



ΧΡΥΣΟΥΝ ΜΕΤΑΛΛΙΩΝ
ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ

ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΚΕΙΜΕΝΟ
ΑΚΑΔΗΜΙΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Αριστ. Β. Αλεξοπούλου Νικ. Γ. Φουρναράκη

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΚΩΔΙΚΕΣ



ΑΘΗΝΑ 2013

ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ
ΧΡΥΣΟΥΝ ΜΕΤΑΛΛΙΟΝ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ



ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΚΕΙΜΕΝΟ
ΑΚΑΔΗΜΙΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ



Α΄ ΕΚΔΟΣΗ 2003
Β΄ ΕΚΔΟΣΗ 2008
ISBN: 960-337-049-5

Copyright © 2008

Απαγορεύεται η ολική ή μερική ανατύπωση του βιβλίου και των εικόνων με κάθε μέσο καθώς και η διασκευή, η προσαρμογή, η μετατροπή και η κυκλοφορία του (Άρθρο 3 του ν. 2121/1993).

Ι Δ Ρ Υ Μ Α Ε Υ Γ Ε Ν Ι Δ Ο Υ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ – ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ – ΚΩΔΙΚΕΣ

ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ Β. ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗ

Δρ. Ναυτιλιακών Σπουδών

ΦΟΥΡΝΑΡΑΚΗ Γ. ΝΙΚΟΛΑΟΥ

Ναυτιλιακού Οικονομολόγου

Β' ΕΚΔΟΣΗ

ΑΘΗΝΑ
2013



ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ

Ο Ευγένιος Ευγενίδης, ιδρυτής και χορηγός του «Ιδρύματος Ευγενίδου», προείδε ενωρίτατα και σχημάτισε τη βαθιά πεποίθηση ότι αναγκαίο παράγοντα για την πρόοδο του έθνους αποτελεί η άρτια κατάρτιση των τεχνικών μας σε συνδυασμό προς την ηθική τους αγωγή.

Την πεποίθησή του αυτή την μετέτρεψε σε γενναία πράξη ευεργεσίας, όταν κληροδότησε σεβαστό ποσό για τη σύσταση Ιδρύματος, που θα είχε ως σκοπό να συμβάλλει στην τεχνική εκπαίδευση των νέων της Ελλάδας.

Έτσι, τον Φεβρουάριο του 1956 συνεστήθη το «Ίδρυμα Ευγενίδου», του οποίου την διοίκηση ανέλαβε η αδελφή του Μαρ. Σίμων, σύμφωνα με την επιθυμία του διαθέτη. Από τη στιγμή εκείνη άρχισαν πραγματοποιούμενοι οι σκοποί που οραματίστηκε ο Ευγένιος Ευγενίδης και συγχρόνως η εκπλήρωση μιας από τις βασικότερες ανάγκες του εθνικού μας βίου. Το έργο του Ιδρύματος συνέχισε από το 1981 μέχρι το 2000 ο Νικόλαος Βερονίκος-Ευγενίδης· έκτοτε συνεχίζει αυτό ο κ. Λεωνίδας Δημητριάδης-Ευγενίδης.

Κατά την κλιμάκωση των σκοπών του, το Ίδρυμα προέταξε την έκδοση τεχνικών βιβλίων τόσο για λόγους θεωρητικούς όσο και πρακτικούς. Διεπιστώθη πράγματι ότι αποτελεί πρωταρχική ανάγκη ο εφοδιασμός των μαθητών με σειρές από βιβλία, τα οποία θα έθεταν ορθά θεμέλια στην παιδεία τους και θα αποτελούσαν συγχρόνως πολύτιμη βιβλιοθήκη για κάθε τεχνικό.

Ειδικότερα, όσον αφορά στα εκπαιδευτικά βιβλία των σπουδαστών των Δημοσίων Σχολών Εμπορικού Ναυτικού, το Ίδρυμα ανέλαβε τότε την έκδοσή τους σε πλήρη και στενή συνεργασία με τη Διεύθυνση Ναυτικής Εκπαίδευσης του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, υπό την εποπτεία του οποίου υπάγονται οι Σχολές αυτές. Η ανάθεση στο Ίδρυμα έγινε με την υπ' αριθ. 61288/5031, της 9ης Αυγούστου 1966, απόφαση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, οπότε και συνεκροτήθη και η αρμόδια Επιτροπή Εκδόσεων.

Αποτέλεσμα της συνεργασίας αυτής ήταν η έκδοση της Σειράς Βιβλιοθήκη του Ναυτικού, όπου εξεδόθησαν: α) Για τους μαθητές των Μέσων Ναυτικών Σχολών 30 τόμοι βιβλίων (1967 - 1979). β) Για τις ΑΔΣΕΝ (Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού) 54 τόμοι (1981 - 2001).

Κύριος σκοπός των εκδόσεων αυτών, των οποίων το περιεχόμενο είναι σύμφωνο με τα εκάστοτε ισχύοντα αναλυτικά προγράμματα του ΥΕΝ, ήταν η παροχή προς τους σπουδαστές των Ναυτικών Σχολών ΑΔΣΕΝ και Ναυτικών Λυκείων των αναγκαίων τότε εκπαιδευτικών κειμένων, τα οποία αντιστοιχούν προς τα μαθήματα που διδάσκονται στις Σχολές αυτές.

Επίσης ελήφθη ιδιαίτερη πρόνοια, ώστε τα βιβλία αυτά να είναι γενικότερα χρήσιμα για όλους τους αξιωματικούς του Εμπορικού Ναυτικού, που ασκούν το επάγγελμα ή εξελίσσονται στην ιεραρχία του κλάδου τους, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι επέρχεται μεταβολή στη στάθμη του περιεχομένου τους.

Με την υπ' αριθ. Μ 2111. 1/2/99/28-05-1999 (ΦΕΚ 1168Β/14-6-99) υπουργική απόφαση, όπως τροποποιήθηκε με την Κ.Υ.Α. των υπουργών Οικονομίας και Εμπορικής Ναυτιλίας αριθμ. Μ 3611.2/05/05/16-12-2005 (ΦΕΚ 1942Β/30-12-2005 και ΦΕΚ 169Β/13-02-2006), το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ανέθεσε στο Ίδρυμα Ευγενίδου την συγγραφή και έκδοση των διδακτικών εγχειριδίων των Ναυτικών Ακαδημιών· ήδη το ΥΕΝΑΝΠ προεκήρυξε την συγγραφή 21 βιβλίων προς κάλυψη των αναγκών των σπουδαστών βάσει των ισχυόντων αναλυτικών προγραμμάτων.

Οι συγγραφείς και η Επιτροπή Εκδόσεων του Ιδρύματος εξακολουθούν να καταβάλλουν

κάθε προσπάθεια, ώστε τα βιβλία να είναι επιστημονικώς άρτια αλλά και προσαρμοσμένα στις ανάγκες και τις δυνατότητες των σπουδαστών. Γι' αυτό έχουν προσεγμένη γλωσσική διατύπωση των κειμένων τους και η διαπραγμάτευση των θεμάτων είναι ανάλογη προς τη στάθμη της εκπαίδευσής, για την οποία προορίζονται.

Με την προσφορά στους καθηγητές, στους σπουδαστές των ΑΕΝ και σε όλους τους αξιωματικούς του Ε.Ν. των εκδόσεών του, το Ίδρυμα συμβάλλει στην πραγματοποίηση του σκοπού του ιδρυτή του Ευγενίου Ευγενίδου.

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΚΔΟΣΕΩΝ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ

Εμμανουήλ Δρης, ομ. καθηγητής ΕΜΠ, Πρόεδρος.

Αλέξανδρος Θεοφανόπουλος, Πλοίαρχος Λ.Σ., δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ. Υπ. Ναυτιλίας και Αιγαίου. Σύμβουλος επί των εκδόσεων του Ιδρυμάτος **Κων. Αγγ. Μανάφης**, ομ. καθηγ. Φιλοσοφικής Σχολής Πανεπιστημίου Αθηνών.

Ειδικός Επιστημονικός Σύμβουλος για το βιβλίο «Διεθνείς Συμβάσεις–Κανονισμοί–Κώδικες»

Βασίλειος Γαβριήλ, Πλοίαρχος Α', καθηγ. ΑΕΝ Ασπροπύργου.

Διατελέσαντα μέλη της Επιτροπής

Γ. Κακριδής (1955-1959) Καθηγητής ΕΜΠ, Α. Καλογεράς (1957-1970) Καθηγητής ΕΜΠ, Α. Παππάς (1955-1983) καθηγητής ΕΜΠ, Χ. Καβουνίδης (1955-1984) Μηχ. Ηλ. ΕΜΠ, Μ. Αγγελόπουλος (1970-2003) ομ. καθηγητής ΕΜΠ, Σπ. Γουλιέλμος (1958) Αντ/ρχος, Ε. Αντωνιάδης (1959-1966) Αντ/ρχος, Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Π. Γ. Τσαζίρης (1967-1969) Πλοίαρχος, Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Ελλ. Σίδερης (1967-1969) Υποναύαρχος, Π. Φουστέρης (1969-1971) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Αλ. Μοσχονάς (1971-1972) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Ι. Χρυσανθακόπουλος (1972-1974) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Αθαν. Σωτηρόπουλος (1974-1977) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Γ. Σπαρτιώτης (1977) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., προσωρινός Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Θ. Πουλιάκης (1977-1979) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Π. Λυκούδης (1979-1981) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Αναστ. Δημαράκης (1981-1982) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Κ. Τσαντήλας (1982-1984) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Α. Σταυρόπουλος ομ. καθηγητής Πειραιώς (-2008) Ε. Τζαβέλας (1984-1986) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Γ. Γρηγοράκος (1986-1988) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Α. Μπαρκατσάς (1988-1989) Αρχιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Κ. Παπαναστασίου (1989) Αρχιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Γ. Λάμπρου (1989-1992) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Κ. Κοκορέτσας (1992-1993) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Κ. Μαρκάκης (1993-1994) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Ι. Ζουμπούλης (1994-1995) Πλοίαρχος Λ.Σ., Φ. Ψαρράς (1995-1996) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Γ. Καλαρώνης (1996-1998) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Θ. Ρεντζεπέρης (1998-2000) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Ι. Στεφανάκης (2000-2001) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Κ. Μαρίνος (2001) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Π. Εξαρχόπουλος (2001-2003) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Κ. Μπριλάκης (2003-2004) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Ν. Θεμέλαρος (2003-2004) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Π. Κουβέλης (2004-2005) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Δ. Βασιλάκης (2005-2008) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Π. Πετρόπουλος (2008-2009) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Α. Ματαάγγος (2009-2011) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Ι. Σέρρης (2011-2012) Αρχιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., Ι. Τζαβάρας, Αντιναύαρχος Λ.Σ. (Ε.Α.), Ι. Τεγόπουλος, ομ. καθηγητής ΕΜΠ.

ΠΡΟΛΟΓΟΣ 1ης ΕΚΔΟΣΕΩΣ

Το εγχειρίδιο αυτό διαπραγματεύεται τους **Διεθνείς Ναυτιλιακούς Θεσμούς** και επιγράφεται «Διεθνείς Συμβάσεις – Κανονισμοί – Κώδικες» σύμφωνα με το ισχύον αναλυτικό πρόγραμμα διδασκαλίας των σχετικών μαθημάτων των Ναυτικών Ακαδημιών του ΥΕΝ.

Το περιεχόμενο του απευθύνεται στους φοιτητές των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού και στα μελλοντικά στελέχη της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας. Η διδακτέα ύλη του εγχειριδίου αυτού αποσκοπεί στην κατανόηση των σημαντικότερων ζητημάτων του διεθνούς και εθνικού θεσμικού πλαισίου λειτουργίας της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Ιδιαίτερη προσπάθεια κατεβλήθη από τους συγγραφείς για να συνοψίσουν αυτόν τον ιδιαίτερα μεγάλο όγκο πληροφοριών στις σελίδες ενός διδακτικού κατανοητού βιβλίου, που καλύπτει την διδακτέα ύλη δύο εξαμηνιαίων μαθημάτων.

Το ισχύον διεθνές θεσμικό πλαίσιο των Συμβάσεων, Κωδίκων, Οδηγιών, Συστάσεων και των υπολοίπων σχετικών Κανονισμών που αναφέρονται στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, για την προστασία της ζωής των ναυτικών και την πρόληψη της θαλάσσιας ρυπάνσεως είναι ιδιαίτερα σημαντικό. Η σημασία του για την αξία της ανθρώπινης ζωής αλλά και για το κοινωνικό κόστος που δημιουργείται από τα ναυτικά ατυχήματα, επιβάλλουν όπως τα θέματα αυτά παρουσιαστούν με απλουστευμένο τρόπο ώστε να είναι απολύτως κατανοητά από τους αναγνώστες. Αυτό μας οδήγησε στη διαίρεση της ύλης του βιβλίου σε τρία κύρια μέρη.

Στο **πρώτο** μέρος παρουσιάζεται συνοπτικά το διεθνές ναυτιλιακό θεσμικό πλαίσιο. Ειδικότερα, αναφέρεται στη δομή και λειτουργία του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ) και του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), των οποίων κύριο έργο είναι η κατάρτιση διεθνών συμβάσεων.

Στο **δεύτερο** μέρος αναλύονται οι κυριότερες διεθνείς Συμβάσεις του ΙΜΟ, δηλαδή η SOLAS, η MARPOL και η STCW και ο υποχρεωτικός διεθνής Κώδικας ISM.

Στο **τρίτο** μέρος γίνεται ειδική αναφορά σε ναυτιλιακά ζητήματα του Ναυτικού Δικαίου, όπως οι κανονισμοί που διέπουν τη λειτουργία των εμπορικών πλοίων σε συνδυασμό με τα έγγραφα που τα συνοδεύουν, καθώς και θέματα υγειονομικής νομοθεσίας, τελωνειακών αρχών κλπ.

Επίσης το εγχειρίδιο αυτό για λόγους παιδαγωγικούς διαιρείται σε δύο τμήματα. Το **πρώτο** περιέχει την διδακτέα ύλη και το **δεύτερο** ένα παράρτημα. Στο παράρτημα προστίθενται επιπλέον πληροφορίες με τις οποίες αναλύεται η διδακτέα ύλη, προσφέροντας έτσι στο φοιτητή πρόσθετες γνώσεις και διευκρινίσεις.

Το παράρτημα δεν ανήκει στην διδακτέα ύλη και επομένως **δεν διδάσκεται**.

Εξυπακούεται ότι το περιεχόμενο του παρόντος εγχειριδίου είναι ενημερωμένο μέχρι το χρόνο της εκτυπώσεώς του.

Οι συγγραφείς επιθυμούν να ευχαριστήσουν θερμά την Επιτροπή Εκδόσεων του Ιδρύματος Ευγενίδου για την επιλογή τους και ανάθεση της συγγραφής του παρόντος εγχειριδίου, όλα τα πρόσωπα που άμεσα ή έμμεσα συνέβαλαν με τις πολύτιμες προτάσεις και παρατηρήσεις τους στην ολοκλήρωση της συγγραφής του και όλους όσοι συμμετείχαν στην επιμέλεια και άρτια εκτύπωσή του.

Οι συγγραφείς

ΠΡΟΛΟΓΟΣ 2ης ΕΚΔΟΣΕΩΣ

Η δεύτερη έκδοση του παρόντος εγχειριδίου είναι βελτιωμένη και επανυξημένη διότι το αντικείμενο που διαπραγματεύεται, το διεθνές θεσμικό ναυτιλιακό και περιβαλλοντικό πλαίσιο, απαιτείται να είναι διαρκώς ενημερωμένο.

