρύπανσης για το θαλάσσιο περιβάλλον, λόγω διαρθρωτικής ανεπάρκειας (IMO, 2014).

- Κεφάλαιο II-2 - Πυροπροστασία, ανίχνευση και εξαφάνιση πυρκαγιάς

Περιλαμβάνει λεπτομερείς διατάξεις πυρασφάλειας για όλα τα πλοία και τα ειδικά μέτρα για τα επιβατηγά, φορτηγά πλοία και δεξαμενόπλοια.

Πιο συγκεκριμένα: διαίρεση του πλοίου σε κύριες και κατακόρυφες ζώνες με θερμικά και κατασκευαστικά όρια, διαχωρισμό των χώρων ενδιαιτήσεως από το υπόλοιπο πλοίο με θερμικά και κατασκευαστικά όρια, περιορισμένη χρήση καύσιμων υλικών, ανίχνευση οιασδήποτε πυρκαγιάς στη ζώνη προελεύσεώς της, περιορισμό και κατάσβεση πυρκαγιάς μέσα στο χώρο προελεύσεώς της, προστασία των μέσων διαφυγής ή πρόσβασης για σκοπούς πυρόσβεσης, άμεση διαθεσιμότητα των πυροσβεστικών μέσων και τέλος ελαχιστοποίηση της πιθανότητας αναφλέξεως εύφλεκτου φορτίου (Canada Transport, 2013).

- Κεφάλαιο III - Σωστικά μέσα και ρυθμίσεις

Το κεφάλαιο αυτό περιλαμβάνει τις απαιτήσεις για τα σωστικά μέσα και ρυθμίσεις, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων για τις σωσίβιες λέμβους, λέμβους διάσωσης και σωσίβια σύμφωνα με τον τύπο του πλοίου. Ο Διεθνής Κώδικας περί σωστικών μέσων (LSA, Life Saving Appliances⁸) δίνει ειδικές τεχνικές απαιτήσεις και

⁷ Η έννοια του «στόχου με βάση τα πρότυπα για τη ναυπήγηση πλοίων» εισήχθη στο ΔΝΟ κατά την 89η σύνοδο του Συμβουλίου τον Νοέμβριο του 2002 με την υποβολή πρότασης από δύο κράτη μέλη, τις Μπαχάμες και την Ελλάδα (C 89/12/1), γεγονός που υποδηλώνει ότι θα πρέπει ο ΔΝΟ να διαδραματίσει μεγαλύτερο ρόλο στον καθορισμό των προτύπων υπό των οποίων χτίζονται νέα πλοία, παραδοσιακά την ευθύνη των νηογνομόνων και των ναυπηγείων. Η υποβολή υποστήριξε ότι ο Οργανισμός θα πρέπει να αναπτύξει αρχικές προδιαγραφές κατασκευής των πλοίων που θα επιτρέψει καινοτόμα σχέδια, αλλά ταυτόχρονα εξασφαλίζουν ότι τα πλοία είναι κατασκευασμένα με τέτοιο τρόπο που, αν συντηρηθεί σωστά, θα μπορούσαν να παραμείνουν ασφαλή σε όλη τη διάρκεια της ζωής τους. Οι κανόνες θα πρέπει επίσης να διασφαλίζουν ότι όλα τα μέρη του πλοίου είναι εύκολα προσβάσιμα ώστε για να διευκολύνεται η κατάλληλη επιθεώρηση και συντήρησή τους.

⁸ IMO, Resolution MSC.48(66) (4 Ιουνίου 1996) Παράρτημα 3, *Adoption of the International Life Saving Appliance (LSA) Code*, MSC 66/24/Add.1

είναι υποχρεωτικός βάσει του κανονισμού 34, ο οποίος ορίζει ότι όλα τα σωστικά μέσα και ρυθμίσεις πρέπει να συμμορφώνονται με τις ισχύουσες απαιτήσεις του κώδικα.

- Κεφάλαιο IV – Ραδιοεπικοινωνίες

Το κεφάλαιο περιλαμβάνει το παγκόσμιο ναυτιλιακό σύστημα κινδύνου και ασφάλειας (GMDSS). Όλα τα επιβατηγά πλοία και όλα τα φορτηγά πλοία ολικής χωρητικότητας 300 κόρων και άνω που εκτελούν διεθνείς πλόες απαιτείται να φέρουν εξοπλισμό που έχει σχεδιαστεί για να βελτιώσει τις πιθανότητες διάσωσης μετά από ένα ατύχημα, συμπεριλαμβανομένης της ένδειξης της θέσης κινδύνου και αναμεταδότες διάσωσης (αναμεταδότες ραντάρ) για τη θέση του πλοίου ή τα σωστικά σκάφη.

Οι κανονισμοί επικεντρώνονται στο ότι οι συμβαλλόμενες κυβερνήσεις υποχρεούνται να παρέχουν υπηρεσίες ραδιοεπικοινωνιών, καθώς και στις απαιτήσεις του πλοίου για τη μεταφορά του εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνίας. Το κεφάλαιο είναι στενά συνδεδεμένο με τους κανονισμούς ραδιοεπικοινωνιών της Διεθνούς Ένωσης Τηλεπικοινωνιών (Tuapse Port, 2015).

- Κεφάλαιο V - Ασφάλεια της ναυσιπλοΐας

Το Κεφάλαιο V προσδιορίζει ορισμένες υπηρεσίες ασφάλειας της ναυσιπλοΐας που πρέπει να παρέχονται από τα συμβαλλόμενα κράτη και παραθέτει τις διατάξεις του επιχειρησιακού χαρακτήρα που εφαρμόζονται γενικά σε όλα τα πλοία σε όλα τα δρομολόγια.

Τα θέματα που καλύπτονται περιλαμβάνουν τη διατήρηση των μετεωρολογικών υπηρεσιών για τα πλοία, την υπηρεσία περιπολίας κατά την δρομολόγηση των πλοίων και τη διατήρηση των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης.

Το κεφάλαιο αυτό περιλαμβάνει επίσης μια γενική υποχρέωση για τους πλοίαρχους να παρέχουν βοήθεια σε περίπτωση κινδύνου και για τα συμβαλλόμενα κράτη να εξασφαλίσουν ότι όλα τα πλοία τους είναι επανδρωμένα επαρκώς και αποτελεσματικά από άποψη ασφάλειας (Maritime and Coastguard Agency, 2014).

Το κεφάλαιο καθιστά υποχρεωτική τη μεταφορά των συσκευών καταγραφής δεδομένων ταξιδιού (VDR) και συστημάτων αυτόματου εντοπισμού πλοίων (AIS).

- Κεφάλαιο VI - Μεταφορά Εμπορευμάτων

Το κεφάλαιο αυτό περιλαμβάνει όλα τα είδη του φορτίου (εκτός από τα υγρά και τα αέρια χύδην) για τα οποία απαιτούνται ειδικές προφυλάξεις, λόγω των ιδιαίτερων κινδύνων που αποτελούν για πλοία ή άτομα επί του πλοίου,. Οι κανονισμοί

αυτοί περιλαμβάνουν απαιτήσεις για στοιβασία και ασφάλιση του φορτίου ή μονάδες φορτίου (όπως δοχεία).

- Κεφάλαιο VII - Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων

Αφορά στη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων σε συσκευασμένη μορφή δηλαδή περιλαμβάνει διατάξεις για την ταξινόμηση, τη συσκευασία, τη σήμανση, την επισήμανση, την τεκμηρίωση και τη στοιβασία επικίνδυνων εμπορευμάτων. Οι συμβαλλόμενες κυβερνήσεις είναι υποχρεωμένες να εκδίδουν οδηγίες σε εθνικό επίπεδο και το κεφάλαιο καθιστά υποχρεωτικό το Διεθνή Ναυτιλιακό Κώδικα Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (IMDG), που αναπτύχθηκε από τον ΔΝΟ, ο οποίος ενημερώνεται διαρκώς για να συμπεριλάβει νέα επικίνδυνα προϊόντα και να συμπληρώσει ή να αναθεωρήσει τις υφιστάμενες διατάξεις.

Το κεφάλαιο απαιτεί η μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων να είναι σε συμμόρφωση με τις σχετικές διατάξεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Κώδικα Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (IMDG Code).

- Κεφάλαιο VIII - Πυρηνικά πλοία

Δίνει βασικές προϋποθέσεις για πυρηνοκίνητα πλοία και ασχολείται ιδιαίτερα με τους κινδύνους ακτινοβολίας. Αναφέρεται σε λεπτομερή και πλήρη κώδικα ασφαλείας για την πυρηνική δραστηριότητα εμπορικών πλοίων η οποία εγκρίθηκε από τη Συνέλευση του ΔΝΟ το 1981.

- Κεφάλαιο IX - Διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων

Το κεφάλαιο καθιστά υποχρεωτική την Ασφαλή Διαχείριση (ISM), η οποία απαιτεί ένα σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας που θα καθοριστεί από τον πλοιοκτήτη ή οποιοδήποτε πρόσωπο που ανέλαβε την ευθύνη για το πλοίο (Εταιρεία).

- Κεφάλαιο X - Τα μέτρα ασφαλείας για ταχύπλοα σκάφη

Το κεφάλαιο καθιστά υποχρεωτικό το Διεθνή Κώδικα Ασφάλειας Ταχύπλων Σκαφών (HSC).

- Κεφάλαιο XI-1 - Ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα

Το κεφάλαιο αποσαφηνίζει τις υποχρεώσεις σχετικά με την εξουσιοδότηση των αναγνωρισμένων οργανισμών (αρμόδιων για τη διενέργεια επιθεωρήσεων και ελέγχων).

- Κεφάλαιο XI-2

Στον κανονισμό XI-2/3 του κεφαλαίου καθιερώνει τον Κώδικα Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS Code). Το μέρος Α του κώδικα είναι υποχρεωτικό και το μέρος Β περιέχει οδηγίες ως προς τον καλύτερο τρόπο για να συμμορφωθούν με

τις διεθνείς απαιτήσεις τα συμβαλλόμενα μέρη. Στον κανονισμό XI-2/8 επιβεβαιώνεται ο ρόλος του Πλοιάρχου να ασκεί την επαγγελματική του κρίση για τις αποφάσεις που απαιτούνται για τη διατήρηση της ασφάλειας του πλοίου. Προσδιορίζεται δε, ότι δεν πρέπει να περιορίζεται από την εταιρεία, τον ναυλωτή ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο στο συγκεκριμένο θέμα (UNHCR, 2014).

Στον κανονισμό XI-2/5, ορίζεται ότι όλα τα πλοία οφείλουν να είναι εφοδιασμένα με σύστημα προειδοποίησης/ασφάλειας. Συνακόλουθα ο κανονισμός XI-2/6 καλύπτει τις απαιτήσεις για τις λιμενικές εγκαταστάσεις, υποχρεώνοντας μεταξύ άλλων τα συμβαλλόμενα κράτη να διασφαλίζουν ότι οι αξιολογήσεις ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων πραγματοποιούνται επαρκώς, ότι τα σχέδια ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων είναι ρεαλιστικά στην εφαρμογή τους και συνάδουν με τον ISPS. Άλλοι κανονισμοί του παρόντος κεφαλαίου καλύπτουν την παροχή πληροφοριών στον ΔΝΟ, τον έλεγχο των πλοίων στο λιμάνι, (συμπεριλαμβανομένων παραμέτρων όπως η καθυστέρηση, η κράτηση, ο περιορισμός των δραστηριοτήτων, της κίνησης εντός του λιμένα ή της εκδίωξης του πλοίου από αυτό), και την ειδική ευθύνη των εταιρειών.

- Κεφάλαιο XII - Πρόσθετα μέτρα ασφαλείας για πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου

Το κεφάλαιο αυτό περιλαμβάνει τις διαρθρωτικές απαιτήσεις για πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου πάνω από 150 μέτρα σε μήκος.

Ο ΔΝΟ προσπαθεί με τη SOLAS να θέσει τη νομική βάση για την πολιτική ναυτιλιακής ασφάλειας και έμμεσα για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης στα κράτη μέλη του. Αν και τα μέτρα που εγκρίνονται κατά το πέρας των ετών τείνουν να είναι όλο και περισσότερο περιοριστικά η τελευταία λέξη αφήνεται πάντα στις εθνικές αρχές που είναι αρμόδιες για το κρατικό έλεγχο σημαίων και λιμένων. Οι τελευταίοι δύο έλεγχοι εμφανίζονται να είναι σοβαρά σημαντικοί για την πολιτική ναυτιλιακής ασφάλειας. Παρά τα διαφορετικά συμφέροντα που εμφανίζονται μεταξύ του ΔΝΟ και των κρατών μελών, η σχέση τους είναι πάντα αλληλοεξαρτώμενη για την προώθηση μιας ολοκληρωμένης πολιτικής ναυτιλιακής ασφάλειας.

2.3 ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΤΟΥ ΔΝΟ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2005-2014, ΓΙΑ ΤΗΝ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΚΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ

Έχοντας αναλύσει το νομοθετικό πλαίσιο στο οποίο στηρίζεται η πολιτική της Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας και Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος σε διεθνές επίπεδο θα προχωρήσουμε παραθέτοντας τις τροποποιήσεις των Συμβάσεων κατά την τελευταία δεκαετία. Όπως θα δούμε, δεδομένου ότι η Ναυτιλία είναι μια δυναμική δραστηριότητα, οφείλει να προσαρμόζεται στις εκάστοτε συνθήκες υπό τις οποίες τελείται. Με τον ίδιο τρόπο και οι κανονισμοί που τη διέπουν τροποποιούνται ώστε να ανταποκρίνονται στις νέες ανάγκες ή προβλήματα που ανακύπτουν σε ένα συνεχώς εξελισσόμενο πλαίσιο δράσης. Ο ΔΝΟ έχει προχωρήσει όπως θα δούμε παρακάτω σε πολυάριθμες διαφοροποιήσεις της υπάρχουσας νομοθεσίας αναφορικά με την Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας και την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος ώστε να δημιουργήσει ένα αυστηρά ελεγχόμενο πλαίσιο και να καλύψει τεχνικές, τεχνολογικές και νομικές πτυχές με γνώμονα την εξελικτική πορεία της Ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Θα κάνουμε μια χρονολογική αναφορά στις τροποποιήσεις της MARPOL και του SOLAS οι οποίες επηρεάζουν την ποιότητα της Ασφάλειας και της Προστασίας των Θαλασσών, είτε άμεσα με την ψήφιση νέων απαγορεύσεων και περιορισμών(πχ στις μεθόδους απόρριψης πετρελαίου, στην ανάσυρση ναυαγίων), είτε έμμεσα με διαφοροποιήσεις στα τεχνικά και τεχνολογικά standards στην κατασκευή των πλοίων, στην ποιότητα των επιθεωρήσεων είτε και στην ίδια τη φύση των δραστηριοτήτων που προκαλούν πετρελαϊκή ρύπανση(πχ: τρόποι μεταφοράς πετρελαίου)

A. Έτος 2005

A.1 Τροποποίηση 2005 στην SOLAS (MSC 194/80 – σε ισχύ από 1^η Ιανουαρίου 2007/2009):

Πρόκειται για μια πλήρη αναθεώρηση των διατάξεων για την υποδιαίρεση των διαμερισμάτων των πλοίων και της ευστάθειας τους η οποία τέθηκε σε ισχύ την 1 Ιανουαρίου του 2009. Με την παρούσα τροποποίηση εναρμονίζονται οι διατάξεις στα πλαίσια της SOLAS και παράλληλα δημιουργούνται νέες απαιτήσεις για τα δεξαμενόπλοια και τα πλοία μεταφοράς χύμα φορτίων θέτοντας ένα αρτιότερο

υπόβαθρο για την έμμεση αποφυγή ατυχημάτων και ρύπανσης από τα πλοία με την ασφαλέστερη κατασκευή τους.

A.2 SOLAS II-1 / Μέρος A-1 (Ισχύει από 1^η Ιανουαρίου 2007) :

- Reg.3-7: Πλέον τα σχέδια κατασκευής του πλοίου πρέπει να διατηρούνται επί του πλοίου αλλά και στην ξηρά, για την ευκολότερη πρόσβαση σε περίπτωση κινδύνου.

- Reg.3-8: Εξοπλισμός ρυμούλκησης και ελλιμενισμού. Σύμφωνα με την παρούσα τροποποίηση τα πλοία πρέπει να εφοδιάζονται με εξοπλισμό και εξαρτήματα επαρκούς αντοχής για να καταστεί δυνατή η ασφαλής διεξαγωγή όλων των εργασιών ρυμούλκησης και ελλιμενισμού που συνδέονται με την κανονική λειτουργία τους.

Οι ρυθμίσεις στον εξοπλισμό και τα εξαρτήματα που παρέχονται σύμφωνα με την παράγραφο 2 πρέπει να ικανοποιεί τις απαιτήσεις της διοίκησης ή ενός αναγνωρισμένου οργανισμού(νηογνώμονα).

Επιπρόσθετα κάθε εξάρτημα ή στοιχείο του εξοπλισμού που παρέχεται δυνάμει του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με το σκοπό λειτουργίας του πλοίου και να συνάδει με τυχόν περιορισμούς που σχετίζονται με την ασφαλή λειτουργία του (Korean Register of Shipping, 2009).

(γ) Reg.23-3: Παροχή ανιχνευτών στάθμης ύδατος σε μονού κύτους πλοία τα οποία κατασκευάστηκαν πριν από την 1η Ιανουαρίου του 2007 .

A.3 SOLAS II-1 / Μέρος A, B, B-1 (Ισχύει από 1η του Ιανουαρίου 2009) :

Τροποποίηση της SOLAS Κεφάλαιο II-1 για τις ζημίες που πλήττουν την σταθερότητα : II-1, Μέρος B SOLAS (Κριτήρια ευστάθειας για τα επιβατηγά πλοία) και Μέρος B-1 (Κριτήρια σταθερότητας για το φορτίο του πλοίου). Κανονισμοί με διαφορετικό τεχνικό υπόβαθρο ενσωματώθηκαν σε ένα κριτήριο με την πιθανολογική Μέθοδο. Το προϋπάρχον Μέρος A, B, B-1 του SOLAS Κεφ. II-1 επαναρυθμίζεται με τα Μέρη A, B, B-1, B-2, B-3, B-4⁹.

Οι ανωτέρω τροποποιήσεις βασίζονται στην πιθανολογική μέθοδο του προσδιορισμού ευστάθειας σε περίπτωση βλάβης , η οποία αναπτύσσεται με βάση τη λεπτομερή μελέτη των δεδομένων που συλλέγονται από τον ΔΝΟ σχετικά με την συγκρούσεις. Επειδή η μέθοδος βασίζεται σε στατιστικά στοιχεία σχετικά με το τι πραγματικά συμβαίνει όταν τα πλοία συγκρούονται , η πιθανολογική έννοια πιστεύεται

⁹ IMO, Resolution MSC.194(80)(20 Μαΐου 2005), *Adoption of Amendments to the International Convention of Safety of Life at Sea, 1974 as amended, Annex I and II , MSC 80/24/Add.1*

ότι είναι πολύ πιο ρεαλιστική από την προηγούμενη ντετερμινιστική μέθοδο που χρησιμοποιείτο.

Με τον τρόπο αυτό γίνεται μια προσπάθεια πρόληψης κατά των ατυχημάτων-συγκρούσεων καταπολεμώντας εκ βάθρων τις αιτίες-ελλείψεις στην κατασκευή των πλοίων με βάση το ιστορικό των ήδη γενομένων ατυχημάτων, αλλά και ελαχιστοποιώντας τα όποια τεχνικά κενά.

Τέλος η τροποποίηση στηρίζεται στην ανάπτυξη νέων κριτηρίων και δεικτών για την υποδιαίρεση των πλοίων με βάση την πιθανότητα επιβίωσης, λαμβάνοντας υπόψη τις επιπτώσεις από τα κύματα , -κλίση, μετατόπιση φορτίου-, τις παροδικές επιπτώσεις και τις ρυθμίσεις ισοστάθμισης.

A.4 Τροποποίηση 2005 στην Res. A.744 (18) με την MSC 197/80:

Η MSC 197/80 θέτει ισχυρότερες βάσεις στον τομέα της επιθεώρησης των πλοίων. Εστιάζει στο τεχνικό πλαίσιο με στόχο αρτιότερες επιθεωρήσεις οι οποίες θα οδηγούν στον έλεγχο των κακώς κειμένων που θα μπορούσαν δυνητικά να προκαλέσουν ατυχήματα και πετρελαϊκή ρύπανση θέτοντας παράλληλα σε κίνδυνο την διεξαγωγή Ασφαλούς Ναυσιπλοΐας. Πιο συγκεκριμένα για πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου και δεξαμενόπλοια πάνω από 500 GT ορίζεται πως πρέπει να υπάρχει ασφαλής πρόσβαση των επιθεωρητών στις εγκαταστάσεις και δεξαμενές, το πλήρωμα οφείλει να τους παρέχει ένα πλάνο με λεπτομερείς οδηγίες για την ασφαλή τους πρόσβαση στα υπό έλεγχο μέρη του πλοίου καθώς και επαρκή φωταγώγηση των μερών αυτών. Επιπροσθέτως οι επιθεωρητές πρέπει να συνοδεύονται από ένα μέλος του πληρώματος πάντα και να υπάρχει διάυλος επικοινωνίας με την γέφυρα του πλοίου.

Σχετικά με τις επιθεωρήσεις δεξαμενοπλοίων πάνω από 500 GT, προβλέπεται πως όλες οι δεξαμενές έρματος δίπλα στη δεξαμενή καυσίμων πρέπει να είναι εφοδιασμένες με οποιοδήποτε μέσο θέρμανσης. Θα πρέπει επίσης να εξετάζονται κάθε χρόνο εσωτερικά. Τέλος ειδική προσοχή πρέπει να εφίσταται στους επιθεωρητές εάν κατά την διάρκεια της επιθεώρησης μέρη του πλοίου είναι υπό επισκευή(βαλβίδες, σωληνώσεις, εξαρτήματα)¹⁰.

¹⁰IMO, Resolution MSC.197(80)(adopted on 20 May 2005), *Adoption of Amendments to the guidelines on the enhanced program of inspections during surveys of bulk carriers and oil tankers*,(Resolution A.744(18),as amended),Annex 4 , MSC 80/24/Add.1

B. Έτος 2006

B.1. Τροποποίηση στο Παράρτημα I της MARPOL 73/78 (MEPC¹¹ 141/54 – σε ισχύ από 1^η Ιανουαρίου 2007):

Με την ανωτέρω τροποποίηση προστέθηκε η ρύθμιση 12Α του αναθεωρημένου Παραρτήματος I της MARPOL σχετικά με την περαιτέρω προστασία των δεξαμενών πετρελαίου. Ο κανονισμός θα εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία με συνολική χωρητικότητα καυσίμου πετρελαίου από 600 m³ και άνω για τα οποία η σύμβαση κατασκευής χρονολογείται μετά την 1^η Αυγούστου του 2007 ή απουσία συμβάσεως η κατασκευή των δεξαμενών τους λαμβάνει χώρα μετά την 1^η Φεβρουαρίου του 2008 ή σε πλοία η παράδοση των οποίων υπολογίζεται μετά την 1^η Αυγούστου του 2010.

Ο κανονισμός απαιτεί οι δεξαμενές πετρελαίου μεγαλύτερες από 30 m³ να προστατεύονται από μια επίστρωση διπλού κύτους για την προστασία από ανεπιθύμητες και ατυχηματικές εκροές πετρελαίου στην θάλασσα (DNV, 2014).

B.2 Τροποποίηση στην SOLAS με την εισαγωγή του συστήματος Long-range identification and tracking (LRIT) (MSC 202/81), σε ισχύ από 1η Ιανουαρίου 2008:

Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (MSC), κατά την 81η σύνοδο του Μαΐου του 2006 ενέκρινε τους νέους κανονισμούς για το LRIT μαζί με τα σχετικά πρότυπα επιδόσεων και τις λειτουργικές απαιτήσεις (Kystverket, 2011).

Ο νέος κανονισμός για το LRIT περιλαμβάνεται στο κεφάλαιο V της SOLAS για την ασφάλεια της πλοήγησης και πρέπει να εισαχθεί ως υποχρεωτική απαίτηση για να εκτελούν διεθνή δρομολόγια τα επιβατηγά πλοία, (περιλαμβανομένων και ταχυπλών σκαφών)φορτηγά πλοία 300 κόνων και άνω αλλά και κινητές υπεράκτιες μονάδες γεώτρησης.

Ο κανονισμός SOLAS για το LRIT καθιερώνει μια πολυμερή συμφωνία για την ανταλλαγή πληροφοριών σε θέματα ασφάλειας και για σκοπούς έρευνας και διάσωσης, ανάμεσα στα συμβαλλόμενα κράτη της SOLAS, προκειμένου να καλύψει τις ανάγκες ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών και άλλες ανησυχίες των εν λόγω κυβερνήσεων. Διατηρεί το δικαίωμα των κρατών σημαίας για την προστασία των πληροφοριών σχετικά με τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους, κατά περίπτωση, ενώ παρέχουν στα παράκτια κράτη πρόσβαση σε πληροφορίες σχετικά με τα πλοία που πλέουν ανοικτά των ακτών τους. Ο κανονισμός SOLAS για το LRIT δεν δημιουργεί ούτε εισάγει νέα

¹¹ Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος

δικαιώματα των κρατών επί των πλοίων πέραν εκείνων που υπάρχουν στο διεθνές δίκαιο, ιδιαίτερα, στη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS), ούτε αλλοιώνει ή επηρεάζει τα δικαιώματα, τη δικαιοδοσία, τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις των κρατών μελών σε σχέση με την UNCLOS (IMO, 2014). Ο κύριος σκοπός των εκθέσεων θέσης πλοίων στο LRIT είναι να επιτρέπεται σε κάθε συμβαλλόμενο κράτος να λάβει την ταυτότητα του πλοίου και πληροφορίες τοποθεσίας σε επαρκή χρόνο για να αξιολογήσει τον κίνδυνο για την ασφάλεια που τίθεται από ένα πλοίο στα ανοικτά των ακτών της και να απαντήσει, αν είναι απαραίτητο, προκειμένου να μειωθούν οι κίνδυνοι (EMSA, 2014).

Γ. Έτος 2008

Οι τροποποιήσεις σχετικές με την Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας που πραγματοποιήθηκαν με την MSC.85 (IMO, 2009) (σε ισχύ 1^η Ιουλίου 2010) οι διατάξεις της οποίας τίθενται σε ισχύ στα πλαίσια των Συμβάσεων του IMO είναι οι εξής :

Γ.1. Έγκριση του Διεθνή Κώδικα για την Απόλυτη Ευστάθεια των πλοίων (IS Code 2008):

Ο ΔΝΟ είχε ήδη αναπτύξει στο πλαίσιο των διατάξεων του τα κριτήρια σταθερότητας για διάφορους τύπους πλοίων, με επιτομή την ολοκλήρωση του IS Code το 2008, για την ευστάθεια σε όλους τους τύπους των πλοίων που καλύπτονται από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό.

Ο Κώδικας συγκεντρώνει σε ένα ενιαίο έγγραφο, τις υποχρεωτικές απαιτήσεις (εισαγωγή και μέρος Α) και τις συνιστώμενες διατάξεις (Μέρος Β) σχετικά με την απόλυτη ευστάθεια των πλοίων που βασίζεται κατά κύριο λόγο σε υπάρχουσες διατάξεις στα πλαίσια του ΔΝΟ¹².

Γ.2 Έγκριση του Διεθνή Ναυτιλιακού Κώδικα για τα Χύδην Φορτία (IMSBC), ο οποίος αντικαθιστά τον Κώδικα για τα Χύδην Φορτία(BC Code) καθιστώντας τον πρώτο υποχρεωτικό στα πλαίσια του SOLAS:

Ο σκοπός του IMSBC είναι να διευκολύνει την ασφαλή αποθήκευση και μεταφορά των χύδην φορτίων με την παροχή πληροφοριών σχετικά με τους κινδύνους που συνδέονται με τη μεταφορά ορισμένων τύπων φορτίου και οδηγιών σχετικά με τις

¹² IMO, Resolution MSC.267(85)(adopted on 4 December 2008),Adoption of the International Code on Intact Stability 2008 (2008 IS CODE),MSC 85/26/Ad .1 ,Annex 2

κατάλληλες διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται κατά την διάρκεια μεταφοράς και αποθήκευσης τους.

Ο Κώδικας περιλαμβάνει συστάσεις προς τις κυβερνήσεις, τους εφοπλιστές και τους πλοiάρχους. Στόχος του είναι να επιστήσει την προσοχή των ενδιαφερομένων σε μια διεθνώς αποδεκτή μέθοδο αντιμετώπισης των κινδύνων που μπορεί να προκύψουν κατά την μεταφορά χύδην φορτίου. Ο Κώδικας υπογραμμίζει τους κινδύνους που συνδέονται με τη μεταφορά ορισμένων τύπων χύδην φορτίου, δίνει οδηγίες για τις διάφορες διαδικασίες που θα πρέπει να υιοθετηθούν, απαριθμεί τυπικά προϊόντα που αποστέλλονται χύμα, δίνει συμβουλές για τις ιδιότητές τους, το πώς θα πρέπει να αντιμετωπίζονται κατά τη μεταφορά και περιγράφει διάφορες διαδικασίες δοκιμής στις οποίες πρέπει τα φορτία να υποβληθούν ώστε να καθοριστούν οι χαρακτηριστικές τους ιδιότητες¹³.

Δ. Έτος 2009

Δ.1 Τροποποίηση 2009 στην SOLAS (MSC 282/86 – σε ισχύ 1^η Ιανουαρίου 2011) :

Με την παρούσα τροποποίηση του Κανονισμού 19 της SOLAS¹⁴ εισάγεται η χρήση των ηλεκτρονικών χαρτών (Electronic Charts / ECDIS) κατά την πλοήγηση των πλοίων αλλά και το σύστημα ασφάλειας BNWAS (Bridge Navigational Watch Alarm System) στη γέφυρα, ένα ρολόι/συναγερμό το οποίο προειδοποιεί σε περίπτωση κινδύνου τον αξιωματικό βάρδιας και αν εκείνος δεν ανταποκριθεί προχωρά στην ηλεκτρονική ειδοποίηση των εκάστοτε ιθυνόντων από στεριάς.

Το BNWAS¹⁵ με την παρούσα τροποποίηση είναι απαραίτητο να εισαχθεί :

-Άμεσα σε φορτηγά πλοία χωρητικότητας 150 κόρων και άνω, σε επιβατηγά πλοία ανεξαρτήτως χωρητικότητας των οποίων η κατασκευή χρονολογείται μετά τον Ιούλιο του 2011

-Σε φορτηγά πλοία ναυπηγηθέντα πριν τον Ιούλιο του 2001 με χωρητικότητα 3000-5000 κόρων έως την 1^η Ιουλίου 2012

- Σε φορτηγά πλοία ναυπηγηθέντα πριν τον Ιούλιο του 2001 με χωρητικότητα 500-3000 κόρων έως την 1η Ιουλίου 2013

¹³ Αναφορά στο Παράρτημα II

¹⁴ IMO, Resolution MSC.282(86)(adopted on 5 June 2009), Adoption of Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, as Amended, Annex 1, 2009

¹⁵ Bridge Navigational Watch Alarm System

- Σε φορτηγά πλοία ναυπηγηθέντα πριν τον Ιούλιο του 2001 με χωρητικότητα 150-500 κόρων έως την 1η Ιουλίου 2014
- Σε επιβατηγά πλοία ναυπηγηθέντα πριν τον Ιούλιο του 2011 ανεξαρτήτως χωρητικότητας έως την 1η Ιουλίου 2012

Το Σύστημα Ηλεκτρονικών χαρτών (ECDIS) οφείλει να εισαχθεί άμεσα σε επιβατηγά, φορτηγά πλοία και δεξαμενόπλοια η ναυπήγηση των οποίων προηγείται της 1ης Ιουλίου 2012 με μέγιστη καταληκτική ημερομηνία για όσα ναυπηγήθηκαν μετά το 2012 την 1^η Ιουλίου του 2018 για την εισαγωγή και χρήση του ηλεκτρονικού συστήματος στην πλοήγησή τους. Σε περίπτωση που τα πλοία κάνουν ήδη χρήση του συστήματος ηλεκτρονικών χαρτών οφείλουν να το εκσυγχρονίσουν ώστε να συνάδει με τις νέες προϋποθέσεις ώστε να επιτυγχάνεται ενιαίος έλεγχος της θέσης των πλοίων και ασφαλέστερη πλεύση.

Δ.2 Τροποποίηση 2009 στην SOLAS (MSC 283/86-σε ισχύ την 1^η Ιανουαρίου 2011): Κατά την MSC 283/86 τροποποιείται ο Κανονισμός 2¹⁶ της SOLAS προσθέτοντας τον κανονισμό II-1 / 3-10 στον υπάρχοντα II-1/3-9 κατά τον οποίο τίθενται αυστηρότερα κριτήρια για την κατασκευή των tankers και των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου (goal based standards (Hoppe, 2005)).

Τα μέτρα αυτά εντείνουν την υποχρεωτική κατασκευή των πλοίων φιλική προς το περιβάλλον με οικολογικά υλικά για την ευκολότερη ανακύκλωση τους.

Ασφαλή και φιλικά προς το περιβάλλον πλοία σημαίνει πλοία με επαρκή αντοχή, ακεραιότητα και σταθερότητα για να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος της απώλειας του πλοίου ή της πρόκλησης ρύπανσης στο θαλάσσιο περιβάλλον, λόγω διαρθρωτικής ανεπάρκειας ή έλλειψης στεγανότητας. Επιπροσθέτως στην έννοια της Ασφάλειας περιλαμβάνεται η δομή, τα εξαρτήματα και οι ρυθμίσεις που προβλέπουν ασφαλή πρόσβαση, απόδραση από τα πλοία, την επιθεώρηση, τη σωστή συντήρησή τους και τη διευκόλυνση της ασφαλούς τους λειτουργίας. Τέλος ένα αρχείο κατασκευής πλοίων πρέπει να διατηρείται επί του εκάστοτε πλοίου και να ενημερώνεται καθ' όλη την διάρκεια της 'ζωής' του με συγκεκριμένες πληροφορίες σχετικά με το πώς οι λειτουργικές απαιτήσεις του ΔΝΟ εφαρμόζονται στη ναυπήγηση πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου και πετρελαίου και στα δεξαμενόπλοια σε σχέση πάντα με τον στόχο πλεύσης τους.

¹⁶ IMO, Resolution MSC.283(86) (adopted on 5 June 2009), MSC 86/26/Add.1, Annex 2, 2009

Δ.3 Τροποποίηση 2009 του Παραρτήματος I της MARPOL (MEPC.186/59 σε ισχύ 1^η Ιανουαρίου 2011) :

Με το νέο κεφάλαιο 8 της MARPOL και του παραρτήματος I, καλύπτεται ο τομέας των μεταφορτώσεων με στόχο την πρόληψη της ρύπανσης κατά τη μεταφορά φορτίου πετρελαίου από πλοίο σε πλοίο. Η εφαρμογή άρχισε τον Ιανουάριο του 2011, με πλήρη εφαρμογή τον Ιανουάριο του 2012.

Με τον Κανονισμό 41¹⁷ προβλέπεται ότι κάθε πετρελαιοφόρο που εμπλέκεται σε επιχειρήσεις STS¹⁸ πρέπει να φέρει ένα σχέδιο διεξαγωγής της μεταφόρτωσης (STS Operations Plan¹⁹), όχι αργότερα από την πρώτη ετήσια ή ενδιάμεση ή επιθεώρηση του πλοίου προγραμματισμένη για την 1η Ιανουαρίου 2011 και έπειτα. Το σχέδιο STS πρέπει να είναι γραμμένο στη γλώσσα εργασίας του πλοίου, να έχει εγκριθεί από την διοίκηση και να πληροί τις προϋποθέσεις που ορίζονται από τις κατευθυντήριες γραμμές βέλτιστης πρακτικής για STS operations του ΔΝΟ (SAFE S T S, 2011). Το σχέδιο STS μπορεί να ενσωματωθεί στο υπάρχον Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης που προβλέπεται από το κεφάλαιο IX της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, (1974). Ομοίως και τα πρόσωπα που εμπλέκονται σε τέτοιου είδους μεταφορτώσεις πρέπει να έχουν την προβλεπόμενη από τον ΔΝΟ κατάρτιση για την ομαλή διεξαγωγή τους. Τέλος τα αρχεία με το ιστορικό των μεταφορτώσεων πρέπει να διατηρούνται επί του πλοίου για τρία χρόνια και να είναι άμεσα διαθέσιμα για επιθεώρηση από τα συμβαλλόμενα μέρη της παρούσας Σύμβασης.

Στην ίδια τροποποίηση με τον Κανονισμό 42 (Steamship Mutual, 2010) ορίζεται ο χρόνος προειδοποίησης από το πλοίο εκφόρτωσης στα συμβαλλόμενα μέρη για την διεξαγωγή της μεταφόρτωσης. Σαρανταοκτώ ώρες πριν από την πραγματοποίηση της επιχείρησης θα πρέπει να διατίθενται όλες οι απαραίτητες πληροφορίες στα συμβαλλόμενα μέρη από το πλοίο εκφόρτωσης και αν αυτές δεν είναι διαθέσιμες σε αυτό το χρονικό περιθώριο θα πρέπει να διατίθενται με την πρώτη ευκαιρία. Η ανακοίνωση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος κανόνα πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον το όνομα, τη σημαία, το σήμα κλήσης, τον αριθμό ΔΝΟ και την εκτιμώμενη ώρα άφιξης των εμπλεκόμενων δεξαμενόπλοιων. Επιπροσθέτως πρέπει

¹⁷ IMO, Resolution MEPC.186(59) Adopted on 17 July 2009 (Addition of a new chapter 8 to MARPOL Annex I and consequential amendments to the Supplement to the IOPP Certificate, Form B), MEPC 59/24/Add.1, Annex 22, σ.3

¹⁸ Ship to Ship (STS)

¹⁹ Ship to Ship (STS) Operations & Plans

να αναφέρονται η ημερομηνία, η ώρα και η γεωγραφική θέση κατά την έναρξη της μεταφόρτωσης, το εάν η μεταφόρτωση θα διεξαχθεί στο αγκυροβόλιο ή εν πλω, ο τύπος και η ποσότητα του πετρελαίου προς μεταφόρτωση αλλά και η προβλεπόμενη διάρκεια των εργασιών. Τέλος πρέπει να προσδιορίζεται ο πάροχος υπηρεσιών ή το πρόσωπο επί του συνολικού συμβουλευτικού ελέγχου και τα στοιχεία επικοινωνίας του και η επιβεβαίωση ότι το πετρελαιοφόρο διαθέτει STS Operations Plan που πληροί τις απαιτήσεις του κανονισμού .

Εάν η εκτιμώμενη ώρα άφιξης ενός πετρελαιοφόρου στην τοποθεσία μεταβληθεί κατά περισσότερο από έξι ώρες, ο πλοίαρχος, ο ιδιοκτήτης ή ο πράκτορας του πετρελαιοφόρου οφείλει να υποβάλλει αναθεωρημένο εκτιμώμενο χρόνο άφιξης όπως προβλέπεται στα πλαίσια της παρούσας τροποποίησης.

Ε. Έτος 2011

Ε.1 Τροποποιήσεις στην MARPOL (κατά την MEPC 62 σε ισχύ 1^η Ιανουαρίου 2012):

Στα πλαίσια της ανωτέρω Συνόδου λήφθηκαν αποφάσεις για θέματα μείζονος σημασίας για τον ΔΝΟ μεταξύ των οποίων καθορίστηκε η Καραϊβική Θάλασσα στις Ηνωμένες Πολιτείες ως μια νέα περιοχή ελέγχου των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (ECA), η Βαλτική Θάλασσα ως Ειδική Περιοχή σε σχέση με τη ρύπανση από τα λύματα των πλοίων και υιοθετείται ένα αναθεωρημένο Παράρτημα V της MARPOL που σχετίζονται με τον έλεγχο των λυμάτων.

Εμείς θα επικεντρωθούμε σε τρεις άλλους τομείς που κάλυψε η Σύνοδος στις τροποποιήσεις της, σχετικούς με την προστασία του Θαλασσιού Περιβάλλοντος από την ατυχηματική ρύπανση πετρελαίου:

A) Κατευθυντήριες γραμμές για τη μεταφορά των μιγμάτων πετρελαίου και βιοκαυσίμων :

Η MEPC ενέκρινε κατευθυντήριες γραμμές για τη μεταφορά των μιγμάτων πετρελαίου και των βιο-καυσίμων, και κυρίως τις απαιτήσεις μεταφοράς και απόρριψης των μειγμάτων βιο-καυσίμων που περιέχουν 75% ή περισσότερο πετρέλαιο (που υπόκεινται στο παράρτημα I της MARPOL), βιο-καυσίμων που περιέχουν περισσότερο από 1% αλλά λιγότερο από 75% πετρέλαιο (με την επιφύλαξη του παραρτήματος II της

σύμβασης MARPOL) και μείγματα βιο-καυσίμων που περιέχουν 1% ή λιγότερο πετρέλαιο (και υπάγονται στο παράρτημα II της σύμβασης MARPOL)²⁰.

B) Κριτήρια αξιολόγησης των περιβαλλοντικών κινδύνων στα πλαίσια του Formal Safety Assessment (FSA) :

Η MEPC ενέκρινε τα κριτήρια αξιολόγησης του περιβαλλοντικού κινδύνου, για να συμπεριληφθούν στις κατευθυντήριες γραμμές για την επίσημη εκτίμηση της ασφάλειας (FSA) για χρήση στη διαδικασία λήψης αποφάσεων στα πλαίσια του IMO, με την επιφύλαξη της έγκρισης από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (MSC²¹).

Πιο συγκεκριμένα ενέκρινε την ύπαρξη ενιαίας βάσης δεδομένων για τις πετρελαιοκηλίδες και ζήτησε από την Γραμματεία να μεριμνά ώστε να είναι διαθέσιμη στο κοινό, ενέκρινε ένα ανώτατο κόστος βάσει του οποίου να κρίνεται εάν οι επιλογές αντιμετώπισης των κινδύνων είναι οικονομικά αποδοτικές, συμπεριλαμβανομένου του λειτουργικού τους κόστους και του κόστους ένταξής τους στο πλαίσιο του Formal Safety Assessment και ενέκρινε την πρόταση σχετικά με το πώς να συνδυαστούν τα περιβαλλοντικά και τα κριτήρια ασφάλειας στο πλαίσιο των επιλογών του ελέγχου των κινδύνων. Συνακόλουθα η MEPC²² κάλεσε την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας να εξετάσει το αποτέλεσμα των εργασιών σχετικά με τα κριτήρια αξιολόγησης των περιβαλλοντικών κινδύνων, και ιδίως, να ενσωματώσει τα κριτήρια που ορίζονται στο παράρτημα 31 της έκθεσης της MEPC 62 (MEPC 62/24 / Add.1) στις κατευθυντήριες γραμμές του FSA (IMO, 2011).

Γ) Εφαρμογή της Διεθνούς Σύμβασης για την ετοιμότητα, την αντίδραση και τη Συνεργασία (Σύμβαση OPRC), 1990, και το Πρωτόκολλο για την ετοιμότητα, την αντίδραση και τη συνεργασία και την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας από επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες, 2000 (Πρωτόκολλο OPRC-HNS)

Κατά την προαναφερθείσα συνεδρία της MEPC συζητήθηκε η έκθεση της OPRC που συγκλήθηκε για την δωδέκατη συνεδρίαση του την εβδομάδα πριν από τη σύνοδο MEPC, ώστε να προχωρήσει αρκετά θέματα, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης των κατευθυντήριων γραμμών και εγχειριδίων, την ετοιμότητα σε περίπτωση θαλάσσιας ρύπανσης και την ανταπόκριση στην τελευταία (IMO, 2011).

²⁰ Αναφορά στο Παράρτημα II της MARPOL

²¹ Maritime Safety Committee

²² Maritime Environmental Protection Committee

ΣΤ. Έτος 2012

ΣΤ.1 Τροποποιήσεις στην MARPOL κατά την MEPC 63 (σε ισχύ 1^η Ιανουαρίου 2013):

Μεταξύ άλλων στα πλαίσια της Συνόδου εγκρίθηκαν Εγχειρίδια αντιμετώπισης της πετρελαϊκής ρύπανσης για να δοθούν πιο συγκεκριμένες και ελεγχόμενες κατευθυντήριες σε θέματα ανταπόκρισης και χειρισμού από τα κράτη μέλη.

Η MEPC ενέκρινε μια σειρά από εγχειρίδια καθοδήγησης που αναπτύχθηκαν από την Τεχνική Ομάδα: IMO / IPIECA στα πλαίσια του OPRC HNS (DNV, 2012). Με τον τρόπο αυτό δόθηκε καθοδήγηση για την λεπτομερή χαρτογράφηση με στόχο την καλύτερη αντιμετώπιση διαρροών πετρελαίου. Ομοίως ψηφίστηκαν κατευθυντήριες γραμμές για την αντιμετώπιση διαρροών πετρελαίου σε ορμητικά ρεύματα.

ΣΤ.2 Τροποποιήσεις στην SOLAS με την MSC 325/90 σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2014:

Ο Διεθνής Κώδικας για το πρόγραμμα εντατικοποίησης των ελέγχων κατά την επιθεώρηση των Πλοίων μεταφοράς Χύδην Φορτίου και των Δεξαμενόπλοιων , (ESP Code) εκδόθηκε στις 30 Νοεμβρίου 2011 από την Συνέλευση με το ψήφισμα A.1049 (27) και στη συνέχεια έγινε υποχρεωτικός με τις τροποποιήσεις του κανονισμού SOLAS XI -1/2 ψήφισμα MSC.325 (90) η οποία τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2014. Ο κανονισμός απαιτεί τα πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και τα πετρελαιοφόρα , όπως ορίζεται στη σύμβαση SOLAS , να υπόκεινται σε ένα ενισχυμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων σύμφωνα με τον ESP Code (IMO, 2011). Το ενισχυμένο πρόγραμμα έρευνας πρέπει να διεξάγεται κατά τη διάρκεια των ερευνών που προβλέπονται με τον κανονισμό I / 10 της Σύμβασης

Ο ESP Code προβλέπει, μεταξύ άλλων, ειδικές απαιτήσεις για τις ετήσιες, ενδιάμεσες και τις επιθεωρήσεις ανανέωσης των πιστοποιητικών, την προετοιμασία των επιθεωρήσεων, τα έγγραφα επί του πλοίου, τις διαδικασίες για τις μετρήσεις του πάχους του κύτους του πλοίου, την υποβολή εκθέσεων και την αξιολόγηση των επιθεωρήσεων (ICS Class, 2012).

Z. Έτος 2013

Z.1 Τροποποιήσεις της σύμβασης SOLAS του 1974 με την MSC.350 (92) σε ισχύ από 1ης Ιανουαρίου 2015:

Το υπάρχον κείμενο της SOLAS Καν. III / 19.2.2 απαιτεί ότι οι επιβάτες θα πρέπει να συγκεντρώσει μέσα σε 24 ώρες μετά την επιβίβαση έχει αντικατασταθεί με το "συγκέντρωσης των πρόσφατα ξεκίνησαν οι επιβάτες πρέπει να λαμβάνει χώρα πριν ή αμέσως μετά την αναχώρηση".

Επιπλέον νέα SOLAS Καν. III / 19.3.3 και 19.3.6 έχουν προστεθεί σχετικές με κλειστούς ασκήσεις εισόδου χώρου και διάσωσης. Αυτές οι ασκήσεις πρέπει να πραγματοποιηθεί επί του πλοίου, τουλάχιστον μία φορά κάθε δύο μήνες και καλύπτουν:

- Τον έλεγχο και τη χρήση του ατομικού προστατευτικού εξοπλισμού που απαιτείται για την είσοδο στο πλοίο
- Τον έλεγχο και τη χρήση του εξοπλισμού και των διαδικασιών επικοινωνίας
- Τον έλεγχο και τη χρήση των οργάνων μέτρησης της ατμόσφαιρας σε κλειστούς χώρους
- Τον έλεγχο και τη χρήση του εξοπλισμού και των διαδικασιών διάσωσης
- Οδηγίες για τις τεχνικές πρώτων βοηθειών και ανάνηψης.

SOLAS Καν. V / 19, σχετικά με την εφαρμογή των απαιτήσεων για τη γέφυρα του συστήματος συναγερμού φυλακής γέφυρας

Το Bridge Navigational Watch Alarm System (Germanisher Lloyd, 2013) τροποποιήθηκε για να διευκρινιστεί ότι πρέπει να εισαχθεί σε πλοία που έχουν ναυπηγηθεί πριν την 1η Ιουλίου 2002 με μια περίοδο προσαρμογής (phase in) για πλοία που κατασκευάστηκαν πριν από την 1η Ιουλίου 2002 και έπειτα. Επίσης διευκρινίζεται ότι τα πλοία προς εξαίρεση είναι μόνο εκείνα που πρόκειται να αποσυρθούν εντός δύο ετών μετά την ημερομηνία εφαρμογής του Κανονισμού.

Η καταληκτική περίοδος εισαγωγής του συστήματος καθιερώνεται μεταξύ της 1ης έρευνας (survey) μετά την 1η Ιανουαρίου 2016 και της 1η Ιανουαρίου 2018 ανάλογα με τον τύπο και το μέγεθος του πλοίου.

Z.2 Οι τροποποιήσεις στη Διεθνή Σύμβαση για Ασφαλή Εμπορευματοκιβώτια (CSC)²³ του 1972, από την MSC.355 (92) σε ισχύ από την 1 Ιουλίου 2014:

Εγκρίθηκαν αρκετές τροποποιήσεις στη Σύμβαση μεταξύ άλλων:

²³ International Convention for Safe Containers (CSC)

- Οι ορισμοί των βασικών όρων, όπως επιτάχυνση της βαρύτητας, φορτίου, μέγιστο μεικτό βάρος λειτουργίας, μέγιστο επιτρεπόμενο ωφέλιμο φορτίο και απόβαρο και άλλες σχετικές επακόλουθες τροποποιήσεις (για παράδειγμα σχετικές με την Πινακίδα Έγκρισης Ασφάλειας του φορτίου).

- Μέτρα διαχωρισμού του φορτίου προς στοιβασία και ράφια αντοχής.

- Βελτιωμένες μέθοδοι για την ανύψωση, στοιβασία, συγκέντρωση και αποθήκευση των φορτίων ανάλογα με το είδος τους.

- Προσδιορισμός δομικών ευαίσθητων εξαρτημάτων.

Z.3 Ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων, με την αναθεώρηση της MSC.1/Circ.1446:

Σε συνέχεια της προηγούμενης εκδοθείσας MSC.1/Circ.1446 προστίθενται περαιτέρω μέτρα ασφάλειας για τις εταιρείες επιβατηγών πλοίων (IMO, 2013).

Με στόχο την ενίσχυση της ασφάλειας των επιβατηγών πλοίων αναθεωρήθηκε περαιτέρω ώστε να ενθαρρυνθούν οι διαχειριστές τους να εφαρμόσουν αμεσότερα τις κατευθυντήριες γραμμές που αρχικά τόνισε σχετικά με την Ασφάλεια των επιβατών εν πλω. Πιο συγκεκριμένα τα ακόλουθα στοιχεία έχουν προστεθεί στη νέα MSC.1 / Circ.1446 / Αναθ.2:

- Η εξασφάλιση των βαρέων αντικειμένων

- Διαδικασίες για την εναρμόνιση του πληρώματος της γέφυρας στις διαδικασίες πλοήγησης, για την ελαχιστοποίηση των κινδύνων.

- Παροχή πληροφοριών κίνησης/ταξιδιού μέσω VDR²⁴. Οι εταιρείες που κατέχουν ή/και εκμεταλλεύονται επιβατηγά πλοία ενθαρρύνονται να διερευνήσουν μέσα για την παροχή δεδομένων κίνησης στα VDR²⁵.

Με βάση την έκθεση έρευνας σχετικά με το ατύχημα του Costa Concordia αρκετές συστάσεις περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο σχέδιο δράσης για μακροπρόθεσμη εργασία σχετικά με την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων. Οι προαναφερθείσες συστάσεις, έχουν προσαρτηθεί στην αναθεωρημένη εγκύκλιο.

²⁴ Voyage Data Recorders

²⁵ Όπως και τα μαύρα κουτιά που μεταφέρονται στα αεροσκάφη, τα VDR επιτρέπουν στους ελεγκτές ατυχημάτων να επανεξετάσουν τις διαδικασίες και τις οδηγίες τις στιγμές πριν από ένα περιστατικό και βοηθούν να εντοπιστούν τα αίτια κάθε ατυχήματος.

2.4 ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΑΝΑΜΕΝΕΤΑΙ ΝΑ ΤΕΘΟΥΝ ΣΕ ΙΣΧΥ ΚΑΤΑ ΤΟ 2015 ΚΑΙ 2016

A. 1 Ιανουαρίου 2015: Κώδικας για τους Αναγνωρισμένους Οργανισμούς:

Ο Κώδικας για τους αναγνωρισμένους οργανισμούς (RO Code)²⁶ καθίσταται υποχρεωτικός βάσει των συμβάσεων SOLAS, MARPOL και το Πρωτόκολλο του 1988 σχετικά με τη Διεθνή Σύμβαση περί γραμμών φορτώσεως, 1966.

Ο Κώδικας παρέχει στα κράτη σημαίας ένα πρότυπο που θα βοηθήσει στην επίτευξη της εναρμόνισης και συνεπώς της παγκόσμιας εφαρμογής των απαιτήσεων που καθορίζονται από το όργανο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ) για την αξιολόγηση και την έγκριση των Αναγνωρισμένων Οργανισμών (ROS).

Επιπροσθέτως παρέχει εναρμονισμένους, διαφανείς και ανεξάρτητους μηχανισμούς, που μπορούν να βοηθήσουν στην συνεπή εποπτεία των περιφερειακών οργανισμών με ένα αποδοτικότερο και πιο αποτελεσματικό τρόπο.

Τέλος αποσαφηνίζει τις αρμοδιότητες των Αναγνωρισμένων Οργανισμών αλλά και τη συνολική έκταση των αρμοδιοτήτων αυτών (IMO, 2013).

B. 14 Απριλίου 2015: Τίθεται σε ισχύ η Σύμβαση του Ναϊρόμπι για την ανάσυρση ναυαγίων :

Η Διεθνής Σύμβαση του Ναϊρόμπι για την ανέλκυση ναυαγίων ψηφίστηκε σε ένα διεθνές συνέδριο που πραγματοποιήθηκε στην Κένυα το 2007 (IMO, 2014). Η Σύμβαση θα αποτελέσει τη νομική βάση για τα κράτη που πρόκειται να ανελκύσουν ή έχουν ανελκύσει ναυάγια που μπορεί να έχουν τη δυνατότητα να επηρεάσουν δυσμενώς την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής, των εμπορευμάτων, της παρουσίας στη θάλασσα, καθώς και του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Η παρούσα Σύμβαση έρχεται να καλύψει ένα κενό στο υπάρχον διεθνές νομικό πλαίσιο, παρέχοντας την πρώτη σειρά των ενιαίων διεθνών κανόνων που αποσκοπούν στη διασφάλιση της ταχείας και αποτελεσματικής απομάκρυνσης των ναυαγίων που βρίσκονται πέρα από τα χωρικά ύδατα (Transport Canada, 2012).

Μεταξύ άλλων η Σύμβαση (Bennett, 2011):

- Καλύπτει την υποβολή εκθέσεων σχετικά με τυχόν θύματα στο πλησιέστερο παράκτιο κράτος, τις προειδοποιήσεις στους ναυτικούς και στα παράκτια κράτη σχετικά

²⁶ Recognised Organisations Code

με το ναυάγιο και εξασφαλίζει τη δράση από το παράκτιο κράτος για να εντοπιστεί το πλοίο ή το ναυάγιο.

- Περιλαμβάνει κριτήρια για τον προσδιορισμό της επικινδυνότητας των ναυαγίων, συμπεριλαμβανομένου του βάθους του νερού πάνω από το ναυάγιο, την εγγύτητα των ναυτιλιακών γραμμών, τη συχνότητα της κυκλοφορίας, τον τύπο κυκλοφορίας και την ευπάθεια των λιμενικών εγκαταστάσεων. Περιλαμβάνονται επίσης περιβαλλοντικά κριτήρια, όπως η βλάβη που ενδέχεται να προκύψει από την απελευθέρωση στο θαλάσσιο περιβάλλον του φορτίου ή πετρελαίου.

- Προσδιορίζει τα μέτρα προς διευκόλυνση της απομάκρυνσης των ναυαγίων, συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων για την απομάκρυνση των επικίνδυνων πλοίων - τα οποία καθορίζουν, πότε ο πλοιοκτήτης είναι υπεύθυνος για την απομάκρυνση του ναυαγίου και πότε ένα κράτος πρέπει να παρεμβαίνει

- Ορίζει την ευθύνη του ιδιοκτήτη για το κόστος εντοπισμού, τη σήμανση και την άρση των πλοίων και των ναυαγίων. Ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να παρέχει ασφάλιση ή άλλη χρηματική εγγύηση για την κάλυψη της ευθύνης βάσει της σύμβασης

- Προσδιορίζει τον τρόπο διευθέτησης των διαφορών σχετικά με το εκάστοτε ναυάγιο.

Γ. 1 Σεπτέμβρη 2015: Επέκταση του EEDI²⁷ / Έλεγχος Ενεργειακής Απόδοσης και Περιορισμός των εκπομπών:

Τροποποιήσεις στο παράρτημα VI της MARPOL σχετικά με την επέκταση της εφαρμογής του Σχεδίου του Δείκτη Ενεργειακής Απόδοσης (EEDI²⁸) σε πλοία μεταφοράς LNG, φορτηγά πλοία ro-ro (μεταφοράς οχήματος), επιβατηγά πλοία ro-ro και κρουαζιερόπλοια. Στόχος του εν λόγω δείκτη μέτρησης είναι η σταδιακή μείωση των εκπομπών των οξειδίων του θείου (SOx) από τα πλοία και την περαιτέρω μείωση εκπομπών των οξειδίων του αζώτου (NOx) από τους κινητήρες τους .

²⁷ Ο EEDI έχει αναπτυχθεί για τα μεγαλύτερους και πιο ενεργοβόρους τομείς του παγκόσμιου εμπορικού στόλου και αφορά τις εκπομπές από τα νέα πλοία που ανήκουν στις παρακάτω κατηγορίες: τα πετρελαιοφόρα, πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, δεξαμενόπλοια μεταφοράς αερίου, τα πλοία γενικού φορτίου, πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, μεταφοράς φορτίου υπό ψύξη και φορείς συνδυασμού. Το 2014, ο ΔΝΟ ενέκρινε τροποποιήσεις στους κανονισμούς EEDI για την επέκταση του πεδίου εφαρμογής του σε πλοία μεταφοράς LNG, ro-ro πλοία (μεταφορείς οχημάτων), ro-ro επιβατηγά πλοία και κρουαζιερόπλοια με μη-συμβατική πρόωση. Οι τροποποιήσεις αυτές σημαίνουν ότι οι τύποι πλοίων που ευθύνονται για περίπου το 85% των εκπομπών CO₂ από τη διεθνή ναυτιλία υπόκεινται σε μέτρα του διεθνούς ρυθμιστικού καθεστώτος.

²⁸ Energy Efficiency Design Index

Δ. 1η Ιανουαρίου 2016: Υποχρεωτικό καθεστώς ελέγχου

Τροποποιήσεις σε ένα σεβαστό αριθμό των Συνθηκών ώστε να καταστεί υποχρεωτική η χρήση του Κώδικα των Μέσων Εφαρμογής του ΔΝΟ (Code III). Η Συνέλευση του ΔΝΟ το Νοέμβριο του 2013 ενέκρινε τον Κώδικα Εφαρμογής των μέτρων του (Code III), η οποίος παρέχει ένα παγκόσμιο πρότυπο για να μπορέσουν τα κράτη να τηρήσουν τις υποχρεώσεις τους ως κράτη σημαίας, λιμένα ή / και των παράκτιων κρατών. Παρέχεται επίσης το πλαίσιο και οι διαδικασίες για το πρόγραμμα ελέγχων των κρατών μελών του ΔΝΟ. Το 2013 συντάχθηκε ενδεικτικός κατάλογος των υποχρεώσεων που απορρέουν από πράξεις σχετικές με τον Κώδικα III και ένα ψήφισμα σχετικά με τις μεταβατικές ρυθμίσεις από την εθελοντική εφαρμογή των μέτρων των Συμβάσεων του ΔΝΟ από τα κράτη μέλη στην υποχρεωτική (IMO, 2013).

Οι Συμβάσεις που αφορά η τροποποίηση είναι οι εξής:

- SOLAS 1974, όπως έχει τροποποιηθεί
- Σύμβαση STCW 1978, όπως τροποποιήθηκε και κώδικα STCW
- MARPOL παραρτημάτων I έως VI
- Πρωτόκολλο του 1988 σχετικά με τη Διεθνή Σύμβαση περί γραμμών φορτώσεως πλοίων του 1966 (Πρωτόκολλο 1988 Γραμμών Φόρτωσης)
- Διεθνής Σύμβαση περί γραμμών φορτώσεως πλοίων του 1966
- Διεθνής σύμβαση για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων του 1969
- Σύμβαση σχετικά με τους Διεθνείς Κανονισμούς Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα, 1972, όπως έχει τροποποιηθεί.

ΣΤ. 1η Ιανουαρίου 2016: Μέτρα Σταθερότητας για την Μεταφορά Επικίνδυνων φορτίων:

Τροποποιήσεις του Παραρτήματος I της MARPOL, σχετικά με την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία. Τροποποίηση του Κώδικα Μεταφοράς Επικίνδυνων χημικών ουσιών σε χύδην μορφή (OEB Code) και του Διεθνούς Κώδικα για την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν χύδην επικίνδυνες ουσίες (IBC Code). Οι τροποποιήσεις αφορούν την επιτακτική ανάγκη για μέτρα σταθερότητας κατά την μεταφορά επικίνδυνων φορτίων για τα πετρελαιοφόρα και χημικά δεξαμενόπλοια.

Ε. 1 Μαρτίου, 2016: Μεταφορά βαρέως πετρελαίου, μαζούτ, ως έρμα στην περιοχή της Ανταρκτικής:

Τροποποιήσεις στα εξής Παραρτήματα της MARPOL:

- MARPOL Παράρτημα I, σχετικά με τις ειδικές απαιτήσεις για τη χρήση ή τη μεταφορά των ελαίων στην περιοχή της Ανταρκτικής. Απαγόρευση στα πλοία να μεταφέρουν βαρέα κλάσματα πετρελαίου ως έρμα.
- MARPOL Παράρτημα III, σχετικά με τα κριτήρια για τον προσδιορισμό των επιβλαβών ουσιών σε συσκευασμένη μορφή
- MARPOL παράρτημα VI σχετικά με τη ρύθμιση 2 (Ορισμοί), τον κανονισμό 13 (οξειδία του αζώτου- NOx) και τη συμπλήρωση του Διεθνούς Πιστοποιητικού Πρόληψης Ρύπανσης του Αέρα (ΔΠΠΡΑ) International Air Pollution Prevention Certificate (IAPPC) (Υ.Ε.Ν., 2005), προκειμένου να συμπεριλάβει αναφορά στο φυσικό αέριο ως καύσιμο και στο φυσικό αέριο που χρησιμοποιείται ως καύσιμο κινητήρων .

2.5 ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΣΕ ΘΕΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Όπως αναλύσαμε στο παρόν κεφάλαιο ο ΔΝΟ αποτελεί την βάση του διεθνούς ρυθμιστικού πλαισίου σε θέματα Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας και Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος.

Ξεκινώντας με την ίδρυση του περίπου 60 χρόνια από σήμερα, καταδεικνύει την σημασία της διεξαγωγής ασφαλούς και συντονισμένης παγκόσμιας ναυσιπλοΐας σε όλους τους τομείς. Ο ΔΝΟ θέτει τα θεμέλια και φωτίζει όλες της συνιστώσες της ναυτιλίας οι οποίες επηρεάζουν τόσο θέματα Ασφάλειας όσο και θέματα Περιβάλλοντος.

Με τη δημιουργία του έγινε προτεραιότητα ο συντονισμός των κρατών/παικτών που αποτελούν τον παγκόσμιο στόλο και η στροφή τους προς μια ενιαία πολιτική διεξαγωγής των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων τους.