Κατά κύριο λόγο ο ΙΜΟ αλλά και οι άλλοι διεθνείς οργανισμοί και εξειδικευμένες οργανώσεις του ΟΗΕ καταρτίζουν συμβάσεις, κανονισμούς και κώδικες που είτε πραγματεύονται κάποιον τομέα των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων που δεν έχει ακόμη κάποιο νομικό πλαίσιο να τον διέπει, είτε συνεχώς αλλάζουν και προτείνονται νέες διατάξεις ώστε να ανταποκρίνονται στις σημερινές ανάγκες και συνεπώς πρέπει να τροποποιούνται ή να αναβαθμίζονται.

Πιο συγκεκριμένα, στο **πρώτο κεφάλαιο** περί ΟΗΕ βελτιώθηκε το τμήμα της βιβλιογραφίας, τόσο της έντυπης όσο και της ηλεκτρονικής και διορθώθηκαν κάποια σχήματα καθώς και ορισμένα στατιστικά στοιχεία. Το **δεύτερο κεφάλαιο** έχει υποστεί κάποιες αλλαγές στη δομή του. Ειδικότερα ανανεώθηκε ο πίνακας που περιέχει πληροφορίες για όλες τις Συμβάσεις του ΙΜΟ, προστέθηκε τμήμα κειμένου που αφορά στις νέες Συμβάσεις που προετοίμασε ο οργανισμός μετά το έτος 2000, συμπληρώθηκαν ορισμένες παραλείψεις (π.χ. ημερομηνίες υπογραφής/επικυρώσεως των Συμβάσεων και αντίστοιχος αριθμός κρατών - μελών) και προστέθηκε η σχετική βιβλιογραφία.

Στο **τρίτο κεφάλαιο** συμπεριελήφθηκε ένα νέο υποκεφάλαιο που αναφέρεται στις δύο Συμβάσεις του δικαίου της θάλασσας (Γενεύη, 1958 και Τζαμάικα, 1982), καθότι αρκετές από τις διατάξεις των δύο Συμβάσεων, ιδιαίτερα αυτές που αφορούν στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, αναφέρονται σε αντίστοιχες διατάξεις των κυρίων Συμβάσεων του ΙΜΟ. Επίσης ανανεώθηκε το τμήμα των βιβλιογραφικών αναφορών και έγιναν ορισμένες διορθώσεις στο κείμενο. Στο **τέταρτο κεφάλαιο** προστέθηκαν δύο κύριες ενότητες. Η πρώτη σχετίζεται με τις πρόσφατες τροποποιήσεις της Συμβάσεως SOLAS κατά την περίοδο 2004-2006 και η δεύτερη αναφέρεται αποκλειστικά στο νέο Διεθνή Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS Code). Τέλος προστέθηκαν ορισμένες νέες πηγές στο τμήμα της βιβλιογραφίας του κεφαλαίου.

Στο **πέμπτο κεφάλαιο** γίνεται αναφορά στις νέες τροποποιήσεις της Συμβάσεως MARPOL για την περίοδο 2003-2007, ανανεώθηκε η βιβλιογραφία και βελτιώθηκαν κάποιοι πίνακες με νέα στοιχεία. Στο **έκτο κεφάλαιο** έγιναν κάποιες επισημάνσεις στο κείμενο, προστέθηκαν ορισμένα αντιπροσωπευτικά υποδείγματα που σχετίζονται με τους κανονισμούς της Συμβάσεως STCW 1995 και ανανεώθηκε το τμήμα της βιβλιογραφίας. Στο **έβδομο κεφάλαιο** ενσωματώθηκαν διάφορα υποδείγματα εντύπων (reports, copies, checklist, instructions) που σχετίζονται με τον Κώδικα ISM και τους επιθεωρητές και αποτελούν παραδείγματα ασκήσεως για τους σπουδαστές. Επίσης, προστέθηκαν ορισμένες νέες πηγές στο τμήμα της βιβλιογραφίας. Στο **όγδοο κεφάλαιο** έγιναν μερικές επισημάνσεις/διορθώσεις σε ορισμένα σημεία του κειμένου και συμπληρώθηκε η βιβλιογραφία.

Στο **παράρτημα** του βιβλίου διορθώθηκαν κάποια σημεία του κειμένου, έγινε μία αναβάθμιση της βάσεως δεδομένων των σοβαρότερων ατυχημάτων των δεξαμενοπλοίων και βελτιώθηκαν ορισμένα σχήματα και διαγράμματα που αφορούν στον Κώδικα ISM και στις μεθοδολογίες FSA και HRA.

Ας σημειωθεί ότι προστέθηκαν 4 φωτογραφίες στο κυρίως κείμενο και 1 στο Παράρτημα. Παρότι η ποιότητα των φωτογραφιών δεν είναι η ενδεδειγμένη, ωστόσο κρίθηκε απαραίτητη η χρήση τους διότι τα ατυχήματα που απεικονίζουν, αποτέλεσαν το έναυσμα για επικείμενες αλλαγές στη Διεθνή νομοθεσία.

Ας σημειωθεί ότι στο **έκτο και έβδομο κεφάλαιο**, στην παρούσα έκδοση, σημαντική ήταν η συμβολή του Κ. Αβτζιγιάννη (μέλος IRCA) στην παροχή προσθέτων πληροφοριών.

Οι συγγραφείς

ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΕΣΜΙΚΟ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ)

Σκοπός του κεφαλαίου.

Ο κύριος σκοπός αυτού του κεφαλαίου είναι η συνοπτική ιστορική παρουσίαση του ΟΗΕ και ιδιαίτερα της δομής και οργανώσεώς του, από το στάδιο της ιδρύσεώς του, στο οποίο καθορίστηκαν οι στόχοι, η διάρθρωση και η σχέση με τους τρίτους μέχρι και το κύριο στάδιο της λειτουργίας του όπου κυρίαρχο ρόλο διαδραματίζει η σύναψη διεθνών συμβάσεων.

Προσδοκώμενα αποτελέσματα.

Μολονότι δεν είναι δυνατόν να αποκτήσετε συνολική εικόνα του πολυσύνθετου διεθνούς θεσμικού πλαισίου στην εξελικτική του πορεία, επιχειρείται μία αναφορά στη δομή και οργάνωση της διεθνούς κοινωνίας δίνοντας έμφαση στα «Ηνωμένα Έθνη». Όταν θα μελετήσετε αυτό το κεφάλαιο θα γνωρίζετε τα βασικά στοιχεία της ιδρύσεως και λειτουργίας του ΟΗΕ και των επιμέρους οργάνων του.

Έννοιες-κλειδιά του κεφαλαίου.

Ηνωμένα Έθνη, Αποικιοποίηση, Αρχή Παμψηφίας, Δικαίωμα Αρνησικυρίας, Σύστημα Κηδεμονιών, Μόνιμη Έδρα, Διεθνής Μεσολαβητής, Γνωμοδοτήσεις, Εισδοχή και Αποχώρηση Κράτους-Μέλους, Προνόμια και Ασυλίες, Ειρηνευτικές Δυνάμεις.

Εισαγωγικές παρατηρήσεις.

Το κεφάλαιο αυτό εξετάζει την ίδρυση, την ιστορική εξέλιξη, το έργο και τις δραστηριότητες του ΟΗΕ. Συγκεκριμένα, η ίδρυση του Οργανισμού συνέπεσε αφενός με την ανάγκη για συνεργασία ανάμεσα στα κράτη με σκοπό την επίλυση των διεθνών διαφορών και άλλων ζητημάτων και αφετέρου με την αποτυχία της Κοινωνίας των Εθνών (ΚτΕ) να εκπληρώσει τους στόχους της. Η λειτουργία του ΟΗΕ βασίζεται στο έργο των έξι κυρίων οργάνων του, των επιμέρους επιτροπών και υποεπιτροπών καθώς και των ειδικών ομάδων εργασίας. Στο **Παράρτημα, Θέματα 1 και 2** (σελ. 193 και 200) περιγράφεται η πορεία των διεθνών σχέσεων από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα, δηλαδή από τα αρχικά πρότυπα οργανώσεως της διεθνούς κοινωνίας μέχρι και την ίδρυση και λειτουργία της ΚτΕ.

1.1 Εισαγωγή

1.2 Η δομή του ΟΗΕ

1.3 Συμπληρωματικές πηγές

1.1 Εισαγωγή.

Ο Οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών αποσκοπεί στη διατήρηση της διεθνούς ειρήνης και ασφάλειας, στην προώθηση των διεθνών σχέσεων ανάμεσα στα κράτη που στηρίζονται στην αρχή των ίσων δικαιωμάτων και στην αυτοδιάθεση των λαών, στη διεθνή συνεργασία για την επίλυση διεθνών προβλημάτων οικονομικού, κοινωνικού, πολιτιστικού και ανθρωπιστικού χαρακτήρα καθώς και στην προαγωγή του σεβασμού για τα ανθρώπινα δικαιώματα και τις ατομικές ελευθερίες (άρθ. 1 του Χάρτη). Σύμφωνα με τον καθηγητή Κ. Ευσταθιάδη, ο ακριβής τίτλος του οργανισμού δεν είναι ΟΗΕ αλλά «Ενωμένα Έθνη» ο οποίος επικράτησε για να δηλωθεί ότι ο Οργανισμός είναι απαύγασμα του κοινού αγώνα των Ηνωμένων Εθνών, τα οποία στο μέλλον επιθυμούν να παραμείνουν ενωμένα.

Ο Κ. Σβολόπουλος επισημαίνει ότι η λήξη του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου ταυτίζεται με την επικράτηση της αρχής των εθνοτήτων ενώ η λήξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου σχετίζεται με τη χειραφέτηση των λαών σε οικουμενική κλίμακα. Η αντίληψη που κυριάρχησε στη λειτουργία του ΟΗΕ ήταν περισσότερο ρεαλιστική από αυτήν της Κοινωνίας των Εθνών (ΚτΕ), διότι επικεντρώνεται στην *αρχή της ισορροπίας των δυνάμεων* και όχι σε μια θεωρητική νομική προσέγγιση. Ο ΟΗΕ λειτουργεί βασιζόμενος στην κυρίαρχη ισότητα των κρατών-μελών και τονίζει τη μη επέμβαση στις εσωτερικές υποθέσεις που ανήκουν στην αποκλειστική αρμοδιότητά τους.

Επίσης κρίθηκε απαραίτητο ο Οργανισμός να αποτελεί ένα είδος διεθνούς κέντρου, ενός *φόρουμ* με πραγματική εξουσία και επιβολή των αποφάσεών του. Τούτο ήταν αναγκαίο για την άμβλυνση των διαφορών ανάμεσα στις μεγάλες δυνάμεις, επειδή κατά τη διάρκεια του ψυχρού πολέμου (1946-1961) απειλήθηκε ακόμη και η ίδια η ύπαρξη του Οργανισμού. Η δυσπιστία στις σχέσεις ΗΠΑ και (πρώην) Σοβιετικής Ενώσεως οδήγησε σε συνεχείς διαφωνίες στο πολιτικό πεδίο. Εξαιτίας της πλειοψηφίας των δυτικών κρατών, οι ΗΠΑ είχαν τη βεβαιότητα ότι τα κράτη-μέλη πρόσκυνται στην εξωτερική πολιτική τους. Αντίθετα, η Σοβιετική Ένωση με τις πρωτοβουλίες του Στάλιν στη Συνδιάσκεψη της Γιάλτας πέτυχε τη συμμετοχή δύο ομοσπονδών κρατών της ΕΣΣΔ, της Ουκρανίας και της Λευκορωσίας, με προφανή σκοπό την εξισορρόπηση των δυνάμεων μέσα στους κόλπους του Οργανισμού.

Σε κάθε περίπτωση, η μεταπολεμική περίοδος χαρακτηριζόταν από την παρουσία των δύο υπερδυνάμεων που προσανατολιζόνταν προς την εξάλειψη του αποικιακού φαινομένου. Εύλογο ήταν οι αποικιακές δυνάμεις να προβάλλουν σθεναρή αντίσταση για αρκετά μεγάλο χρονικό διάστημα. Η Βρετανία σύντομα υιοθέτησε τη νέα αντίληψη για τις αποικίες, η Γαλλία και η Πορτογαλία προτίμησαν να συντηρήσουν το καθεστώς αποικιοποίησης ενώ η Ιταλία, η Ολλανδία και το Βέλγιο υποχρεώθηκαν να εκχωρήσουν τα αποικιακά εδάφη τους. Συγκεκριμένα:

α) Η Γαλλία κατάργησε τις *εντολές* ως προς το Λίβανο και τη Συρία, με αποτέλεσμα αυτές οι χώρες να ανεξαρτητοποιηθούν ήδη από το 1945.

β) Η Βρετανία σχεδόν ταυτόχρονα απέδωσε την ανεξαρτησία του Ιράκ, της Αιγύπτου και της Υπερ-Ιορδανίας.

γ) Το Μάιο του 1948 δημιουργήθηκε το ανεξάρτητο κράτος του Ισραήλ σε τμήμα εδαφών της Παλαιστίνης, που βρίσκονταν υπό βρετανική εντολή εκείνη την εποχή.

δ) Κέρδισαν την ανεξαρτησία τους η Ινδία και το Πακιστάν το 1947, στη συνέχεια η Βιρμανία (η σημερινή Μιανμάρ), η Ινδονησία, το Νότιο και Βόρειο Βιετνάμ το 1954 και οι Φιλιππίνες, που είχαν ήδη αποσπαστεί από τις ΗΠΑ από το 1946.

ε) Κέρδισαν την ανεξαρτησία τους από την ιταλική κυριαρχία κατά σειρά η Λιβύη, η Ερυθραία (αργότερα ενοποιήθηκε με την Αιθιοπία και από το 1993 είναι και πάλι ανεξάρτητο κράτος) και η Σομαλία.

στ) Ανεξαρτητοποιήθηκαν αποτινάσσοντας τη γαλλική κηδεμονία το Μαρόκο, η Τυνησία το 1956 και η Αλγερία το 1962.

ζ) Την ίδια περίπου χρονική περίοδο (1957-1968) διαμορφώνονται ανεξάρτητα κράτη σε ολόκληρη την ήπειρο της Αφρικής.

η) Οι πρώην πορτογαλικές αποικίες, Γουινέα, Αγκόλα και Μοζαμβίκη πέτυχαν την ανεξαρτησία τους αρκετά αργότερα, το 1974, λόγω του δικτατορικού καθεστώτος της Λισσαβόνας ενώ τελευταίο ανεξάρτητο κράτος έγινε το 1980 η Ζιμπάμπουε (πρώην νότια Ροδεσία).

θ) Η περίπτωση των Ανατολικών Σποράδων (Δωδεκάνησα) που μετά από αρκετά χρόνια ιταλικής κατοχής αποδόθηκαν στην Ελλάδα το 1946, σύμφωνα με τη Συνθήκη του Παρισιού.

ι) Αντίθετα η περίπτωση της Κύπρου αποδείχθηκε μία χρονοβόρα διαδικασία, μέχρι να αποτιναχθεί η βρετανική κυριαρχία.