Στο παρόν κεφάλαιο αναλύσαμε τις βασικότερες Συνθήκες του ΔΝΟ μέσα από τις οποίες γίνεται ακόμη και σήμερα η διαχείριση της Ναυτιλίας σε διεθνές επίπεδο. Τόσο η SOLAS και η MARPOL όσο και οι επιμέρους Συμβάσεις στις οποίες αναφερθήκαμε κατά περίπτωση, καλύπτουν το μεγαλύτερο μέρος, αν όχι ολόκληρο το φάσμα, των βασικότερων θεμάτων, τεχνικών και μη, που αφορούν στην Ναυτιλία.

Οι διεθνείς του Συμβάσεις, που εκτείνονται σε όλους τους τομείς της ναυτιλιακής δραστηριότητας: από την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, την προστασία από έκνομες ενέργειες στη θάλασσα και τη διαφύλαξη του θαλάσσιου περιβάλλοντος, μέχρι τη διευκόλυνση της διεθνούς ναυτιλιακής κίνησης, τη ρύθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης και την εξασφάλιση αποζημίωσης για ζημιές από ναυτικά συμβάντα, αποτελούν αδιαμφισβήτητα ένα σημαντικό μέρος της διαμόρφωσης του Ναυτιλιακού κλάδου έως σήμερα.

Επιπλέον με την επικέντρωση μας στην διαρκή προσπάθεια εξέλιξής του, όπως αναλύσαμε στα νέα βήματα της περιόδου 2005-2014 παραπάνω, μέσω της συνεχούς επεξεργασίας των Κανονισμών και Συμβάσεων στοχεύει στην ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου και αποτελεσματικού νομικού πλαισίου για τη διεθνή ναυτιλία. Έθεσε τις βάσεις για μια ποιοτική, ασφαλή και περιβαλλοντικά φιλική ναυτιλία σε παγκόσμιο επίπεδο, με κανόνες, οι οποίοι διαρκώς αναθεωρούνται, προκειμένου να ανταποκρίνονται στις νέες τεχνολογικές εξελίξεις και τις σύγχρονες απαιτήσεις.

Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι δίνεται μια νέα διάσταση στην αντιμετώπιση της πέρα από ένα μέσο διεξαγωγής του παγκόσμιου εμπορίου ή μια πηγή εσόδων για κράτη και κυβερνήσεις. Η εξέλιξη του ΔΝΟ δεν φαίνεται να σταματά στο σήμερα αφού όπως προείπαμε θέτει συνεχώς νέους στόχους με νέους Κανονισμούς και αναθεωρήσεις των παλιότερων θεμελιώνοντας έτσι το πλάνο της πολιτικής του μακροπρόθεσμα με βάση τις νέες ανάγκες σε θέματα Ασφάλειας και Προστασίας του Περιβάλλοντος Θαλάσσιου, Χερσαίου και εναέριου που επηρεάζεται από τα πλοία.

Είναι σαφές ότι το πλαίσιο δράσης του πρέπει να έρχεται σε συμφωνία με τα κράτη μέλη που τον αποτελούν αλλά και με άλλους διεθνείς οργανισμούς με τους οποίους οφείλει να συνεργάζεται, όπως είναι η Ευρωπαϊκή Ένωση η οποία όπως θα δούμε στο επόμενο κεφάλαιο εξελίσσεται σε ένα ακόμη δυνατό παίκτη που προασπίζεται τις αξίες της Ασφαλούς Ναυτιλίας και της Προστασίας του Θαλασσίου Περιβάλλοντος.

Οι προκλήσεις που έχει να αντιμετωπίσει στην υλοποίηση του έργου του ο ΔΝΟ σήμερα είναι πολυάριθμες με κυριότερη την δυσκολία του συντονισμού όλων των κρατών οργανισμών και επιμέρους θεσμών και συμφερόντων που δρουν σε παγκόσμιο επίπεδο και επηρεάζουν την διεθνή ναυτιλία.

Όπως θα δούμε στο τρίτο κεφάλαιο οι δυσκολίες αυτές και η ιδιάζουσα σύσταση του τον κάνουν να αποκλίνει κάποιες φορές από τις πρακτικές της Ε.Ε. παρά

την διάθεση και των δύο οργανισμών να δρουν υπό σύμπνοια, εφόσον επί της ουσίας διακηρύσσουν κοινούς στόχους και προασπίζονται κατά πολλούς κοινά συμφέροντα των κρατών μελών τους.

Είναι σαφές πως η ευθύνη των αποκλίσεων πηγάζει και από τη σύσταση και τις πρακτικές της Ε.Ε. η οποία βασισμένη εκ πρώτης στο νομικό υπόβαθρο που θέσπισε ο ΔΝΟ, φαίνεται να ενδυναμώνει τη στάση της απέναντι σε θέματα Ασφάλειας και Προστασίας του Θαλασσίου Περιβάλλοντος με τις δικές τις νόρμες, Κανονισμούς και Οδηγίες όπως θα δούμε στο ακριβώς επόμενο κεφάλαιο.

3. ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ – Ε.Ε.

3.1 ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΝΟΜΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ ΚΑΙ ΟΙ ΔΕΣΜΕΣ ΜΕΤΩΝ ERIKA I και II

Στην ενότητα αυτή θα αναφερθούμε στα βήματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) ως ρυθμιστικό όργανο . Δεν μπορούμε να αγνοήσουμε τη συμβολή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την ασφάλεια στη θάλασσα και τα θέματα της πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης και την αντιμετώπισή της, με τις ζημιές που προκαλούνται από το Erika και Prestige ναυάγια με την επιβολή της ευρωπαϊκής σχετικής νομοθεσίας.

Διαβάζοντας τα αρχεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής , θα μπορούσε να προσδιοριστεί με σαφήνεια ότι κατά τη διάρκεια μιας πολύ μακράς περιόδου το νομοθετικό πλαίσιο της ΕΕ σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα και στον τομέα της πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης έχει σχετικά «φτωχό» . Πιο συγκεκριμένα , κατά την περίοδο 1978-1992 της , η Επιτροπή προέβη σε πολλές προτάσεις που δεν μπόρεσαν αρχικώς να εγκριθούν . Η έλλειψη ουσιαστικού ρόλου της Κοινότητας κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου ήταν λόγω του κανόνα της απόλυτης ομοφωνίας μεταξύ των κρατών μελών για τη λήψη αποφάσεων, ο οποίος έπαυσε να ισχύει από την 1η Νοεμβρίου 1993, όταν τέθηκε σε ισχύ η Συνθήκη του Μάαστριχτ (European Commission, 2014). Μετά τα ναυάγια του Erika και Prestige τα οποία προκάλεσαν σοβαρές ζημιές και μεγάλο κόστος στην Ε.Ε. ,η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε μια σειρά μέτρων στοχεύοντας έτσι να αυξήσει την ασφάλεια στη θάλασσα.

Διαβάζοντας τα αρχεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής , θα μπορούσε να προσδιοριστεί με σαφήνεια ότι κατά τη διάρκεια μιας πολύ μακράς περιόδου το νομοθετικό πλαίσιο της ΕΕ σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα και στον τομέα της πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης έχει σχετικά «φτωχό» . Πιο συγκεκριμένα , κατά την περίοδο 1978-1992 της , η Επιτροπή προέβη σε πολλές προτάσεις που δεν μπόρεσαν αρχικώς να εγκριθούν . Η έλλειψη ουσιαστικού ρόλου της Κοινότητας κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου ήταν λόγω του κανόνα της απόλυτης ομοφωνίας μεταξύ των κρατών μελών για τη λήψη αποφάσεων, ο οποίος έπαυσε να ισχύει από την 1η Νοεμβρίου 1993, όταν τέθηκε σε ισχύ η Συνθήκη του Μάαστριχτ (European Commission, 2014). Μετά τα ναυάγια του Erika και Prestige τα οποία προκάλεσαν

σοβαρές ζημιές και μεγάλο κόστος στην Ε.Ε. ,η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε μια σειρά μέτρων στοχεύοντας έτσι να αυξήσει την ασφάλεια στη θάλασσα .

Οι Δέσμες Erika που πήραν το όνομά τους από το πετρελαιοφόρο που βυθίστηκε στη Γαλλία το 1999, ορίζει κανόνες για τους ελέγχους στα πλοία, για την αντιμετώπιση έκτακτων καταστάσεων και για τη διερεύνηση ατυχημάτων. Περιλαμβάνουν για πρώτη φορά σε ευρωπαϊκό επίπεδο ενεργά μέτρα για την αστική ευθύνη και την υποχρέωση των χωρών να διασφαλίζουν ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους πληρούν τα πρότυπα ασφαλείας.

Με τους νέους αυτούς κανόνες επιδιώκεται η πρόληψη καταστροφών όπως η πετρελαιοκηλίδα που δημιουργήθηκε από το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου Prestige κατά τη διάρκεια καταιγίδας στη βορειοδυτική Ισπανία τον Νοέμβριο 2002 . Όπως συνέβη με το Erika, έτσι και για το Prestige δεν ήταν δυνατό να βρεθεί λιμάνι-καταφύγιο για τη μεταφόρτωση των 77.000 τόνων μαζούτ που μετέφερε αναγκάζοντας το να επιστρέψει στην ανοικτή θάλασσα όπου και βυθίστηκε στον Ατλαντικό, σε απόσταση 250 χλμ από την Ισπανία (Marcon International Inc, 2002).

Το προαναφερθέν γεγονός υπήρξε καταλυτική αφορμή για την σύσταση των βάσεων ενός πλαισίου αποκλειστικά αναφερόμενου σε θέματα ασφαλείας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Ε.Ε.

Σύμφωνα με τη νέα νομοθεσία:

- οι αποφάσεις για το πού πρέπει να καταφεύγουν τα πλοία που βρίσκονται σε κίνδυνο πρέπει να λαμβάνονται ανεξάρτητα
- όλα τα πλοία που προσεγγίζουν ευρωπαϊκά λιμάνια θα ελέγχονται. Τα επικίνδυνα πλοία θα ελέγχονται συχνότερα, και αυτά που παραβιάζουν κατ' επανάληψη τους κανόνες θα απαγορεύεται να κυκλοφορούν.
- οι οργανισμοί πιστοποίησης της ασφαλείας των πλοίων θα υπόκεινται σε ελέγχους
- δημιουργείται ευρωπαϊκό κέντρο για την παρακολούθηση της κυκλοφορίας των πλοίων και όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ θα επικοινωνούν μέσω του SafeSeaNet, του δικτύου πληροφόρησης για τη ναυσιπλοΐα
- οι εθνικές ναυτιλιακές αρχές θα υπόκεινται σε ελέγχους ώστε να διασφαλίζεται ότι αυτές εφαρμόζουν τα διεθνή πρότυπα στα πλοία που φέρουν τη σημαία της χώρας τους
- θα ισχύουν κατευθυντήριες γραμμές για τη διερεύνηση των ατυχημάτων στη θάλασσα
- ένα υποχρεωτικό ασφαλιστικό σύστημα θα καλύπτει τις ζημιές από ατυχήματα. Οι ναυτιλιακές εταιρείες θα είναι υπεύθυνες για ζημιές που υφίστανται οι επιβάτες.

Το Μάρτιο του 2000 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υιοθέτησε την πρώτη Δέσμη προτάσεων – ERIKA I, με στόχο την άμεση λήψη αποτελεσματικών μέτρων για την βελτίωση στην πρόληψη περιστατικών ατυχηματικής ρύπανσης και την ενίσχυση της προστασίας του ευρωπαϊκού παράκτιου και θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Συνοπτικά η Δέσμη ERIKA I αποτελείται:

- Οδηγία 2001/106/ΕΕ: Στόχος της η κατοχύρωση ενός αυστηρότερου καθεστώτος λιμενικού ελέγχου και η ενίσχυση των επιθεωρήσεων ώστε ολοένα και περισσότερα πλοία να ελέγχονται ενδελεχώς. Με τον τρόπο αυτό πλοία τα οποία ελέγχονται και επανειλημμένως κρίνονται αναξιόπλοια σε σχέση με την ισχύουσα κοινοτική νομοθεσία, να κατηγοριοποιούνται στη μαύρη λίστα και να τους απαγορεύεται η είσοδος στους Ευρωπαϊκούς λιμένες. Η ανωτέρω Οδηγία ουσιαστικά ενίσχυσε την ήδη ισχύουσα 95/21/ΕΕ.
- Οδηγία 2001/105/ΕΕ: Θέτει ακόμη αυστηρότερα κριτήρια για το έργο των νηογνομόνων οι οποίοι πραγματοποιούν ελέγχους για το Κράτος της Σημαίας που φέρει το εκάστοτε πλοίο. Ενισχύεται ακόμη περισσότερο η ισχύουσα 94/57/ΕΕ.
- Κανονισμός (ΕΕ) Νο 417/2002: Θέτει χρονικό όριο για την αντικατάσταση όλων των πλοίων μονού κύτους σε διπλού κύτους παγκοσμίως το 2026. Αρχικώς ο Κανονισμός 417/2002/ΕΕ ενθάρρυνε τη χρήση φιλικών προς το περιβάλλον δεξαμενόπλοιων στα ύδατα της ΕΕ, θέτοντας ένα χρονοδιάγραμμα για την απόσυρση των πετρελαιοφόρων μονού κύτους σε όλο τον κόσμο (Engels, 2013). Τα δεξαμενόπλοια διπλού κύτους εξασφαλίζουν καλύτερη προστασία του περιβάλλοντος σε περίπτωση ατυχήματος. Για το λόγο αυτό, ο ΙΜΟ αποφάσισε ότι όλα τα πετρελαιοφόρα χτισμένα από το 1996 θα πρέπει να έχουν διπλό κύτος. Μετά την έκδοση του κανονισμού, η ΕΕ διαπραγματεύτηκε για μια ταχύτερη εφαρμογή του νέου αυτού καθεστώτος και εξασφάλισε μέτρα κυρίως με τη Δέσμη ERIKA III, διεθνούς αποδοχής για τη θέση της στο πλαίσιο του ΔΝΟ.

Οι παραπάνω προτάσεις τέθηκαν σε ισχύ στις 22 Ιουλίου του 2003 (European Commission, 2014).

Η δεύτερη Δέσμη μέτρων η οποία ακολούθησε την πρώτη, η ERIKA II, αποτελείται από τρία ακόμη σημαντικότερα μέτρα :

- Κανονισμός (ΕΕ) 1406/2002: Ιδρύει τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας (EOAN/EMSA), με στόχο να βελτιώσει την εκτέλεση των κανόνων της

Ε.Ε. σε θέματα Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας (Lengagne, 2003). Ο κανονισμός τέθηκε σε ισχύ τον Αύγουστο του 2002.

- Οδηγία 2002/59/ΕΕ: Καθιερώνει το Κοινοτικό Σύστημα της θαλάσσιας κυκλοφορίας και ενημέρωσης. Ένα πρόγραμμα ελέγχου και παρακολούθησης των πλοίων που φέρουν τη σημαία των κρατών μελών ώστε να είναι σε θέση να παρέχουν, ιδίως με τη χρήση του κοινοτικού συστήματος ανταλλαγής δεδομένων SafeSeaNet, εγκαίρως και πλήρως τις ζητούμενες πληροφορίες και διευκρινίσεις από κράτη λιμένα ή παράκτια κράτη σε περιπτώσεις ατυχημάτων ή ελλείψεων. Η συγκεκριμένη Οδηγία ισχύει από το 2005 (EMSA, 2007).

Η οδηγία 2002/59/ΕΚ θεσπίζει ένα σύστημα κοινοποίησης για όλα τα πλοία τα οποία κατευθύνονται σε ή αποπλέουν από λιμένες της ΕΕ . Η οδηγία θεσπίζει ένα πανευρωπαϊκό σύστημα παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης για την παραλαβή , αποθήκευση και ανταλλαγή δεδομένων σχετικά με τις κινήσεις των πλοίων , επικίνδυνα και ρυπογόνα φορτία και για ατυχήματα και συμβάντα . Η οδηγία επιβάλλει επίσης σε κάθε θαλάσσιο κράτος μέλος να καταρτίσει σχέδια έκτακτης ανάγκης για την υποδοχή πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο σε καταφύγια. Η παρούσα οδηγία αποτελεί μέρος της δέσμης μέτρων Erika II και τροποποιείται περαιτέρω από την τρίτη δέσμη μέτρων για την ασφάλεια στη θάλασσα , με στόχο την βελτίωση της παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και τη βελτίωση της ανταπόκρισης των αρχών σε συμβάντα, ατυχήματα, ή ενδεχομένως επικίνδυνα περιστατικά στη θάλασσα.

- Πρωτόκολλο για την σύσταση του Ταμείου COPE²⁹: Τέθηκε σε ισχύ το 2005 και αποτελεί τη σύσταση Κοινοτικού Ταμείου Αποζημίωσης, του Ταμείου COPE. Μέσω του ταμείου 872 εκατομμύρια ευρώ είναι διαθέσιμα για την αποζημίωση των θυμάτων πετρελαϊκής ρύπανσης που προκλήθηκε από πλοία.

Μετά το ναυάγιο του πλοίου Prestige το 2002 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προσπάθησε να θέσει ακόμη αυστηρότερα μέτρα ώστε να εξασφαλίσει πιο άμεση δραστηριοποίηση κατά της θαλάσσιας ρύπανσης, με την ψήφιση δύο ακόμη Κανονισμών και μιας Οδηγίας :

- Κανονισμός (ΕΕ) Νο 1644/2003: Επιτρέπει ουσιαστικά στον (ΕΟΑΝ/ΕΜΣΑ) να ξεκινήσει τη δράση του έξι μήνες νωρίτερα απ ό τι προέβλεπε η Δέσμη ERIKA II.

²⁹ Compensation for victims of oil spills Fund.

Επιπλέον του δίνει περισσότερα καθήκοντα για την καταπολέμηση της ρύπανσης (με την παροχή πρόσθετων μέσων στα κράτη μέλη για τον ίδιο σκοπό.)

- Κανονισμός (ΕΕ) Νο1726/2003: Σε ισχύ από τον Οκτώβριο 2003. Επιταχύνει την διαδικασία αντικατάστασης των πλοίων μονού κύτους και απαγορεύει να μεταφέρουν βαρύ πετρέλαιο χωρίς τις απαραίτητες μετατροπές (Kees, 2007).
- Οδηγία 2005/35/ΕΕ : Επικεντρώνεται στη θαλάσσια ρύπανση που προέρχεται από τα πλοία από την εισάγοντας ποινικές πλέον κυρώσεις για σχετικά αδικήματα. Επίσης εκδόθηκε μια συμπληρωματική απόφαση-πλαίσιο που προβλέπει ότι οι κυρώσεις θα εφαρμόζονται σε κάθε συμβαλλόμενο μέρος (συμπεριλαμβανομένου του πλοιοκτήτη, του πλοίαρχου και του νηογνώμονα), το οποίο φέρεται να έχει προκαλέσει την παράνομη ρύπανση. Με την οδηγία 2005/35/ΕΚ εισήχθη ένα καθεστώς σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία με το επιπλέον μέτρο της επιβολής κυρώσεων για αδικήματα ρύπανσης, για παράνομες απορρίψεις σε όλες τις θαλάσσιες περιοχές, συμπεριλαμβανομένων των βορείων θαλασσών . Οι κυρώσεις θα αφορούν όλα τα πλοία που καταπλέουν στους λιμένες της ΕΕ, ανεξάρτητα από τη σημαία τους. Ομοίως προβλέπεται η συνεργασία μεταξύ των αρχών του κράτους λιμένα, γεγονός που θα καταστήσει δυνατή την άμεση επικοινωνία για τις διαδικασίες που πρέπει να διεξαχθούν για να προσεγγίσει το εκάστοτε πλοίο τον επόμενο λιμένα. Τέλος , στοχεύει στην ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών για τον εντοπισμό παράνομων απορρίψεων στα ευρωπαϊκά ύδατα. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα θα επικουρεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη για το σκοπό αυτό.

3.2 ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΒΗΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΤΙΑΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2005-2014

Είναι αξιοσημείωτο ότι μετά την ψήφιση των ανωτέρω μέτρων, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνέχισε τις προσπάθειες της ώστε να διασφαλίσει την ασφάλεια ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος στα κράτη μέλη της Ε.Ε.

Τον Νοέμβριο του 2005 η Επιτροπή ψήφισε ακόμη επτά μέτρα, τα οποία συνέστησαν την Δέσμη μέτρων ΕΡΙΚΑ ΙΙΙ, η οποία αποτελεί ένα βήμα μπροστά στην

πολιτική της θαλάσσιας ασφάλειας σε ευρωπαϊκό επίπεδο (European Commission, 2014). Η Επιτροπή πρότεινε την Δέσμη μέτρων ERIKA III στις 23 Νοεμβρίου 2005 και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο την υιοθέτησε στις 11 Μαρτίου 2009. Το νομοθετικό πλαίσιο τέθηκε σε ισχύ στις 17 Ιουνίου 2009.

Τα μέτρα αυτά δίνουν ακόμη πιο ισχυρές κατευθυντήριες στα κράτη μέλη για την δόμηση ισχυρών πολιτικών αναφορικά με την προστασία των θαλασσών αλλά και την διάρθρωση ενός συστήματος αντιμετώπισης των νέων προκλήσεων σε θέματα ασφάλειας (European Commission, 2014).

3.2.1 ΔΕΣΜΗ ΜΕΤΡΩΝ ERIKA III

Τα μέτρα της Δέσμης ERIKA III καλύπτουν ουσιαστικά δύο βασικές κατηγορίες : Η πρώτη εντείνεται στην τεχνική διάσταση της Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας και η δεύτερη σε ζητήματα ευθύνης και ασφάλειας στη θάλασσα.

Η Δέσμη αποτελείται από δύο Κανονισμούς και έξι Οδηγίες που επικεντρώνονται στους παρακάτω τομείς (European Commission, 2014) :

A) Ποιότητα του Κράτους Σημαίας

- Οδηγία 2009/21/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την τήρηση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας

Σκοπός του ανωτέρω πλαισίου είναι αφενός να εξασφαλιστεί ότι οι σημαίες όλων των χωρών της ΕΕ έχουν καλή κατάσταση - κανένα κράτος μέλος δεν θα πρέπει να είναι στη μαύρη λίστα ή στον γκρίζο κατάλογο (που προβλέπεται από Paris Memorandum) και να ενσωματώσει το σύστημα ελέγχου του κράτους της σημαίας του ΔΝΟ στο δίκαιο της ΕΕ με την καθιέρωση της πιστοποίησης της ποιότητας των εθνικών ναυτιλιακών αρχών.

Με τα αυστηρότερα μέτρα που τίθενται σε ισχύ αναφορικά με το Κράτος Σημαίας και τα κριτήρια πιστοποίησης, οι χώρες της ΕΕ με τη σειρά τους πλέον υποχρεούνται να:

- εξασφαλίζουν ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους, «συμφωνούν» με τα διεθνή πρότυπα
- εξασφαλίζουν ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους, και έχουν φυλακισθεί προσωρινά ύστερα από επιθεώρηση, ευθυγραμμίζονται πλήρως με τα σχετικά διεθνή πρότυπα

- εξασφαλίζουν ότι οι ναυτιλιακές αρχές τους ελέγχονται βάσει του καθεστώτος αυτού και δημοσιεύουν τα σχετικά αποτελέσματα
- δημιουργήσουν ένα σύστημα διαχείρισης ποιότητας για τις ναυτικές αρχές τους, πιστοποιημένο σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα
- διασφαλίζουν ότι οι πληροφορίες σχετικά με πλοία που φέρουν τη σημαία τους - ιδίως όσον αφορά την ασφάλειά τους - είναι εύκολα προσβάσιμες

Τέλος χώρες των οποίων τη σημαία είναι στη μαύρη λίστα , ή που βρίσκονται στον γκριζο κατάλογο για δύο συνεχόμενα χρόνια , θα πρέπει να εξηγούν τους λόγους για την κακή επίδοσή τους στην Επιτροπή .

Κατά την έγκριση της οδηγίας , οι κυβερνήσεις της ΕΕ συμφώνησαν επίσης να δεσμεύονται από τις διεθνείς συμβάσεις που επιβάλλουν υποχρεώσεις στα κράτη σημαίας και να εφαρμόζουν τον κώδικα του ΔΝΟ για την εφαρμογή των δεσμευτικών πράξεων του, με σκοπό να εξασφαλιστεί ότι οι εθνικές αρχές διαθέτουν τους πόρους και που απαιτούνται ώστε τα κράτη σημαίας να πληρούν τις διεθνείς τους υποχρεώσεις³⁰.

B) Νηογνώμονες

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 391/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την θέσπιση κοινών κανόνων και προτύπων για τους οργανισμούς επιθεώρησης πλοίων και τους ελεγκτικούς οργανισμούς.

Οδηγία 2009/15/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης πλοίων, τους ελεγκτικούς οργανισμούς και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών.

Το παρόν πλαίσιο χωρίζεται σε μια οδηγία και έναν κανονισμό. Η νέα οδηγία ρυθμίζει ουσιαστικά τις σχέσεις μεταξύ των χωρών της ΕΕ και των αναγνωρισμένων νηογνώμωνων. Ο νέος κανονισμός περιλαμβάνει τις περισσότερες από τις καινοτομίες που εισήγαγε η μεταρρύθμιση - το σύστημα αναγνώρισης της ΕΕ συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας χορήγησης και ανάκλησης της πιστοποίησης, τα κριτήρια αναγνώρισης, τις υποχρεώσεις των αναγνωρισμένων οργανισμών και την υποβολή κυρώσεων (European Commission, 2009):

³⁰ Report from the Commission to the European Parliament and the Council on the application of Directive 2009/21/EC on compliance with flag State requirements, Brussels, 18.12.2013 ,COM(2013) 916 final

Ο Κανονισμός 391/2009/EC, που εγκρίθηκε το 2009, έχει ως αντικείμενο να βελτιωθεί σε επίπεδο ΕΕ το σύστημα αμοιβαίας αναγνώρισης των Νηογωμόνων. Βάσει του κανονισμού αυτού μόνο εξαιρετικά αξιόπιστοι και "αναγνωρισμένοι οργανισμοί", επιτρέπεται να διενεργούν τις νόμιμες έρευνες και να προσυπογράφουν πιστοποιήσεις εξ ονόματος των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο στρατηγικός στόχος του παρόντος κανονισμού είναι η εξασφάλιση υψηλού επιπέδου ποιότητας των μεγάλων Νηογωμόνων του κόσμου, οι οποίοι ταξινομούν και ελέγχουν την ασφάλεια πάνω από το 90% του παγκόσμιου στόλου³¹.

Οι ιδιωτικές εταιρείες /Νηογώμονες παράγουν τα πρότυπα ασφαλείας κατασκευής και συντήρησης για τα πλοία, διενεργούν επιθεωρήσεις καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής τους και εκδίδουν τα πιστοποιητικά τους υπό των Διεθνών Συμβάσεων εξ ονόματος των κρατών σημαίας. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πλέον θα αξιολογεί τακτικά τις αναγνωρισμένες οργανώσεις με αυστηρά κριτήρια ποιότητας και ασφαλείας που ορίζονται από τον Κανονισμό 391/2009/ΕΕ. Αυτό επιτρέπει στην ΕΕ να ελέγχει έμμεσα την ασφάλεια της πλειοψηφίας του παγκόσμιου στόλου, ακόμη και σε πλοία που δεν φέρουν τη σημαία κράτους μέλους της.

Η γενική κατεύθυνση της μεταρρύθμισης είναι να βελτιώσει την εργασία των αναγνωρισμένων οργανισμών ανεξαρτήτως της σημαίας που φέρουν τα εν λόγω πλοία. Βασίζεται στις αρχές της εταιρικής σχέσης και την αυτορρύθμιση και ειδικότερα περιλαμβάνει τα ακόλουθα μέτρα-στόχους:

- Τη δημιουργία ενός ανεξάρτητου κοινού οργάνου πιστοποίησης των ήδη αναγνωρισμένων Νηογωμόνων. Ο οργανισμός αυτός πρέπει να έχει ένα υψηλό επίπεδο επαγγελματικής ικανότητας σε συνδυασμό με τους ανάλογους πόρους.
- Τη μεταρρύθμιση του συστήματος επιβολής κυρώσεων. Δυνατότητα επιβολής προστίμου ή ακόμη και άρσης της αναγνώρισης τους σε οργανισμούς που δεν πληρούν τις απαιτούμενες προϋποθέσεις κατά το έργο τους.
- Τη διαφάνεια και την τεχνική συνεργασία μεταξύ εγκεκριμένων οργανισμών - αμοιβαία αναγνώριση των πιστοποιητικών
- Τη διασφάλιση του συστήματος ανταλλαγής ναυτιλιακών δεδομένων - SafeSeaNet. Το SSN ξεκίνησε από την Επιτροπή το 2002 και παραδόθηκε στην EMSA τον Οκτώβριο του 2004. Βασικοί στόχοι του πονήματος είναι η βελτίωση της

³¹European Commission, 3rd maritime safety package general framework, - MEMO/09/105 11/03/2009, Brussels, 11 March 2009

αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης σε περίπτωση ατυχημάτων ή ρύπανσης στη θάλασσα, η έγκαιρη ανίχνευση των πλοίων που παρουσιάζουν κίνδυνο, η αυξημένη αποτελεσματικότητα των λιμενικών logistics (ακριβής EXA, διαχείριση των απορριμμάτων) αλλά και δημιουργία στατιστικών για την EMSA, τα κράτη μέλη και την Επιτροπή. Με την Δέσμη μέτρων ERIKA III διευρύνθηκε η «κοινότητα» των χρηστών του SSN με σκοπό να καθιερωθεί ως βασική πλατφόρμα για την ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων που σχετίζονται με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του περιβάλλοντος. Η επέκταση των λειτουργιών του SSN αποτέλεσε την ανάπτυξη της ανταλλαγής δεδομένων σε πραγματικό χρόνο, την ολοκλήρωση των GIS και νέων αισθητήρων (τηλεόραση, ραντάρ), και την διεύρυνση της γεωγραφικής κάλυψης με επακόλουθο την συνεργασία και ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ της ΕΕ και μη κρατών μελών της (Hallberg, 2007).

-Τη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού κέντρου LRIT (long range identification and tracking) για τη συλλογή δεδομένων αναγνώρισης και παρακολούθησης της ναυτιλίας σε μεγάλες αποστάσεις (European Maritime Safety Agency, 2014): Στις 19 Μαΐου 2006, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ) ενέκρινε ψηφίσματα της 81ης Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας - MSC 202 (81) και MSC 211 (81) - η οποία τροποποίησε τη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα του 1974 (SOLAS) και παρουσιάζει την δημιουργία του μεγάλου βεληνεκούς συστήματος αναγνώρισης και εντοπισμού πλοίων (LRIT) για λόγους που σχετίζονται με την εθνική ασφάλεια. Ο κύριος σκοπός των εκθέσεων LRIT θέσης είναι να επιτρέψει σε κάθε συμβαλλόμενο κράτος να αποκτήσει την ταυτότητα του πλοίου και πληροφορίες για τη θέση αυτού σε επαρκή χρόνο για να αξιολογήσει τον κίνδυνο της ασφάλειας που τίθενται από ένα πλοίο στα ανοικτά των ακτών της και να ανταποκριθεί, εάν είναι αναγκαίο, προκειμένου να μειώσει τον κίνδυνο. Στην 83η Επιτροπή Θαλάσσιας Ασφάλειας ο σκοπός και το πεδίο εφαρμογής του LRIT επεκτάθηκε για να συμπεριλάβει την έρευνα και διάσωση (SAR)³², την ασφάλεια και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος (MSC 242 (83)). Το σύστημα LRIT είναι υποχρεωτικό για όλα τα επιβατηγά πλοία, ταχύπλοα σκάφη, κινητές υπεράκτιες μονάδες γεώτρησης και φορτηγά πλοία άνω των 300 τόνων (EMSA, 2014).

³² Search And Rescue

- Το σταδιακό εξοπλισμό όλων των αλιευτικών σκαφών μήκους άνω των 15 μέτρων με σύστημα αυτόματης αναγνώρισης (AIS)³³.

- Τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων όσον αφορά την υποδοχή πλοίων, που χρήζουν συνδρομής, σε καταφύγια. Ιδίως: να ορίσει μία αρχή αρμόδια για την εκτίμηση της κατάστασης που να αποφασίζει ανεξάρτητα αν ένα πλοίο χρήζει προστασίας, να συλλέγει λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με την ακτή -συμπεριλαμβανομένης της περιγραφής των φυσικών, κοινωνικοοικονομικών και περιβαλλοντικών χαρακτηριστικών, να παρέχει καλύτερη ενημέρωση στους ενδιαφερόμενους σχετικά με το ποιες είναι οι αρμόδιες αρχές κατά περίπτωση αλλά και τα ανάλογα καταφύγια σε περίπτωση ανάγκης. Τέλος να αναπτυχθούν μέτρα ενημέρωσης και πρόληψης κατά του σχηματισμού πάγου που δημιουργεί σοβαρό κίνδυνο για την ναυτιλία Ευρωπαϊκής Ένωσης³⁴.

Γ) Έλεγχος από το Κράτος Λιμένος

Οδηγία 2009/16/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009 σχετικά με τον έλεγχο από το κράτος λιμένος

Σε έλεγχο της τήρησης των απαιτήσεων ασφάλειας σε πλοία που καταπλέουν στους λιμένες τους μπορούν να προβαίνουν οι αρχές του εκάστοτε κράτους – Port State Control (σύστημα με το οποίο οι λιμενικές αρχές έχουν την ευθύνη για τον έλεγχο της συμμόρφωσης των πλοίων που καταπλέουν ή προσαράσσουν σε λιμένα τους), ή μέσω ελέγχου του κράτους σημαίας- Flag State Control (σύστημα με το οποίο τα κράτη της σημαίας των πλοίων ευθύνονται για τον έλεγχο των πλοίων). Μετά την ανάλυση των ορίων του ελέγχου του κράτους σημαίας, το οποίο εφαρμόζεται σε διεθνές επίπεδο, στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, ελήφθη η απόφαση να εφαρμόζονται αυστηρότεροι κανόνες σε επίπεδο ΕΕ, με βάση τις αρχές του Port State Control. Η απόφαση, η οποία ελήφθη στη δεκαετία του '80, κατέληξε σε μία αρχική οδηγία που αναθεωρήθηκε το 2009: η οδηγία περί ελέγχου του κράτους του λιμένα.

Στην αναθεώρηση αυτή εισήχθησαν ειδικότερα (Peripheral Maritime Regions of Europe , 2012):

³³Το Σύστημα Αυτόματης Αναγνώρισης (AIS) είναι ένα αυτόματο σύστημα παρακολούθησης που χρησιμοποιείται σε πλοία και υπηρεσίες εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων (VTS) για την ταυτοποίηση και τον εντοπισμό σκαφών με ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων με άλλα κοντινά πλοία, σταθμούς βάσης AIS , και δορυφόρους

³⁴ European Commission, 3rd Maritime Safety Package, Classification Societies ,summary Memo 2, March 2009

- Ο στόχος για τον έλεγχο του 100% των πλοίων που διέρχονται από τα ύδατα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τα κράτη μέλη ενισχύθηκαν μέσω του συστήματος Thetis (European Maritime Safety Agency, 2010) που διαχειρίζεται ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός. Το Thetis επιτρέπει την καλύτερη ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τα πλοία που επιθεωρούνται (Millard και Brady, 2000).
- Η επέκταση των ελέγχων που διενεργούνται στα πλοία αναφορικά με τις συνθήκες διαβίωσης των ναυτικών και τις συνθήκες εργασίας.
- Νέες κυρώσεις όταν τα πλοία επιθεωρούνται δεν πληρούν τις προϋποθέσεις.
- Η επέκταση των εργασιών των εθνικών επιθεωρητών στην περιοχή αγκυροβολίου. Οι έλεγχοι δεν θα αφορούν πλέον αποκλειστικά και μόνο τα πλοία στα λιμάνια αλλά θα επεκτείνονται και έξω από αυτά ώστε να προλαμβάνεται η εισχώρηση μη ελεγμένων πλοίων σε ευρωπαϊκούς/εθνικούς λιμένες.

Η υλοποίηση των στόχων αυτών αποτελεί μια τεχνική πρόκληση. Απαιτεί ισχυρή ενίσχυση της τεχνικής ικανότητας της ναυτικής διοίκησης, καθώς και των ικανοτήτων των επιθεωρητών, προκειμένου να τους επιτραπεί να πραγματοποιήσουν ελέγχους που καλύπτουν ένα ευρύτερο φάσμα θεμάτων από πριν. Πέρα από αυτό, το λειτουργικό ελέγχων στους λιμένες απαιτεί την ικανότητα να κρατηθούν πλοία, συχνά για μεγάλο χρονικό διάστημα, το οποίο φυσικά είναι πάντα δύσκολη από οικονομική άποψη. Αυτό αφορά επίσης και την αποτελεσματική συγκρότηση των διαδικασιών για την εξάλειψη πλοίων που επανειλημμένα δεν τηρούν τους κανόνες ασφαλείας που επιβάλλονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Αξίζει να σημειωθεί εδώ ότι ο EMSA έχει επίσης σημαντικό ρόλο, μέσω της ικανότητάς του να κάνει επιθεωρήσεις σε όλα τα κράτη μέλη της Ε.Ε. Στο πλαίσιο της εν εξελίξει τροποποίησης του ρόλου του EMSA, προβλέπεται να ενισχυθεί ο ρόλος του στην ανάλυση των αποτελεσμάτων των επιθεωρήσεων και της γενικής εφαρμογής της Κοινοτικής νομοθεσίας.

Δ) Παρακολούθηση της θαλάσσιας κυκλοφορίας:

Οδηγία 2009/17/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009, για την τροποποίηση της οδηγίας 2002/59/ΕΚ σχετικής με τη θέσπιση κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και τη δημιουργία κοινού συστήματος ενημέρωσης

Η τροποποίηση της ισχύουσας οδηγίας για την παρακολούθηση της κυκλοφορίας στοχεύει στον καλύτερο εξοπλισμό για την παροχή βοήθειας στα πλοία

που βρίσκονται σε κίνδυνο και τον καθορισμό ενός σαφούς και συγκεκριμένου νομικού πλαισίου για τις ζώνες καταφυγίου. Βασικός στόχος είναι η δυνατότητα της ανεξάρτητης λήψης αποφάσεων από τις αρμόδιες αρχές για τον χαρακτηρισμό των ζωνών καταφυγής και η διασφάλιση ότι οι προαναφερθείσες αρχές διαθέτουν τα απαραίτητα στοιχεία για τη λήψη αποφάσεων.

Όσον αφορά τον έλεγχο των πλοίων στα ευρωπαϊκά ύδατα, αυτό το νέο κείμενο αποσκοπεί να εξασφαλίσει ότι όλα τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνδέονται μεταξύ τους μέσω του SafeSeaNet, το οποίο είναι μια πλατφόρμα ανταλλαγής δεδομένων μεταξύ των εθνικών ναυτιλιακών αρχών, έτσι ώστε να δημιουργείται μια πλήρης εικόνα των κινήσεων των επικίνδυνων ή ρυπογόνων φορτίων σε πλοία που πλέουν στα ευρωπαϊκά ύδατα (Εθνικό Δίκτυο Δημόσιας Διοίκησης, 2014). Συμφωνήθηκε επίσης, να ιδρυθεί Ένωση ευρείας αναγνώρισης και εντοπισμού πλοίων με Κέντρο Δεδομένων υπεύθυνο για την επεξεργασία των μεγάλου βεληνεκούς αναγνώρισης και εντοπισμού πλοίων.

Τέλος, με το σύστημα αυτόματης αναγνώρισης(AIS)που πλέον επεκτείνεται και σε αλιευτικά σκάφη άνω των 15 μέτρων(όπως προαναφέρθηκε) αναμένεται να μειωθεί ο κίνδυνος των συγκρούσεων στη θάλασσα³⁵.

Ε) Διερεύνηση των ατυχημάτων:

Οδηγία 2009/18/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009 για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/35/EK του Συμβουλίου και της οδηγίας 2002/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

Οι Κανόνες του ΔΝΟ απαιτούσαν ήδη χώρες που έχουν πληγεί από ένα ατύχημα στη θάλασσα για να διερευνούν τα αίτια και να προτείνουν τρόπους για την πρόληψη υποτροπών στο μέλλον. Η οδηγία 2009/18/EK ενσωματώνει τον σχετικό κανονισμό του ΔΝΟ στο δίκαιο της ΕΕ υποχρεώνοντας τα κράτη μέλη της να διεξάγουν ενδελεχείς έρευνες όταν διδάγματα μπορούν να αντληθούν από ένα ατύχημα, όταν εκείνο αφορά ένα πλοίο που φέρει τη σημαία τους ή συμβαίνει στα εθνικά τους ύδατα και όταν θίγονται σημαντικά συμφέροντα τους.

Σε περιπτώσεις σοβαρών ατυχημάτων, πρέπει αυτόματα να διεξάγεται σχετική έρευνα. Οι έρευνες αυτές δεν αποσκοπούν να καθορίσουν ή να προσδώσουν καμία

³⁵ European Commission 3rd maritime safety package general framework, - MEMO/09/105 11/03/2009, Brussels, 11 March 2009

αστική ή ποινική ευθύνη αλλά να προσδιορίσουν τα αίτια των ατυχημάτων και να αναδείξουν μεθόδους πρόληψης για το μέλλον.

Οι μέθοδοι και οι διαδικασίες έρευνας θα πρέπει να εναρμονιστούν ώστε να επιτευχθεί συγκρίσιμη ποιότητα στην όλες οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επιπρόσθετα οι φορείς που είναι αρμόδιοι για τις έρευνες θα πρέπει να είναι ανεξάρτητοι από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη του ατυχήματος, συμπεριλαμβανομένων των εθνικών ναυτιλιακών αρχών.

Τέλος προβλέπεται η δημιουργία ενός πλαισίου για τη συνεργασία μεταξύ της ΕΕ και τρίτων χωρών και η σύσταση μιας βάσης δεδομένων της ΕΕ σχετικά με τα ατυχήματα και παρόμοια περιστατικά στη θάλασσα (Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2008). Το πλαίσιο αυτό θα επιτρέπει την απελευθέρωση της πληροφορίας, διευκολύνοντας έτσι την καθιέρωση ενός ενιαίου τρόπου αντιμετώπισης ατυχημάτων και πετρελαιϊκής ρύπανσης.

Η παρούσα οδηγία εντάσσεται στην τρίτη δέσμη νομοθετικών μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα με προτεραιότητα την «ασφάλεια» του ετήσιου στρατηγικού σχεδιασμού της πολιτικής της Επιτροπής και συντελεί στην εκπλήρωση της προτεραιότητας «Προστασία του περιβάλλοντος», με την πρόβλεψη των κινδύνων και την πρόληψη ενάντια στις ναυτιλιακές καταστροφές (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2005).

ΣΤ) Ευθύνη των μεταφορέων (Athens convention (IMO, 2014))³⁶:

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 392/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009 σχετικά με την ευθύνη των μεταφορέων που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές επιβατών σε περίπτωση ατυχήματος

Ο Κανονισμός ΕΚ 392/2009 θέτει σε εφαρμογή το Πρωτόκολλο των Αθηνών του 2002 απευθείας σε όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ από τις 31 Δεκεμβρίου 2012. Ο κανονισμός εξασφαλίζει ένα ενιαίο σύνολο κανόνων που διέπουν τα δικαιώματα των μεταφορέων και των επιβατών σε περίπτωση ατυχήματος σε όλη την ΕΕ με την υιοθέτηση στην Ευρωπαϊκή νομοθεσία σχεδόν εξολοκλήρου του Πρωτοκόλλου της Σύμβασης των Αθηνών του 2002 (Hill Dickinson, 2012).

Το νέο καθεστώς συμπληρώνει τη Σύμβαση των Αθηνών:

³⁶ Αναφορά στο Παράρτημα Ι για πλήρη εικόνα του Πρωτοκόλλου 2002

- Για τις ζημιές που προκύπτουν από ναυτικά ατυχήματα (βύθιση, σύγκρουση, ναυάγιο), θύματα ή άτομα εξαρτώμενα από εκείνα θα λάβουν προκαταβολή, ακολουθούμενη από την αυτόματη αποζημίωση, δηλαδή δεν θα πρέπει να αποδείξουν την υπαιτιότητά του μεταφορέα .
- Για ζημιές που προκύπτουν από τυχαία ζημία (π.χ. επιβάτη που πέφτει στο κατάστρωμα), τα θύματα θα πρέπει να αποδείξουν την υπαιτιότητά του μεταφορέα
- Αποζημίωση θα καθοριστεί από το δικαστή σε κάθε περίπτωση, έως € 464 000 ανά επιβάτη.
- Όλοι οι φορείς πρέπει να είναι ασφαλισμένοι και τα θύματα μπορούν να υποβάλουν αίτημα απευθείας στον ασφαλιστή για αποζημίωση.

Z) Ασφάλιση:

Οδηγία 2009/20/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την ασφάλιση των πλοιοκτητών για ναυτικές απαιτήσεις.

Η οδηγία είναι ανάλογη της Σύμβασης LLMC για τις ναυτικές απαιτήσεις. Ενισχύει σημαντικά τους κανόνες αναφορικά με τις ναυτικές απαιτήσεις χωρίς να αμφισβητεί τη δυαδικότητα των συστημάτων(CLC, IOPCF)³⁷ που συνδέονται με τη θαλάσσια ρύπανση από το συγκεκριμένο μηχανισμό, τα οποία και διατηρούνται. Η παρούσα οδηγία δεν εστιάζει στις οικολογικές καταστροφές αλλά στο πλαίσιο των ελέγχων του λιμένα, οι οποίοι πραγματοποιούνται από το κράτος, πχ οι εθνικοί επιθεωρητές πρέπει να επαληθεύουν τα πιστοποιητικά ασφάλισης κατά τη διάρκεια των ελέγχων που διενεργούνται στους ευρωπαϊκούς λιμένες. Οι υποχρεώσεις που προβλέπονται από την οδηγία της ΕΕ ισχύουν για τα πλοία από τα κράτη μέλη, καθώς και στα σκάφη τρίτων χωρών που πλέουν στα ευρωπαϊκά ύδατα (CPMR General Secretariat, 2012).

Η νέα οδηγία προβλέπει ότι (European Commission, 2009):

- Όλα τα πλοία που φέρουν τη σημαία της χώρας της ΕΕ (σε όλο τον κόσμο) και όλα τα πλοία που σκοπεύουν να αγκυροβολήσουν σε ένα λιμάνι της ΕΕ, πρέπει να έχουν ασφαλιστική κάλυψη
- Η ασφαλιστική κάλυψη πρέπει να ανταποκρίνεται στα ανώτατα όρια της LLMC του 1996

³⁷Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, Oil Pollution Compensation Fund

- Απόδειξη της ασφάλισης θα είναι ένα εμπορικό πιστοποιητικό ασφάλισης - Επιθεώρηση εντεταλμένη στο πλαίσιο της οδηγίας από το κράτος λιμένα θα μπορεί να ελέγξει αν το πλοίο διαθέτει το απαιτούμενο πιστοποιητικό.

- Πλοία που δεν διαθέτουν τα απαιτούμενα πιστοποιητικά μπορεί να συλληφθούν ή ακόμη και να αποβληθούν από τους ευρωπαϊκούς λιμένες, πέρα από το πρόστιμο που θα τους επιβληθεί από εμπλεκόμενο ευρωπαϊκό κράτος

Οι κανόνες τέθηκαν σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2012, με την επικύρωση της Σύμβασης του 1996, από τα κράτη μέλη της Ε.Ε (European Commission, 2014).

3.2.2. ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΔΕΣΜΗΣ ΜΕΤΡΩΝ ΕΡΙΚΑ III

Αν προβούμε σε μια αρχική αποτίμηση στις Δέσμες μέτρων ΕΡΙΚΑ III, θα παρατηρήσουμε ότι στοχεύει στην βελτιστοποίηση της αντιμετώπισης των ατυχημάτων που απασχολούν την Ναυτιλία σχετικά με την Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας και την Προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Ειδικότερα με τα νέα μέτρα προσβλέπει σε :

- Βελτιωμένη πρόληψη ατυχήματος και ρύπανσης

Δεδομένου ότι η διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε 28 κράτη μέλη την έχει καταστήσει μια σημαντική θαλάσσια δύναμη, η πρώτη των προτάσεων της Επιτροπής στοχεύει να βελτιώσει τους όρους για τις σημαίες των κρατών μελών. Ο στόχος της Επιτροπής είναι να απαιτήσει από τα κράτη μέλη να εξασφαλίσουν ότι τα πλοία που φέρουν τις σημαίες τους συμμορφώνονται με τα διεθνή πρότυπα, και ότι επομένως η θαλάσσια διοίκηση εφαρμόζει αυστηρά τα ποιοτικά κριτήρια. Με την λήψη ενιαίων μέτρων για την υπεύθυνη διεξαγωγή των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων η Ε.Ε. προσβλέπει στην μελλοντική δημιουργία κοινής ευρωπαϊκής σημαίας.

Όπως είδαμε παραπάνω, δύο από τις Οδηγίες στα πλαίσια του ΕΡΙΚΑ III προσβλέπουν στο να ενισχύσουν την υπάρχουσα νομοθεσία για τους Νηογνώμονες και τον κρατικό έλεγχο λιμένων. Η ποιότητα της εργασίας που εκτελείται από τους Νηογνώμονες αναμένεται να βελτιωθεί με την καθιέρωση ενός ανεξάρτητου συστήματος ελέγχου ποιότητας με την εισαγωγή των πιο βαθμιαίων και ανάλογων οικονομικών ποινικών ρητρών στους παραβάτες.

Από την άποψη του κρατικού ελέγχου λιμένων, το τρέχον σύστημα έχει γίνει ακριβέστερο όσον αφορά τα πλοία που δεν πληρούν επαρκώς τα ευρωπαϊκά πρότυπα, ιδίως με την ενίσχυση των ρυθμίσεων για την κατάργησή τους. Τελικά, η Οδηγία

εισάγει την αρχή μιας εκτεταμένης μεταρρύθμισης που στοχεύει στην αντικατάσταση του τρέχοντος συστήματος (βασισμένου σε κάθε κράτος μέλος που επιθεωρεί 25% των σκαφών που μπαίνουν στους λιμένες του) με έναν κοινοτικό στόχο της επιθεώρησης 100% των πλοίων που πλέουν στα Ευρωπαϊκά ύδατα.

Τέλος είδαμε πως η Επιτροπή τροποποιεί την οδηγία για τον έλεγχο της θαλάσσιας κυκλοφορίας. Οι προτεινόμενοι στόχοι περιλαμβάνουν τη βελτίωση του νομικού πλαισίου στις θέσεις του καταφυγίου για τα πλοία που βρίσκονται σε κίνδυνο. Η υποχρέωση να υποδειχθεί μια ανεξάρτητη αρχή και ο εκ των προτέρων προσδιορισμός όλων των πιθανών θέσεων καταφυγίου θα επιταχύνει και θα βελτιώσει την αποδοτικότητα της λήψης αποφάσεων σε περίπτωση θαλάσσιων ατυχημάτων. Επιπλέον, η Επιτροπή προτείνει να εξοπλίσει όλα τα αλιευτικά σκάφη με τα αυτόματα συστήματα προσδιορισμού (AIS) προκειμένου να μειωθεί ο κίνδυνος συγκρούσεων.

- Ενδελεχή και συνεπή εξέταση των ατυχημάτων

Η ποιότητα των προτύπων της θαλάσσιας ασφάλειας εξαρτάται από τη δυνατότητα να αναλυθούν οι αιτίες των ατυχημάτων και να δημιουργηθεί ένα επαρκές πλαίσιο πρόληψης και δράσης σε μελλοντικές περιπτώσεις ανάγκης. Το αντικείμενο της νέας Οδηγίας 2009/18/EK είναι να θεσπιστεί εναρμονισμένο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τις έρευνες μετά από τα ατυχήματα και να κατασταθούν οι αρμόδιοι οργανισμοί ανεξάρτητοι για την διεξαγωγή των απαραίτητων ενεργειών.

Τελικά, τις τελευταίες δύο προτάσεις στοχεύουν στη βελτίωση της ποιότητας του γενικού πλαισίου της ευθύνης και ζημίας σε περίπτωση ατυχήματος. Αυτό περιλαμβάνει την ενσωμάτωση των διατάξεων της Συνθήκης της Αθήνας (2002) στην ευρωπαϊκή νομοθεσία προκειμένου να επεκταθεί η προστασία – που εισάγεται από αυτήν την Συνθήκη – για να καλύψει όλους τους επιβάτες στα σκάφη στην ένωση, συμπεριλαμβανομένης της διευρωπαϊκής κυκλοφορίας θαλάσσιων και πλωτών οδών. Στόχος είναι επίσης η πιο υπεύθυνη θέση των πλοιοκτητών σε τέτοιου είδους περιστατικά με την ύπαρξη ενός υποχρεωτικού ασφαλιστήριου συμβολαίου ή άλλης ασφαλιστικής κάλυψης ώστε να αντιμετωπίζεται επαρκώς η ζημιά και οι δαπάνες των ναυτικών σε περίπτωση εγκατάλειψης (European Commission, 2005).

3.3 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ Ε.Ε. ΜΕΧΡΙ ΤΟ 2018

Με βάση τις εξελίξεις στην νομοθεσία της , η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ήδη θέσει τους κύριους στρατηγικούς στόχους για το ευρωπαϊκό σύστημα θαλάσσιων μεταφορών μέχρι το 2018. Η στρατηγική προσδιορίζει βασικούς τομείς στους οποίους η δράση της ΕΕ θα ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα του τομέα, βελτιώνοντας ταυτοχρόνως τις περιβαλλοντικές επιδόσεις του.

Ενώ το εξελικτικό πλάνο έχει μακροπρόθεσμο χαρακτήρα, η τρέχουσα οικονομική συγκυρία και τα κυκλικά χαρακτηριστικά της ναυτιλιακής αγοράς έχουν ληφθεί υπόψη. Βρίσκεται στο ευρύτερο πλαίσιο της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ, αλλά στοχεύει επίσης στη στήριξη άλλων συναφών πολιτικών, ειδικότερα δε την ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική της Ε.Ε. Σε γενικές γραμμές, οι στρατηγικοί στόχοι και οι συστάσεις της ανακοίνωσης της Επιτροπής αναφέρονται σε δύο κύρια ζητήματα:

Πρωτίστως την ικανότητα του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών για την παροχή οικονομικά αποδοτικών υπηρεσιών/θαλασσιών μεταφορών να προσαρμόζεται στις ανάγκες της βιώσιμης οικονομικής ανάπτυξης της ΕΕ και την παγκόσμια οικονομία και δευτερευόντως την μακροπρόθεσμη ανταγωνιστικότητα του ναυτιλιακού τομέα της ΕΕ (ενισχύοντας την ικανότητά της να παράγει αξία και την απασχόληση στην ΕΕ) τόσο άμεσα όσο και έμμεσα, μέσω ολόκληρου του συμπλέγματος των ναυτιλιακών βιομηχανιών.

Σχετικά με την ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου ενιαίου πλαισίου Ναυσιπλοΐας υψηλών κριτηρίων, το πλάνο θέτει ειδικότερα τους εξής στόχους:

- Ανταγωνιστική ευρωπαϊκή ναυτιλία: Η προτεραιότητα είναι να επιτύχει και να διατηρήσει ένα ελκυστικό πλαίσιο για ποιοτική ναυτιλία στην Ευρώπη συμπεριλαμβανομένων των οικονομικών μέτρων. Αυτό θα βοηθήσει τις θαλάσσιες μεταφορές να επιτύχουν τους στόχους της αειφόρου ανάπτυξης. Ένα τέτοιο πλαίσιο θα συμβάλει στο να προσαρμοστεί ομαλά ο τομέας στις δυσμενείς οικονομικές συνθήκες και στην επιβράδυνση του ρυθμού αύξησης της θαλάσσιων συναλλαγών παγκοσμίως.
- Ανθρώπινος Παράγοντας: Προώθηση των ναυτικών επαγγελματιών στους νέους με την εγκαθίδρυση ενός ελκυστικού εργασιακού περιβάλλοντος για τους ναυτικούς. Θετικά μέτρα μπορούν να περιλαμβάνουν τη διευκόλυνση νέων προοπτικών για δια βίου σταδιοδρομία στο πλαίσιο των ναυτιλιακών φορέων, βελτίωση της εικόνας της

ναυτιλίας, πιο δυναμική υποστήριξη του έργου των διεθνών οργανισμών (ΙΜΟ και ΙΛΟ) για τη δίκαιη μεταχείριση των ναυτικών αλλά και μέτρα απλοποίησης των διαδικασιών που να αποσκοπούν στη μείωση της γραφειοκρατικής επιβάρυνσης των πλοιαρχών και των ανώτερων αξιωματικών του πλοίου.

- Πράσινες θαλάσσιες μεταφορές: Η ΕΕ πρέπει να ενθαρρύνει όλους τους φορείς για την προώθηση των πράσινων λύσεων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Η Επιτροπή, τα κράτη μέλη και η ευρωπαϊκή ναυτιλιακή βιομηχανία θα πρέπει να εργάζονται μαζί για την επίτευξη του μακροπρόθεσμου στόχου «μηδενικών αποβλήτων, με μηδενικές εκπομπές» (European Commission, 2008).

- Ένα ισχυρό πλαίσιο Ασφαλούς Ναυσιπλοΐας : Θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στην επιβολή των ισχυρότερων κοινοτικών και διεθνών κανόνων και η ταχεία εφαρμογή των μέτρων που θεσπίστηκαν με την 3η Δέσμη μέτρων για την ασφάλεια στη θάλασσα. Το έργο που έχει ήδη ξεκινήσει πρέπει να συμπληρωθεί με τη θέσπιση ενός γενικού πλαισίου για την μέτρα ασφαλείας όσον αφορά την πρόληψη, την ικανότητα αντίδρασης σε περιστατικά ρύπανσης.

- Διεθνής Σκηνή: Οι παγκόσμιες προκλήσεις που αντιμετωπίζει η ναυτιλία και τις θαλάσσιες βιομηχανίες απαιτούν πειστικές απαντήσεις από τη διεθνή κοινότητα. ο Επιτροπή και τα κράτη μέλη μπορεί να είναι μια πραγματική κινητήρια δύναμη για την αλλαγή Προς μια ολοκληρωμένη διεθνές κανονιστικό πλαίσιο για τη ναυτιλία, προσαρμοσμένη στις προκλήσεις του 21ου αιώνα.

- Θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων: περαιτέρω οικονομική ολοκλήρωση της συμφωνίας ΕΟΧ Τα κράτη μέλη και των γειτονικών χωρών θα έχουν θετικό αντίκτυπο στην συνδέσεις θαλάσσιων μεταφορών εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι το θαλάσσιο εμπόριο αναπτύσσεται κανονικά, ακόμη και σε περιόδους συρρίκνωσης των επιχειρήσεων. Στον ορίζοντα 2018, η ευρωπαϊκή οικονομία πρέπει να ανακάμψει από τη στασιμότητα με την λήψη θετικών μέτρων στήριξης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων. Τα μέτρα αυτά θα περιλαμβάνουν τη δημιουργία ενός Ευρωπαϊκού Χώρου Θαλάσσιων Μεταφορών Χωρίς Εμπόδια, την πλήρη ανάπτυξη των αρτηριών των θαλασσών, αλλά και η εφαρμογή του μέτρα για λιμενικές επενδύσεις και τις επιδόσεις. Σε κάθε περίπτωση, θα πρέπει να τηρούνται οι αρχές που προάγουν άνοιγμα των αγορών, θεμιτό ανταγωνισμό και πράσινες μεταφορές .

- Καινοτομία και Τεχνολογική Ανάπτυξη: Η ανταγωνιστικότητα της Ευρωπαϊκών ναυτιλιακών βιομηχανιών και την ικανότητά τους στην αντιμετώπιση της

περιβαλλοντικής, την ενέργεια, την ασφάλεια και τα ανθρώπινα προκλήσεις επηρεάζεται θετικά από την αυξημένη προσπάθειες στον τομέα της έρευνας και της καινοτομίας. Υπάρχει ευρύ πεδίο για τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των πλοίων, τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, την ελαχιστοποίηση των κινδύνων για ατυχήματα ή την παροχή καλύτερης ποιότητας ζωής στη θάλασσα. Στα χρόνια που έρχονται, την καινοτομία και την τεχνολογική έρευνα και ανάπτυξη στον τομέα της ναυτιλίας θα πρέπει να είναι να προωθηθεί περισσότερο. Θα πρέπει να καθιερωθεί ένα πλαίσιο αναφοράς για την ανάπτυξη της «ηλεκτρονικής ναυτιλίας» υπηρεσιών σε ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο.

Τα περιβαλλοντικά ζητήματα αποτελούν πλέον αναπόσπαστο μέρος της ναυτιλιακής νομοθεσίας. Η ΕΕ συμβάλλει στη θέσπιση παγκόσμιων κανόνων για τη μείωση των εκπομπών και την προστασία του ευαίσθητου θαλάσσιου περιβάλλοντος. Εφαρμόζει κανόνες για τις απορρίψεις αποβλήτων πλοίων, καθώς και πρότυπα σχετικά με τα καύσιμα και τις εκπομπές (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2014). Πρωτοποριακοί μηχανισμοί παρακολούθησης και ελέγχου βοηθούν τις χώρες της ΕΕ να εντοπίζουν, να προλαμβάνουν και να αντιμετωπίζουν τις πετρελαιοκηλίδες στη θάλασσα.

Η προσέγγιση της Επιτροπής όσον αφορά την ασφάλεια των επιβατικών και εμπορικών πλοίων περιλαμβάνει τρεις στρατηγικές:

- διαρκή βελτίωση της ισχύουσας νομοθεσίας περί προστασίας των επιβατών, με ιδιαίτερη έμφαση στη θέσπιση διεθνών προτύπων από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό,
- εφαρμογή κανόνων ασφαλείας που να διασφαλίζουν τη δέουσα συμμόρφωση με τις νομικές πράξεις της ΕΕ και του ΔΝΟ,
- ενθάρρυνση της εκούσιας λήψης μέτρων από τον κλάδο με στόχο τη σταθερή βελτίωση των δραστηριοτήτων του.

Από τα παραπάνω παρατηρούμε την τελευταία δεκαετία μια βαθιά συνειδητοποίηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναφορικά με την σημασία Ασφαλούς Ναυσιπλοΐας στα χωρικά της ύδατα. Με τα ανωτέρω μέτρα η Ε.Ε. φανερώνει μια διάθεση να προσαρμόσει την νομοθεσία στα διεθνή πρότυπα και να συμπεριλάβει όσο το δυνατόν περισσότερες από τις κατευθυντήριες του ΔΝΟ στα Ευρωπαϊκά Λιμάνια των κρατών μελών της.

Δεν θα ήταν υπερβολή να συμπεράνουμε ότι η Δέσμη μέτρων ΕΡΙΚΑ III αποτελεί την πιο ολοκληρωμένη προσπάθεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης να υποστηρίξει

με ακόμη αυστηρότερα και ισχυρά μέτρα την διεξαγωγή ναυτιλιακών δραστηριοτήτων με ασφάλεια τόσο εν πλω όσο και κατά την παραμονή του πλοίου στο εκάστοτε λιμάνι.

Επιπλέον οι διαδικασίες λήψης αποφάσεων και ελέγχου γίνονται ολοένα και πιο ξεκάθαρες με διακριτά όρια-πλαίσια ανάμεσα στους αρμόδιους φορείς. Με πιο απλοποιημένες πρακτικές ελέγχου των πλοίων, αυστηρότερα κριτήρια για τους πιστοποιημένους φορείς επιθεωρήσεων αλλά και ποινικοποίηση της πρόκλησης πετρελαϊκής ρύπανσης μέσω απορρίψεων διευκολύνεται η πρόληψη και η διαχείριση των Ναυτιλιακών ατυχημάτων.

Η εισαγωγή ηλεκτρονικών μέσων επικοινωνίας μεταξύ πλοίων και όλων των εμπλεκόμενων μερών, η υιοθέτηση ηλεκτρονικών χαρτών και μέσων παρακολούθησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας και η συνεργασία των αρμόδιων φορέων των κρατών μελών της Ε.Ε. βοηθούν σημαντικά στην δημιουργία ενός ενιαίου πλαισίου δράσης και ανταπόκρισης σε περίπτωση κινδύνου ώστε να αποφευχθούν μελλοντικά ατυχήματα όπως το Erika και το Prestige.