Άξια αναφοράς είναι η ένταση μεταξύ του Ισραήλ και των αραβικών πληθυσμών, που οδήγησε στην πρώτη ένοπλη σύγκρουση με τη δημιουργία του σύγχρονου κράτους του Ισραήλ. Η συνεχής άρνηση των αραβικών κρατών να αναγνωρίσουν τα νέα σύνορα και η στρατιωτική επικράτηση των Ισραηλινών προκάλεσαν νέες συγκρούσεις (η κρίση του Σουέζ) το 1956. Η αδυναμία επιλύσεως των διαφορών οδήγησε σε δύο νέες ένοπλες συγκρούσεις το 1967 και το 1973. Το *κλείσιμο της Διώρυγας του Σουέζ* είχε σημαντικές επιπτώσεις στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο και ιδιαίτερα στην αγορά των δεξαμενοπλοίων (Δ/Ξ), με την εμφάνιση του φαινομένου του *γιγαντισμού των εμπορικών πλοίων*. Η ύφεση στην ευρύτερη περιοχή επιτεύχθηκε με την υπογραφή της συμφωνίας του Καμπ Ντάιβιντ το 1978 αν και η Μέση Ανατολή εξακολουθεί μέχρι σήμερα να παραμένει εστία διενέξεων.

Παράλληλα, στη ΝΑ Ασία η δημιουργία του νέου πολιτικού χάρτη θα συσχετιστεί με μεγάλης χρονικής διάρκειας αντιπαραθέσεις ανάμεσα στις αποικιακές δυνάμεις και τους εγχώριους πληθυσμούς. Έτσι κυριαρχούν περιπτώσεις όπως της *Ινδίας*, που στο εσωτερικό της υπήρξε αντιπαλότητα μεταξύ Ινδουιστών και Μουσουλμάνων ακόμη και μετά την αποχώρηση της Βρετανίας, της *Κορέας*, που ύστερα από τη στρατιωτική επέμβαση των ΗΠΑ και των συμμάχων τους ως εντολοδόχων του ΟΗΕ θα εδραιωθεί επίσημα η διαίρεση σε Βόρεια και Νότια Κορέα, και της *Ινδοκίνας*, που οι Γάλλοι και οι Αμερικανοί θα έλθουν σε ένοπλες αναμετρήσεις με τους εγχώριους πληθυσμούς (η Γαλλία αποσύρθηκε από την περιοχή το 1954 και οι ΗΠΑ το 1973). Η σταδιακή εξάλειψη του φαινομένου της αποικιοποίησης οδήγησε στην ίδρυση μεγάλου αριθμού ανεξαρτήτων κρατών.

Τα αρχικά μέλη του ΟΗΕ, συμπεριλαμβανομένης της Ελλάδας, ήταν 51, τα οποία μετείχαν στη Συνδιάσκεψη του Αγίου Φραγκίσκου και είχαν υπογράψει τη *Δήλωση των Ηνωμένων Εθνών*. Το 1967 προστέθηκαν άλλα 71 κράτη, ενώ σήμερα ο συνολικός αριθμός έχει φθάσει τα 192 ενεργά μέλη. Το άρθρο 4 προβλέπει την προσχώρηση ενός κράτους, αρκεί να πληροί κάποιες προϋποθέσεις. Συγκεκριμένα, να είναι ειρηνικό, να αποδέχεται τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το καταστατικό και να είναι ικανό να τις εκπληρώσει. Το μόνο κράτος που δεν μετείχε στη Συνδιάσκεψη του Αγίου Φραγκίσκου, μολονότι είχε υπογράψει τη δήλωση, ήταν η Πολωνία, της οποίας η κυβέρνηση αναγνωρίστηκε μετά τη λήξη της Συνδιασκέψεως, οπότε και υπέγραψε το Χάρτη λίγο αργότερα. Επίσης, η εισδοχή της Κίνας αποτέλεσε ένα μεγάλο πρόβλημα για τον ΟΗΕ. Η έδρα που κατείχε η Κίνα εξακολουθούσε μέχρι τον Οκτώβριο του 1971 να κατέχεται από την κυβέρνηση της Φορμόζας (καθεσώς Τσαγκ Κάι Σεκ), στην οποία η Γενική Συνέλευση (ΓΣ), του ΟΗΕ αναγνώριζε το δικαίωμα εκπροσωπήσεως του κινεζικού λαού. Το πρόβλημα επιλύθηκε με νέα απόφαση της ΓΣ σύμφωνα με την οποία αναγνωριζόταν η εισδοχή της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας στον ΟΗΕ και η κατάληψη της μόνιμης έδρας στο Συμβούλιο Ασφαλείας (ΣΑ).

Η είσοδος ενός νέου κράτους στον ΟΗΕ δεν σήμαινε αυτόματα και αναγνώριση κατά το διεθνές δίκαιο, π.χ. το κράτος του Ισραήλ, το οποίο τα αραβικά κράτη ως μέλη του ΟΗΕ δεν το αναγνωρίζουν. Λόγοι πρακτικοί έχουν οδηγήσει στην αποδοχή της απόψεως που ίσχυε την εποχή της ΚτΕ, όπου εισδοχή σήμαινε αναγνώριση. Ενώ όμως ρυθμίζεται στο καταστατικό το θέμα της εισδοχής στον ΟΗΕ, δεν προβλέπεται η περίπτωση της αποχωρήσεως ενός κράτους-μέλους. Στο άρθρο 5 ορίζεται η αναστολή των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων ενός κράτους και το άρθρο 6 αναφέρεται στον αποκλεισμό ενός κράτους, όταν αυτό παραβιάζει τις αρχές

του Χάρτη. Η Ινδονησία ήταν το μόνο κράτος που αποχώρησε από τον ΟΗΕ σε ένδειξη διαμαρτυρίας για τη μη εισδοχή της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, αλλά επανήλθε αργότερα.

Για τη λήξη της ιδιότητας ενός μέλους, σε αντίθεση με το *Σύμφωνο* της ΚτΕ που προέβλεπε τρεις τρόπους, στο *Χάρτη* των Ηνωμένων Εθνών μνημονεύεται μόνο ένας τρόπος. Μετά από πρόταση του Συμβουλίου Ασφαλείας, η Γενική Συνέλευση του ΟΗΕ μπορούσε να προχωρήσει στην αποπομπή ενός κράτους-μέλους, το οποίο είχε παραβιάσει τις αρχές του Χάρτη (άρθ. 6). Από την αποπομπή διακρινόταν η προσωρινή στέρηση δικαιωμάτων και προνομίων ενός κράτους-μέλους και η οποία ήταν εφικτό να αποκατασταθεί από το Συμβούλιο Ασφαλείας (ΣΑ).

Σύμφωνα με το άρθρο 7 του Χάρτη, ιδρύθηκαν *έξι κύρια όργανα*: η Γενική Συνέλευση, το Συμβούλιο Ασφαλείας, η Γενική Γραμματεία, το Οικονομικό και Κοινωνικό Συμβούλιο, το Συμβούλιο Κηδεμονίας και το Διεθνές Δικαστήριο. Υπάρχουν όμως και τα δευτερεύοντα όργανα, που δημιουργήθηκαν με αποφάσεις των κυρίων οργάνων, με σκοπό τη συνεπικουρία και τη βοήθεια στο έργο τους. Ορισμένα *επικουρικά όργανα* είναι σήμερα διεθνείς οργανισμοί με διοικητική και οικονομική αυτονομία. Παραδείγματα αποτελούν η Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για τους Παλαιστίνιους Πρόσφυγες (UNRWA), το Ταμείο των Ηνωμένων Εθνών για την Προστασία του Παιδιού (UNICEF), η Δύναμη των Ηνωμένων Εθνών για την Κύπρο (UNFICYP), το Πρόγραμμα Ανάπτυξης (UNDP), η Επιτροπή των Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων (CHR), το Πανεπιστήμιο των Ηνωμένων Εθνών (UNU), η Επιτροπή του Διεθνούς Δικαίου (CIL) κλπ.

Εκτός από τα κύρια και δευτερεύοντα όργανα υπάρχουν και οι *ειδικευμένες οργανώσεις*, οι οποίες είναι αυτόνομοι οργανισμοί με νομική αυτοτέλεια και δικά τους όργανα, αλλά συνδέονται με τον ΟΗΕ με ειδικές συμφωνίες. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (ILO), ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO), ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), ο Διεθνής Οργανισμός Τροφίμων και Γεωργίας (FAO), ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας (WHO), η Διεθνής Οργάνωση Ατομικής Ενέργειας (IAEG), το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (IMF), ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου (WTO), το διεθνές Πρόγραμμα Περιβάλλοντος (UNEP), η Διεθνής Ένωση Τηλεπικοινωνιών (ITU) κλπ. (σχ. 1.1).

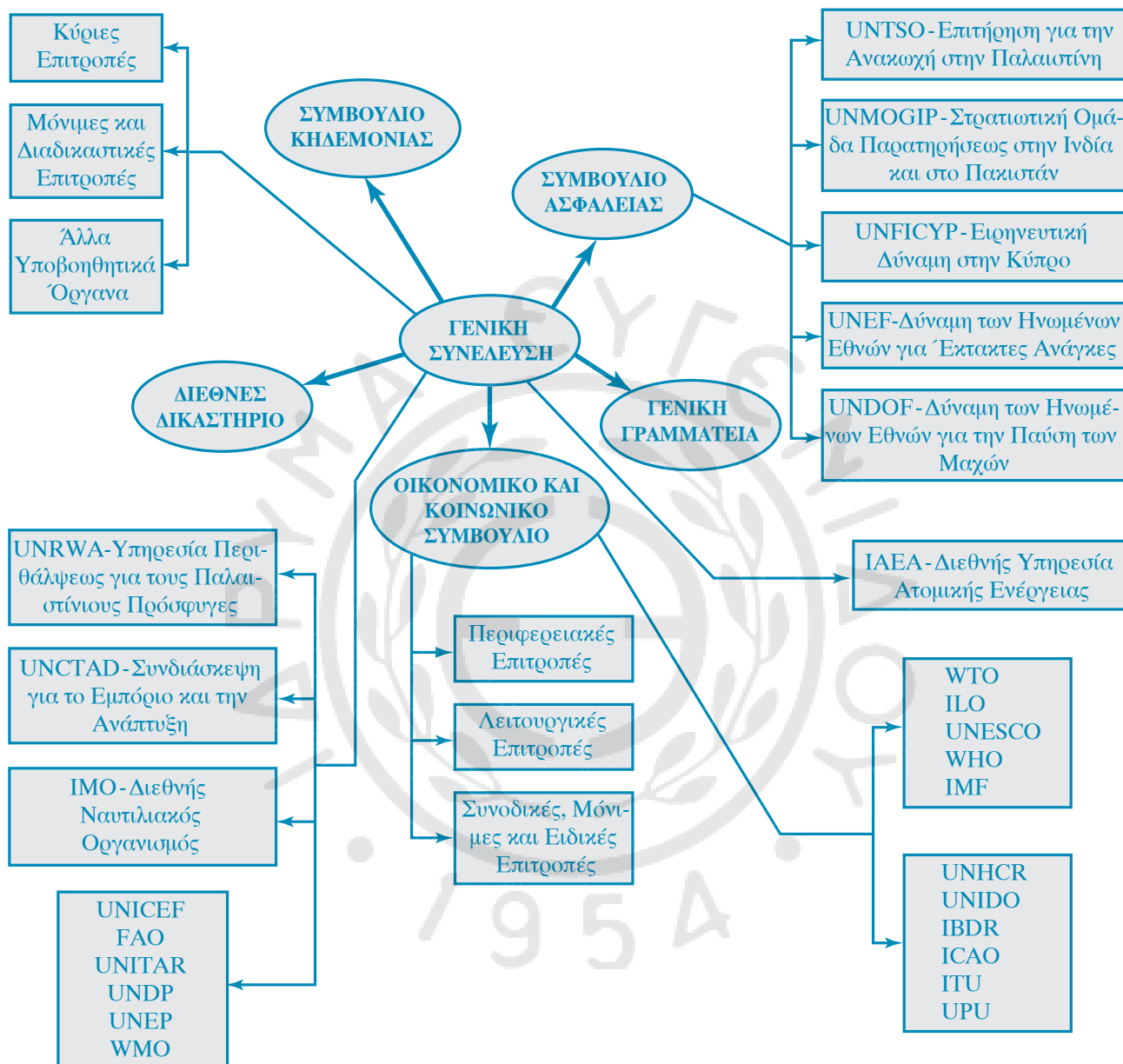
1.2 Η δομή του ΟΗΕ.

Ας επιχειρήσουμε μια σύντομη ανάλυση των έξι κυρίων οργάνων του ΟΗΕ:

1) Η Γενική Συνέλευση.

Η *Γενική Συνέλευση* (ΓΣ) (General Assembly) είναι το όργανο που μετέχουν όλα τα κράτη-μέλη του ΟΗΕ. Κάθε αντιπρόσωπος έχει και μία ψήφο. Αποφάσεις με ιδιαίτερη σημασία όπως προτάσεις σε θέματα ασφάλειας και ειρήνης, θέματα εισδοχής ενός νέου κράτους-μέλους, θέματα προϋπολογισμού, η εκλογή των μη μονίμων μελών του Συμβουλίου Ασφαλείας, η αποβολή μελών, απαιτούν την πλειοψηφία των δύο τρίτων, ενώ για τα υπόλοιπα θέματα αρκεί η απλή πλειοψηφία (άρθ. 18). Η παρουσία των μεγάλων δυνάμεων άλλαξε τις ισορροπίες στο σύστημα της ψηφοφορίας. Εφόσον ο ΟΗΕ βασίζεται στην *κυρίαρχη ισότητα* των κρατών (sovereign equality) ο Χάρτης σωστά έχει εγκαταλείψει την *αρχή της παμψηφίας* για τις αποφάσεις της ΓΣ που εφαρμόζονται σε ειδικές περιστάσεις υπό το καθεστώς του Συμφώνου της ΚτΕ.

Η ΓΣ συνέρχεται σε τακτική σύνοδο μια φορά το χρόνο αλλά και σε έκτακτες συνόδους, όταν το απαιτούν οι περιστάσεις (άρθ. 20). Με την ίδρυση των επιτροπών αλλά και των ειδικών ομάδων εργασίας η ΓΣ αποσκοπεί στην καλύτερη οργάνωση των λειτουργιών της. Οι επιτροπές είναι επτά. Συγκεκριμένα, η *πρώτη επιτροπή* αφορά σε θέματα αποπλισμού σχετικά με τη διεθνή ασφάλεια, ενώ η *δεύτερη* είναι η *ειδική πολιτική επιτροπή* που αφορά σε θέματα φυλετικών διακρίσεων. Η *τρίτη* είναι *επιτροπή οικονομική*. Η *τέταρτη επιτροπή* ασχολείται με κοινωνικές, ανθρωπιστικές και πολιτιστικές υποθέσεις. Η *πέμπτη επιτροπή* έχει αρμοδιότητες



Σχ. 1.1

Η δομή του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών.

σχετικές με θέματα αποικιακά, ενώ η *έκτη* έχει διοικητικό περιεχόμενο αφενός, αλλά είναι υπεύθυνη και για τον προϋπολογισμό αφετέρου. Η *έβδομη* τέλος είναι η νομική επιτροπή.

Υπάρχει και μία *γενική επιτροπή* που αποτελείται από τον πρόεδρο της ΓΣ (ο οποίος δεν προέρχεται από αναπτυσσόμενη βιομηχανικά χώρα), και 21 αντιπροέδρους, καθώς και τους προέδρους των επτά επιτροπών. Λειτουργούν επίσης οι *μόνιμες και βοηθητικές επιτροπές*, οι οποίες διευκολύνουν το έργο της ΓΣ κυρίως σε θέματα αποπλισμού, ανθρωπίνων δικαιωμάτων, αποικιακά αλλά και του διαστήματος. Στη Συνδιάσκεψη του Dumbarton Oaks είχε προταθεί η ΓΣ να αποτελεί μόνο συμβουλευτικό όργανο και να έχει γενικές αρμοδιότητες, δίχως αποφασιστική εξουσία. Κατά συνέπεια, ο Χάρτης κατέστησε το Συμβούλιο Ασφαλείας (ΣΑ) ισχυρότερο, αφού είχε την ικανότητα λήψης υποχρεωτικών αποφάσεων για τα κράτη-μέλη. Όμως με την πίεση που άσκησαν τα αναπτυσσόμενα κράτη για τη διεύρυνση των εξουσιών της ΓΣ και σε συνδυασμό με την αδυναμία του ΣΑ για λήψη αποφάσεων εξαιτίας της μόνιμης διαφωνίας των μελών του καθώς και τον επικείμενο πόλεμο της Κορέας, επεκτάθηκαν οι αρμοδιότητες της ΓΣ (απόφαση Acheson) με αποτέλεσμα να εξελιχθεί ως το σπουδαιότερο όργανο του ΟΗΕ.