Τέλος η Ευρωπαϊκή Ένωση στην ανακοίνωση της στρατηγικής της για την περαιτέρω βελτίωση και ανάπτυξη του τομέα των θαλασσίων μεταφορών θεωρεί την προώθηση πράσινης και ασφαλούς ναυσιπλοΐας ως αναπόσπαστο κομμάτι της πολιτικής της, δείχνοντας έτσι πως τα εμπλεκόμενα μέλη της διακρίνουν την σημασία της διατήρησης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Όπως θα διαπιστώσουμε και παρακάτω η Ε.Ε. έχει στραφεί τις τελευταίες δεκαετίες στην οικολογική πλευρά των επιχειρηματικών της δραστηριοτήτων (Ναυτιλία) με την έμπρακτη ενσωμάτωση των διεθνών κανόνων του ΔΝΟ στην ευρωπαϊκή νομοθεσία.

Είναι σαφές από το προηγούμενο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας που αναλύει το διεθνές νομικό πλαίσιο πως ΔΝΟ και Ε.Ε. κινούνται με διαφορετικές ταχύτητες σε θέματα Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας και Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος με τον ΔΝΟ να δραστηριοποιείται από το 1948 και την Ε.Ε. να ξεκινά να προβάλλει ένα δυναμικό χαρακτήρα μόλις το 1999 με την Δέσμη μέτρων ΕΡΙΚΑ Ι.

Οι δύο «παίκτες» με τις μεταρρυθμίσεις που προαναφέρθηκαν στα δυο προηγούμενα κεφάλαια δείχνουν να συγκλίνουν στις θέσεις τους για την δομή μιας Ασφαλούς Ναυτιλίας και ένα ενιαίο σύστημα πρόληψης κατά της ατυχηματικής πετρελαϊκής ρύπανσης. Αν και αρχικώς διακρίνεται μια έντονη διάθεση συνεργασίας, θεμιτό θα είναι να εξετάσουμε στα επόμενα κεφάλαια τους τρόπους με τους οποίους η

συνεργασία αυτή επιτυγχάνεται αλλά και τις αποκλίνουσες θέσεις των δύο οργανισμών φωτίζοντας τα αίτια και τον αντίκτυπο τους, στην διεξαγωγή μιας ασφαλούς Ναυτιλιακής δραστηριότητας παγκοσμίως.

4. ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ, ΑΠΟΚΛΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΗΣ ΤΩΝ ΔΥΟ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΣΕ ΘΕΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Στα προηγούμενα δύο κεφάλαια αναλύσαμε τις κυριότερες πηγές του διεθνούς και ευρωπαϊκού δικαίου που διέπουν τις αρχές της Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας. Είδαμε την προσπάθεια του ΔΝΟ μέσα από τις πολυάριθμες Συμβάσεις και Κανονισμούς και κυρίως μέσω της MARPOL 73/78 και της SOLAS να ορίσει ένα συγκεκριμένο και αυστηρό νομοθετικό πλαίσιο Ναυτιλιακής Ασφάλειας και Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος στα Διεθνή ύδατα. Το παράδειγμα του ΔΝΟ ακολούθησε αργότερα και η Ε.Ε. μετά τα ατυχήματα των Erika και Prestige για ένα ενιαίο φάσμα κανονισμών και οδηγιών για τα πλοία των κρατών μελών της αλλά και για τα πλοία που πλέουν σε ευρωπαϊκά ύδατα.

Όπως ήδη έχουμε αναφέρει τα δύο πλαίσια δεν θα μπορούσαν να μην είναι αλληλένδετα εφόσον τα κράτη μέλη της Ε.Ε. είναι και μέλη του ΔΝΟ σχετικά με τις Ναυτιλιακές τους δραστηριότητες άρα και υποχρεούνται να πληρούν τις προϋποθέσεις που ορίζουν οι Διεθνείς Συμβάσεις. Θα λέγαμε λοιπόν αρχικώς ότι και οι δύο οργανισμοί αντιπροσωπεύουν παρόμοια συμφέροντα και αναφέρονται στις ίδιες αγορές γεγονός που καθιστά την ομαλή συνεργασία τους μεγίστης σημασίας για την διεξαγωγή μιας ομοιόμορφα δομημένης παγκόσμιας ναυτιλίας. Παρόλο που όπως θα δούμε και αναλυτικά σε επόμενο μέρος της εργασίας είναι προφανής η διάθεση τόσο του ΔΝΟ να υποστηρίξει την Ε.Ε. στην προσπάθεια της νομοθετικής εξέλιξης σε θέματα Ασφάλειας και Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος αλλά και αντίστροφα της Ε.Ε. να εντείνει τις διαδικασίες ενσωμάτωσης των διεθνών κανονισμών στην ευρωπαϊκή νομοθεσία, υπάρχουν αρκετές αποκλίσεις ανάμεσα στις πρακτικές των δύο αλλά και προβλήματα στην υλοποίηση μιας ολοκληρωμένης συνεργασίας πράγμα που δυσχεραίνει σε δεύτερο χρόνο και τα κράτη μέλη τους. Στο μέρος αυτό θα προσπαθήσουμε να αναδείξουμε τους παράγοντες δημιουργίας αποκλίσεων μεταξύ των υπό εξέταση Νομοθετικών Πλαισίων τις αποκλίσεις, τα βαθύτερα αίτιά τους αλλά και τον αντίκτυπο που έχουν στην διεξαγωγή ομαλών διαδικασιών.

4.1 ΑΝΟΜΟΙΟΓΕΝΕΙΑ ΚΑΙ ΠΛΗΘΩΡΑ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ

Ένα από τα βασικότερα προβλήματα στην επίτευξη της ομοιομορφίας ενός κανονιστικού πλαισίου το οποίο να διέπει την Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας και την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος είναι αρχικώς η εκ βάθρων ανομοιογένεια του ίδιου του αντικειμένου.

Είναι γεγονός ότι η ναυτιλία είναι ίσως η πιο διεθνής από όλες τις μεγάλες βιομηχανίες του κόσμου. Η ιδιοκτησία και η διαχείριση της αλυσίδας γύρω από οποιοδήποτε πλοίο μπορεί να περιλαμβάνει πολλές διαφορετικές χώρες. Δεν είναι ασυνήθιστο ο ιδιοκτήτης, ο διαχειριστής, ο τραπεζίτης, ο ναυλωτής, ο ασφαλιστής, ο νηογνώμονας αλλά και το ίδιο το πλήρωμα, να είναι όλα από διαφορετικές εθνικότητες και ότι κανένα από αυτά δεν είναι από τη χώρα της οποίας τη σημαία φέρει το πλοίο, ούτε από τη χώρα στην οποία το πλοίο χτίστηκε (Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, 2008).

Η ασφάλεια και η αποφυγή της ρύπανσης εξαρτώνται από την αλυσίδα της συλλογικής ευθύνης που φέρουν όλοι οι προαναφερθέντες εμπλεκόμενοι κατά την διεξαγωγή ενός ταξιδιού του πλοίου αλλά και κατ' επέκταση ολόκληρης της Ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Πρόκειται λοιπόν για ένα φύσει δύσκολο εγχείρημα, αν εξετάσουμε το ζήτημα χρησιμοποιώντας μια bottom up analysis ξεκινώντας από την βάση της πυραμίδας, το να συντονιστούν τα διαφορετικά εμπλεκόμενα μέρη πρωτίστως σε εθνικό επίπεδο και να συγχρονιστούν με την ίδια «ταχύτητα» και τρόπο υπό ένα Ευρωπαϊκό και Διεθνές κανονιστικό πλαίσιο.

Συνακόλουθα υπάρχουν πολλές συστημικές ελλείψεις και στο πλαίσιο του ΔΝΟ. Μεταξύ αυτών είναι η «σπασμωδική» προσέγγιση στη λήψη αποφάσεων η αργή έναρξη ισχύος των συμβάσεων του ακόμη και μετά την ψήφισή τους, η ανεπαρκής εφαρμογή των εν λόγω συμβάσεων, ακόμη και μετά την έναρξη ισχύος τους, και η συνολική αδυναμία του Οργανισμού για την επιβολή της συμμόρφωσης των κρατών μελών του με τους διεθνείς κανόνες (Nengye, 2010).

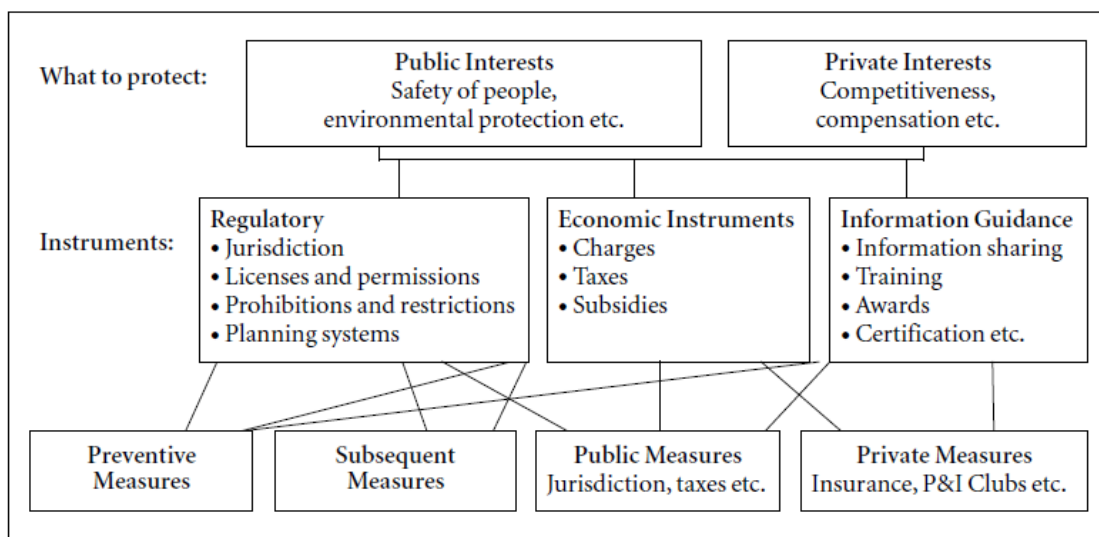
Κατά κάποιον τρόπο, η βραδύτητα της διεθνούς διαδικασίας ρύθμισης αντανακλά το γεγονός ότι τα μέσα πολιτικής δεν γίνονται αποδεκτά με τον ίδιο τρόπο ή κατά τον ίδιο χρόνο από τα ενδιαφερόμενα μέρη, τουλάχιστον όχι από τα έθνη εκπροσωπούνται στο

εσωτερικό του ΔΝΟ. Συνεπώς δεν μπορεί να τεθεί σε ισχύ το εκάστοτε προταθέν πλαίσιο λόγω των αποκλινόντων συμφερόντων και ενδιαφερόντων. Η διαδικασία λήψης αποφάσεων καθίσταται αργή λόγω των χρονοβόρων διαπραγματεύσεων μέχρι να έρθουν τα εμπλεκόμενα μέρη σε συμφωνία ή να επιτευχθεί η αναγκαία με βάση τις διεθνείς Συμβάσεις πλειοψηφία. Φαίνεται δε ότι σε πολλές περιπτώσεις τα εθνικά κράτη αποσκοπούν στην προώθηση των εθνικών τους συμφερόντων διαμέσου του ΔΝΟ, αντί της προώθησης της θαλάσσιας ασφάλειας.

Ομοίως στα πλαίσια της Ε.Ε. η προσπάθεια εναρμόνισης των συμφερόντων και πολιτικών των επιμέρους κρατών μελών της, τα οποία είναι και μέλη του ΔΝΟ, παρουσιάζει δυσκολίες.

Δεδομένου ότι η πολιτική της Ασφάλειας ναυσιπλοΐας περιλαμβάνει όπως προαναφέραμε διαφορετικούς εμπλεκόμενους παράγοντες με ποικίλες μορφές συμμετοχής στην ναυτιλιακή δραστηριότητα είναι λογικό να προσπαθεί να εναρμονίσει και τα διαφορετικά συμφέροντα τους. Η εναρμόνιση δημόσιων και ιδιωτικών φορέων αποτελεί ήδη μια προβληματική διαδικασία σε εθνικό επίπεδο πολλώ δε μάλλον σε υπερεθνικό-διεθνές.

Το παρακάτω γράφημα (Kuronen and Tarpaninen, 2009) παρουσιάζει διεξοδικά την διαδικασία της μετάφρασης των στόχων και των συμφερόντων των επιμέρους εμπλεκόμενων παραγόντων σε διαδικασίες και μέτρα προώθησης της Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας μέσα ένα πολύπλευρο σύστημα πολιτικής δραστηριότητας.



Διάγραμμα 1 : Εργαλεία Εφαρμογής Πολιτικής

Διαμέσου του γραφήματος είναι εμφανής η πολιτική που ακολουθείται για την προάσπιση των κοινωνικών συμφερόντων και της επιχειρησιακής βιωσιμότητας του ιδιωτικού τομέα στην Ναυτιλιακή δραστηριότητα. Στις περισσότερες περιπτώσεις, η αυτορρύθμιση των εταιρειών ή άλλων ιδιωτικών φορέων δεν φαίνεται να είναι αρκετή από την κοινωνική άποψη, «το κοινό καλό», και έχει οδηγήσει σε ένα ευρύ φάσμα της κοινωνίας στον έλεγχο των ανθρώπινων δραστηριοτήτων. Τα μέσα πολιτικής στοχεύουν στην αλλαγή της συμπεριφοράς των φορέων προς τα πρότυπα που επιθυμεί η κοινωνία. Τα μέσα αυτά της πολιτικής μπορούν να ταξινομηθούν σε τρεις ομάδες: τον κανονιστικό έλεγχο (δικαιοδοσία και το δίκαιο που βασίζεται διατάγματα, περιορισμούς, άδειες κλπ), ο οικονομικός έλεγχος (φόροι, επιδοτήσεις, τέλη) και την παροχή πληροφοριών (πληροφορίες, εθελοντική εκπαίδευση, πιστοποίηση, βραβεία). Με τον πρακτικό συνδυασμό των ανωτέρω μέσων μέσα πολιτικής προστατεύονται τα συμφέροντα - ιδιωτικά αγαθά (η ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων) ή των δημοσίων αγαθών (η διατήρηση της ασφάλειας στη ναυτιλία και της ασφάλειας για τους ανθρώπους και εμπορευμάτων, η προστασία του περιβάλλοντος από τις επιβλαβείς επιπτώσεις της ναυτιλίας). Τα μέσα της πολιτικής μπορεί να είναι είτε προληπτικά μέτρα ή κυρώσεις και συνέπειες. Τόσο τα προληπτικά μέτρα και οι συνέπειες μπορεί να είναι είτε ιδιωτικές (π.χ. ασφάλειες) ή διοικητικά μέτρα (για παράδειγμα, απαγορεύσεις). Μέσα από την διαδικασία λήψης μέτρων που καλύπτουν το μεγαλύτερο φάσμα των δραστηριοτήτων των εμπλεκόμενων μερών στην Ναυτιλία τίθενται οι βάσεις για την προώθηση των διεθνών και ευρωπαϊκών κανονισμών και στη δημιουργία ενός ομοιόμορφου πλαισίου δράσης.

Δυστυχώς λόγω των ελλείψεων που προαναφέραμε η εναρμόνιση γίνεται φύσει και θέσει προβληματική εφόσον τα κενά που δημιουργούνται είναι δύσκολο να καλυφθούν και η πλήρης τήρηση των πολιτικών και των κανονισμών φαίνεται ακόμη και σήμερα ανέφικτη.

4.2 ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ ΚΑΙ ΚΡΑΤΟΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Μολονότι η κύρια πηγή σε σχέση με το επιβολής των πλοίων εγγραφής και τους ασφαλείας αντιστοιχεί σε κράτη σημαίας υπάρχουν δύο οργανισμοί που έχουν προωθήσει το πλαίσιο της "αυτορρύθμισης" στη ναυτιλιακή βιομηχανία: οι Νηογνώμονες και το Κράτος Σημαίας.

Το πρόβλημα με τους νηογνώμονες είναι ότι είναι ιδιωτικές εταιρείες και στηρίζονται οικονομικά από την πώληση των υπηρεσιών τους. Αυτό σημαίνει ότι υπάρχει έντονος ανταγωνισμός μεταξύ των νηογνώμωνων για να προσελκύσουν πελάτες, ο οποίος μπορεί να οδηγήσει σε μια κατάσταση όπου πλοία τα οποία έχουν απορριφθεί πρωτίστως από μία κλάση να γίνουν αποδεκτά χωρίς αλλαγή των χαρακτηριστικών τους από μια άλλη, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι καλύπτουν τα τυπικά standards σε θέματα προάσπισης της ασφάλειας ναυσιπλοΐας και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος που απαιτούν οι διεθνείς οργανισμοί.

Η διαδικασία της μεταβίβασης της κλάσης έχει επικριθεί ως μη αυστηρή διαδικασία προκειμένου να μπορούν οι πλοιοκτήτες να επιλέγουν την πιο προσφιλή στα συμφέροντά τους κλάση που προσφέρεται από ένα συγκεκριμένο νηογνώμονα, ή να αποφεύγουν επιθεωρήσεις που δεν τους "εξυπηρετούν".

Η παραπάνω λογική οδηγεί στη χρήση των λεγόμενων Σημαιών Ευκαιρίας από τους πλοιοκτήτες για μέρος ή ολόκληρο το στόλο τους. Ως σημαία ευκαιρίας μπορεί να χαρακτηριστεί η Σημαία ενός Κράτους η οποία επιτρέπει την καταχώριση πλοίων ξένης ιδιοκτησίας ή διαχείρισης για οποιονδήποτε λόγο υπό συνθήκες βολικές και τρόπο τινά επικερδείς για τα άτομα που επιλέγουν τη συγκεκριμένη νηολόγηση. Οι λόγοι για τη χρήση Σημαιάς Ευκαιρίας στα πλοία είναι ευρέως γνωστοί : η μείωση των φόρων, η έλλειψη των περιορισμών στις συναλλαγές και οι ευέλικτες συνθήκες εργασίας (Environmental Justice Foundation, 2015). Υπάρχει όμως, μια σειρά από Σημαιές Ευκαιρίας, που δεν είναι σε θέση να διεκπεραιώσουν αποτελεσματικά την επιθεώρηση ενός πλοίου και να επιβάλουν τη σωστή συντήρηση και την ποιότητα του πλοίου και του πληρώματός του . Συνήθως δεν έχουν αρκετούς επιθεωρητές για όλα τα πλοία του νηολογίου τους και η γενική νομική και διοικητική υποδομή τους δεν είναι επαρκής για την αποτελεσματική παρακολούθηση και επιβολή της συμμόρφωσης των πλοίων με τα διεθνή πρότυπα (Heidegger et al., 2015).

Η διαδικασία της παγκοσμιοποίησης είναι αναμφίβολα άρρηκτα συνδεδεμένη με την χρήση Σημαιών χαμηλών standards. Σύμφωνα με την Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD)³⁸, σχεδόν το 73% του παγκόσμιου στόλου έχει νηολογηθεί σε μια χώρα διαφορετική από εκείνη των σκαφών της κυριότητας του δικαιούχου (Alderton και Winchester, 2002). Αυτό σημαίνει ότι, υπάρχει μια τεράστια διαφορά μεταξύ των κρατών στα οποία οι δικαιούχοι ενός πλοίου με βάση και τα κράτη σημαίας που ασκεί τον ρυθμιστικό έλεγχο επί του παγκόσμιου στόλου.

Ως εκ τούτου, η ρύθμιση των Σημαιών Ευκαιρίας δύσκολα θα είναι η ίδια σε σχέση με τα προηγούμενα έτη. Επιπλέον, το γεγονός ότι η ναυτιλία είναι μια παγκόσμια βιομηχανία κάνει ρύθμιση της πιο δύσκολη.

Για την αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος, υπάρχει η Διεθνής Ένωση Νηογνώμωνων - IACS (από το 1968), η οποία έχει δύο στόχους: την ομοιομορφία στους κανόνες των νηογνώμωνων και την συνεργασία μεταξύ των κλάσεων. Ο IACS έχει συμβουλευτικό καθεστώς στο πλαίσιο του ΔΝΟ προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα της ταξινόμησης και να επιτύχει σε δεύτερο χρόνο : 1) την αποκατάσταση της αξιοπιστίας των νηογνώμωνων, η οποία απαιτεί, για παράδειγμα, η ομοιομορφία των κανόνων των διαφόρων νηογνώμωνων και την πρόληψη των φαινομένων της κατά συμφέρον επιλογής της κλάσης από του πλοιοκτήτες 2) την ενσωμάτωση των ανθρώπινων παραγόντων δίνοντας μεγαλύτερη προσοχή στις η συμμόρφωση με τον κώδικα ISM ή της σύμβασης STCW, και 3) την παροχή της βαθμολογίας του πλοίου - με άλλα λόγια την δυνατότητα να δίδεται στους ασφαλιστές, ναυλωτές ή τραπεζίτες η κατηγορία/κλάση στην οποία συγκαταλέγεται το εκάστοτε πλοίο με βάση το σχεδιασμό και τα ασφαλή χαρακτηριστικά του.

Είδαμε σε προηγούμενα κεφάλαια ότι τόσο ο ΔΝΟ όσο και η Ε.Ε. έχουν ενδυναμώσει την νομοθεσία τους ώστε να μπορέσουν να ελέγχουν ολοένα και περισσότερο την διεξαγωγή των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και την τήρηση των προτύπων που θέτουν

Παρόλα αυτά, ο ΔΝΟ δεν έχει εξουσία επιβολής του νόμου και δεν υπάρχουν δεσμευτικοί μηχανισμοί οι οποίοι σε διεθνές επίπεδο να αναγκάζουν τα κράτη σημαίας να εφαρμόζουν τα διεθνή πρότυπα για τα πλοία τους. Ως αποτέλεσμα, υπάρχουν

³⁸ United Nations Conference on Trade and Development

μεγάλες διαφορές στους κανόνες, τον τρόπο εφαρμογής και επιβολής τους από την εκάστοτε επιμέρους αρχή του κάθε κράτους. Οι διαθέσιμοι μηχανισμοί για την προώθηση αποτελεσματικού ελέγχου από τα κράτη σημαίας επί των εγγεγραμμένων πλοίων τους δεν είναι απόλυτα αποτελεσματικοί. Δυστυχώς, ορισμένοι νηογνώμονες εκδίδουν πιστοποιητικά χωρίς επαρκείς επιθεωρήσεις και οι έλεγχοι από το κράτος λιμένα δεν ήταν αρκετά αυστηροί ώστε να αποθαρρύνουν παραβάσεις.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή από την άλλη πλευρά κρατά ένα αυστηρότερο πρόσωπο σχετικά με τους Νηογνώμονες και την ισχύ των πιστοποιητικών που εκδίδουν στα πλαίσια των κρατών μελών της ειδικότερα με τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 391/2009 που αναλύσαμε στο δεύτερο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας. Ο έμμεσος έλεγχος των Νηογνώμωνων από την Ε.Ε. είναι υποχρεωτικός όπως και η τήρηση των προτύπων που εκείνη θέτει είναι καταλυτικής σημασίας για να θεωρούνται αναγνωρισμένοι οργανισμοί πιστοποίησης στα πλαίσια της. Απόδειξη της πιο άμεσης αντιμετώπισης από την Ε.Ε. των μη συμβατών Νηογνώμωνων με τα πρότυπα ασφάλειας είναι το παράδειγμα της προσωρινής παύσης της ιδιότητας του Ελληνικού Νηογνώμονα (Hellenic Register of Shipping) το 2008. Η διοίκηση του Οργανισμού δέχθηκε κατ' επανάληψη παρατηρήσεις από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Θαλάσσιας Ασφάλειας (EMSA) με αποτέλεσμα στις 30 Μαρτίου 2009 να του δοθεί η τελευταία 17μηνη παράταση προκειμένου να βελτιώσει τις υποδομές και την απόδοσή του στα θέματα μηχανογράφησης, εκπαίδευσης και κανονισμών. Στην πραγματικότητα η παράταση είχε δοθεί προκειμένου τα πλοία κοινοτικών νηολογίων που βρίσκονταν στην κλάση του Ε.Ν. να προσχωρήσουν σε άλλους νηογνώμονες. Στις επιθεωρήσεις που υποβλήθηκε ο Ε.Ν., μέσα στο 17μηνο, διαπιστώθηκε ότι δεν υπήρξε ικανοποιητική εξέλιξη και στις 31 Αυγούστου 2010 τερματίστηκε η δυνατότητα του να εκδίδει πιστοποιητικά για τα Ελληνικά πλοία αλλά και για τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στα κοινοτικά νηολόγια με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να άρει την εμπιστοσύνη της στον Ελληνικό Νηογνώμονα. Δύο χρόνια αργότερα βάσει της Υπουργικής Απόφασης 4113.297/01/2012-ΦΕΚ 334 Β της 14ης Φεβρουαρίου 2012, Ελληνικός Νηογνώμονας μπορεί να εκδίδει πιστοποιητικά αξιοπλοΐας για πλοία εθνικής νομοθεσίας έως 500 κόρους, αλλά όχι για πλοία που υπάγονται στους ευρωπαϊκούς κανονισμούς, λόγω άρσης της αναγνώρισής του από την Ευρωπαϊκή Ένωση (Maritime Eu Shipping Net, 2012).

Από τα παραπάνω είναι εμφανής η διαφορά στην αντιμετώπιση κρίσεων στα πλαίσια των Νηογνομώνων μεταξύ του ΔΝΟ, ο οποίος διαθέτει περισσότερο συμβουλευτικό χαρακτήρα προς τα μέλη του, και της Ε.Ε. η οποία δρα άμεσα στην παύση μη συμβατών δραστηριοτήτων στο εσωτερικό της.

Παρόλο που θα μπορούσαμε να αποφανθούμε ότι υπάρχει αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση του προβλήματος διαμέσου των Κανονισμών και των Οργάνων της Ε.Ε. το θέμα των παρατυπιών εξακολουθεί να υφίσταται. Η έλλειψη ενιαίας Ευρωπαϊκής Σημαίας, η δυσκολία στον απόλυτο έλεγχο του στόλου που είναι εγγεγραμμένος στα ευρωπαϊκά κράτη και τα κόστη που προκύπτουν για την αναβάθμιση των διαδικασιών ελέγχου της σημαίας και παροχής υψηλής κατάρτισης συνεχίζουν να ευνοούν την ύπαρξη των σημαίων ευκαιρίας ίσως τα τελευταία χρόνια με πιο περιορισμένη δράση.

4.3 ΚΡΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ

Ο Έλεγχος από το Κράτος Λιμένα είναι ένα συμπληρωματικό μέσο για τον έλεγχο του κράτους σημαίας, και βασίζεται στο γεγονός ότι τα πρότυπα του εκάστοτε κράτους λιμένα διαφέρουν από εκείνα του κράτους σημαίας στο οποίο υπάγεται ένα πλοίο. Σε διεθνές επίπεδο ο ΔΝΟ όπως έχουμε ήδη αναφέρει σε προηγούμενο κεφάλαιο, έχει εγκρίνει σειρά μέτρων σχετικά με τις επιθεωρήσεις από το κράτος λιμένα για τον εντοπισμό των ελλείψεων σε ένα πλοίο, του εξοπλισμού του ή του πληρώματός του. Τα πλοία με σοβαρές ελλείψεις κρατούνται, και ένα πλοίο μπορεί, επίσης, να απαγορευθεί. Τα πλοία επιθεωρούνται συχνά επιλέγονται με τη χρήση στατιστικών μέθοδοι για τον εντοπισμό σκαφών υψηλού κινδύνου, π.χ. βάσει της ηλικίας του πλοίου, τη σημαία και τον τύπο του πλοίου. Οι επιθεωρήσεις συνήθως διενεργούνται από τις εθνικές ναυτιλιακές αρχές ή άλλους πιστοποιημένους φορείς (Kuronen and Tapaninen, 2009).

Οι ανωτέρω διαδικασίες αυτές δεν είναι υποχρεωτικές για τις εθνικές αρχές αλλά πολλές χώρες μέλη του ΔΝΟ έχουν υπογράψει και συμμετέχουν σε Μνημόνια Κατανόησης όπως των Παρισίων (Paris Memorandum of Understanding) σχετικά με τους ελέγχους από το Κράτος Λιμένα οπότε και οφείλουν να πληρούν τα επιβαλλόμενα

πρότυπα³⁹. Τα κράτη που εισέρχονται στα Μνημόνια, που έχουν την μορφή περιφερειακών συνασπισμών, από κοινού προσπαθούν να εξασφαλίσουν ότι τα ξένα πλοία που καταπλέουν στους λιμένες τους πληρούν τα διεθνή πρότυπα για την ασφάλεια και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος (Allen, 2009).

Είναι σημαντικό το γεγονός ότι η διενέργεια του ελέγχου από το Κράτος Λιμένος έχει εξελιχθεί σε ένα περιφερειακό εργαλείο πολιτικής που συμπληρώνει τον έλεγχο του κράτους σημαίας και την ευθύνη σε ναυτιλιακά θέματα. Αυτό συμβαίνει λόγω της πολυπλοκότητας του εγχειρήματος να πραγματοποιηθεί υπερεθνικά με αποτελεσματικότητα εάν λάβουμε υπόψιν μας τον διεθνή χαρακτήρα των πλοίων που επισκέπτονται τα λιμάνια και τα οποία υπάγονται σε χώρες με διαφορετικό νομοθετικό πλαίσιο και τρόπους εφαρμογής των διεθνών κανονισμών αλλά και τις ιδιαιτερότητες των φορέων που άρχουν τον εκάστοτε λιμένα από τον οποίο διέρχονται. Έτσι, η αποτελεσματικότητα του ελέγχου των πλοίων από το Κράτος Λιμένα απορρέει από τη νομική κατάσταση των παράκτιων εθνών έναντι των αναληφθεισών υποχρεώσεων του κράτους σημαίας που έχει την κύρια ευθύνη για την εφαρμογή των συμβάσεων του ΔΝΟ. Οι διαδικασίες σχετικά με τον έλεγχο και τις επιθεωρήσεις από το Κράτος Λιμένα διέπονται από το ψήφισμα Α.787 (19), που εγκρίθηκε από τη Συνέλευση του ΔΝΟ το 1995. Κρίσιμης σημασίας για την επιτυχή λειτουργία τους είναι η ανταλλαγή πληροφοριών - σχετικά με συγκεκριμένα πλοία ή τους ιδιοκτήτες τους ή τους φορείς εκμετάλλευσης μεταξύ όλων των εμπλεκομένων μερών σε μια επιθεώρηση. Σε αναγνώριση αυτού του γεγονότος, ο ΔΝΟ έχει αναπτύξει ένα παγκόσμιο σχέδιο για να βοηθήσει τις περιφερειακές συμφωνίες για την εναρμόνιση των δραστηριοτήτων τους, την ανάπτυξη των ικανοτήτων του ανθρώπινου δυναμικού τους, και στη συνεργασία και την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ τους. Ωστόσο όπως ήδη αναφέρθηκε ο ΔΝΟ μπορεί να ενθαρρύνει μόνο τα έθνη σε αυτές τις προσπάθειες και δεν μπορεί να υποχρεώσει τη συμμόρφωσή τους πράγμα που δημιουργεί προβλήματα στην εφαρμογή των κανονισμών του από τα κράτη λιμένα. Αρχικώς οι εθνικές αρχές αρνούνται να

³⁹ Έως το 2006 έχουν υπογραφεί πολλαπλά μεταξύ των κρατών Μνημόνια Κατανόησης (MOU) για την κάλυψη όλων των κύριων θαλάσσιων περιοχών του κόσμου, συμπεριλαμβανομένης της Ευρώπης και των Πολιτειών του Βόρειου Ατλαντικού (Paris MOU), της Ασίας και του Ειρηνικού (Tokyo MOU), της Λατινικής Αμερικής (Acuerdo de Viña del Mar), της Καραϊβικής Θάλασσας (Caribbean MOU), της Δυτικής και Κεντρικής Αφρικής (Abuja MOU), της περιοχής του Ευξείνου Πόντου (Black Sea MOU), της Μεσογείου (Mediterranean MOU), του Ινδικού Ωκεανού (Indian Ocean MOU), και των αραβικών κρατών του Περσικού Κόλπου (Riyadh MOU).

εναποθέσουν το θέμα των ελέγχων αποκλειστικά στον ΔΝΟ γιατί θεωρούν ότι με τον τρόπο αυτό θα χάσουν μέρος της αυτοδιάθεσής τους. Τέλος ένα σημαντικό εμπόδιο για την πλήρη συμμόρφωση των εθνικών λιμενικών αρχών είναι η έλλειψη τεχνικής και οικονομικής ευχέρειας για την επιβολή των διεθνών κανονισμών σε εθνικό επίπεδο. Αυτό είναι ιδιαίτερα εμφανές στα μέλη-αναπτυσσόμενες χώρες που δεν διαθέτουν επαρκείς πόρους για να πραγματοποιούν τους απαραίτητους ελέγχους στα πλοία που επισκέπτονται τους λιμένες τους (Anderson, 2010)

Η Ευρωπαϊκή Ένωση από την άλλη μεριά φαίνεται να έχει θεσπίσει ένα πολύ πιο αυστηρό και ειδικό καθεστώς Ελέγχου από το Κράτος Λιμένος για τα πλοία που δεν πληρούν τις προϋποθέσεις ασφάλειας. Όπως και στην περίπτωση των Νηογνωμόνων, η Ε.Ε. φαίνεται να δρα αμεσότερα και πιο δεσμευτικά λόγω της δυνατότητας επιβολής των κανονισμών της στα κράτη μέλη της. Διαμέσου της EMSA και του Προγράμματος THETIS, η Ε.Ε. καταφέρνει να ασκεί ένα διεξοδικότερο έλεγχο στα κράτη μέλη της και συνεπώς στα κράτη λιμένα. Η EMSA είναι το κατεξοχήν όργανο που υποστηρίζει την συνεργασία των κρατών μελών σε θέματα Port State Control. Ειδικότερα είναι ο οργανισμός είναι υπεύθυνος για την παροχή τεχνικής βοήθειας στην Επιτροπή και τα κράτη μέλη σε σχέση με την εφαρμογή της οδηγίας 2009/16 / ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε. Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, δρα υποστηρικτικά στα κράτη με τη διοργάνωση σχετικών δραστηριοτήτων κατάρτισης, στις υποψήφιες για προσχώρηση στην Ένωση, με εταίρους ευρωπαϊκές γειτονικές χώρες και σε χώρες που συμμετέχουν στο Μνημόνιο των Παρισίων. Επιπλέον επικουρεί την Επιτροπή στη δημοσίευση των πληροφοριών σχετικά με τα πλοία που καταπλέουν στους λιμένες της σύμφωνα με την οδηγία 2009/16ΕΚ αλλά και παρέχει τα απαραίτητα στατιστικά στοιχεία και πληροφορίες τόσο στην Επιτροπή όσο και τα κράτη μέλη. Ακόμη συμβάλει στη σχετικές εργασίες των τεχνικών φορέων του ΔΝΟ, της Διεθνούς Οργανισμού Εμπορίου και του Μνημονίου του Παρισιού και σε συνεργασία με τα κράτη μέλη και την Επιτροπή διευκολύνει την ανάπτυξη του συστήματος πληροφοριών THETIS το οποίο υποστηρίζει το καθεστώς επιθεώρησης για το Port State Control. Τέλος προσβλέπει στην ανάπτυξη και εφαρμογή ενός «εναρμονισμένο κοινοτικού προγράμματος " για την κατάρτιση και την αξιολόγηση των ικανοτήτων του κράτους του λιμένα επιθεωρητών ελέγχου από τα κράτη μέλη διαμέσου της οργάνωσης και την παροχής κατάρτισης μέσω σεμιναρίων για τους αξιωματικούς ελέγχου του κράτους του λιμένα.

Με βάση τα ανωτέρω η διαδικασία για την αρτιότερη παροχή ελέγχου από τα κράτη λιμένα στα πλοία με στόχο την ασφαλέστερη πλεύση τους, την πρόληψη ατυχημάτων και την αποφυγή θαλάσσιας ρύπανσης είναι παρόμοιες. Η διαφορά όπως προαναφέραμε έγκειται στην έλλειψη δεσμευτικότητας των κανόνων του ΔΝΟ και τον δεσμευτικό χαρακτήρα των οδηγιών της Ε.Ε. Η δράση της Επιτροπής είναι πιο άμεση και αποτελεσματική σε αυτό το πεδίο λόγω της άμεσης συνεργασίας της με τα κράτη μέλη της. Οφείλουμε να παρατηρήσουμε ότι αν και οι Οδηγίες της Ε.Ε έχουν υποχρεωτικό χαρακτήρα δεν προσδιορίζουν τον τρόπο υλοποίησης τους στο εσωτερικό του εκάστοτε κράτους μέλους αφήνοντας του ελευθερία στη λήψη των απαιτούμενων μέτρων με αποτέλεσμα ανομοιογένεια στο τρόπο και το χρόνο εφαρμογής τους σε εθνικό επίπεδο. Ωστόσο και αυτό το κενό τείνει να το καλύψει με τη στενή συνεργασία των κρατών μελών με την EMSA στον τομέα του Port State Control.

Εδώ πρέπει να αναφέρουμε ότι η διαφορά των μέτρων που μπορεί να ισχύουν τόσο στο εκάστοτε Κράτος Σημείας όσο και στο εκάστοτε Κράτος Λιμένος με κριτήριο εάν αποτελούν ή μη και μέλος της Ε.Ε ή εάν πληρούν τελικά τις διεθνείς προϋποθέσεις μπορούν να επιφέρουν σύγκρουση μεταξύ εμπλεκόμενων αρχών κατά την διεξαγωγή ενός τυπικού ελέγχου λόγω των διαφορετικών καθεστώτων τα οποία υπηρετούν.

4.4 Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΣΕ ΡΟΛΟ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΟΥ ΔΝΟ

Από τις 28 Ιουνίου 1974 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συμμετέχει με την ιδιότητα του παρατηρητή στο πλαίσιο του ΔΝΟ.

Επί του παρόντος, η ΕΕ δεν είναι μέλος του, επειδή η συμμετοχή στον ΔΝΟ είναι ανοικτή μόνο για **κράτη** μέλη. Αυτό δεν προκαλεί ουσιαστικά έκπληξη εφόσον οι βασικές αρχές/νόρμες των περισσότερων Διεθνών οργανισμών προβλέπουν την ένταξη μόνο σε κράτη και η τροποποίηση των αρχών/μέσων αυτών είναι συχνά μια δαπανηρή διαδικασία.

Ωστόσο, όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ είναι μέλη του ΔΝΟ. Έτσι, η ΕΕ, στο σύνολό της, έχει σημαντική ισχύ, ώστε να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στη διεθνή διαδικασία λήψης αποφάσεων στο πλαίσιο του ΔΝΟ. Παραδοσιακά, η εμπλοκή των

ευρωπαϊκών κρατών είναι αρκετά θετική για ένα διεθνές νομικό καθεστώς για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (Ghent University, 2010).

Επιπρόσθετα ο ΔΝΟ καλεί σε συνεργασία και συμμετοχή σε συνεδρίες Μη-Κυβερνητικές Οργανώσεις (ΜΚΟ) και διακυβερνητικούς οργανισμούς (ΔΚΟ). Επί του παρόντος, 65 ΜΚΟ έχουν συμβουλευτικό καθεστώς στο πλαίσιο του ΔΝΟ.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανήκει σε 42 διακυβερνητικούς οργανισμούς που έχουν συνάψει συμφωνίες συνεργασίας με τον ΔΝΟ. Αυτό σημαίνει ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μπορεί να λάβει μέρος σε αμοιβαίες διαβουλεύσεις για θέματα κοινού ενδιαφέροντος και μπορεί να παραδώσει και να ζητήσει πληροφορίες σχετικά με τα προβλεπόμενα έργα και τα προγράμματα εργασίας.

Ειδικότερα, η Επιτροπή συμμετέχει στην Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας, της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, της Επιτροπής Τεχνικής Συνεργασίας και της Επιτροπής Νομικών Θεμάτων.

Ωστόσο, δεδομένου ότι η Επιτροπή δεν έχει το δικαίωμα να διαπραγματευτεί με τον ΔΝΟ για λογαριασμό των κρατών μελών, η ΕΕ θα πρέπει να συντονίζει τις θέσεις των κρατών μελών, προκειμένου να συμμετάσχουν με τη διεθνή διαδικασία λήψης αποφάσεων (Nengye, 2010).

Η ανωτέρω δομή περιπλέκει την προσπάθεια για ομοιογενείς δράσεις μεταξύ των δύο οργανισμών και των κρατών μελών που τους απαρτίζουν. Σε διακυβερνητικό επίπεδο ο ΔΝΟ και η Ε.Ε αντιπροσωπεύουν μια προβληματική περίπτωση. Η Ε.Ε δεν μπορεί να γίνει μέλος του ΔΝΟ, και ο ΔΝΟ δεν διαθέτει μηχανισμούς για την αναγνώριση των περιφερειακών συνασπισμών. Όπως και σε σχέση με άλλους Διεθνείς Οργανισμούς η περίπλοκη δομή της Ε.Ε και τα εξαιρετικά μεταβλητά τμήματα εργασίας και αρμοδιοτήτων εντός της, συγχέουν την θέση της στο εσωτερικό τους. Στον ΔΝΟ παρουσιάζεται μόνο η Επιτροπή, ως παρατηρητής, που αναγνωρίζεται ως εκπρόσωπος της Ε.Ε. Αυτό συμβαίνει ακόμη και αν τα κράτη μέλη της Ε.Ε συντονίζουν τις δράσεις τους και ενεργούν συλλογικά στα πλαίσια του ΔΝΟ. Πρέπει να αναφερθεί ότι δομές του ΔΝΟ περιορίζουν την ικανότητα ενός να μιλήσει εξ ονόματος άλλων ώστε η Επιτροπή, στην πράξη να εκπροσωπεί μόνο την ίδια, και να είναι τα κράτη μέλη που εκφράζουν τις κοινές θέσεις της Ε.Ε (ως δικές τους) μέσα από ατομικές παρεμβάσεις τους στις συνεδριάσεις (Gulbrandsen, 2013).

Η προσχώρηση της Ε.Ε στον ΔΝΟ θα μπορούσε να καλυφθεί με την δημιουργία εξωτερικών και εσωτερικών νομικών περιορισμών, που θα είναι δύσκολο να τεθούν σε

ισχύ . Εξωτερικά, η Ε.Ε δεν διαθέτει «επαρκείς λόγους» για να πείσει τα άλλα μέλη του ΔΝΟ να περάσουν από την περίπλοκη και πολύ αργή διαδικασία επικύρωσης εισάγοντας μια ρήτρα στη Σύμβαση του ΔΝΟ που θα αναγνώριζε την πλήρη συμμετοχή της ως μέλος του. Είναι επίσης δύσκολο να λάβει την προβλεπόμενη υποστήριξη από τα δύο τρίτα των κρατών μελών του για να επικυρωθεί η απαιτούμενη ρήτρα που θα προβλέπει την αναγνώρισή της ως ενεργό μέλος του Οργανισμού (Nengye και Mea, 2012). Εδώ πρέπει να σημειωθεί η εν γένει η αργή έναρξη ισχύος των συμβάσεων του ΔΝΟ που αποτελεί και μια είναι ένα από τις συστημικές του ελλείψεις. Κατά μέσο όρο, η διαδικασία επικύρωσης μιας σύμβασης διαρκεί 8 με 10 χρόνια(Nengye και Mea, 2012).

Ακόμη όμως και αν η ΕΕ κατασταθεί συμβαλλόμενο μέρος των συμβάσεων του ΔΝΟ, μπορεί να μην είναι σε θέση να συμβάλει ουσιαστικά στην ταχεία έναρξη ισχύος των συμβάσεων του, λόγω της μη ύπαρξης μιας ευρωπαϊκής ταυτότητας και στόλου που θα της προσέδιδε την ομοιομορφία ενός κράτους. Βάσει αυτού προκύπτει δυσκολία στο να αποκτήσει αντιπροσωπευτικό δικαίωμα ψήφου κατά την διαδικασία λήψης αποφάσεων εφόσον δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν με επάρκεια τα ποσοτικά κριτήρια που χρησιμοποιούνται για τα υπόλοιπα κράτη μέλη με βάση το στόλο τους.

Στο εσωτερικό δε της Ε.Ε. υπάρχει πιθανώς μια ανομοιομορφία λόγω των διαφορετικών ταχυτήτων των κρατών μελών της. Αυτό προκαλεί μεγάλη ανησυχία στα κράτη μέλη της διότι η προσχώρηση της ΕΕ στον ΔΝΟ και τις συμβάσεις του μπορεί να οδηγήσει σε πλήρη απώλεια του δικαιώματος των κρατών μελών να δρουν ξεχωριστά πράγμα το οποίο δεν θα επιθυμούσαν αν αναλογιστούμε τα επιμέρους διαφορετικά εθνικά ναυτιλιακά συμφέροντα τα οποία προασπίζουν διαμέσου του ΔΝΟ.

Είναι σαφές από τα παραπάνω ότι το status της Ε.Ε. στα πλαίσια του ΔΝΟ δυσχεραίνει τις δυνατότητες άμεσων διαπραγματεύσεων υπό την ίδια αιγίδα. Ο ΔΝΟ συζητά άμεσα με τα κράτη μέλη μέρος προηγουμένως έχουν προβεί σε διαπραγμάτευση στα πλαίσια της Ε.Ε.(στην οποία και ανήκουν),σε καθορισμό των μεμονωμένων θέσεων τους αλλά και στο συντονισμό εκείνων του συνόλου της Ε.Ε. τις οποίες και εκφράζουν.

Με τον τρόπο αυτό κυριαρχεί μια ανομοιομορφία διαβουλεύσεων, με παίκτες διαφορετικών δυνατοτήτων έκφρασης στο διεθνές επίπεδο, η οποία έρχεται να προστεθεί στο ήδη ανομοιογενές περιβάλλον το οποίο καλείται να συντονίσει.

Είναι εμφανές από τα παραπάνω ότι η συνεργασία της Ε.Ε. και του ΔΝΟ δεν γίνεται απολύτως επί ίσοις όροις πράγμα το οποίο έχει αντίκτυπο στην προώθηση των

κοινών τους πολιτικών σε θέματα Ασφάλειας και Προστασίας των Θαλασσών από την ρύπανση. Ο αρνητικός αντίκτυπος διαφαίνεται τόσο στις αργές διαδικασίες ψήφισης και εφαρμογής των κανονισμών αλλά και στην δυσκολία δημιουργίας μιας κοινής γραμμής αντιμετώπισης των ναυτιλιακών ατυχημάτων ανά τον κόσμο και της ρύπανσης που προκαλούν, όπως θα δούμε διεξοδικά στο επόμενο κεφάλαιο.

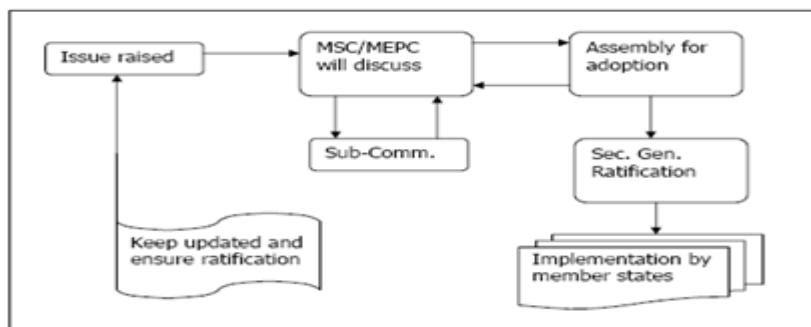
4.5 ΠΟΛΥΠΛΟΚΟΤΗΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΚΑΙ ΑΝΤΙΦΑΤΙΚΑ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΑ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

A) Παράγοντες πολυπλοκότητας του Κανονιστικού Πλαισίου:

Η ασφάλεια στη θάλασσα αποτελεί από τα κυριότερα θέματα προς στήριξη στα πλαίσια των Ηνωμένων Εθνών και του ΔΝΟ. Ωστόσο, όπως προαναφέραμε ρυθμίζεται επίσης σε υπερεθνικό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο. Κατ' αρχήν, τα επίπεδα αυτά θα πρέπει να λειτουργούν σε μια λεγόμενη ένθετη ιεραρχία, όπου το διεθνές επίπεδο είναι τα όρια κύκλου και άλλα επίπεδα είναι μέσα στον κύκλο. Τα διαφορετικά επίπεδα οφείλουν να διακρίνονται από συνέπεια κατά την διάδρασή τους. Στον πραγματικό κόσμο, αυτό δεν ήταν πάντα εφικτό, έτσι ώστε κατά περίπτωση υπερεθνικά (Ε.Ε.) και εθνικά (Κράτη –Μέλη) όργανα έχουν λάβει μέτρα για να ρυθμίσουν τα ίδια θέματα με τον ΔΝΟ πριν τον ΔΝΟ, όπως στην περίπτωση των πετρελαιοφόρων διπλού κύτους.

Μερικά θέματα ασφάλειας στη θάλασσα ανήκουν στη σφαίρα της εθνικής νομοθεσίας, για παράδειγμα, η πιλοτική εφαρμογή. Εκτός από τους ρυθμιστικούς φορείς της ασφάλειας στη θάλασσα, υπάρχουν παράγοντες στον τομέα της ναυτιλίας που δεν έχουν νομοθετική εξουσία, αλλά με κάποιο τρόπο ή άλλη επιρροή την ασφάλεια στη θάλασσα, για παράδειγμα οι Νηογνώμονες όπως αναλύσαμε ή οι ασφαλιστικές εταιρείες (Kuronen and Tarpanined, 2010).

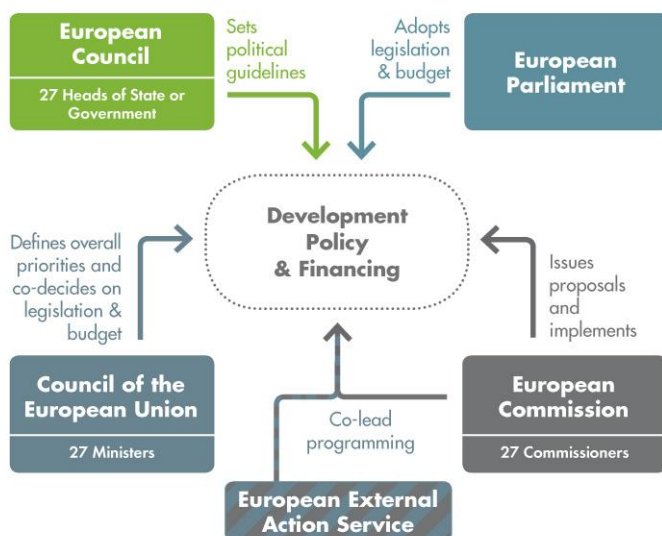
Η διεθνής διαδικασία ρύθμισης συχνά είναι αργή, και το αποτέλεσμα μπορεί να χρειαστεί να απαιτεί παραπάνω από μια συμβιβαστικές λύσεις (Stopford, 2009). Σ' αυτό αναμφίβολα παίζει ρόλο και η δομή του συστήματος λήψης αποφάσεων του ΔΝΟ και της Ε.Ε η οποία παρουσιάζει διαφορές.



Διάγραμμα 2: Σύστημα Λήψης Αποφάσεων στα Πλαίσια του ΔΝΟ (Osnin, 2004)

Όπως παρουσιάζεται στο παραπάνω διάγραμμα στο πλαίσιο του ΔΝΟ η γραφειοκρατική διαδικασία από την στιγμή που τίθεται το ζήτημα για αντιμετώπιση ενός ζητήματος ή για την λήψη μέτρων/αποφάσεων πάνω σε ένα ζήτημα, είναι εκτενής. Οι διαφορετικές επιτροπές θα πρέπει να συγκληθούν, οι οποίες και εκφέρουν διαφορετικές απόψεις λόγω της πολυμορφίας στο εσωτερικό του ΔΝΟ, να λάβουν χώρα οι σχετικές διαπραγματεύσεις και η διαδικασία ψήφισης της απόφασης από τα κράτη-μέλη και τέλος να ξεκινήσει η διαδικασία υιοθέτησης της στο εσωτερικό των κρατών-μελών.

Decision-making in the EU



Διάγραμμα 3 : Σύστημα Λήψης Αποφάσεων στα Πλαίσια της Ε.Ε (Donor Tracker Organisation, 2014)

Ομοίως στο διάγραμμα 2 παρουσιάζεται η διαδικασία λήψης αποφάσεων στα πλαίσια της Ε.Ε. όπου τα 3 νομοθετικά όργανα (Συμβούλιο, Κοινοβούλιο και

Επιτροπή) καλούνται να θέσουν προτάσεις και να ψηφίσουν πάνω σε αυτές εκπροσωπώντας, όπως και ο ΔΝΟ διαφορετικά κράτη-μέλη, πράγμα το οποίο κρίνεται αρκετά χρονοβόρο. Στην περίπτωση της Ε.Ε. διακρίνουμε μια πιο άμεση ανταπόκριση λόγω του μικρότερου εύρους της (λιγότερα κράτη-μέλη) με παρόμοια συμφέροντα και μηχανισμούς.

Συνακόλουθα στο περιφερειακό επίπεδο, υπάρχουν συχνά παραδείγματα πιο γρήγορης αντίδρασης σχετικά με τις ελλείψεις στο σύστημα ασφάλειας στη θάλασσα πράγμα το οποίο οδηγεί στη θέσπιση κανόνων οι οποίοι δεν ισχύουν ή ισχύουν με όποιες διαφοροποιήσεις στο διεθνές πεδίο.

Ο ΔΝΟ δεν υποστηρίζει την περιφερειακή λήψη αποφάσεων, καθώς και τα περιφερειακά συστήματα δεν εκπροσωπούνται επαρκώς και με έμφαση στις ιδιαιτερότητές τους στα πλαίσια της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας. Ένα παράδειγμα όπου η εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία ήρθαν σε «σύγκρουση» με το διεθνές επίπεδο είναι δεξαμενόπλοια διπλού κύτους. Η αντικατάσταση τους απαιτήθηκε για πρώτη φορά απαιτείται από τις Ηνωμένες Πολιτείες διαμέσου του νόμου για την πετρελαϊκή ρύπανση (Oil Pollution Act) (Roe, 2008). Αργότερα μέσα στην Ε.Ε, μια σειρά από κράτη μέλη θέσπισαν νομοθεσία για την επιβολή της χρήσης των πετρελαιοφόρων διπλού κύτους πριν αυτό συμφωνηθεί σε επίπεδο Ε.Ε και πολύ πριν από την ημερομηνία που επιβλήθηκε από τον ΔΝΟ.

B) Αντιφατικά νομοθετικά παραδείγματα

Η Οδηγία 2005/35 / ΕΚ επρόκειτο να τεθεί σε εφαρμογή από τα κράτη μέλη της Ε.Ε. τον Απρίλιο του 2007. Η Οδηγία έχει ευρέως συζητηθεί στη ναυτιλιακή βιομηχανία, όχι μόνο στην Ευρώπη αλλά και σε ολόκληρο τον κόσμο. Το βασικό σημείο της κριτικής είναι ότι φάνηκε να θέτει υψηλότερα πρότυπα στα ευρωπαϊκά ύδατα από τα διεθνώς συμφωνηθέντα στο πλαίσιο της σύμβασης MARPOL, εφόσον τίθεται το ζήτημα όχι μόνο οικονομικής αλλά και ποινικής δίωξης των ιθυνόντων σε περίπτωση παράνομης απόρριψης πετρελαίου στη θάλασσα. Σύμφωνα με την Οδηγία δεν γίνεται διάκριση μεταξύ των επιχειρησιακών και των τυχαίων απορρίψεων, προβλέπεται ποινική ευθύνη για παραβάσεις, εφόσον διαπράττονται με πρόθεση, απερισκεψία ή από σοβαρή αμέλεια. Η Οδηγία εφαρμόζεται στα ευρωπαϊκά χωρικά ύδατα και στην ανοικτή θάλασσα ανεξάρτητα από τη σημαία που φέρει το εκάστοτε πλοίο και ισχύει για τον πλοιοκτήτη, τον πλοίαρχο, το πλήρωμα, το ναυλωτή. Εδώ να

σημειωθεί ότι η συνθήκη της MARPOL δεν καλύπτει τους κόλπους των χωρικών υδάτων έτσι ο ιδιοκτήτης, ο πλοίαρχος και το πλήρωμα μπορούσαν να βασίζονται στα standards της MARPOL σε περίπτωση απόρριψης πετρελαίου στην ανοιχτή θάλασσα (Rodica, 2012).

Το πλαίσιο της Οδηγίας 2005/35/EK θεωρήθηκε αντιφατικό σε σχέση με τις αντίστοιχες διεθνείς πράξεις. Η MARPOL προέβλεπε διάκριση μεταξύ επιχειρησιακών και τυχαίων απορρίψεων. Επιπλέον κατά τη MARPOL η αντικειμενική ευθύνη προέκυπτε ή όχι με βάση το αν είχαν ληφθεί τα απαραίτητα μέτρα για την πρόληψη ή την ελαχιστοποίηση της απόρριψης, εκτός εάν ο ιδιοκτήτης/πλοίαρχος ενήργησαν με δόλο ή αμέλεια. Τέλος η ευθύνη αφορούσε μόνο τον πλοιοκτήτη και τον πλοίαρχο αφήνοντας εκτός πλαισίου τους άλλους εμπλεκόμενους παράγοντες στο ατύχημα (Wang, 2011).

Η υπόθεση της ανωτέρω Οδηγίας έφτασε στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο όπου και κρίθηκε νόμιμη χωρίς να παραβαίνει τις Διεθνείς Συμβάσεις (Judgment of the Court of Justice in Case C-308/06 of June 2008).

Η Οδηγία τέθηκε σε ισχύ το 2005 με περιθώριο να εφαρμοστεί στα κράτη μέλη της Ε.Ε. μέχρι τον Ιούλιο του 2007. Εδώ να σημειωθεί ότι σε περίπτωση που η απόρριψη γίνεται σε στενά που χρησιμοποιούνται για την διεθνή ναυσιπλοΐα, σε αποκλειστικές οικονομικές ζώνες και στην ανοιχτή θάλασσα, η MARPOL 73/78 θα εξακολουθεί να ισχύει.

Μια ακόμη περίπτωση είναι η σταδιακή κατάργηση των πετρελαιοφόρων μονού κύτους και αντικατάσταση ή μετατροπή τους σε δεξαμενόπλοια διπλού κύτους. Τα Πετρελαιοφόρα μονού κύτους για πρώτη φορά απαγορεύτηκαν από τις Ηνωμένες Πολιτείες ως μια γρήγορη απάντηση στο ατύχημα μέγιστης πετρελαϊκής ρύπανσης του δεξαμενόπλοιου Exxon Valdez (1989). Οι τροποποιήσεις της MARPOL εγκρίθηκαν από τον ΔΝΟ στις 6 Μαρτίου 1992 τέθηκε σε ισχύ στις 6 Ιουλίου 1993, με την επιβολή μέτρων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα. Με τις τροποποιήσεις αυτές, ένα πρόγραμμα σταδιακής κατάργησης για πετρελαιοφόρα μονού κύτους τα οποία παραδόθηκαν πριν από την ημερομηνία αυτή τέθηκε σε ισχύ από τις 6 Ιουλίου 1995 με αντικείμενο τα δεξαμενόπλοια που είχαν παραδοθεί πριν από την 1η Ιουνίου 1982 να μετατραπούν τεχνικά σύμφωνα με τις απαιτήσεις διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού το αργότερο εντός 25 και, σε ορισμένες περιπτώσεις, 30 ετών από την ημερομηνία παράδοσής τους. Τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους δεν θα

επιτρεπόταν να λειτουργούν μετά το 2007 (και σε ορισμένες περιπτώσεις, το 2012) εκτός εάν συμμορφώνονταν με τις απαιτήσεις διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού του κανονισμού 13F του Παραρτήματος I της MARPOL 73/78. Για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους τα οποία παραδόθηκαν μετά την 1η Ιουνίου 1982 σύμφωνα με τις απαιτήσεις της MARPOL 73/78 για τις δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος και την προστατευτική τους θέση, τα τεχνικά κριτήρια θα πρέπει να επιτευχθούν έως το 2026.

Αν και ο ΔΝΟ είχε όπως είδαμε ξεκινήσει τις διαδικασίες αντικατάστασης και μετατροπής των δεξαμενοπλοίων μονού κύτους σε διπλού μετά το ατύχημα του «Erika», αρχίζει να πιστεύεται από την ΕΕ ότι δεν υπάρχει ένα ολοκληρωμένο και άμεσο πλαίσιο διεθνούς δράσης για την ασφάλεια στη θάλασσα, υπό την αιγίδα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, με εμφανείς ελλείψεις στα μέτρα που απαιτούνται για την αποτελεσματική αντιμετώπιση των αιτιών τέτοιων καταστροφών. Έτσι, η ΕΕ αποφάσισε να επιταχύνει τη σταδιακή κατάργηση των πετρελαιοφόρων μονού κύτους στο εσωτερικό της. Ως μέρος της δέσμης ERIKA I εγκρίθηκε ο κανονισμός (ΕΚ) Νο.417 / 2002⁴⁰, ο οποίος θέτει προθεσμίες για τις τρεις κατηγορίες των πετρελαιοφόρων μονού κύτους (άρθρο 3, 4). Εν τω μεταξύ, μια κοινή πρόταση υποβλήθηκε από τα κράτη μέλη του ΔΝΟ, με την πρόθεση να τροποποιήσει τη MARPOL. Παρά την αμφιλεγόμενη αντιμετώπιση της συζήτησης, η κοινή πρόταση της ΕΕ ψηφίστηκε τελικά και η MARPOL τροποποιήθηκε το 2001, υιοθετώντας την ίδια προθεσμία με την ΕΕ για τη σταδιακή κατάργηση των πετρελαιοφόρων μονού κύτους.

Τα ανωτέρω δύο παραδείγματα καταδεικνύουν πως στο πέρας του χρόνου οι εμπλεκόμενοι φορείς έρχονται σε αντιδικία ή δρουν νομοθετικά με διαφορετικές ταχύτητες λόγω των διαφορετικών αναγκών που προκύπτουν σε θέματα ασφάλειας στο εσωτερικό τους. Αποτέλεσμα είναι να κυριαρχεί μια σύγχυση μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών και να φτάνουν οι οργανισμοί να επανεξετάζουν αποφάσεις και μέτρα στο Ευρωπαϊκό δικαστήριο όπως στην περίπτωση της Οδηγίας 2005/35/ΕΚ.

Στο παρόν κεφάλαιο αναδείξαμε τα προβλήματα που καθιστούν δύσκολη την απόλυτη εναρμόνιση του ΔΝΟ με την Ε.Ε.

Η διαφορετική δομή τους, η πληθώρα διαφορετικών συμφερόντων στο εσωτερικό τους, η δυσκολία απόλυτου ελέγχου των δράσεων σε εθνικό επίπεδο και σε ιδιωτικούς φορείς αποτελούν βασικές αιτίες δυσαρμονίας σε θέματα Ασφάλειας σε

⁴⁰ Όπως αναλύσαμε σε προηγούμενο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας

Διεθνές και Ευρωπαϊκό επίπεδο. Συνακόλουθα η θέση της Ε.Ε. στα πλαίσια του ΔΝΟ είναι επικουρικού χαρακτήρα καθώς η νομοθετική δομή του Οργανισμού δεν καλύπτει ως μέλη του μη κράτη. Σύμφωνα με τα παραπάνω παρατηρούμε ότι υπάρχουν ακόμη και σήμερα σημαντικές δυσκολίες οι οποίες πρέπει να υπερκεραστούν για να εναρμονιστούν πλήρως οι πολιτικές σε θέματα Ασφάλειας και Προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος.

5. ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΚΛΗΣΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟ 2005-2014

Στην τελευταία αυτή ενότητα της εργασίας μας θεωρήσαμε σημαντικό να συλλέξουμε κάποιες από τις σημαντικότερες ατυχηματικές περιπτώσεις ρύπανσης των τελευταίων ετών και να εξετάσουμε κατά πόσο το ολοένα και αυστηρότερο πλαίσιο μέτρων της τελευταίας σχεδόν δεκαετίας που μελετάμε είναι αποτελεσματικό σε συνάρτηση πάντα με τις δυσκολίες εναρμόνισης και εφαρμογής του που αναλύσαμε στο κεφάλαιο 4.