Η ΓΣ αποτελεί τον τόπο συναντήσεως για τη διεξαγωγή διαπραγματεύσεων και ανταλλαγή απόψεων. Στις αρμοδιότητές της περιλαμβάνονται η υποβολή μελετών και προτάσεων (άρθ. 13), η ανάπτυξη και κωδικοποίηση του διεθνούς δικαίου, η προαγωγή της διεθνούς συνεργασίας στο πολιτικό επίπεδο, η εποπτεία επί των άλλων οργάνων του ΟΗΕ (άρθ. 15, 24) αλλά και η εκλογή των μελών των άλλων κυρίων οργάνων (άρθ. 23, 61, 86), η δυνατότητα να προβαίνει σε συστάσεις προς τα κράτη-μέλη και το Συμβούλιο Ασφαλείας (άρθ. 10, 11), οι αρμοδιότητες δημοσιονομικής φύσεως (άρθ. 17) και οι αρμοδιότητες σχετικά με το σύστημα κηδεμονιών.

2) Το Συμβούλιο Ασφαλείας.

Το *Συμβούλιο Ασφαλείας* (ΣΑ) (Security Council) έχει πέντε μόνιμα μέλη, την Κίνα, τη Γαλλία, την πρώτη Σοβιετική Ένωση, τη Μεγάλη Βρετανία και τις ΗΠΑ και 10 μη μόνιμα, που εκλέγονται από τη ΓΣ για δύο χρόνια (άρθ. 23). Φανερό είναι ότι υπάρχει ανισότητα ανάμεσα στα μόνιμα και τα μη μόνιμα μέλη και εκφράζεται με την άσκηση του *δικαιώματος της αग्νησκυρίας* (veto) από τις Μεγάλες Δυνάμεις στη λήψη σημαντικών αποφάσεων. Η ειδική πλειοψηφία που απαιτείται είναι 9 ψήφοι μαζί με τις θετικές ψήφους των μόνιμων μελών του ΣΑ. Σύμφωνα με το άρθρο 31 ένα κράτος που είναι μέλος του ΟΗΕ αλλά όχι και του ΣΑ μπορεί να πάρει μέρος στις συνεδριάσεις, χωρίς ψήφο, εφόσον το θέμα που συζητείται υπεισέρχεται στα δικά του ενδιαφέροντα.

Η Ελλάδα έχει εκλεγεί μόνο μια φορά ως μέλος του ΣΑ (1952) ύστερα από 19 ψηφοφορίες, ενώ η Τουρκία επίσης μία φορά μετά από 15 ψηφοφορίες (1950). Η περίπτωση της συμμετοχής κράτους μη μέλους με δικαίωμα ψήφου καλύπτεται από το άρθρο 44: «Όταν το ΣΑ αποφασίσει τη χρήση βίας, προσκαλεί ένα κράτος να διαθέσει τμήμα των ενόπλων δυνάμεών του, εφόσον το επιθυμεί, προς εκπλήρωση συγκεκριμένων σκοπών», οι οποίοι αναφέρονται στο άρθρο 43 του Χάρτη. Το ΣΑ είναι μόνιμο όργανο, σε αντίθεση με τη ΓΣ που συνέρχεται περιοδικά. Κάτω από εξαιρετικές περιστάσεις προβλέπεται και η συνεχής λειτουργία του ΣΑ, π.χ. κατά τη διάρκεια της κρίσεως της Κούβας (άρθ. 28). Οι αρμοδιότητές του είναι πολιτικού χαρακτήρα κυρίως, αλλά έχουν και γενικό διοικητικό περιεχόμενο.

Το ΣΑ πρωταρχικά ενδιαφέρεται για τη διατήρηση της ειρήνης καθώς και για την επίλυση των διεθνών διαφορών. Όταν διαπιστώνει την ύπαρξη απειλής της ειρήνης ή κάποιας επιθετικής πράξεως, προτείνει τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν. Επίσης μπορεί να αποφασίσει για τη χρήση εξαναγκαστικών μέτρων στρατιωτικής φύσεως (αντίθετα στη χρονική περίοδο της ΚτΕ, το Σύμφωνό της όριζε συντρέχουσα αρμοδιότητα των αντιστοίχων οργάνων της Συνελεύσεως και του Συμβουλίου για κάθε ζήτημα που έθιγε τη διεθνή ειρήνη). Τέλος, προτείνει στη ΓΣ το διορισμό του Γενικού Γραμματέα και μαζί με αυτόν την εκλογή των μελών του Διεθνούς Δικαστηρίου.

Συμπληρωματικά αναφέρομε ότι η αντίληψη για τη δημιουργία του *διεθνούς στρατού* αρχι-

κά διατυπώθηκε στο διάγγελμα του προέδρου των ΗΠΑ Wilson προς τη Γερουσία (1917). Ακολούθησε το γαλλικό σχέδιο (1918) που προέβλεπε την ύπαρξη μόνιμου επιτελείου. Η οργάνωση του διεθνούς στρατού δεν επιτεύχθηκε ούτε το 1945, αλλά αντί αυτού δημιουργήθηκε ένα συντονιστικό όργανο με συμμετοχή τμημάτων των εθνικών στρατιωτικών δυνάμεων, με σκοπό την κοινή εκτελεστική ενέργεια. Στην πράξη, στρατιωτικές δυνάμεις των Ηνωμένων Εθνών που να εφαρμόζουν καταναγκαστικά μέτρα προς επιβολή κυρώσεων (σύμφωνα με το άρθρ. 43) δεν σχηματίστηκαν, αλλά αντίθετα έχουν σταλεί οι καλούμενες *ειρηνευτικές δυνάμεις*, που αποτελούν τη μόνη στρατιωτική δραστηριότητα του ΟΗΕ, π.χ. Κορέα (1950), Σουέζ (UNEF, 1956), Κογκό (ONUC, 1960), δυτική Νέα Γουινέα (UNSEF, 1962), Κύπρο (UNFICYP, 1964), Υεμένη (UNYOM, 1969) και στη Μέση Ανατολή στα εδάφη της Αιγύπτου, της Συρίας και του Ισραήλ.

3) Η Γενική Γραμματεία.

Στο Χάρτη αναφέρεται η *Γενική Γραμματεία* (ΓΓ) (Secretariat) ως κύριο όργανο του ΟΗΕ, αλλά και εκτελεστικό όργανο των άλλων κυρίων οργάνων. Αυτή δεν αποτελείται από αντιπροσώπους των κρατών, αλλά έχει δικό της μόνιμο προσωπικό, στο οποίο επικεφαλής είναι ο Γενικός Γραμματέας, ο οποίος θεωρείται ως ο ανώτατος υπάλληλος του Οργανισμού (άρθρ. 97). Αυτός συμμετέχει σε όλα τα συνέδρια των άλλων κυρίων οργάνων εκτός του διεθνούς δικαστηρίου (άρθρ. 98) και υποβάλλει στη ΓΣ την ετήσια έκθεση, που αφορά στις δραστηριότητες του Οργανισμού και τις προοπτικές για το μέλλον. Ο Γενικός Γραμματέας διορίζεται από τη ΓΣ, ύστερα από σύσταση του ΣΑ, για θητεία πέντε ετών.

Σημαντικό στοιχείο αποτελεί η αμοιβαία αναγνώριση και έγκριση του Γενικού Γραμματέα από τα αναπτυγμένα κράτη και τα κράτη του τρίτου κόσμου. Τα μέλη της ΓΓ επιλέγονται με κριτήρια την αποτελεσματικότητα και τη γεωγραφική κατανομή (άρθρ. 101). Με την πάροδο του χρόνου επεκτάθηκαν οι λειτουργίες της ΓΓ σε βαθμό που κρίθηκε αναγκαίο να ιδρυθεί σημαντικός αριθμός επιτροπών και ειδικών γραφείων που τη συνεπικουρούν στο έργο της. Κατά συνέπεια, ο Γενικός Γραμματέας πήρε πολιτικές πρωτοβουλίες, χωρίς βέβαια εκτεταμένες εξουσίες, με σκοπό να συμβάλει στην άμβλυνση των διαφορών ως *διεθνής μεσολαβητής*. Ο πολιτικός ρόλος του Γενικού Γραμματέα υπογραμμίζεται και από το δικαίωμά του να επιστά την προσοχή του ΣΑ για οποιοδήποτε θέμα που θα απειλούσε τη διεθνή ειρήνη και ασφάλεια (άρθρ. 99). Με τη διακοπή της θητείας του Σουηδού Χάμερσκέλντ στη θέση του ΓΓ το 1961, η Σοβιετική Ένωση πρότεινε ως αντικαταστάτη μία τριανδρία, που τα μέλη της θα προέρχονταν από κράτη της δυτικής και ανατολικής Ευρώπης και μίας ουδέτερης χώρας. Τα περισσότερα κράτη-μέλη αντέδρασαν, διότι, αφενός ο νέος θεσμός θα ήταν αντίθετος με τις επιταγές του Χάρτη και αφετέρου θα ήταν εξαιρετικά δυσχερής η εφαρμογή του λόγω της αδυναμίας εκτέλεσης των εργασιών. Την επιθυμητή λύση έδωσε η ΓΣ με το διορισμό του πρέσβη της Βιρμανίας Θαντ μέχρι το 1972 τον οποίο διαδέχθηκε ο Αυστριακός Κουρτ Βαλντχάιμ. Αρκετοί κατά το παρελθόν Γενικοί Γραμματείς διαδραμάτισαν και διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο σε διενέξεις μεταξύ κρατών, π.χ. ο Ξαβιέ Περέζ ντε Κουέγιαρ στην εμπόλεμη κατάσταση του Περσικού Κόλπου (1990), ο Μπούτρος Γάλι στις διαβουλεύσεις για την πολιτική κατάσταση στην πρώην Γιουγκοσλαβία και ο Κόφι Ανάν για το ζήτημα της Κύπρου.

4) Το Οικονομικό και Κοινωνικό Συμβούλιο.

Το *Οικονομικό και Κοινωνικό Συμβούλιο* (ΟΚΣ) (Economic and Social Council-ECOSOC) έχει ως πρωταρχικό σκοπό τη συνεργασία στο κοινωνικο-οικονομικό επίπεδο με τις ειδικευμένες οργανώσεις και τις διάφορες ομάδες εργασίας του ΟΗΕ. Αποτελείται από 54 μέλη που υπηρετούν για 3 χρόνια και προέρχονται: 14 από την Αφρική, 11 από την Ασία, 10 από τη Λατινική Αμερική, 13 από τη Δυτική Ευρώπη και 6 από την Ανατολική Ευρώπη. Κάθε μέλος έχει μία ψήφο και η ψηφοφορία γίνεται με σχετική πλειοψηφία (άρθρ. 67). Στις αρμοδιότητές

του περιλαμβάνονται η συζήτηση και εξέταση των διεθνών οικονομικών και κοινωνικών θεμάτων, η πρωτοβουλία συγκλήσεως διεθνών Συνδιασκέψεων και Συνεδρίων για την υπογραφή διεθνών Συμβάσεων, η διαπραγμάτευση Συμφωνιών με τις ειδικευμένες οργανώσεις και η προώθηση του σεβασμού για τα ανθρώπινα δικαιώματα.

Το ΟΚΣ αποτελείται από μεγάλο αριθμό επιτροπών και υποεπιτροπών. Οι **Λειτουργικές Επιτροπές** είναι έξι: η Στατιστική Επιτροπή, η Επιτροπή Πληθυσμού, η Επιτροπή Κοινωνικής Αναπτύξεως, η Επιτροπή που ασχολείται με θέματα που αφορούν στη Γυναίκα, η Επιτροπή Ναρκωτικών και η Επιτροπή Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, η οποία έχει να επιδείξει αξιόλογο έργο (σχέδιο Διακηρύξεως για τα Ανθρώπινα Δικαιώματα) και στην οποία υπάγονται οι υποεπιτροπές Πληροφοριών και Τύπου, Φυλετικών Διακρίσεων και Προστασίας Μειονοτήτων.

Οι **Περιφερειακές Οικονομικές Επιτροπές** είναι οι εξής πέντε: της Αφρικής, της Ασίας και του Ειρηνικού, της Ευρώπης, της Λατινικής Αμερικής και Καραϊβικής και της Δυτικής Ασίας. Υπάρχουν επίσης έξι **Μόνιμες Επιτροπές** καθώς και ορισμένες **Εξειδικευμένες Ομάδες Εργασίας** για θέματα ελέγχου της εγκληματικότητας, αναπτύξεως, φορολογίας και μεταφοράς επικινδύνων φορτίων. Παρά την έκταση των αρμοδιοτήτων του, το ΟΚΣ δυσκολεύεται να λάβει πρωτοβουλίες για τρεις κυρίως λόγους: **πρώτον** διότι στερείται πραγματικής εξουσίας, **δεύτερον** διότι η σύνθεσή του είναι πολύ περιορισμένη (54 μέλη) και **τρίτον** λόγω της παράλληλης εμφανίσεως άλλων εξειδικευμένων οργανώσεων με παρόμοιο περιεχόμενο, όπως UNCTAD, UNIDO, UNICEF.

5) Το Συμβούλιο Κηδεμονιών.

Το **Συμβούλιο Κηδεμονιών** (ΣΚ) (Trusteeship Council) δημιουργήθηκε με σκοπό να αποτελεί το κύριο όργανο δράσεως στο **σύστημα κηδεμονιών** που εγκαθίδρυσε ο ΟΗΕ ως διάδοχο του **συστήματος εντολών** της ΚτΕ. Η αρχική πρόθεση ήταν να διαδραματίσει ουσιαστικό ρόλο στα θέματα κηδεμονίας κάποιων περιοχών, αλλά στην πράξη δεν συνέβη το ίδιο. Σύμφωνα με το Χάρτη για να είναι ίσος ο συνολικός αριθμός των μελών του ΣΚ κατανέμεται ανάμεσα στα κράτη που διοικούν περιοχές υπό κηδεμονία, στα μόνιμα μέλη του ΣΑ και σε ορισμένα άλλα κράτη που δεν διοικούν τέτοιες περιοχές. Ωστόσο η ισοτιμία αυτή δεν διατηρείται. Επόμενο ήταν λοιπόν να υπάρξει πρόβλημα συνθέσεως του ΣΚ. Κύρια αρμοδιότητα του ΣΚ είναι η σταδιακή ανάπτυξη των υπό κηδεμονία περιοχών και λαών προς την αυτοκυβέρνηση και την ανεξαρτησία.

Το ΣΚ εποπτεύεται από τη ΓΣ, ενώ σε περιπτώσεις που κάποια υπό κηδεμονία περιοχή χαρακτηριστεί **στρατιωτική περιοχή**, εμπίπτει στην αρμοδιότητα του ΣΑ. Οι στόχοι του ΣΚ έχουν υλοποιηθεί για 11 περιοχές που είχαν τεθεί υπό κηδεμονία και είτε ενώθηκαν με γειτονικά κράτη είτε ανεξαρτητοποιήθηκαν. Πρόκειται για τα εξής κράτη:

α) Η Νέα Γουινέα υπό τη διοίκηση της Αυστραλίας (που έγινε Παπούα Νέα Γουινέα το 1975).