- Sea Diamond:

Πρόκειται για κρουαζιερόπλοιο το οποίο ανήκε στην Louis Cruises, νηολογημένο στην Ελλάδα το οποίο βούλιαξε στα ανοιχτά των ακτών της Σαντορίνης, στην Ελλάδα, στις 7 Απριλίου 2007, 14 ώρες αφού προσέκρουσε σε ύφαλο σε απόσταση 130 μέτρων από την ακτή. Το πλοίο μετέφερε 1,195 επιβάτες και 352 άτομα πλήρωμα, εκ των οποίων δύο άτομα έχασαν τη ζωή τους κατά το ατύχημα. Όταν η εκκένωση ολοκληρώθηκε, το πλοίο ρυμουλκήθηκε ανοιχτά στην θάλασσα για να βυθιστεί- προς το παρόν βρίσκεται στο βυθό της Καλντέρας. Δεν έχει γίνει καμία μήνυση κατά του καπετάνιου, καθώς η θέση του υφάλου διαφοροποιούταν σημαντικά από την πραγματική του θέση ανάλογα με τους χάρτες που προμηθεύονταν στον καπετάνιο. Η μη ύπαρξη ενημερωμένων χαρτών επί του πλοίου έρχεται σε αντίθεση με την διεθνή και ευρωπαϊκή νομοθεσία σχετικά με την επάνδρωση των πλοίων με επαρκή γεωγραφικά στοιχεία για τις περιοχές στις οποίες καταπλέει. Εδώ διαφαίνεται και ο μη επαρκής έλεγχος για την αξιοπλοΐα του πλοίου από τον ελληνικό νηογνώμονα εφόσον το πλοίο δεν έφερε αξιόπιστους χάρτες.

Μετά το ατύχημα υπήρξε ένα πρόγραμμα καθαρισμού από την ακτογραμμή που κόστισε 6 δισεκατομμύρια δολάρια όμως οι προσπάθειες να αντλήσουν το υπόλοιπο πετρέλαιο από το ναυάγιο ήταν περιορισμένες.

Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις του ατυχήματος ήταν τεράστιες, αφού το πλοίο ελευθέρωσε το μισό από τα 572 m³ πετρελαίου λίγο αφού βυθίστηκε, πνίγοντας την θαλάσσια ζωή και την ακτογραμμή. Το υπολειπόμενο ποσοστό πετρελαίου επί του πλοίου συνέχισαν να διαρρέουν μετά το ατύχημα και να πλήττουν το θαλάσσιο

περιβάλλον. Πέραν από την συνεχή διαρροή πετρελαίου από το πλοίο, διάφορες προσμίξεις ουσιών υψηλής τοξικότητας τα οποία ήταν επί του πλοίου διαρρέουν και αυτές στο θαλάσσιο περιβάλλον όσο το ναυάγιο αποσυντίθεται (O'Brien, 2010). Μελέτες έχουν δείξει ότι αυτές οι προσμίξεις συγκεντρώνονται σε θαλάσσια είδη εμπορικής αξίας, και λειτουργούν ως πύλες για τις ουσίες αυτές να εισέλθουν στην ανθρώπινη τροφική αλυσίδα και να επηρεάσουν την ανθρώπινη υγεία.

Στην αρχή του ατυχήματος, το Ελληνικό Υπουργείο Ναυτιλίας επέβαλε πρόστιμο στην Louis Cruises και στον Καπετάνιο Μαρίνο US\$ 1.57 εκατομμύρια για περιβαλλοντική καταστροφή, το οποίο ποσό η εταιρεία δεν το έχει πληρώσει μέχρι και σήμερα. Η Louis Cruises ανέθεσε στο Ελληνικό Κέντρο Θαλασσίων Ερευνών (ΕΛΚΕΘΕ) την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων του ατυχήματος, η οποία έρευνα δεν φανέρωσε αρκετές αποδείξεις αρνητικών επιπτώσεων που θα προκαλούνταν από το ατύχημα, ανακουφίζοντας έτσι την πίεση για την πλήρη ανέλκυση του πλοίου. Όμως, η ανησυχία ότι η έρευνα δεν ήταν περιεκτική, και καθώς οι αποδείξεις φανερώνουν τις αληθινές επιπτώσεις του ναυαγίου το Αρχιπέλαγος προσπαθεί να επηρεάσει την ΕΕ να πιέσει την Ελληνική Κυβέρνηση και την Louis Cruises να εγγυηθούν την πλήρη ανέλκυση του πλοίου, και την συλλογή των χρωστούμενων προστίμων, για να τελειώσει επιτέλους αυτή η περιβαλλοντική τραγωδία.

Το ναυάγιο του Sea Diamond και το περιεχόμενό του επί του σκάφους, χαρακτηρίζονται ως απόβλητα σύμφωνα με τις οδηγίες 2006/12 / ΕΚ και 2008/98 / ΕΚ και ως εκ τούτου, δεν μπορεί να παραμείνει νόμιμα στην Caldera. Κατά συνέπεια, η Ελλάδα έχει παραβιάσει τις δύο οδηγίες εφόσον το πλοίο και το περιεχόμενό του αποτελούν ουσίες που εμπίπτουν στις κατηγορίες Q4, Q6, Q7 και Q14 του παραρτήματος I της οδηγίας 2006/12 / ΕΚ και Κατηγορίες H5 («επιβλαβές»), H6 («τοξικό»), H-7 («καρκινογόνο»), H-10 («τοξικό για την αναπαραγωγή»), και H-14 ("Οικοτοξικό") του παραρτήματος III της οδηγίας 2008/98 / ΕΚ. Παραλείποντας να εξασφαλίσει την απομάκρυνση το ναυάγιο, η Ελλάδα παρέλειψε να τηρήσει τις υποχρεώσεις της προς την Ευρωπαϊκή Κοινότητα και η περιβάλλον.

Η Ελλάδα παρέβη τα άρθρα 10 και 36 της οδηγίας 2008/98 / ΕΚ και του άρθρου 4 της Οδηγίας 2006/12 / ΕΚ, παραλείποντας να λάβει τα αναγκαία μέτρα για την απαγόρευση εγκατάλειψη του ναυαγίου και να βεβαιωθεί ότι η ασφάλεια ανακτήθηκε. Συνακόλουθα παραβίασε το άρθρο 10 και 36 της οδηγίας 2008/98 / ΕΚ και του άρθρου

8 της Οδηγίας 2006/12 / ΕΚ, παραλείποντας να διασφαλίσει ότι η Louis Cruises θα προβεί σε ανέλκυση και διάθεση του ναυαγίου (Aylesworth, Faure and Moffa, 212).

Επιπροσθέτως παρατηρείται μη σύμπνοια με την 2005/35/ΕΚ εφόσον παρέλειψε να προβεί σε κυρώσεις για την Louis Cruises.

Τέλος παρέβη τις διατάξεις των άρθρων 10 και 36 (2008/98 / ΕΚ) και του άρθρου 4 (2006/12 / ΕΚ) που απαιτεί από το κράτος μέλος να απαγορεύσει την εγκατάλειψη των αποβλήτων και να εξασφαλιστεί η διάθεση τους (Aylesworth, Faure and Moffa, 212).

- JS Amazing 2009

Στις 6 Ιουνίου του 2009, από το νηολογημένο στη Νιγηρία δεξαμενόπλοιο JS Amazing διέρρευσαν 1,000 τόνοι πετρελαίου καυσίμου χαμηλής ροής (LPFO) στον ποταμό Γουάρι, στη Νιγηρία. Το JS Amazing βρισκόταν στην προβλήτα No II, η οποία ανήκει στη Nigerian National Petroleum Corporation (NNPC), για να φορτώσει 5,000 τόνους LPFO (low pour fuel oil). Η φόρτωση ξεκίνησε την ίδια μέρα λίγο μετά τα μεσάνυχτα παρατηρήθηκε διαρροή πετρελαίου από τη γάστρα του πλοίου. Στις πρωινές ώρες τις 6ης Ιουνίου, λίγο μετά την ολοκλήρωση της φόρτωσης το πλοίο πήρε κλίση 45 μοιρών με συνεχιζόμενη την διαρροή πετρελαίου. Την επόμενη μέρα δύτες εντόπισαν ότι η γάστρα του πλοίου είχε τρυπηθεί από δυο μεταλλικούς σωλήνες και ένα βυθισμένο πάσσαλο πρόσδεσης. Η διαρροή σταμάτησε 5 μέρες αργότερα την 11η Ιουνίου 2009 (Ινστιτούτο Αρχιπέλαγος, 2015).

Κατά την έρευνα για το ατύχημα αποκαλύφθηκε ότι το δεξαμενόπλοιο δεν είχε τα απαραίτητα πιστοποιητικά πλεύσης και δεν ήταν ασφαλισμένο από το 2008 για μεταφορά ορυκτέλαιων όπως ορίζεται στο άρθρο I της Σύμβασης CLC. Επιπλέον ανάμεσα στα πιστοποιητικά που προσκομίστηκαν στο διεθνές ναυτικό γραφείο ερευνών το 2010, υπήρχε ένα πιστοποιητικό από την Κλάση για το Κύτος και το Μηχανικό μέρος του πλοίου (Hull and Machinery) το οποίο δήλωνε ότι το πλοίο δεν ήταν πιστοποιημένο για τη μεταφορά βαρέων κλασμάτων πετρελαίου όπως προβλέπεται από το άρθρο I το 1992 της CLC. Συνεπώς αποδείχθηκε ότι το πλοίο δεν ήταν σχε διασμένο για να μεταφέρει βαρύ πετρέλαιο και δρούσε παράνομα (International Oil Pollution Compensation Funds, 2014).

Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι η Νιγηρία είναι συμβαλλόμενο μέρος της Σύμβασης Αστικής Ευθύνης του 1992 (CLC 1992) τους όρους της οποίας παραβίασε

κατά το ατύχημα αλλά και της Σύμβασης του Ταμείου Στήριξης (1992 Fund Convention). Με βάση τα ανωτέρω Το όριο της ευθύνης του ο ιδιοκτήτης του JS Amazing πλαίσιο της CLC του 1992 εκτιμάται στα 4.510.000 SDR.

Τον Μάρτιο του 2012, το Νιγηριανό Ομοσπονδιακό Υπουργείο Μεταφορών συνέστησε Διοικητικό Συμβούλιο για τη διεξαγωγή έρευνας για τα αίτια της διαρροής. Τα αποτελέσματα της έρευνας έδειξαν μεταξύ άλλων κακή διαχείριση του πλοίου υπό την έννοια ότι ήταν εσφαλμένα αγκυροβολημένο με ανεπαρκή σχοινιά πρόσδεσης και ότι η παλίρροια έρεε, έσπρωξε την πρύμνη του σκάφους περίπου δέκα μέτρα μακριά από την προβλήτα. Κατά συνέπεια, το τόξο ωθήθηκε σε προβλήτα όπου το σκάφος χτύπησε το υποβρύχιο ναυάγιο του ελλιμενισμού δελφίνι. Φαίνεται, επίσης, ότι ενώ οι παλιρροϊκές συνθήκες άλλαξαν, τα μέλη πληρώματος δεν άλλαξαν τη γραμμή πρόσδεσης. Επιπλέον αποδείχθηκε ότι το πλοίο δεν ήταν επαρκώς επανδρωμένο όπως ορίζουν οι διεθνείς συμβάσεις.

- δεν υπήρχε αξιωματικός φύλαξης στη γέφυρα κατά την φόρτωση
- ο επικεφαλής μηχανικός δεν ήταν αρμόδια πιστοποιημένος για να είναι ο κύριος μηχανικός
- δεν υπήρχε δεύτερος μηχανικός, πράγμα ασυνήθιστο για πλοίο αυτού του μεγέθους.
- ο πλοίαρχος του JS Amazing δεν πιστοποιήθηκε να αναλάβει τη διοίκηση του σκάφους των εν λόγω κόρων ολικής χωρητικότητας και δεν διέθετε ένα προηγμένες πιστοποιητικό βυτιοφόρο / έγκριση η οποία ήταν απαραίτητη για ένα πλοίο, όπως το JS Amazing.
- ο πλοίαρχος δεν είχε γνώση των πιστοποιητικών του πλοίου με βάση τα οποία το πλοίο όφειλε να συνάδει τις διατάξεις του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης της Ασφάλειας (ISM Code), αλλά και των διαδικασιών έκτακτης ανάγκης τις οποίες έπρεπε να ακολουθήσει μετά από ένα περιστατικό
- τέλος ο πλοίαρχος δεν είχε καμία γνώση των διατάξεων της Σύμβασης CLC 1992.

Οι εργασίες αντιμετώπισης ξεκίνησαν στις 6 Ιουνίου του 2009 με την κινητοποίηση μιας ομάδας αντιμετώπισης πετρελαιοκηλίδας και τον εξοπλισμό. Επιπλέον, η οργάνωση Clean Nigeria Associates έσπευσε για να βοηθήσει με την η επιχείρηση καθαρισμού χρησιμοποιώντας εξοπλισμό skimmer πετρελαίου. Η ποσότητα ανακτώμενου πετρελαίου κατά τις ημέρες μετά το περιστατικό φαίνεται να ήταν ελάχιστη. Φαίνεται ότι μόνο στις 10 Ιουνίου 2009 είχαν τοποθετηθεί φράγματα γύρω από το δεξαμενόπλοιο για τον περιορισμό της ρύπανσης στον ποταμό Γουάρι και ότι οι

ενέργειες εκκαθάρισης περιορίστηκαν στα άμεση περιοχή γύρω από το δεξαμενόπλοιο. Το πλοίο έχει αποκατασταθεί στην αρχική του σταθερότητα της στις 11 Ιουνίου 2009 και μόλις το 2011 τα βυθισμένα ερείπια του δελφινιού πρόσδεσης ήταν τελικά απομακρύνθηκαν από την προβλήτα NNPC.

- Deep Water Horizon – Κόλπος του Μεξικού

Η εξέδρα άντλησης πετρελαίου Deep Water Horizon εξερράγει την 20η Απριλίου 2010 και βυθίστηκε στις 22 Απριλίου 2010 προκαλώντας την μεγαλύτερη θαλάσσια πετρελαιοκηλίδα στην ιστορία. Υπολογίζεται ότι 4.9 εκατομμύρια βαρέλια πετρελαίου χύθηκαν στον κόλπο του Μεξικού. Η BP χρειάστηκε συνολικά 86 μέρες για να σταματήσει την διαρροή μετά από μια σειρά αποτυχημένων προσπαθειών. Το ατύχημα προκλήθηκε όταν αέριο υψηλής πίεσης απέδρασε από το πηγάδι λόγω αποτυχημένης διαδικασίας τσιμεντοποίησης, προκαλώντας έκρηξη και την καταστροφή της εξέδρας. Αυτό κατέληξε στους 11 από τους 126 που επέβαιναν στο πλοίο να χάσουν την ζωή τους. Η εξέδρα ανήκε στην εταιρεία Transocean, την οποία νοίκιαζε η BP και λειτουργούσε υπό Μαρσαλέζικη σημαία ευκαιρίας. Η BP αποδέχτηκε την ευθύνη για την πετρελαιοκηλίδα και το κόστος καθαρισμού αλλά υπέδειξε ότι οι εταιρείες Transocean και Halliburton είχαν σημαντικό μέρος της ευθύνης για την καταστροφή.

Η διαρροή προκάλεσε πετρελαιοκηλίδα που κάλυπτε 28,958 τετραγωνικά μίλια η οποία επιδρούσε σε μια περιοχή συνολικά 68,000 τετραγωνικών μιλίων. Πέραν από την ορατή πετρελαιοκηλίδα, υποθαλάσσια κομμάτια πετρελαίου βρέθηκαν σε βάθη μεγαλύτερα των 1000 μέτρων. Για την αντιμετώπιση του ατυχήματος πάνω από 37,000 άνθρωποι. Συνακόλουθα χρησιμοποιήθηκαν για τον καθαρισμό 1.345 εκατομμύρια γαλόνια διαλυτικού, 6,300 σκάφη και 6,7 εκατομμύρια πόδια φράγματος (Do Something, 2014).

Οι πραγματικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις της καταστροφής δεν είναι ακόμα γνωστές εξαιτίας του γεγονότος ότι η πετρελαιοκηλίδα συνέβη σε μεγάλο βάθος, και τα επηρεασμένα οικοσυστήματα σε μεγάλο βάθος είναι δυσκολότερα στο να παρακολουθούνται. Επίσης η τοξικολογική επίδραση και οι μακρόχρονες επιπτώσεις σε φύκια, αυγά ψαριών, στις προνύμφες διάφορων ασπόνδυλων και οι συνήθειες αναπαραγωγής δεν θα είναι ξεκάθαρες για αρκετά χρόνια (Ινστιτούτο Αρχιπέλαγος, 2015).

Κατευθείαν μετά το ατύχημα η αλιεία απαγορεύτηκε σε πάνω από 85,000 τετραγωνικά μίλια Αμερικανικών υδάτων στο Κόλπο του Μεξικού. Αυτό είχε μια τεράστια επίδραση αφού η περιοχή ψαρεύει συνήθως πάνω από 1 δισεκατομμύριο τόννους ψάρια τον χρόνο, με 5.7 εκατομμύρια ερασιτέχνες αλιείς να κάνουν πάνω από 25 εκατομμύρια ταξίδια για ψάρεμα τον χρόνο.

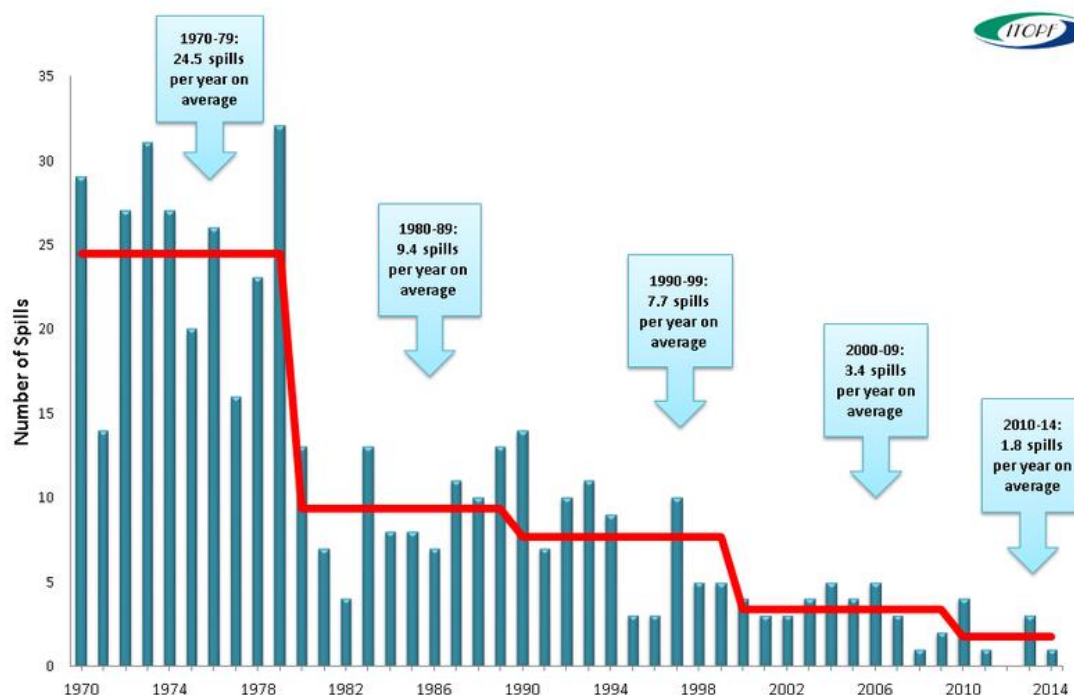
Το κόστος της ανταπόκρισης στο ατύχημα είχε υπολογιστεί στα \$11.2 δισεκατομμύρια αλλά καθώς οι αστικές δικαστικές υποθέσεις συνεχίζουν, ο αριθμός αυτός πιθανολογείται ότι θα αυξηθεί σημαντικά. Η BP κατέληξε σε διακανονισμό με μια συμφωνία των \$7.8 δισεκατομμυρίων με την μεγαλύτερη ομάδα εναγόντων να μηνύουν την εταιρεία.

5.1 ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΟΥ ΠΟΣΟΣΤΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΕΤΡΕΛΑΪΚΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2005-2014

Τα ανωτέρω παραδείγματα καταδεικνύουν ακόμη και σήμερα την ύπαρξη ατυχημάτων τα οποία επιφέρουν πετρελαϊκή ρύπανση και αποτελούν τόσο βραχυπρόθεσμα όσο και μακροπρόθεσμα απειλή στο θαλάσσιο χώρο και στις ακτές.

Όπως ήδη αναφέραμε ακόμη και σε ένα ολοένα αυστηρότερο νομοθετικό πλαίσιο σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο η πλήρης εξάλειψη των κακώς κειμένων δεν είναι εφικτή. Είναι εμφανές πως η κάθε περίπτωση πρέπει να αντιμετωπίζεται ξεχωριστά και πως ακόμη υπάρχουν δομικά και διαδικαστικά ζητήματα προς διευθέτηση. Όπως αναφέραμε πιο πάνω, ακόμη και με το παρόν νομοθετικό πλαίσιο σε ισχύ, υπάρχουν ακόμη πλοία εν δράσει χωρίς τους απαραίτητους ελέγχους και πιστοποιητικά (JS Amazing) ή χωρίς ανανεωμένους χάρτες σχετικά με την περιοχή πλεύσης τους (Sea Diamond) με αποτέλεσμα να προκαλούνται ατυχήματα και να παραβιάζονται οι διεθνείς και ευρωπαϊκές συμβάσεις.

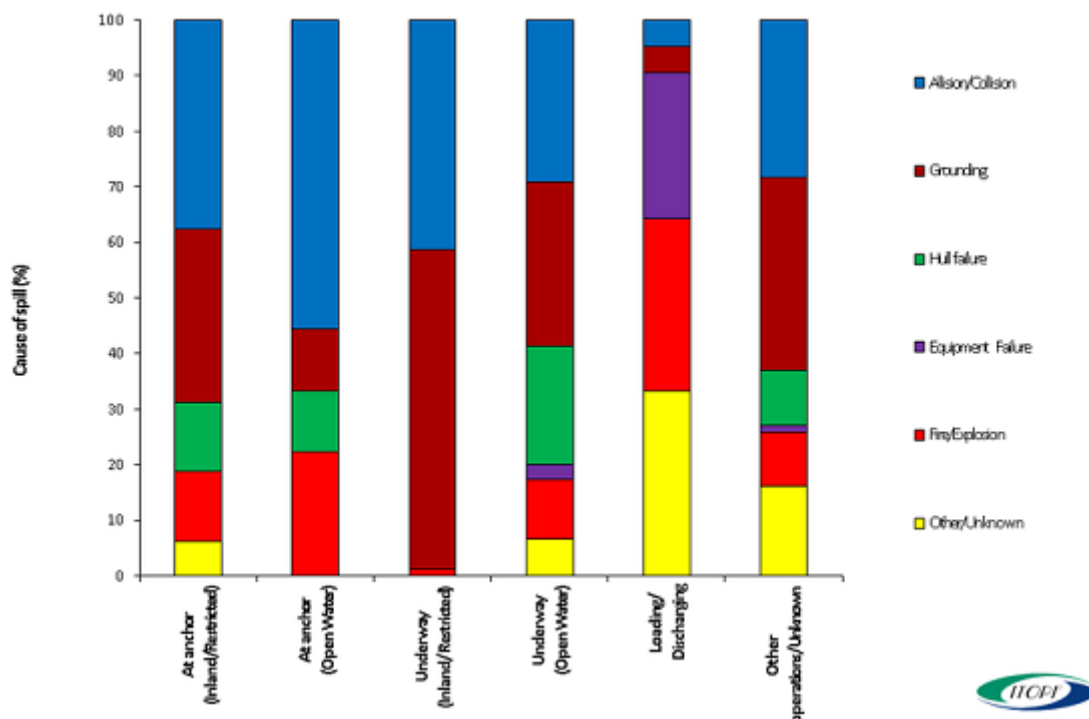
Παρόλο όμως που οι αποκλίσεις μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών υφίστανται ακόμη και σήμερα και η ατυχηματική ρύπανση δεν μπορεί να ελεγχθεί πλήρως η γενική εικόνα των ατυχημάτων και της πρόκλησης πετρελαϊκής ρύπανσης από τα πλοία είναι μάλλον θετική.



Διάγραμμα 4 : Αριθμός μεγάλων διαρροών πετρελαίου (> 700 τόνοι) 1970-2014 (ITOPF, 2015)

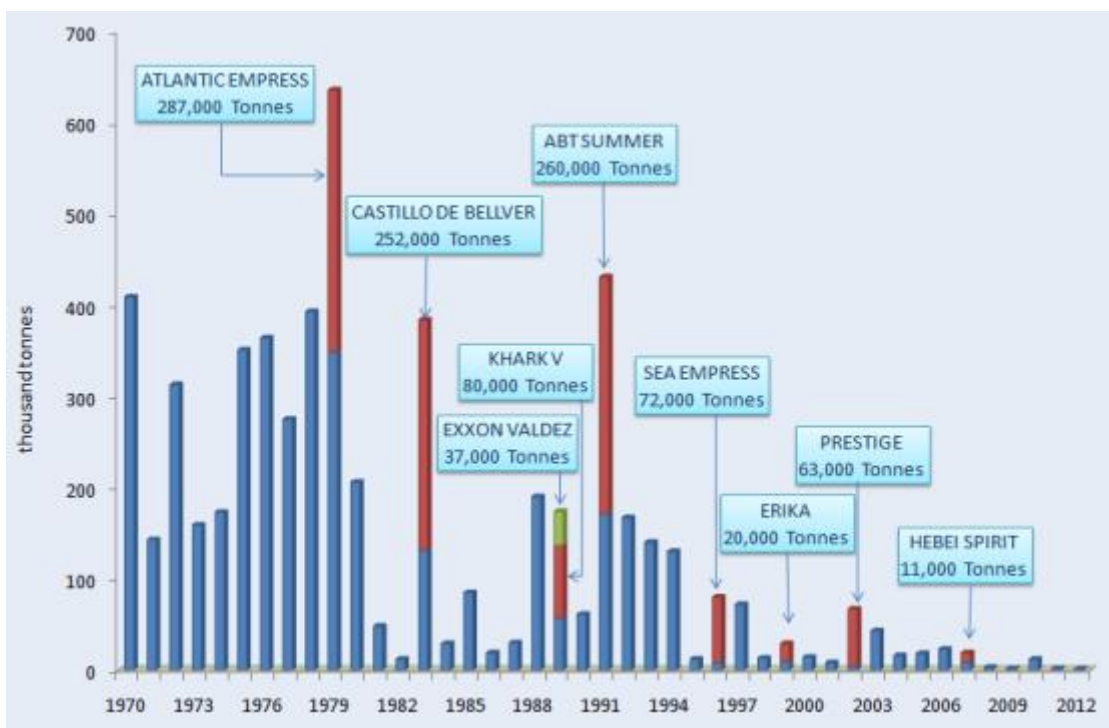
Το ανωτέρω διάγραμμα παρουσιάζει τα ποσοστά διαρροής πετρελαίου από πλοία κατά την περίοδο 1970 -2014. Η μείωση της διαρροής πετρελαίου είναι εμφανής και ειδικά κατά την περίοδο 2001 και έπειτα όπου η διεθνής νομοθεσία παρουσιάζεται ολοένα και αυστηρότερη και η Ε.Ε. αναλαμβάνει ενεργό δράση στον τομέα Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος με τις δέσμες μέτρων ΕΡΙΚΑ I, II, III. Τα ποσοστά διαρροών παρουσιάζονται αισθητά χαμηλότερα από εκείνα της περιόδου 1970-1990 πράγμα που αποδεικνύει την πρόοδο που έχει σημειωθεί στην πρόληψη και αποφυγή ατυχημάτων, εκούσιας ή και ακούσιας διαρροής/απόρριψης πετρελαίου.

Κατά την περίοδο από το 1970 μέχρι το 2014, το 50% των μεγάλων διαρροών συνέβη ενώ τα πλοία κατέπλεαν σε ανοιχτή θάλασσα. Κατά τη διάρκεια αυτού του τύπου λειτουργίας, 59% προκλήθηκαν από συγκρούσεις ή προσάραξη. Αυτές οι ίδιες αιτίες αντιπροσωπεύουν ένα ακόμη μεγαλύτερο ποσοστό των ατυχημάτων, όταν το πλοίο κατέπλεε σε χωρικά ή σε περιορισμένα ύδατα, και συνδέονται με το 99% των διαρροών.



Διάγραμμα 5 : Κυριότεροι λόγοι διαρροής πετρελαίου (ITOPF, 2015)

Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία του ITOPF (International Tanker Owners Pollution Federation) μεταξύ 1970 και 2012, περίπου 5,75 εκατομμύρια τόνοι πετρελαίου χάθηκαν ως αποτέλεσμα ατυχημάτων δεξαμενοπλοίων. Δεδομένου ότι τα ενιαία μεγάλα επεισόδια μπορεί να είναι υπεύθυνα για ένα μεγάλο μέρος του συνόλου του πετρελαίου που απορρίφθηκε σε ένα συγκεκριμένο έτος, είναι σκόπιμο να εξετάσουμε τις τάσεις ή το μέσο όρο ανά δεκαετία. Κατά τα 43 αυτά έτη, η ετήσια ποσότητα πετρελαίου που διέρρευσε μειώθηκε σημαντικά. Ο ITOPF σημειώνει ότι η «ποσότητα μεγαλύτερη από τη συνολική ποσότητα πετρελαίου που διέρρευσε συνολικά κατά τη δεκαετία 2000 έως 2009 αποτελούσε ποσοστό ενός μόνο έτους κατά τις προηγούμενες δεκαετίες». Το 2012 σημειώθηκε η μικρότερου μεγέθους πετρελαιοκηλίδα που έχει καταγραφεί μέχρι στιγμής με διαρροή 1000 τόνων. Στατιστικά και τα ατυχήματα δεξαμενοπλοίων φαίνεται να έχουν μειωθεί, δίνοντας έτσι μια θετική εικόνα για την ποσοστιαία μείωση απορρίψεων πετρελαίου και ρύπανσης από το 2005 έως το 2014 (βλ. διάγραμμα 6).



Διάγραμμα 6 : Ποσότητες πετρελαίου > 7 τόνων, που διέρρευσε από δεξαμενόπλοια, 1970 - 2012 (ITOPF, 2015)

Παρατηρώντας τα ανωτέρω διαγράμματα μπορούμε να αντιληφθούμε μια αισθητή μείωση ατυχηματική ρύπανσης η οποία σαφώς οφείλεται στα υψηλότερα πρότυπα που τέθηκαν για την κτίση και λειτουργία των πλοίων σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο.

Παρά τις αποκλίσεις μεταξύ του ΔΝΟ και της Ε.Ε. αλλά και τις διαφορές των κρατών μελών που υπάγονται στους ανωτέρω οργανισμούς ο στόχος για μια ασφαλή ναυσιπλοΐα και ένα προστατευμένο θαλάσσιο περιβάλλον είναι κοινός και με το πέρασ του χρόνου επιτυγχάνεται με βάση τα στατιστικά στοιχεία.

Όπως είδαμε στο πρώτο μέρος του κεφαλαίου υπάρχουν ακόμη παράγοντες που δεν μπορούν να ελεγχθούν απολύτως. Τα ποσοστά ρύπανσης όμως εμφανίζουν μια σαφή βελτίωση στο γενικό σκηνικό πράγμα που αποδεικνύει την αποτελεσματικότητα των μέτρων που έχουν ληφθεί τις τελευταίες δεκαετίες.

Ειδικότερα κατά την περίοδο 2005- 2014 όπως αναλύσαμε και σε προηγούμενα κεφάλαια, η βαρύτητα που έχει δοθεί στον τομέα της ασφάλειας της ναυτιλίας είναι ιδιαίτερης σημασίας. Διαμέσου των εκσυγχρονισμένων μέσων τεχνολογίας που υποστηρίζουν τα ευρωπαϊκά και διεθνή όργανα η ανίχνευση έστω και εν δυνάμει ρύπανσης καθίσταται δυνατή. Σημαντικό παράδειγμα πρόληψης και άμεσης ανίχνευσης

παράνομης δραστηριότητας ενάντια στην διεθνή και ευρωπαϊκή νομοθεσία είναι η περίπτωση του δεξαμενοπλοίου Maersk Kiera.