β) Τα δύο κρατίδια της Αφρικής Ρουάντα και Μπουρούντι υπό το καθεστώς διοικήσεως του Βελγίου (χωρίστηκαν σε δύο κράτη το 1961).

γ) Το Γαλλικό Καμερούν και η Γαλλική Τογολάνδη.

δ) Το Βρετανικό Καμερούν και η Βρετανική Τογολάνδη.

ε) Η Δυτική Σαμόα υπό τη διοίκηση της Νέας Ζηλανδίας.

στ) Η Σομαλία υπό τη διοίκηση της Ιταλίας και

ζ) Η Τανγκανίκα (που ενώθηκε με τη Ζανζιβάρη και μετονομάστηκε σε Τανζανία από το 1961).

Τέλος τα νησιά του Ειρηνικού Μαριάνες, Καρολίνες, Μάρσαλ και Μπικίνι (ένα συγκρότημα από 2.100 νησιά) αποτελεί τη μόνη περιοχή που εξακολουθεί να βρίσκεται υπό καθεστώς κηδεμονίας, διότι έχουν θεωρηθεί στρατηγικές ζώνες και διοικούνται από τις ΗΠΑ.

6) Το Διεθνές Δικαστήριο.

Το **Διεθνές Δικαστήριο** (ΔΔ) (International Court of Justice) έχει την έδρα του στη Χάγη

και αποτελεί το κύριο δικαστικό όργανο του ΟΗΕ. Από την εποχή των Συνδιασκέψεων της Χάγης (1899, 1907) έγιναν προσπάθειες για τη δημιουργία ενός μόνιμου δικαστικού οργάνου χωρίς να καρποφορήσουν. Μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο ιδρύθηκε το *Διαρκές Δικαστήριο Διεθνούς Δικαιοσύνης* (ΔΔΔΔ), το οποίο ήταν ξεχωριστό όργανο και είχε αξιόλογη δράση. Έπαψε να λειτουργεί το 1944 παράλληλα με τη διάλυση της ΚτΕ.

Μετά τη λήξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου ιδρύθηκε το ΔΔ, το οποίο αποτελείται από 15 δικαστές που εκλέγονται σε ξεχωριστές ψηφοφορίες από τη ΓΣ και το ΣΑ, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η ιθαγένειά τους. Η εκλογή των δικαστών βασίζεται στα ουσιαστικά και τυπικά προσόντα τους, μολονότι θα έπρεπε να δίδεται η απαραίτητη προσοχή στη γεωγραφική θέση των κρατών-μελών, στα ιδιαίτερα στοιχεία πολιτισμού και στα βασικά νομικά συστήματα. Η θητεία τους διαρκεί εννέα χρόνια και μπορεί να ανανεωθεί κάθε τρία χρόνια κατά το 1/3.

Μολονότι η συμμετοχή των κρατών-μελών του ΟΗΕ στο καταστατικό του ΔΔ είναι δεσμευτική, η δικαιοδοσία του, για την επίλυση διεθνών διαφορών ή για τη γνωμοδότησή του, είναι προαιρετική. Με άλλα λόγια, απαιτείται η συναίνεση των ενδιαφερομένων κρατών, αν και σύμφωνα με το άρθρο 36 παράγραφος 2 του καταστατικού, τα κράτη-μέλη μπορούν να δηλώσουν ότι αναγνωρίζουν ως υποχρεωτική τη δικαιοδοσία του ΔΔ για θέματα που αφορούν στην ερμηνεία μίας συμβάσεως, για ζητήματα διεθνούς δικαίου, για την ύπαρξη ενός γεγονότος το οποίο πιθανόν να αποτελέσει παραβίαση διεθνούς υποχρεώσεως και τη φύση ή την έκταση της επανορθώσεως που οφείλεται στη μη τήρηση της διεθνούς υποχρεώσεως.

Τα μικρομεσαία κράτη είχαν ζητήσει από το ΔΔ να έχει υποχρεωτική δικαιοδοσία για τις διεθνείς διαφορές που δεν επιδέχονταν λύση από τα άλλα όργανα του ΟΗΕ. Όμως, η αντίρρηση των μεγάλων δυνάμεων σε ένα τέτοιο καθεστώς ήταν πολύ ισχυρή. Αντίθετα, το άρθρο 36 παρ. 3 δίνει στο ΣΑ τη δυνατότητα να προχωρήσει σε διαδικασίες επιλύσεως των διαφορών. Μόνο μια φορά στο παρελθόν, στην υπόθεση του *Στενού της Κόρκυρας* (Corfu Channel case, 1949) το ΣΑ παρέπεμψε τα διάδικα κράτη στο ΔΔ για να επιλυθεί η διαφορά τους και αυτό επειδή δεν μπορούσε να δώσει την απαιτούμενη λύση.

Μόνο κράτη έχουν το δικαίωμα να παρασπύουν ως διάδικοι. Αυτό σημαίνει ότι οι διεθνείς οργανώσεις και οι ιδιώτες δεν μπορούν να προσφύγουν ενώπιον του δικαστηρίου. Οι δικαστικές αρμοδιότητες περιλαμβάνουν την εφαρμογή των διεθνών συμβάσεων, του διεθνούς εθίμου, τις γενικές αρχές δικαίου, τις δικαστικές αποφάσεις και τις θεωρίες των ικανότερων διεθνολόγων των διαφόρων εθνών, ενώ οι γνωμοδοτήσεις παρέχονται μετά από αίτηση του ενδιαφερομένου οργάνου (άρθ. 38).

Ειδικότερα στην υπόθεση της *Υφαλοκρηπίδας του Αιγαίου* (1978), σχετικά με τη δικαιοδοσία του ΔΔ, η ελληνική πλευρά υποστήριξε ότι το κοινό ανακοινωθέν Καραμανλή-Ντεμιρέλ ήταν δήλωση κοινής συναιδέσεως των δύο κρατών να υπάγονται στην αρμοδιότητα του ΔΔ κάτι που απέρριψε το ίδιο το δικαστήριο, με την αιτιολογία ότι εξέτασε την ουσία και όχι τον τύπο της ανακοινώσεως. Αντίθετα, η Τουρκία διαχώρισε τη θέση της υποστηρίζοντας ότι δεν μπορεί να θεωρηθεί διάδικος με την έννοια του άρθρου 36 του Χάρτη.

1.3 Συμπληρωματικές πηγές.

A. Ενδεικτική βιβλιογραφία.

1. Θεοδωρόπουλος Σ., Λεκάκου Μ. και Πάλλης Α., (2006), *Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία*, εκδόσεις Τυπωθήτω.
2. Τσάλτας Γ. Ι. και Κλάδη-Ευσταθοπούλου Μ., (2003), *Το Διεθνές Καθεστώς των Θαλασσών και των Ωκεανών*, εκδόσεις Σιδέρη.
3. Βλάχος Γ. Π., (2000), *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*, εκδόσεις Σταμούλη.
4. Οικονομίδης Κ. Π., (1999), *Θέματα Διεθνούς Δικαίου και Ελληνικής Εξωτερικής Πολιτικής*, εκδόσεις Σάκουλα.

5. Βλάχος Γ.Π. και Νικολαΐδης Μ., (1999), *Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης*, εκδόσεις J & J Hellas.
6. Ιωάννου Κ. και Στρατή Α., (1998), *Δίκαιο της Θάλασσας*, εκδόσεις Σάκκουλα.
7. Power V., (1998), *EC Shipping Law*, LLP.
8. Αλεξόπουλος Α.Β., (1997), *Το Διεθνές Θεσμικό Πλαίσιο της Εμπορικής Ναυτιλίας: Διεθνείς Συνθήκες - Διεθνείς Οργανισμοί*, Πανεπιστημιακές Παραδόσεις, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, σελ. 125.
9. Ρούκουνας Ε., (1997), *Διεθνές Δίκαιο. Σχέσεις Διεθνούς και Εσωτερικού Δικαίου. Τρόποι Παραγωγής του Διεθνούς Δικαίου*, εκδόσεις Σάκκουλα.
10. Βλάχος Γ. Π. και Σαμιώτης Γ. Δ., (1997), *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική και η Νέα Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας*, εκδόσεις Σάκκουλα.
11. Σβολόπουλος Κ., (1996), *Η Οργάνωση της Διεθνούς Κοινωνίας. Ιστορική Επισκόπηση*, εκδόσεις Σάκκουλα.
12. Χριστοδουλίδης Θ., (1984), *Εισαγωγή στη Διεθνή Οργάνωση*, εκδόσεις Σάκκουλα.
13. Κουλουμπής Θ. - Wolfe J. H., (1981), *Εισαγωγή στις Διεθνείς Σχέσεις. Εξουσία και Δι-καιοσύνη*, εκδόσεις Παπαζήση.
14. Βαρουξιάκης Σ. (1980), *Διεθνείς Οργανισμοί*, εκδόσεις Παπαζήση.
15. Ευσταθιάδης Κ., (1977), *Διεθνές Δίκαιο*.
16. Τενεκίδης Γ., (1975), *Δημόσιον Διεθνές Δίκαιον*.

B. Ηλεκτρονικές διευθύνσεις στο διαδίκτυο.

United Nations	www.un.org	Federation of National Associations of Shipbrokers and Agents	www.fonasba.com
Council of Europe	www.coe.fr	IMO conventions	www.imo.org/imo/convent/treaty.htm
European Union	www.europa.eu.int	IMO questions	www.imo.org/imo/faqs.htm
International Chamber of Commerce	www.iccwbo.org	Regional Oil Combating Centre for the Mediterranean Sea	www.remppec.org
World Trade Organization	www.unicc.org/wto	Marine Safety Council Proceedings - The Coast Guard Journal	www.uscg.mil/hq/g-m
International Law Commission	www.un.org/law/ilc/index.htm	UN Treaty collection	www.un.org/Depts/Treaty
International Court of Justice	www.icj-cij.org	UNEP collection of Treaties	gopher://unep.unep.no:70/00/unep/clipac
United Nations Development Program	www.undp.org	Hellenic Ministry of Merchant Marine Vessel Operators Hazardous Materials Association	www.yen.gr
Food and Agriculture Organization	www.fao.org	Full text of OPA 1990	www.vohma.gr
World Health Organization	www.who.int	Tanker Owners Pollution Federation	www.uscg.mil/hq/g-m/nmc
World Meteorological Organization	www.wmo.ch	International Oil Spill Control Directory	www.itopf.com
International Telecommunication Union	www.itu.int	Hellenic Marine Environmental Protection Association	www.cutter.com
International Labour Organization	www.ilo.org	European Commission	www.helmepa.gr
International Maritime Organization	www.imo.org	Greenpeace International	www.europa.eu.int/en/comm/dg07index.htm
Institute of London Underwriters	www.ilu.org		www.greenpeace.org
International Association of Classification Societies	www.iacs.org.uk		
International Association of Independent Tanker Owners	www.intertanko.com		
International Chamber of Shipping	www.british-shipping.org		
International Association of Ports and Harbours	www.iaph.or.jp		

2

2.1 Ιστορική αναδρομή

2.2 Η δομή του IMO

2.3 Οι δραστηριότητες του IMO

2.4 Άλλες συμβάσεις του IMO

2.5 Συμπληρωματικές πηγές

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO)

Σκοπός του κεφαλαίου.

Σκοπός του κεφαλαίου είναι να παρουσιάσει τον IMO, ένα εξειδικευμένο όργανο του ΟΗΕ που έχει ως κύριο αντικείμενο ζητήματα της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας. Συγκεκριμένα, παρατίθενται στοιχεία για την ιστορική εξέλιξη, τη διάρθρωση, τη λειτουργία του αλλά και τους κύριους στόχους του που είναι η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Προσδοκώμενα αποτελέσματα.

Όταν θα μελετήσετε αυτό το κεφάλαιο θα αποκτήσετε μία συνολική εικόνα της παρουσίας του IMO και των αποφάσεών του ιδιαίτερα στην προετοιμασία και κατάρτιση διεθνών συμβάσεων, υποχρεωτικών κωδίκων και οδηγιών.

Έννοιες-κλειδιά του κεφαλαίου.

Διεθνείς Κανονισμοί Αποφυγής Συγκρούσεων, Δορυφορικές Επικοινωνίες, Έρευνα και Διάσωση, Ασφάλεια Εμπορευματοκιβωτίων, Γραμμές Φορτώσεως, Μέτρηση Χωρητικότητας, Μεταφορά Επιβατών και Αποσκευών, Ασφάλεια Αλιευτικών Πλοίων, Αστική Ευθύνη και Αποζημίωση, Καταστολή Παρανόμων Πράξεων, Επιθαλάσσια Αρωγή, Θαλάσσια Ρύπανση, Ανταπόκριση και Συνεργασία.

Εισαγωγικές παρατηρήσεις.

Στο κεφάλαιο αυτό αναλύεται η οργάνωση και οι δραστηριότητες του IMO. Αρχικά επιχειρείται μία παρουσίαση των κυρίων και επικουρικών οργάνων που αποτελούν τον Οργανισμό. Στη συνέχεια αναλύονται οι διάφοροι τομείς ενασχολήσεως του IMO, στους οποίους περιλαμβάνονται όλες οι σημαντικές διεθνείς συμβάσεις και οι κυριότεροι κώδικες. Πρόσθετα αναφέρονται επιγραμματικά ορισμένες διεθνείς συμβάσεις, που δημιουργήθηκαν είτε πριν την επίσημη καθιέρωση του IMO είτε παράλληλα με τη λειτουργία του. Τέλος, γίνεται αναφορά στις πλέον πρόσφατες διεθνείς συμβάσεις που κατάρτισε ο IMO κατά την περίοδο 2001-2008. Στο **Παράρτημα, Θέματα 3 και 4** (σελ. 206 και 211) περιγράφεται μεγάλος αριθμός οργανισμών, διεθνών και ιδιωτικών, που συμμετέχουν σε τακτική βάση στις διάφορες Συνδιασκέψεις του IMO, το ναυτιλιακό επιχειρηματικό περιβάλλον και οι κυριότεροι ελληνικοί ναυτιλιακοί φορείς.

2.1 Ιστορική αναδρομή.

Οι πρώτες απόπειρες καθιερώσεως ενός διεθνούς οργανισμού, που να ασχολείται αποκλειστικά με ναυτιλιακά θέματα, έγιναν στις Συνδιασκέψεις της Ουάσιγκτον (1889) και του St. Petersburg (1912) χωρίς επιτυχία. Πριν από το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, τα διεθνή ναυτιλιακά θέματα ήταν αντικείμενο ενός περιορισμένου αριθμού διεθνών ενώσεων, οι οποίες ήταν μη διακυβερνητικές. Η ιδέα της ιδρύσεως ενός διεθνούς ναυτιλιακού οργανισμού ανήκει στο Ρώσο Kazansky, ο οποίος στο τέλος περίπου του 19ου αιώνα υποστήριξε ότι είναι επιτακτική η ανάγκη ιδρύσεως μιας ενώσεως, που ως στόχο θα είχε την καταστολή της πειρατείας στη θάλασσα και το εμπόριο της δουλείας αλλά και την ανεμπόδιστη κυκλοφορία των εμπορικών πλοίων στις θαλάσσιες οδούς με την εξάλειψη των επιπλεόντων ναυαγίων, των απορριμμάτων και άλλων εμποδίων.

Όμως, κατά τη διάρκεια του πολέμου, προέκυψε η ανάγκη της συστάσεως αρχής για το συντονισμό των ναυτιλιακών ζητημάτων του συμμαχικού στόλου και πήρε αρχικά τη μορφή του *Ναυτιλιακού Διευθυντικού Συμβουλίου* (Combined Shipping Adjustment Board) και αργότερα το 1944 της *Ενιαίας Ναυτιλιακής Αρχής* (United Maritime Authority – UMA). Στη συνέχεια κρίθηκε αναγκαίο, κατόπιν συνεχών διαβουλεύσεων στο πλαίσιο του ΟΗΕ, να ιδρυθεί ένωση με κύριο σκοπό το συντονισμό όλων των ενεργειών για την επίλυση των προβλημάτων της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας.

Στην πρώτη Σύνοδο του ΟΚΣ του ΟΗΕ (1946) ιδρύθηκε η ad hoc *Επιτροπή Μεταφορών και Επικοινωνιών* με σκοπό την υποβολή προτάσεων στο ΣΑ του ΟΗΕ για τη δημιουργία νέων εξειδικευμένων οργανώσεων ή την ενοποίηση των ήδη υπαρχουσών. Με τις πρωτοβουλίες του *Ναυτιλιακού Συμβουλίου* (UMCC), το οποίο διαδέχτηκε την UMA, προετοιμάσθηκε ένα *σχέδιο συμβάσεως* (draft convention) για την καθιέρωση ενός μόνιμου διακυβερνητικού ναυτιλιακού οργάνου (1947). Μετά τη λήξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου γινόταν αποδεκτό ότι το επάγγελμα του ναυτικού ήταν από τα πιο επικίνδυνα και η ίδια η φύση της ναυτιλίας απαιτούσε τη συνεργασία σε διεθνές επίπεδο αντί να ασκείται ανεξάρτητη πολιτική από τα διάφορα κράτη, ειδικότερα για θέματα ασφάλειας στη θάλασσα.

Στη Ναυτιλιακή Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών στη Γενεύη (United Nations Maritime Conference) το 1948 με τη συμμετοχή όλων των κρατών-μελών του UMCC, συζητήθηκε και εγκρίθηκε η Σύμβαση που ίδρυσε αρχικά τον *Διακυβερνητικό Ναυτιλιακό Συμβουλευτικό Οργανισμό* (Convention on the Intergovernmental Maritime Consultative Organisation–IMCO). Η Σύμβαση του 1948 έχει τροποποιηθεί το 1974, 1975, 1977 και το 1999 αν και μόνο οι πρώτες τροποποιήσεις έχουν τεθεί σε ισχύ, τον Απρίλιο του 1978. Ο οργανισμός άλλαξε επίσημα το όνομά του το 1980 από IMCO σε *Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό* (IMO) και αποτελείται από 167 κράτη-μέλη (Φεβρουάριος 2008).

Κατά τη διάρκεια των 10 ετών, δηλαδή μέχρι την επικύρωση της Συμβάσεως από 21 κράτη (1958), ανέκυψαν πολλά εμπόδια στην πορεία για την καθιέρωση του IMO. Ο IMO είχε μόνο συμβουλευτικές αρμοδιότητες σε τεχνικής φύσεως θέματα της ναυτιλίας, στην προαγωγή του διεθνούς εμπορίου, στην υιοθέτηση κανονισμών στον τομέα της ασφάλειας και της προλήψεως της θαλάσσιας ρυπάνσεως, στην αποφυγή των διακρίσεων και των περιορισμών και στην προετοιμασία διεθνών συμβάσεων και την ανταλλαγή προτάσεων (άρθ. 3). Επόμενο ήταν να υπάρξει αντίδραση από την πλευρά των παραδοσιακών ναυτιλιακών κρατών για την καθιέρωση του (τότε) IMCO ως κεντρικού οργάνου διαχειρίσεως ναυτιλιακών θεμάτων. Η άποψη αυτή στηρίχθηκε αφενός στο γεγονός ότι ο ίδιος ο τίτλος του περιείχε τον όρο «συμβουλευτικός» και αφετέρου αναφερόταν ρητά στην ιδρυτική Σύμβαση του 1948 ότι ο IMO αποφεύγει να ερευνήσει θέματα, τα οποία μπορούσαν να διευθετηθούν διά μέσου των φυσικών διαδικασιών που απορρέουν από τη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία (άρθ. 4).

Ο κυριότερος όμως λόγος αφορούσε στην εισαγωγή πολιτικών αποφάσεων σε ένα χώρο που ήταν καθαρά τεχνοκρατικός, μολονότι σήμερα το πολιτικό στοιχείο είναι κάτι παραπάνω από έντονο στο ναυτιλιακό τομέα. Το πρόβλημα επιδεινώθηκε από το γεγονός ότι τα τεχνικής φύσεως ζητήματα ήταν άρρηκτα συνυφασμένα με την εμπορική διαδικασία. Γενικότερα οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις συχνά θεωρούσαν ότι η παρέμβαση ενός διεθνούς οργανισμού, έστω και με συμβουλευτικές αρμοδιότητες, σε συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού και στη χρηματοδότηση της ναυπηγικής βιομηχανίας δεν θα συντελούσε στην εξάλειψη των μέτρων για τον περιορισμό του διεθνούς εμπορίου.

Το αποτέλεσμα ήταν να καθυστερήσει για μία δεκαετία η διαδικασία αναγνώρισης του IMO. Ο IMO θα ήταν περισσότερο αποτελεσματικός, εφόσον τα μεγάλα ναυτιλιακά κράτη είχαν γίνει μέλη του. Η απαραίτητη προϋπόθεση των 21 υπογραφών σχετιζόταν με την επιπλέον συμμετοχή των 7 μεγαλύτερων κρατών, των οποίων οι στόλοι τους ξεπερνούσαν το 1 εκατομμύριο τόρους ολικής χωρητικότητας (κοχ) (Gross Registered Tons–GRT) το καθένα. Στις αρχικές συζητήσεις στη Γενεύη συμμετείχαν οι ΗΠΑ, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Γαλλία και η Ολλανδία. Μία ακόμη ομάδα κρατών που την αποτελούσαν η Ελλάδα, η Νορβηγία, ο Παναμάς, η Ιαπωνία, η Ιταλία και η Σοβιετική Ένωση υπέγραψαν τη σύμβαση το 1957. Αμέσως μόλις τέθηκε σε ισχύ η σύμβαση, έγιναν μέλη του Οργανισμού η Δανία, η Σουηδία, η Φιλανδία, η Λιβερία και η Γερμανία. Αυτό σήμαινε τη συμμετοχή στον κόλπο του (τότε) IMCO όλων των μεγάλων ναυτιλιακών κρατών.

Από την άλλη πλευρά, όλα σχεδόν τα μελλοντικά κράτη-μέλη του IMO είχαν ήδη πεισθεί ότι η ένταξή του στο πεδίο των εμπορικών συναλλαγών ήταν μία μάταιη πράξη. Η έντονη διαφορά ανάμεσα στα ναυτιλιακά συμφέροντα των παραδοσιακά ναυτιλιακών χωρών και των αναπτυσσομένων με νηπιακή ναυτιλιακή βιομηχανία, αποτέλεσε τη βασική πηγή αντιπαράθεσης διότι ο ιδιοκτήτης του φορτίου βρισκόταν σε συνεχή εξάρτηση από το μεταφορέα, χωρίς ο IMO να προσδίδει την απαιτούμενη σημασία στο πρόβλημα.

Όμως, η σταδιακή ανάπτυξη και η επίδραση των χωρών του τρίτου κόσμου στον ευρύτερο ναυτιλιακό τομέα, επί παραδείγματι μεταφορές πρώτων υλών από τις χώρες παραγωγής στις χώρες καταναλώσεως, έγινε περισσότερο πιεστική. Το ζήτημα μεταφέρθηκε στη *Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη* (UNCTAD) το 1965, σε μια ειδικευμένη οργάνωση του ΟΗΕ που απαρτίζεται αποκλειστικά από αναπτυσσόμενα κράτη και βέβαια καθίσταται πιο ανταγωνιστική στα ναυτιλιακά συμφέροντα των μεγάλων κρατών.

Γεγονός είναι ότι η ανάμειξη του IMO στον τομέα της θαλάσσιας ρυπάνσεως εκτός από αυτόν της ναυτικής ασφάλειας και μάλιστα πριν ακόμη από την επίσημη καθιέρωσή του το 1959, ισχυροποίησε τη θέση του ως διεθνούς εξειδικευμένης οργάνωσης στα ναυτιλιακά ζητήματα στο πλαίσιο του ΟΗΕ. Ο λόγος ήταν ότι κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1960 είχε αμφισβητηθεί η επιβίωσή του επειδή το πεδίο δράσεώς του ήταν αρκετά περιορισμένο. Κατά συνέπεια, έγιναν ουσιαστικές αλλαγές στη δομή του IMO με προφανή σκοπό να ενσωματωθεί ο νέος κλάδος στις δραστηριότητές του.

Συγκεκριμένα, η ίδρυση της *Υποεπιτροπής για τη ρύπανση της θάλασσας από πετρελαιοειδή* (Subcommittee on Oil Pollution) υπό τον έλεγχο της Επιτροπής Ναυτιλιακής Ασφάλειας (MSC), ένα από τα αρχικά όργανα του IMO, είχε ως στόχο την τροποποίηση της Συμβάσεως OILPOL 1954. Επίσης, η εμφάνιση της ad hoc *Νομικής Επιτροπής* με σκοπό την έρευνα και εξέταση του ζητήματος του ναυαγίου του Δ/Ξ *Torrey Canyon* (1967), η οποία αργότερα έγινε μόνιμο όργανο του IMO, είχε ως στόχο για άλλη μια φορά την τροποποίηση της Συμβάσεως (1971). Η Υποεπιτροπή για τη Ρύπανση της Θάλασσας αντικαταστάθηκε (1973) από την *Επιτροπή Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος* (MEPC), που αποτελεί σήμερα ένα από τα κύρια όργανα του Οργανισμού.

2.2 Η δομή του ΙΜΟ.

Στη συνέχεια επιχειρούμε σύντομη ανάλυση των οργάνων που συγκροτούν τον ΙΜΟ και παραθέτουμε σχηματικά τη διοικητική διάρθρωση, ώστε η όλη δομή της λειτουργίας του να γίνει κατανοητότερη (σχ. 2.1):

1) Η Συνέλευση.

Η *Συνέλευση* (Assembly) είναι το ανώτατο διοικητικό όργανο του ΙΜΟ και αποτελείται από τους αντιπροσώπους των κυβερνήσεων των κρατών-μελών.

Συνέρχεται μια φορά κάθε δύο χρόνια, αν και μπορεί να συγκληθεί έκτακτα, σε ειδικές περιστάσεις, εφόσον το ζητήσει το 1/3 των μελών ή το Συμβούλιο.

Οι αποφάσεις της δεν είναι δεσμευτικές, αλλά συχνά ενσωματώνονται στην εσωτερική νομοθεσία ενός κράτους-μέλους ή στις διεθνείς συμβάσεις σε μετέπειτα στάδιο.

Η Συνέλευση είναι υπεύθυνη για την εκλογή των μελών του Συμβουλίου, το διορισμό του Γενικού Γραμματέα του ΙΜΟ, τη μελέτη του προϋπολογισμού, καθώς και την εξέταση εκθέσεων και τροποποιήσεων των συμβάσεων. Κάθε μέλος διαθέτει μία ψήφο και οι αποφάσεις λαμβάνονται με σχετική πλειοψηφία.

2) Το Συμβούλιο.

Το *Συμβούλιο* (Council) έχει σημαντική ανεξαρτησία έναντι της Συνελεύσεως και συνέρχεται δύο φορές το χρόνο.

Είναι υπεύθυνο για την εξέταση και διατύπωση σχολίων στις διάφορες εκθέσεις των Επιτροπών, πριν την παρουσίασή τους ενώπιον της Συνελεύσεως.

Έχει εκτεταμένες διοικητικές αρμοδιότητες όσον αφορά στο προσωπικό του Οργανισμού. Στις συνεδριάσεις του Συμβουλίου συμμετέχουν και αντιπρόσωποι των εθνικών υπουργείων των κρατών-μελών, καθώς και εμπειρογνώμονες, που ανήκουν κυρίως σε τμήματα μεταφορών.

Το Συμβούλιο του ΙΜΟ, αποτελείται από σαράντα κράτη-μέλη από τα οποία:

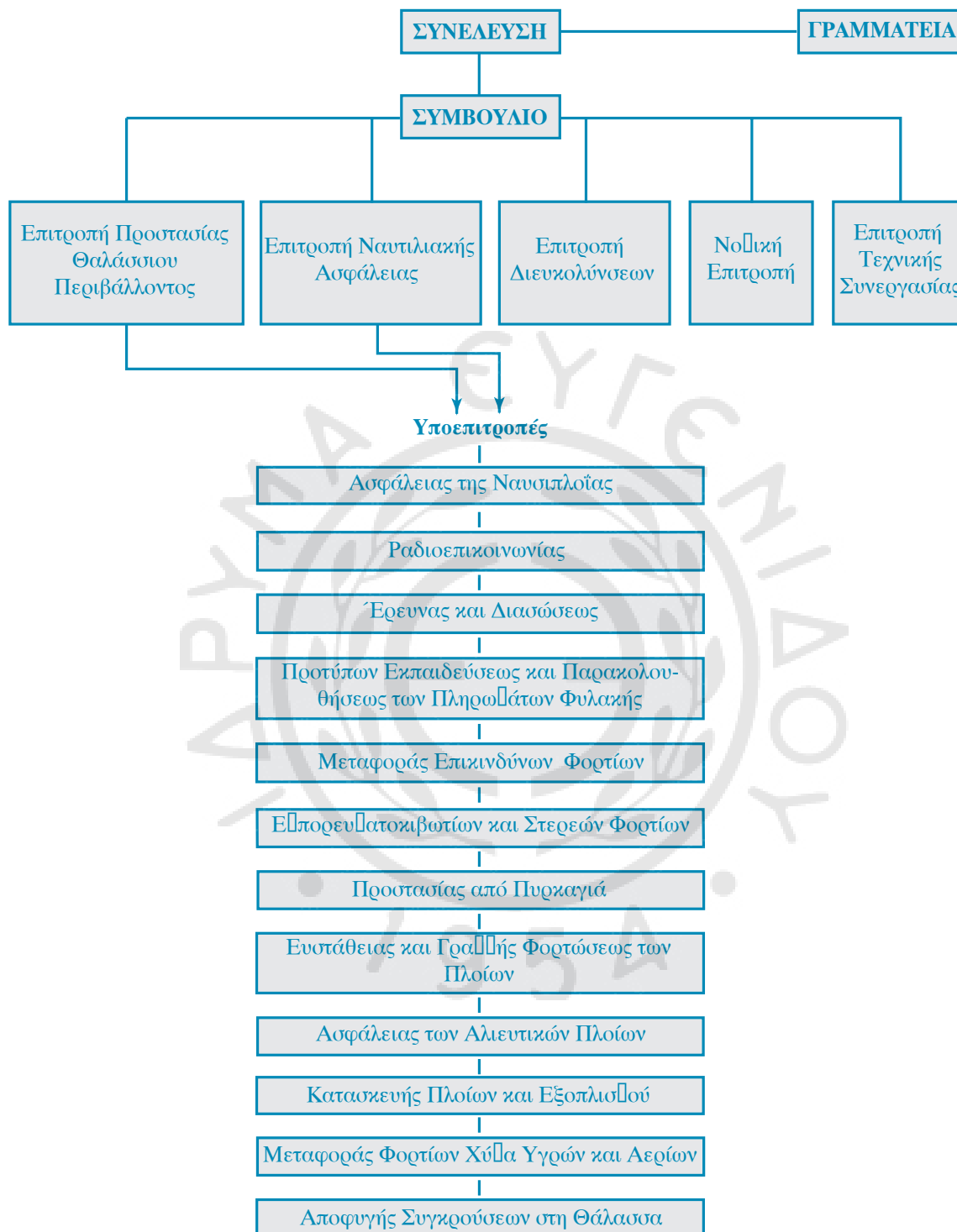
α) Δέκα εκλέγονται μεταξύ υποψηφίων κρατών-μελών, που έχουν μέγιστο ενδιαφέρον για την προσφορά θαλασσιών υπηρεσιών,

β) δέκα μεταξύ υποψηφίων κρατών-μελών, που έχουν μέγιστο ενδιαφέρον για τη διακίνηση του διεθνούς εμπορίου και

γ) είκοσι κράτη-μέλη, που εκπροσωπούν ευρύτερες γεωγραφικές περιοχές.