Στις 25 του Φεβρουαρίου του 2012 η EMSA ανίχνευσε μια πιθανή ρύπανση σε μια δορυφορική εικόνα στα ύδατα ανοικτά των ακτών της Κορνουάλλης, στο Ηνωμένο Βασίλειο. Με το συνδυασμό των δορυφορικών εικόνων με πληροφορίες AIS σκάφους κομμάτι από το SafeSeaNet, το σκάφος είχε χαρακτηριστεί ως το δεξαμενόπλοιο Maersk Kiera, νηολογημένο στην Singapore Private Ltd. Το πλοίο ήρθε σε επαφή με την ακτοφυλακή, και αρχικά αρνήθηκε ότι είχε σύρει ένα λείο. Στη συνέχεια, παραδέχθηκε για τον καθαρισμό της δεξαμενής και απορρίπτουν απόβλητα (διάλυμα πετρελαίου και καθαρισμού δεξαμενών παλάμη), αλλά δήλωσε ότι αυτό ήταν εκτός της ζώνης των 12 ναυτικών μιλίων (δηλαδή περισσότερο από 12 ναυτικά μίλια από την ακτή), όπου οι απορρίψεις αυτές είναι νόμιμες. Τα στοιχεία από την δορυφορική εικόνα έδειξαν ότι η κηλίδα ήταν μέσα στη ζώνη των 12 ναυτικών μιλίων από ξηράς, και ότι η απαλλαγή ήταν παράνομη. Ο ιδιοκτήτης του Maersk Keira, η Maersk Tankers Singapore Pte Limited, κρίθηκε ένοχος και του επιβλήθηκε πρόστιμο. Ο υπεύθυνος των ερευνών του Ναυτικού και της μονάδας επιβολής Ακτοφυλακής, δήλωσε ότι δεν θα ήταν σε θέση να οδηγήσει την εισαγγελική αρχή, αν δεν υπήρχαν οι εικόνες του δορυφόρου (EMSA, 2013).

Τόσο η χρήση των κατάλληλων μέσων όσο και η επαρκής συνεργασία μεταξύ των ευρωπαϊκών και διεθνών φορέων έπαιξαν καταλυτικό ρόλο στην αντιμετώπιση του περιστατικού.

Συνακόλουθα, η γενικότερη διάθεση των φορέων με την ψήφιση ολοένα και πιο αυστηρών και κατάλληλων μέτρων που συνάδουν στη σύγχρονη διεξαγωγή της ναυτιλίας, η εναρμόνιση του ΔΝΟ και της Ε.Ε, η οποία φαίνεται να ενσωματώνει στην ευρωπαϊκή νομοθεσία τα διεθνή πρότυπα και οι ισχυρότεροι έλεγχοι σε εθνικό επίπεδο φαίνεται να έχουν θετικό αποτέλεσμα.

Μέσω νέων πρακτικών και οργάνων όπως η EMSA, η οργάνωση των δράσεων σε διεθνές, ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο διευκολύνεται σημαντικά αποφέροντας μείωση των προβλημάτων συντονισμού στις δράσεις και πιο άμεση διακίνηση της πληροφορίας μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών.

Είναι σίγουρο ότι πρέπει να γίνουν ακόμη βήματα σε σχέση με τον σχεδιασμό και την επάνδρωση των πλοίων με τα κατάλληλα εργαλεία για την ασφαλή πλεύση τους όπως και με την περαιτέρω χαρτογράφηση του βυθού των υδάτων εφόσον η

πρόσκρουση σε υφάλους και ο μη επαρκής σχεδιασμός των πλοίων παραμένουν ψηλά στους λόγους πρόκλησης ατυχημάτων.

Συγκριτικά με τις προηγούμενες δεκαετίες η υπό μελέτη περίοδος 2005- 2014 διαφαίνεται φτωχή σε ατυχήματα και σε πρόκληση πετρελαϊκής ρύπανσης. Οι στατιστικοί δείκτες έχουν κατέβει σημαντικά και ακόμη και διαμέσου των παραδειγμάτων που εξετάσαμε η αντιμετώπιση ενός περιστατικού γίνεται πάνω σε πιο συντονισμένες βάσεις.

Συμπερασματικά η πρακτική αντιμετώπιση των ατυχημάτων και το μειωμένο ποσοστό απορρίψεων και ρύπανσης δίνουν μια εικόνα εμφανούς βελτίωσης και μια τάση για την περαιτέρω υιοθέτηση μέτρων και διαδικασιών για την άμεση και έμμεση αντιμετώπιση κρίσεων και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος τόσο σε διεθνές όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

6. ΕΠΙΛΟΓΟΣ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στην παρούσα εργασία κάναμε μια προσπάθεια να παρουσιάσουμε την διεθνή και ευρωπαϊκή νομοθεσία που διέπουν την Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας και την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, επικεντρωνόμενοι κυρίως στα βήματα και τις εξελίξεις κατά την περίοδο 2005-2014.

Όπως ήδη αναφέρθηκε και στην εισαγωγή, προχωρήσαμε σε μια κάθετη ανάλυση του θέματος λόγω της πολυπλοκότητας και του εύρους του και εστίασαμε ως επί το πλείστο στην ατυχηματική ρύπανση και στην εκούσια ή ακούσια απόρριψη πετρελαίου στον θαλάσσιο χώρο.

Αρχικώς αναφερθήκαμε στο υπόβαθρο της διεθνούς και της ευρωπαϊκής νομοθεσίας στο οποίο και στηρίζονται οι αλλαγές και εξελίξεις της υπό εξέταση δεκαετίας. Παρουσιάσαμε την διεθνή νομοθεσία και τον ρόλο του ΔΝΟ στα πλαίσια του οποίου τα κράτη μέλη οργανώνουν τις πολιτικές και τις θέσεις τους οι οποίες και οριοθετούνται σε διεθνές επίπεδο με θέσπιση των Διεθνών Συμβάσεων και των Κανονισμών σχετικά με τους όρους που διέπουν την Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας και την Προστασία του Θαλασσίου Περιβάλλοντος.

Συνακόλουθα παρουσιάσαμε και αναλύσαμε την Ευρωπαϊκή νομοθεσία με τους Κανονισμούς και τις Οδηγίες που ορίζουν την Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας και την Προστασία του θαλασσίου Περιβάλλοντος στα όρια της Ε.Ε. αλλά και τα επιμέρους όργανα όπως η EMSA που επιβλέπουν την υλοποίηση της ανωτέρω νομοθεσίας σε εθνικό επίπεδο.

Στην συνέχεια της εργασίας και με στόχο να απαντήσουμε το αρχικό μας ερώτημα δηλαδή το «κατά πόσο(και γιατί) συνάδουν/αποκλίνουν οι πολιτικές σε Διεθνές και Ευρωπαϊκό επίπεδο και το αν τελικά τα ολοένα και αυστηρότερα μέτρα για την πρόληψη ατυχηματικής πετρελαϊκής ρύπανσης έχουν βοηθήσει στην άρτια αντιμετώπιση των ατυχημάτων σε σχέση με το παρελθόν», προχωρήσαμε σε ανάλυση των νέων μέτρων που έχουν ληφθεί και από τις δύο πλευρές ώστε να εκσυγχρονιστούν οι πολιτικές πρόληψης και αντιμετώπισης της ρύπανσης και να συνάδουν με τις παγκόσμιες εξελίξεις και τις ανάγκες που οι τελευταίες γεννούν στον τομέα της Ναυτιλίας σε θέματα Ασφάλειας.

Μέσα από την ανωτέρω ανάλυση αναδείξαμε στο 4^ο κεφάλαιο τους λόγους για τους οποίους οι δύο πλευρές ενίοτε δυσκολεύονται να συνεργαστούν και αποκλίνουν σε θέματα Νομοθεσίας.

Καταδείξαμε τη δυσκολία που συναντάται στο να συντονιστούν τόσο ο ΔΝΟ με την Ε.Ε. όσο και δύο με τα επιμέρους κράτη μέλη τα οποία εκπροσωπούν, η πολυπλοκότητα του κανονιστικού πλαισίου από την οποία προκύπτουν αντιφατικά νομοθετικά παραδείγματα, ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σε ρόλο παρατηρητή στα πλαίσια του ΔΝΟ, η δυσκολία στην εναρμόνιση και τον πλήρη έλεγχο των Νηογνωμόνων του εκάστοτε Κράτους Σημαίας και του Κράτους Λιμένος στα οποία υπόκειται το εκάστοτε πλοίο είναι οι κυριότερες προκλήσεις που καλούνται να αντιμετωπίσουν οι δύο «παίκτες» στην επίτευξη κοινών δράσεων και θετικών αποτελεσμάτων.

Ομοίως πρόκληση αποτελούν ο έλεγχος και συντονισμός των επιμέρους παραγόντων σε εθνικό επίπεδο και των συμφερόντων τους πάνω σε θέματα Ασφάλειας και Προστασίας του Θαλασσιού Περιβάλλοντος. Πρέπει να αναλογιστούμε η υλοποίηση των μέτρων και των Κανονισμών έχουν μεγάλο κόστος και έρχονται σε αντίθεση με το οικονομικό κέρδος στο οποίο και στοχεύουν οι επιχειρήσεις και οι εκπρόσωποί τους σε πολιτικό και κοινωνικό επίπεδο.

Διαμέσου της έρευνάς μας όμως συμπεράναμε πως παρά τις δυσκολίες τις οποίες και αναλύσαμε διακρίνεται μια σύμπνοια Διεθνούς και Ευρωπαϊκής Νομοθεσίας με στόχο την περαιτέρω ολοκλήρωση κοινών δράσεων και θέσπιση κοινών μέτρων και θεσμών.

Είναι εμφανής η θέληση για άρτια συνεργασία και για ολόενα και περισσότερο αποτελεσματική δράση και διασφάλιση Ασφαλούς Ναυσιπλοΐας διαμέσου της πρόληψης των ατυχημάτων, την θωράκιση του πεδίου με αυστηρότερα μέτρα(στην κτίση, πλοία διπλού κύτους και επάνδρωση των πλοίων με τα κατάλληλα μέσα ώστε να κρίνονται αξιοπλοΐα), την αξιοποίηση των νέων τεχνολογικών μέσων με ενιαίο τρόπο σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο (ηλεκτρονικοί χάρτες, LRIT, AIS, THETIS) αλλά και την διευκόλυνση διακίνησης πληροφοριών σε παγκόσμιο επίπεδο για λόγους ασφάλειας, προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και πρόληψης της ρύπανσης. Είναι σημαντικό ότι και οι δύο πλευρές προβαίνουν σε διαβουλεύσεις σε περίπτωση απόκλισης και τελικά υιοθετούν αμφότερες τα ίδια μέτρα για τα κράτη μέλη τους(όπως στην περίπτωση της μετατροπής των πλοίων μονού κύτους σε διπλού).

Τα ποσοστά διαρροών πετρελαίου παρουσιάζονται αισθητά χαμηλότερα από εκείνα της περιόδου 1970-1990 πράγμα που αποδεικνύει την πρόοδο που έχει σημειωθεί στην πρόληψη και αποφυγή ατυχημάτων, εκούσιας ή και ακούσιας διαρροής/απόρριψης πετρελαίου.

Παρά τις αποκλίσεις μεταξύ του ΔΝΟ και της Ε.Ε. αλλά και τις διαφορές των κρατών μελών που υπάγονται στους ανωτέρω οργανισμούς ο στόχος για μια ασφαλή ναυσιπλοΐα και ένα θωρακισμένο, υγιές θαλάσσιο περιβάλλον είναι κοινός και με το πέρασ του χρόνου επιτυγχάνεται με βάση τα στατιστικά στοιχεία.

Τα ποσοστά της ρύπανσης από πετρέλαιο όπως και εκείνα των ατυχημάτων εμφανίζουν μια σαφή μείωση πράγμα που αποδεικνύει την αποτελεσματικότητα των μέτρων που έχουν ληφθεί τις τελευταίες δεκαετίες.

Είναι σημαντικό να σημειωθεί πως για την δεκαετία που εξετάζουμε ήταν πολύ λίγες οι περιπτώσεις πετρελαϊκής ρύπανσης με δραματικά αποτελέσματα (EMSA, Maritime accident review, 2010), πράγμα το οποίο διαφαίνεται και στο μικρό ποσοστό ατυχημάτων που απαριθμήσαμε στο 5^ο κεφάλαιο, αλλά και τα μέτρα αντιμετώπισης τους παρουσιάζουν μια θετική εικόνα.

Η διασφάλιση της ανθρώπινης ζωής και των εμπορευμάτων εν πλω αλλά κατά τις ναυτιλιακές δραστηριότητες και εργασίες παντός τύπου εντείνεται τα τελευταία χρόνια με αποτέλεσμα την μείωση των ατυχημάτων.

Η υιοθέτηση και ψήφιση αυστηρότερων κανόνων στην ναυτιλία καθιστά τη αντιμετώπιση των κρίσεων εν πλω ευκολότερη και πιο άμεση. Το νομοθετικό πλαίσιο σε συνάρτηση με τα όργανα που το θέτουν σε ισχύ, διαμορφώνεται πλέον έτσι ώστε να προβλέπει και να προλαμβάνει περιστατικά καθορίζοντας τη δράση, τους υπεύθυνους και τους αρμοδίους φορείς κατά περίπτωση. Παρατηρούμε ότι η παγκόσμια νομοθεσία τείνει να γίνει όλο και περισσότερο ενιαία σε θέματα ασφάλειας ναυσιπλοΐας με τις εθνικές και υπερεθνικές οργανώσεις να δρουν υπό την ίδια αιγίδα με κοινούς στόχους και πρότυπα.

Είναι σαφές πως κακώς κείμενα συνεχίζουν να υπάρχουν όπως η περίπτωση της BP ή του Sea Diamond όμως το νομοθετικό πλαίσιο τείνει ολοένα να βελτιώνεται και η ανταπόκριση σε περιπτώσεις κρίσης να είναι πιο άμεση και δυναμική.

Η απάντηση λοιπόν στο αρχικό μας ερώτημα είναι σαφής μέσα από το πέρασ της παρούσας διπλωματικής με πρόσημο θετικό προς την προώθηση μιας βελτιωμένης πολιτικής Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας και Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος

μέσα από θεσμούς και μέτρα αποτελεσματικότερα των οποίων τα αποτελέσματα διαφοροποιούνται την τελευταία δεκαετία σε σχέση με τις προηγούμενες.

Τόσο ο ΔΝΟ όσο και η Ευρωπαϊκή Ένωση δείχνουν να έχουν θέσει σε σαφή προτεραιότητα την διασφάλιση των υδάτων προωθώντας με τις πολιτικές τους την κτίση αξιόπλοων και υψηλών προδιαγραφών πλοίων, εγκαταστάσεων και θεσμών με στόχο την περαιτέρω ανάπτυξη της ναυτιλίας σε ένα παγκόσμιο ασφαλές πλαίσιο.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Alderton, T. and Winchester, N. (2002) 'Globalisation and de-regulation in the maritime industry', *Seafarers International Research Centre*.
- Allen, G.H. (2009) 'Revisiting the Thames Formula: The Evolving Role of the International Maritime Organization and Its Member States in Implementing the 1982 Law of the Sea Convention'.
- Anderson, D. (2010) 'The Effect of Port State Control on Substandard Shipping, Wave Point Consulting Ltd', Available: www.wavepointconsulting.ca τελευταία επίσκεψη:[29 Ιανουαρίου 2015].
- Aylesworth, S., Faure, A. and Moffa, A. (212) 'Environmental Liability for Cruise Ship disasters : a case study of the Sea Diamond'.
- Bennett, O. (2011) 'Wreck Removal Convention Bill 2010-11'.
- Campe, S. (2005) 'Acting without autonomy? The International Maritime Organisation and Global Environmental Governance', Συνέδριο Human Dimensions on Global Environmental Change and Global Environmental Governance, Potsdam.
- Canada Transport (2013) 'PART IV: SOLAS CHAPTER II-2 Construction – Fire protection, fire detection and fire extinction', Available: <https://www.tc.gc.ca/eng/marinesafety/tp-menu-515-4292.htm> τελευταία επίσκεψη:[12 Φεβρουαρίου 2015].
- CPMR General Secretariat (2012) 'Implementation of the Erika III Package – State of Play'.
- DNV (2012) 'Managing Risks Report, Marine Environment Protection Committee (63)'.
- DNV (2014) 'Present and Future IMO Amendments', *Requirement Explorer Report*, p. 5.
- Do Something (2014) *11 Facts About the BP Oil Spill*, Available: <https://www.dosomething.org/facts/11-facts-about-bp-oil-spill> τελευταία επίσκεψη:[28 Ιουνίου 2015].
- Donor Tracker Organisation (2014) *EU Actors and Decision Making*, Available: <http://donortracker.org/donor-profiles/european-union/actors-decision-making> τελευταία επίσκεψη:[4 Απριλίου 2015].
- EMSA (2007) 'Vessel Traffic Monitoring Directive 2002/59 Safe Sea Net', Helcom Maritime Group, 6th Meeting, Szczecin.
- EMSA (2013) *Oil spill detection examples: Maersk Kiera. February 2012*, Available: <http://www.emsa.europa.eu/operations/cleanseanet/item/1873-oil-spill-detection-examples-maersk-kiera-february-2012.html> τελευταία επίσκεψη:[25 Μαρτίου 2015].
- EMSA (2014) 'Vessel tracking globally (LRIT)', Available: <http://www.emsa.europa.eu/lrit-home.html> τελευταία επίσκεψη:[10 Μαρτίου 2015].
- Engels, U.D. (2013) *European Ship Recycling Regulation*, Springer Science & Business Media.

Environmental Justice Foundation (2015) *Lowering the Flag*, Available: <http://ejfoundation.org/sites/default/files/public/Lowering%20the%20flag.pdf> τελευταία επίσκεψη:[3 Μαρτίου 2015].

European Commission (2005) 'Stringent measures to guarantee the safety of maritime transport'.

European Commission (2008) 'The Greening transport package'.

European Commission (2009) '3rd Maritime Safety Package, Insurance of Shipowners for Maritime Claims, summary Memo 7'.

European Commission (2009) '3rd maritime safety package, classification societies, summary', Available: <http://ec.europa.eu/> τελευταία επίσκεψη:[4 Φεβρουαρίου 2015].

European Commission (2014), Available: http://ec.europa.eu/transport/maritime/safety/1978_en.htm τελευταία επίσκεψη:[25 Απριλίου 2015].

European Commission (2014) 'Adoption of the Third Maritime Package', Available: http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/safety/third_maritime_safety_package_en.htm τελευταία επίσκεψη:[8 Απριλίου 2015].

European Commission (2014) 'EU actions on safety and environment protection', Available: http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/safety/actions_en.htm τελευταία επίσκεψη:[26 Αυγούστου 2015].

European Commission (2014) 'http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/safety/actions_en.htm'.

European Commission (2014) 'Maritime Transport', Available: **Error! Hyperlink reference not valid.** τελευταία επίσκεψη:[16 Ιουνίου 2015].

European Maritime Safety Agency (2010) 'Thetis', Available: <https://portal.emsa.europa.eu/web/thetis> τελευταία επίσκεψη:[9 Ιουλίου 2015].

European Maritime Safety Agency (2014) 'Vessel Tracking Globally, Understanding International LRIT System'.

Germanischer Lloyd (2013) 'GL Focus - Regulatory and Technical Update, Bridge Navigational Watch Alarm System (BNWAS) required for older ships', Available: http://glmaritime-update.dnvgi.com/pdf/BNWAS_new_GL_Focus_News.pdf τελευταία επίσκεψη:[23 Μαρτίου 2015].

Ghent University (2010) 'Working Paper Annual Legal Research Network Conference 2010'.

Gulbrandsen, C. (2013) 'Navigating from Conflict to Working Arrangement: EU Coordination in the International Maritime Organization', *European Integration*, vol. 35, no. 7.

Hallberg, U. (2007) 'Maritime Transport Policy & Maritime Safety Unit Maritime Safety Projects from the DG TREN point of', Interreg - MSUO Maritime Safety projects fair, Αμβέρσα.

Heidegger, P., Jenssen, I., Reuter, D., Mulinaris, N. and Carlsson, F. (2015) 'What a difference a flag makes, Why ship owners' responsibility, to ensure sustainable ship recycling needs to go

beyond flag state jurisdiction', *NGO Shipbreaking Program*, Available: http://www.shipbreakingplatform.org/shipbrea_wp2011/wp-content/uploads/2015/04/FoCBriefing_NGO-Shipbreaking-Platform_-April-2015.pdf τελευταία επίσκεψη:[21 Φεβρουαρίου 2015].

Hill Dickinson (2012) 'EU Regulation 392-2009 - Athens Protocol 2002 Marine', *Trade and Energy*.

Hoppe, H. (2005) 'Goal Based Standards a New Approach to the International Regulation of Ship Construction', *WMU Journal of Maritime Affairs*, vol. 4, no. 2, pp. 169-180.

ICS Class (2012) 'IMO mandatory 2011 ESP Code', Available: <http://icsclass.org/news/imo-mandatory-2011-esp-code/> τελευταία επίσκεψη:[26 Μαρτίου 2015].

IMO (1998) 'Preventing marine pollution, The environmental threat', Available: [http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/FocusOnIMO\(Archives\)/Documents/Focus%20on%20IMO%20-%20Preventing%20marine%20pollution%20\(March%201998\).pdf#search=preventing%20marine%20pollution](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/FocusOnIMO(Archives)/Documents/Focus%20on%20IMO%20-%20Preventing%20marine%20pollution%20(March%201998).pdf#search=preventing%20marine%20pollution) τελευταία επίσκεψη:[25 Ιουλίου 2015].

IMO (2009) 'Report of the Maritime Safety Committee on its eighty-fifth session, Agenda Item 26, MSC 85/26/Add.1'.

IMO (2011) *2011 ESP Code, International Code on the Enhanced Program of Inspections during Surveys of bulk carriers and oil tankers*, IMO Publishing.

IMO (2011) 'Formal Safety Assessment Outcome of MSC 89 and MEPC 62 Note by the Secretariat, MSC 90/19/1,25 '.

IMO (2011) 'IMO environment meeting completes packed agenda, Marine Environment Protection Committee (MEPC) – 62nd session: 11 to 15 July 2011', Available: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/43%20MEPC62ENDS.aspx#.ViiOdPkrKM8> τελευταία επίσκεψη:[14 Αυγούστου 2015].

IMO (2013) 'IMO Assembly adopts mandatory audit scheme', Available: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/A-28-ends-.aspx#.VijVePkrKM8> τελευταία επίσκεψη:[29 Μαρτίου 2015].

IMO (2013) 'Maritime Safety Committee, Code for Recognised Organisations (RO CODE), MSC 92/26/Add.1', p. 9.

IMO (2013) 'Recommended Interim Measures for passenger ship companies to enhance the safety of passenger ships, MSC.1/Circ.1446/Rev.2', Available: [http://imo.udhb.gov.tr/dosyam/EKLER/20138191533MSC.1-Circ.1446-Rev.1 -_Recommended Interim Measures For Passenger Ship Companies To Enhance The Safety Of Passenger Ships \(Secretariat\).pdf](http://imo.udhb.gov.tr/dosyam/EKLER/20138191533MSC.1-Circ.1446-Rev.1_-_Recommended_Interim_Measures_For_Passenger_Ship_Companies_To_Enhance_The_Safety_Of_Passenger_Ships_(Secretariat).pdf) τελευταία επίσκεψη:[2 Αυγούστου 2015].

IMO (2014) , Available: <http://www.imo.org/About/History> τελευταία επίσκεψη:[14 Ιουνίου 2015].

IMO (2014) 'Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea'.

- IMO (2014) 'Goal-based construction standards for new ships', Available: <http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/SafetyTopics/Pages/Goal-BasedStandards.aspx> τελευταία επίσκεψη:[7 Ιουλίου 2015].
- IMO (2014) 'Long-range identification and tracking (LRIT)', Available: <http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Navigation/Pages/LRIT.aspx> τελευταία επίσκεψη:[22 Μαρτίου 2015].
- IMO (2014) 'Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks', Available: <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Nairobi-International-Convention-on-the-Removal-of-Wrecks.aspx> τελευταία επίσκεψη:[5 Απριλίου 2015].
- IMO (2014) 'SOLAS, MARPOL amendments entered into force on 1 January 2014', Available: <http://www.imo.org/MediaCentre/PressBriefings/Pages/01-amendments.aspx#.U7u-Xvl tAE> τελευταία επίσκεψη:[07 Ιανουαρίου 2015].
- IMO (2015) 'International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974', Available: [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx) τελευταία επίσκεψη:[14 Αυγούστου 2015].
- International Oil Pollution Compensation Funds (2014) 'Incidents involving the IOPC Funds', Available: http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublishations/incidents2013_e.pdf τελευταία επίσκεψη:[9 Ιουνίου 2015].
- ITOPF (2015) *Oil Tanker Spill Statistics 2014*, Available: <http://www.itopf.com/knowledge-resources/data-statistics/statistics/> τελευταία επίσκεψη:[28 Ιουλίου 2015].
- Kees, C.J. (2007) 'Chronic Oil-Pollution in Europe', p. 56.
- Korean Register of Shipping (2009) 'Amendments to Conventions adopted by MSC 80, No. 2005007/IMO', Available: <http://www.krs.co.kr/eng/dn/Tec/pdf/TI-Amendment%20of%20MSC80.hwp.pdf> τελευταία επίσκεψη:[22 Ιανουαρίου 2015].
- Kuronen, J. and Tapanined, U. (2010) 'Evaluation of Maritime Safety Policy Instruments', *WMU Journal of Maritime Affairs*, vol. 9, no. 1, pp. 45-61.
- Kuronen, J. and Tapaninen, U. (2009) 'Maritime safety in the Gulf of Finland – Review on policy instruments'.
- Kystverket (2011) 'Long Range Identification and Tracking (LRIT)', Available: http://www.kystverket.no/en/EN_Maritime-Services/Reporting-and-Information-Services/Long-Range-Identification-and-Tracking-LRIT/ τελευταία επίσκεψη:[11 Φεβρουαρίου 2015].
- Lengagne, G. (2003) 'De l'Erika au Prestige : la politique européenne de la sécurité maritime contrariée', p. 28.
- Marcon International Inc (2002) 'The "Prestige" Accident & the European Commission', Available: <http://www.marcon.com/marcon2c.cfm?SectionListsID=85&PageID=234> τελευταία επίσκεψη:[6 Ιουνίου 2015].

Maritime and Coastguard Agency (2014) *Safety of Navigation - Implementing SOLAS Chapter V*, TSO (The Stationery Office).

Maritime Eu Shipping Net (2012) *Maritime Eu Shipping Net*, Available: http://www.shippingnet.eu/2012/APR/300412_HRS-yen_gr.htm τελευταία επίσκεψη:[Ιουνίου 2015].

Millard, K. and Brady, A. (2000) 'Coastal Management: Integrating Science, Engineering and Management', *Institution of Civil Engineers*, p. 103.

Mitroussi, K. (2004) 'Quality in shipping: IMO's role and problems of implementation', *Disaster Prevention and Management*, vol. 13, no. 1, pp. 50-58.

Nengye, L. (2010) 'The Relations between the European Union and the International Maritime Organization: an analysis', Annual Legal Research Network Conference by the University of Groningen, Γκρόνινγκεν.

Nengye, L. and Mea, F. (2012) 'Legal Constraints to the European Union's Accession to the International Maritime Organization', *Maritime Law & Commerce*, vol. 43, no. 2.

O'Brien, M. (2010) 'SEA DIAMOND 3 Years on. Dealing with continual leakage from sunken wrecks', First Adriatic Oil Spill Conference.

Osnin, N.A. (2004) 'Scope and impact of IMO conventions'.

Peripheral Maritime Regions of Europe (2012) 'Mise en œuvre du paquet Erika III', Conference des Regions Periferiques Maritimes d'Europe.

Pierre, D. (2005) 'Maritime Goods Transport and Traffic Safety', Available: http://rta-atn.eu/wp-content/uploads/2011/11/ATN-RTA-Maritime-Safety_EN.pdf τελευταία επίσκεψη:[19 Μαρτίου 2015].

Rodica, J. (2012) 'EU Directive on ship-source pollution and Fair Treatment of Seafarers', Available: <http://www.dpps-mlas.si/wp-content/uploads/2012/09/EU-Directive-on-Ship-Source-Pollution-and-Fair-Treatment-of-Sea-farers-Jana-Rodica.pdf> τελευταία επίσκεψη:[5 Ιουνίου 2015].

Roe, M.S. (2008) 'Safety, security, the environment and shipping: The problem of making effective policies. ', *WMU Journal of Maritime Affairs*, vol. 7, no. 1, pp. 263-279.

SAFE S T S (2011) 'Introduction to a new Chapter 8 to MARPOL and ANNEX 1', ISTE Meeting , Λονδίνο.

Steamship Mutual (2010) 'Ship to Ship Transfer Operations'.

Stopford, M. (2009) *Maritime Economics*, 3rd edition, London: Routledge.

Szepes, M. (2013) 'MARPOL 73/78: The Challenges of Regulating Vessel-Source Oil Pollution', *Manchester Student Law Review*, vol. 2, Available: [http://www.humanities.manchester.ac.uk/medialibrary/law/main_site/Research/Student_Law_Review2/MSLR_Vol2_5\(Szepes\).pdf](http://www.humanities.manchester.ac.uk/medialibrary/law/main_site/Research/Student_Law_Review2/MSLR_Vol2_5(Szepes).pdf) τελευταία επίσκεψη:[2015 Ιουλίου 4].

Transport Canada (2012) 'Overview of the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007', Available: <https://www.tc.gc.ca/eng/policy/acf-acfi-nairobi-overview-2233.htm> τελευταία επίσκεψη:[2015 Απριλίου 30].

Tuapse Port (2015) 'SOLAS Chapter IV Radiocommunications', Available: <http://www.tuapseport.ru/> τελευταία επίσκεψη:[1 Ιουνίου 2015].

UNHCR (2014) 'Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (Safety of Life at Sea: SOLAS)', *United Nations Treaty Series*, vol. 1184, p. 3.

Wang, H. (2011) *Civil Liability for Marine Oil Pollution Damage: A Comparative and Economic Study of the International, US and Chinese Compensation Regime*, Ed Wolters Kluwer.

Wilkins, T. (2014) *Annex I Regulations for the Prevention of Pollution*, Intertanko.

Αλεξόπουλος, Α.Β., Γεωργούλης, Γ. και Δρακοπούλου, Α. (2002) 'Combating oil pollution oil spill incidents in Greek ports and coastlines', Συνέδριο Mediterranean ports, Πανεπιστήμιο Αιγαίου.

Βεντικός, Ν.Π. και Ψαραύτης, Χ.Ν. (2006) 'Ship generated oil pollution in the Mediterranean sea and the EU-MOP solution', Διεθνές Συνέδριο Shipping in the era of Social responsibility, Κεφαλονιά.

Εθνικό Δίκτυο Δημόσιας Διοίκησης (2014) *Σύζευξις*, Available: <http://www.syzefxis.gov.gr/en/node/138>.

Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος (1998) *The content of the MARPOL73/78 Convention*, Αθήνα.

Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (2008) *Πρόληψη Περιβαλλοντικής Ρύπανσης από Πλοία*.

Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (2009) *Πρόληψη Περιβαλλοντικής Ρύπανσης από Πλοία*, Πειραιάς.

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (2005) 'Πρόταση Οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και για την τροποποίηση των οδηγιών 1999/35/ΕΚ και 2002/59/ΕΚ, COM(2005) 590 τ', Βρυξέλλες.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1996) *Η νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το περιβάλλον*, Λουξεμβούργο: Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2014) *Η Ευρωπαϊκή Ένωση με απλά λόγια: Μεταφορές*, Λουξεμβούργο: Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ινστιτούτο Αρχιπέλαγος (2015) *Ατυχήματα*, Available: <http://archipelago.gr/ti-kanoume/kindinos-thalassiou-atichimatos/atichimata/> τελευταία επίσκεψη:[4 Ιουλίου 2015].

Ναυτίλοι της HELMEPA (2015), Available: <http://www.helmepacadets.gr/gr/shipping/institutional-framework> τελευταία επίσκεψη:[30 Αυγούστου 2015].

Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (2008) 'Πρόταση Οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση

των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και για την τροποποίηση των οδηγιών 1999/35/ΕΚ και 2002/59/ΕΚ, COM(2005) 590 τ', Βρυξέλλες.

Υ.Ε.Ν. (2005) 'Εγκύκλιος Παράρτημα VI: Θέση σε ισχύ του Παραρτήματος VI της Δ.Σ. MARPOL 73/78'.