Στην πράξη, οι υποψήφιοι των παραδοσιακών ναυτιλιακών κρατών (π.χ. Ελλάδα, Βρετανία, ΗΠΑ, Ιαπωνία κλπ.), των κρατών που έχουν μεγάλη συμμετοχή στο διεθνές εμπόριο (π.χ. Βέλγιο, Αυστραλία, Καναδάς κλπ.) και των υπολοίπων ευρωπαϊκών κρατών, εκλέγονται συνεχώς από το Συμβούλιο. Αντίθετα, τα αναπτυσσόμενα κράτη δεν έτυχαν της ίδιας υποδοχής μέχρι και το 1978 (την περίοδο 1969-1977 κατείχαν ποσοστό 31% στις συνεδριάσεις του Συμβουλίου). Ταυτόχρονα με την έναρξη ισχύος των τροποποιήσεων της ιδρυτικής Συμβάσεως του ΙΜΟ (1978), το ποσοστό των αναπτυσσόμενων κρατών που εξελέγησαν ανήλθε στο 58%, με αποτέλεσμα να έχουν πλέον την πλειοψηφία στο Συμβούλιο.

Στο σχήμα 2.1 παρίσταται σχηματικά η δομή του ΙΜΟ. →



Σχ. 2.1
Η δομή του IMO.

3) Η Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας.

Μέχρι το 1978 τα κράτη-μέλη της *Επιτροπής Ναυτιλιακής Ασφάλειας* (Maritime Safety Committee–MSC) ήταν 14, από τα οποία 8 έπρεπε να διαθέτουν μεγάλους εμπορικούς στόλους. Σήμερα δέχεται όλα τα κράτη ως μέλη της σύμφωνα με το άρθρο 28 της Συμβάσεως του IMO. Συνέρχεται δύο φορές το χρόνο. Αποτελεί το κατεξοχήν τεχνικό όργανο του IMO και συχνά στις Συνδιασκέψεις της μετέχουν εμπειρογνώμονες από τα υπουργεία μεταφορών των κρατών-μελών. Στο έργο της συνεπικουρείται από μεγάλο αριθμό υποεπιτροπών, που ο τίτλος τους υποδηλώνει και τον τομέα ενασχολήσεως. Πρόκειται για τις εξής βασικές *Υποεπιτροπές* σε ορισμένες από τις οποίες συμμετέχουν και μέλη της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος:

- α) Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας (Navigation and Safety).
- β) Ραδιοεπικοινωνίας (Radio-Communications).
- γ) Έρευνας και Διασώσεως (Search and Rescue).
- δ) Προτύπων Εκπαιδεύσεως και Παρακολουθήσεως των Πληρωμάτων Φυλακής (Standards of Training and Watchkeeping).
- ε) Μεταφοράς Επικινδύνων Φορτίων (Carriage of Dangerous Goods by Sea).
- στ) Εμπορευματοκιβωτίων και Στερεών Φορτίων (Containers and Cargoes).
- ζ) Προστασίας από Πυρκαγιά (Fire Protection).
- η) Ευστάθειας και Γραμμής Φορτώσεως των Πλοίων (Stability and Load Lines).
- θ) Ασφάλειας των Αλιευτικών Πλοίων (Fishing Vessels Safety).
- ι) Κατασκευής Πλοίων και Εξοπλισμού (Ship Design and Equipment).
- ια) Μεταφοράς Φορτίων Χύμα Υγρών και Αερίων (Χημικά) (Bulk Chemicals).
- ιβ) Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα (Preventing Collisions at Sea).

Τα βασικά κριτήρια που έθεσε η Συνέλευση για την εκλογή των μελών της MSC δεν λειτούργησαν σε διαρκή βάση. Το 1961 ο Παναμάς ως σημαία ευκαιρίας έπεσε κάτω από την όγδοη θέση στη λίστα των κρατών-μελών με τη μεγαλύτερη χωρητικότητα. Επόμενο ήταν να μην διατηρήσει τη θέση του στη MSC μέχρι το 1978. Το κριτήριο για την αντιπροσώπευση ήταν αρκετά ασαφές. Η σύμβαση του IMO αναφέρει τα «έξι μεγαλύτερα κράτη που έχουν συμφέρον να παρέχουν ναυτιλιακές υπηρεσίες» και όχι τους «μεγαλύτερους πλοιοκτήτες». Παράλληλα, η Λιβερία έστειλε αντιπροσώπους στη MSC μέχρι το 1977 αλλά ποτέ στο Συμβούλιο. Εκείνη την εποχή η δομή του IMO ήταν τέτοιας μορφής που οι αποφάσεις του ελέγχονταν αποκλειστικά από τα βιομηχανικά κράτη, αρκεί τα τελευταία να αποτελούσαν ένα στενό συνεκτικό συνασπισμό. Ορισμένα αναπτυσσόμενα κράτη με ναυτιλιακά συμφέροντα (π.χ. Αργεντινή, Βραζιλία, Ινδία) έπαιρναν μέρος τακτικά στις Συνδιασκέψεις του Συμβουλίου και της MSC αλλά σε τέτοιο βαθμό που να μην είναι απειλητικά για τις τελικές αποφάσεις.

4) Η Νομική Επιτροπή.

Η *Νομική Επιτροπή* (Legal Committee) αρχικά δημιουργήθηκε από το Συμβούλιο ως ad hoc επιτροπή με σκοπό να εξετάσει τις πιθανές επιπτώσεις στο ναυτικό δίκαιο μετά το ναυάγιο του Δ/Ξ *Torrey Canyon* (1967). Με την ισχύ των τροποποιήσεων της συμβάσεως του IMO (1975) είναι πλέον ένα από τα κύρια όργανα του οργανισμού. Οι εργασίες της επιτροπής αφορούν στη μελέτη νομικών θεμάτων στους εξής τομείς:

- α) Ευθύνη και αποζημίωση για περιπτώσεις θαλάσσιας ρυπάνσεως από πετρέλαιο και άλλες ουσίες.
- β) Ζητήματα εξαλείψεως ναυαγίων και επιθαλάσσιας αρωγής.
- γ) Εμπορικά πλοία σε αλλοδαπά λιμάνια.

- δ) Επιβάτες και αποσκευές.
- ε) Εφαρμογή των κανονισμών του ΙΜΟ.

5) *Η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος.*

Η *Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος* (Marine Environment Protection Committee–MEPC) ιδρύθηκε από τη Συνέλευση, με σκοπό να αντικαταστήσει την Υποεπιτροπή για τη θαλάσσια ρύπανση, που ήταν υπεύθυνη για την προετοιμασία της Συμβάσεως για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρυπάνσεως από τα Πλοία (MARPOL 1973/78). Η αρχική πρόταση για τη δημιουργία της MEPC έγινε με την πρωτοβουλία των ΗΠΑ. Ο κύριος λόγος ήταν ότι με τον ερχομό της *νέας Συμβάσεως για το Δίκαιο της Θάλασσας* (1982), οι ΗΠΑ θεώρησαν ότι η αναβάθμιση και διεθνοποίηση ενός εσωτερικού οργάνου του ΙΜΟ με κύριες λειτουργίες τον έλεγχο και την καταπολέμηση της θαλάσσιας ρυπάνσεως, θα αποτελούσε τη βάση για τη δικαιοδοσία των παρακτίων κρατών στις θαλάσσιες ζώνες (π.χ. εσωτερικά ύδατα, αιγιαλίτιδα ζώνη, υφαλοκρηπίδα, συνορεύουσα ζώνη, αποκλειστική οικονομική ζώνη και ανοιχτή θάλασσα) όταν επρόκειτο για τέτοιου είδους περιστατικά.

Με την καθιέρωση της MEPC ως κύριο όργανο του ΙΜΟ δόθηκε εξίσου μεγάλη σημασία στον τομέα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος με αυτόν της ναυτικής ασφάλειας. Η MEPC επικεντρώνει το ενδιαφέρον της σε ζητήματα θαλάσσιας ρυπάνσεως και έχει τον πρώτο λόγο σε ενδεχόμενες τροποποιήσεις της MARPOL 1973/78.

6) *Η Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας.*

Στην 28η σύνοδο του Συμβουλίου το 1969 ιδρύθηκε η *Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας* (Technical Cooperation Committee), για να ανταποκριθεί στη βαθμιαία επιθυμία των αναπτυσσομένων κρατών, προς αναζήτηση τεχνικής βοήθειας στις υπό ανάπτυξη βιομηχανίες τους. Από το 1977 αποτελεί κύριο όργανο του ΙΜΟ και αναφέρεται στη Συνέλευση διά μέσου του Συμβουλίου. Εποπτεύει τη χρηματοδότηση των κρατών, η οποία προέρχεται από το Πρόγραμμα Αναπτύξεως (UNDP) και το Πρόγραμμα Περιβάλλοντος (UNEP) των Ηνωμένων Εθνών.

7) *Η Επιτροπή Διευκολύνσεων.*

Η *Επιτροπή Διευκολύνσεων* (Facilitation Committee) αποτελεί επικουρικό όργανο, που ιδρύθηκε από το Συμβούλιο και είναι υπεύθυνο για τις δραστηριότητες του ΙΜΟ σχετικά με τη διευκόλυνση της διεθνούς ναυτιλιακής κυκλοφορίας των πλοίων. Το κύριο έργο της συνίσταται στην απλοποίηση των μεθόδων της γραφειοκρατικής διαδικασίας, την τεκμηρίωση και την τήρηση των τύπων που απαιτούνται στη διεθνή ναυτιλία, όταν ένα πλοίο εισέρχεται ή φεύγει από λιμάνια ή τερματικούς σταθμούς. Σήμερα όλες οι επιτροπές του ΙΜΟ, ανεξάρτητα από το αντικείμενό τους, δέχονται στις συνόδους τους όλα τα κράτη-μέλη χωρίς διακρίσεις.

8) *Η Γραμματεία.*

Η αντίδραση των παραδοσιακών ναυτιλιακών κρατών στην καθιέρωση του ΙΜΟ επεκτάθηκε και στα εσωτερικά του όργανα. Η Βρετανία πρότεινε να μην υφίσταται η *Γραμματεία* (Secretariat) ως ανεξάρτητο όργανο αλλά οι εργασίες της να αναπληρώνονται από μεμονωμένα πρόσωπα που θα προτείνονται από τα κράτη-μέλη σε εθελοντική βάση.

Το όργανο αυτό έχει 300, περίπου, ειδικούς επιστήμονες και διοικητικούς υπαλλήλους ως προσωπικό και εξακολουθεί να είναι μια από τις μικρότερες υπηρεσίες στο σύστημα του ΟΗΕ. Επικεφαλής είναι ο *Γενικός Γραμματέας*, που εκλέγεται από το Συμβούλιο με την έγκριση της Συνελεύσεως. Το έργο της συνίσταται στην προπαρασκευή των διεθνών συμβάσεων και στην

υποβολή εκθέσεων για θέματα προς συζήτηση. Η Γραμματεία δεν μπορεί να πάρει πολιτικές πρωτοβουλίες παρά μόνο εκπροσωπεί τον IMO με την παρουσία του Γενικού Γραμματέα στις συζητήσεις για διεθνή ζητήματα. Από την επίσημη ίδρυση του IMO (1958), υπηρέτησαν ως Γενικοί Γραμματείς, ο Ove Nielsen (Δανία) 1959-1961, ο William Graham (Βρετανία) 1961-1963, ο Jean Roullier (Γαλλία) 1964-1967, ο Colin Goad (Βρετανία) 1968-1973, ο Chandrika Prasad Srivastava (Ινδία) 1974-1989, ο William O' Neil (Καναδάς) 1990-2003, και από το 2004 μέχρι σήμερα ο Ευθύμιος Μητρόπουλος είναι ο έβδομος Γ.Γ. του IMO.

9) Οι Συνδιασκέψεις του Οργανισμού.

Οι *Συνδιασκέψεις του Οργανισμού* (Conferences Sponsored by IMO) συγκαλούνται από το Γενικό Γραμματέα μετά από σύμφωνη γνώμη της Συνλεύσεως μολονότι η αρχική προετοιμασία γίνεται από κάποια Επιτροπή. Υποβάλλεται ένα *πρόχειρο σχέδιο* (draft instrument) και στη συζήτηση που ακολουθεί προσκαλούνται οι αντιπρόσωποι των κρατών-μελών καθώς και κράτη που είναι μέλη του ΟΗΕ αλλά όχι του IMO. Για κάθε άρθρο του σχεδίου προς έγκριση, απαιτείται η σύμφωνη γνώμη των 2/3 των συμμετεχόντων. Οι Συνδιασκέψεις του Οργανισμού υιοθετούν ένα *τελικό σχέδιο* που υποβάλλεται στις κυβερνήσεις των κρατών-μελών για επικύρωση. Η σύμβαση ή το πρωτόκολλο καθίστανται αυτόματα διεθνές δίκαιο μόνο όταν ένας συγκεκριμένος αριθμός κρατών-μελών υπογράψει και επικυρώσει την τελική πρόταση.

2.3 Οι δραστηριότητες του IMO.

Ο IMO επικεντρώνει τις λειτουργίες του κυρίως στους τομείς της ναυτικής ασφάλειας, ναυσιπλοΐας, φορτίων, τεχνολογίας, διευκολύνσεως των μεταφορών, προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος καθώς και στα θέματα νομικής φύσεως.

Η συνήθης διαδικασία που ακολουθείται κατά τη διάρκεια των διαφόρων *Συνόδων* της Συνλεύσεως του IMO είναι η απόφαση για τη σύγκληση *Διεθνών Συνδιασκέψεων* (Conferences) που έχουν ως αποτέλεσμα την ίδρυση *Διεθνών Συμβάσεων* (Conventions), *Πρωτοκόλλων* (Protocols) *Κωδίκων* (Codes), *Συστάσεων* (Resolutions) και *Οδηγιών* (Guidelines), τις οποίες αφού υπογράψουν και επικυρώσουν τα κράτη-μέλη τις ενσωματώνουν στην εθνική τους νομοθεσία (όσο πιο σημαντική είναι μία σύμβαση τόσο πιο επιτακτική είναι η ανάγκη για επικύρωση και εφαρμογή).

2.3.1 Διεθνείς κανονισμοί στον τομέα της ναυτικής ασφάλειας.

Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα.

Η σύμβαση αυτή, γνωστή διεθνώς ως *SOLAS* (Safety of Life at Sea) καταρτίστηκε το 1974 και τέθηκε σε ισχύ το 1980. Η SOLAS εξετάζει ζητήματα ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και περιλαμβάνει ευρύτατο αριθμό κανονισμών. Συμπληρώνει τη MARPOL διότι η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας συμβαδίζει με την πρόληψη και καταπολέμηση της θαλάσσιας ρυπάνσεως. (*Αναλυτική παρουσίαση της SOLAS γίνεται στο τέταρτο κεφάλαιο σελ. 45*).

2.3.2 Διεθνείς κανονισμοί στον τομέα της ναυσιπλοΐας.

1) *Σύμβαση για τους Διεθνείς Κανονισμούς Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα.*

Το θέμα της συγκρούσεως των πλοίων ενδιαφέρει άμεσα τη διεθνή κοινωνία λόγω των σοβαρών επιπτώσεων που μπορεί να έχει για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Για την αντιμετώπιση των σχετικών κινδύνων και τη ρύθμιση των πολλαπλών ζητημάτων που ανακύπτουν από τη σύγκρουση των πλοίων έχουν καταρτισθεί

κατά το παρελθόν αρκετές συμβάσεις οι οποίες ίσχυσαν σε διεθνές επίπεδο, π.χ. στη Διεθνή Σύμβαση του Άμστερνταμ (1949) περιλαμβάνεται ο **Κανονισμός προς Αποφυγήν Συγκρούσεων Πλοίων** που ίσχυε στη χώρα μας από το 1954. Στη Διεθνή Σύμβαση των Βρυξελλών **περί Ενοποίησης Κανόνων Τινών επί Συγκρούσεως Πλοίων**, της οποίας τις διατάξεις συμπεριέλαβε ο **Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου** (ΚΙΝΔ). Επίσης, γίνεται πρώτη αναφορά στα μέτρα για την αποφυγή των συγκρούσεων στη θάλασσα στο Παράρτημα και την τελική πράξη της **SOLAS** (1960), όμως οι κανονισμοί αυτοί δεν ενσωματώθηκαν στη Σύμβαση και επομένως δεν τέθηκαν ποτέ σε ισχύ.

Κατά τη διάρκεια της Συνδιασκέψεως του Λονδίνου καταρτίστηκε η σύμβαση για τους **Διεθνείς Κανονισμούς Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα** (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea), γνωστή ως COLREG (ΔΚΑΣ) το 1972, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1977 και τροποποιήθηκε το 1983. Στην Ελλάδα κυρώθηκε το 1974 με τον ΝΔ 93/1974 και το ΠΔ 94/1977. Η COLREG αφορά στη συμπεριφορά και τις κινήσεις ενός πλοίου σε σχέση με άλλα πλοία, ειδικά όταν η ορατότητα είναι μικρή, με σκοπό την αποφυγή των συγκρούσεων σε συνδυασμό με την καθιέρωση ηχητικών και φωτεινών σημάτων. Οι βασικοί κανονισμοί της COLREG καθιερώνουν τα εξής:

α) Τις **Υποχρεωτικές Πορείες των Πλοίων** (Traffic Separation Schemes-TSS), ειδικά σε θαλάσσιες οδούς, κανάλια και διώρυγες όπου υπάρχει πυκνή κυκλοφορία. Οι πρώτες προσηλασμένες για την καθιέρωση θαλασσιών οδών χρονολογούνται τον 19ο αιώνα, στην Κινέζικη Θάλασσα διά μέσου των εθελοντικών συμφωνιών ανάμεσα σε ανεξάρτητους πλοιοκτήτες, που πραγματοποιούσαν εμπόριο στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή. Σύμφωνα με επίσημες στατιστικές του IMO, με την καθιέρωση των TSS ο αριθμός των συγκρούσεων στη θάλασσα έπεσε κατακόρυφα, π.χ. κατά την περίοδο 1956-61 είχαν ανακοινωθεί 156 συγκρούσεις πλοίων, ενώ αντίστοιχα την περίοδο 1976-81 μόνο 45.

β) Πρόσθετα μέτρα που καθιερώθηκαν αρχικά στα **στενά της Βαλτικής** είναι: οι περιορισμοί στην ταχύτητα των πλοίων, οι υποχρεωτικές αναφορές των πλοίων για τη θέση τους στις αρμόδιες Λιμενικές Αρχές, η χρήση πιλότων και τέλος το σύστημα ραντάρ ARPA.

Στην 59η Σύνοδο της MSC καθιερώθηκαν οι τροποποιήσεις του 1991 που αφορούν: **πρώτον** στις πορείες πλοίων σε βαθιά ύδατα, π.χ. Βαλτική, Δυτικοευρωπαϊκά ύδατα, Νοτιοανατολική Ασία και τη θαλάσσια περιοχή του Δυτικού Ατλαντικού και **δεύτερον** στις θαλάσσιες περιοχές, που πρέπει να αποφεύγουν τα εμπορικά πλοία, π.χ. Βορειοδυτικά Ευρωπαϊκά ύδατα και τις θάλασσες της Νότιας και Κεντρικής Αμερικής. Ο πιθανότερος λόγος είναι η ύπαρξη εγκαταστάσεων (π.χ. εξέδρες, γεωτρύπανα) και άλλων πλωτών ναυπηγημάτων για την εκμετάλλευση και εξόρυξη υποθαλάσσιου πετρελαίου (Βόρειος θάλασσα, Κόλποι Βενεζουέλας και Μεξικού).

Η σύγκρουση μεταξύ πλοίων, λόγω της συνεχώς αυξανόμενης ναυτιλιακής κινήσεως σε παγκόσμιο επίπεδο και ειδικότερα σε συγκεκριμένες θαλάσσιες οδούς, π.χ. πλησίον ή εντός λιμένων, αποτελεί έναν από τους συνηθέστερους κινδύνους της ναυσιπλοΐας. **Σύγκρουση** (collision) είναι η πρόσκρουση ενός πλοίου με ένα άλλο, με συνέπεια την πρόκληση υλικών ζημιών στα κύτη ή στον εξοπλισμό τους ή στο φορτίο τους ή σωματικές βλάβες στα πρόσωπα που επιβαίνουν στα πλοία. Σύγκρουση μπορεί να συμβεί μεταξύ πλοίων που ταξιδεύουν ή ακόμα και μεταξύ αγκυροβολημένων πλοίων. Η σύγκρουση προϋποθέτει δύο ή περισσότερα πλοία ή πλοίο και πλωτό ναυπηγήμα ή δύο πλωτά ναυπηγήματα και συνεπώς δεν υφίσταται εάν ένα πλοίο προσκρούσει σε προκυμαία ή γέφυρα κλπ., διότι πρόκειται για **επαφή** (contact) του πλοίου με κάποιο μόνιμο εμπόδιο οπότε δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις που ισχύουν για τη σύγκρουση πλοίων.

Οι κανονισμοί σχετικά με τη σύγκρουση πλοίων δεν εφαρμόζονται στην περίπτωση συγκρούσεως πλοίου που ρυμουλκεί και ρυμουλκούμενου πλοίου διότι υπάρχουν ειδικοί

κανονισμοί που ρυθμίζουν τις σχέσεις τους. Το ίδιο ισχύει και σε περίπτωση συγκρούσεως πλοηγούμενου πλοίου και πλοηγίδας. Μια σύγκρουση είναι δυνατόν να οφείλεται είτε σε τυχαίο περιστατικό ή ανώτερη βία (τυχαία σύγκρουση) είτε σε υπαιτιότητα του ενός ή και των δύο πλοίων που συγκρούστηκαν (υπαίτια σύγκρουση) ή τέλος σε αίτια που δεν είναι δυνατόν να καθορισθούν (δυσδιάγνωστη σύγκρουση).

Εκτός των διεθνών κανονισμών, η *ελληνική νομοθεσία* περιλαμβάνει σημαντικές διατάξεις που αποσκοπούν στη συμμόρφωση των πλοιαρχών και των πληρωμάτων με τους ΔΚΑΣ και την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Ο πλοίαρχος ή ο αξιωματικός φυλακής που παραβαίνει από αμέλεια τις διατάξεις των ΔΚΑΣ ή ο πλοηγός που παρέχει συμβουλές, αντίθετες με τις ισχύουσες διατάξεις, τιμωρούνται με φυλάκιση μέχρι 8 μηνών και χρηματική ποινή. Αν από τις παραπάνω παραβάσεις ή από αμέλεια άλλου μέλους πληρώματος, κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας του, προκλήθηκε σύγκρουση με άλλο πλοίο ή προσάραξη (σε αβαθή) ή πρόσκρουση του πλοίου σε εμπόδιο, καταφανές ή γνωστό (π.χ. σε προβλήτα) ή επήλθε σοβαρή βλάβη του πλοίου ή του φορτίου, τότε επιβάλλεται αυστηρότερη ποινή φυλακίσεως (μέχρι 3 ετών) και χρηματική ποινή. Εάν από τις παραβάσεις επήλθε απώλεια του πλοίου ή απόλυτη ανικανότητα αυτού ή ολική απώλεια του φορτίου ή θάνατος προσώπου ή βαρύς τραυματισμός, ο υπαίτιος τιμωρείται με βαρύτερη ποινή, η οποία δεν μπορεί να είναι κατώτερη των 3 μηνών, και με χρηματική ποινή.

Ο πλοίαρχος έχει τη γενική ευθύνη για την τήρηση των νόμων, διαταγμάτων, κανονισμών και για την εκτέλεση των διαταγών των αρμοδίων ημεδαπών και αλλοδαπών αρχών. Κατά τη διάρκεια του πλου ορίζει την πλεύση που πρέπει να τηρηθεί και ευθύνεται για αυτήν καθώς και για την ασφαλή διεξαγωγή του πλου. Τηρεί *βιβλίο διαταγών γέφυρας*, στο οποίο καταχωρεί την πορεία που διέταξε και κάθε άλλη διαταγή, οδηγία ή παρατήρηση που είναι αναγκαία για τον αξιωματικό φυλακής. Οι αξιωματικοί φυλακής, σε κάθε αλλαγή φυλακής, πρέπει να λαμβάνουν γνώση αυτών των διαταγών και να υπογράφουν στο βιβλίο διαταγών γέφυρας. Ο πλοίαρχος κυβερνά αυτοπροσώπως το πλοίο κατά τον είσπλου και έκπλου σε λιμάνια, όρμους, διώρυγες, διαύλους και άλλες επικίνδυνες περιοχές διόδου και αγκυροβολίου των πλοίων, σε κρίσιμες καταστάσεις και γενικά εάν κρίνει αυτό αναγκαίο. Η παρουσία πλοηγού στο πλοίο δεν απαλλάσσει τον πλοίαρχο από την προσωπική του ευθύνη.

Μετά από μία σύγκρουση ο πλοίαρχος κάθε πλοίου υποχρεούται να παράσχει βοήθεια στο άλλο πλοίο καθώς και στο πλήρωμα και τους επιβάτες, εφόσον είναι δυνατό να το κάνει, χωρίς σοβαρό κίνδυνο του πλοίου, του πληρώματος και των επιβατών του. Υποχρεούται επίσης να γνωστοποιήσει, κατά το δυνατόν, στο άλλο πλοίο, το όνομα και το λιμάνι νηολογήσεως του πλοίου του καθώς και τον τόπο απόπλου και κατάπλου. Εάν η σύγκρουση οφείλεται σε υπαιτιότητα του ενός πλοίου, τότε οι ζημιές που προκλήθηκαν βαρύνουν το υπαίτιο πλοίο, ενώ εάν η σύγκρουση οφείλεται σε *κοινή υπαιτιότητα* των συγκρουομένων πλοίων, τότε οι ζημιές που προκλήθηκαν βαρύνουν τα πλοία, κατά την αναλογία του βαθμού υπαιτιότητας του καθενός. Τέλος, εάν δεν είναι δυνατό να καθορισθεί η αναλογία υπαιτιότητας, οι ζημιές βαρύνουν κατά ίσα μέρη τα πλοία που συγκρούστηκαν (*αμφιμερής σύγκρουση*).

Η ίδια ευθύνη υπάρχει και στην περίπτωση που η σύγκρουση προκλήθηκε από υπαιτιότητα του πλοηγού γιατί ο πλοιοκτήτης ευθύνεται για τις αδικοπραξίες του πλοηγού, που διέπραξε κατά την πλοήγηση του πλοίου και την εκτέλεση των καθηκόντων του, έστω και αν τον προσέλαβε υποχρεωτικά (άρθρ. 238 ΚΙΝΔ). Αντίθετα, σύμφωνα με το άρθρο 239 ΚΙΝΔ ορίζεται ότι εκτός από την ευθύνη των πλοίων υπάρχει ευθύνη και των υπαιτίων προσώπων, π.χ. ο πλοηγός για τις συμβουλές που έδωσε και είχε ως αποτέλεσμα τη σύγκρουση. Τέλος, εάν η σύγκρουση συνέβη από τυχαίο συμβάν ή από ανώτερη βία ή αν υφίσταται αμφιβολία για τα αίτια της, οι ζημιές βαρύνουν αυτούς που τις προξένησαν. Οι παραπάνω διατάξεις εφαρμόζονται σχετικά



Σχ. 2.3

Το Δ/Ξ *Sea Empress* που ναυπηγήθηκε το 1993, χωρητικότητας 147.273 dwt, προσάραξε στην είσοδο του ουαλικού λιμένα Milford Haven στις 15/02/96, με αποτέλεσμα τη διαρροή 72.000 τόνων πετρελαίου. Το ατύχημα αυτό ήταν το έναυσμα για την καθιέρωση της ευθύνης των λιμενικών αρχών για περιστατικά θαλάσσιας ρυπάνσεως (απόφαση αγγλικών δικαστηρίων).

με την ευθύνη για τις ζημιές που προκλήθηκαν σε άλλο πλοίο από αντικανονικούς χειρισμούς, ακόμη και αν δεν προκλήθηκε σύγκρουση.

Ωστόσο, σε **διεθνές επίπεδο** η προσάραξη του Δ/Ξ *Sea Empress* (1996) (σχ. 2.3) στο λιμάνι Milford Haven που είχε ως αποτέλεσμα τη διαρροή 72.000 τόνων πετρελαίου λόγω κακής επικοινωνίας και ελλείψεως πληροφοριών μεταξύ πλοίου και Λιμενικών Αρχών, καθιέρωσε για πρώτη φορά μέσω της σχετικής δικαστικής απόφασης (1998) την αποκλειστική ευθύνη του πλοηγού, δηλαδή των Λιμενικών Αρχών.

2) Σύμβαση για την ίδρυση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Δορυφορικού Οργανισμού.

Ο IMO αναγνωρίζοντας τη δυναμική των δορυφορικών επικοινωνιών στις περιπτώσεις αντιμετώπισης κινδύνων στη θάλασσα από την πρώτη τοποθέτηση σε τροχιά τηλεπικοινωνιακού δορυφόρου (TELSTAR 1962) άρχισε να διερευνά τις δυνατότητες καθιέρωσης ενός ανεξάρτητου συστήματος για τη ναυτιλία. Με σχετική απόφασή του καταρτίστηκε το 1976 η Σύμβαση περί **Διεθνούς Ναυτιλιακού Δορυφορικού Οργανισμού** (Convention on the Establishment of an International Maritime Satellite System), γνωστή ως INMARSAT, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1979. Αποτέλεσμα της Συμβάσεως αυτής ήταν να ιδρυθεί ο Διεθνής Ναυτιλιακός Δορυφορικός Οργανισμός (INMARSAT), που λειτούργησε από το 1981, αποτελεί σήμερα ανεξάρτητο όργανο του ΟΗΕ και εδρεύει στο Λονδίνο μαζί με τον IMO. Οι τροποποιήσεις των ετών 1985, 1989 και 1994 συμπεριέλαβαν την παροχή δορυφορικών υπηρεσιών εκτός των πλοίων, στα αεροσκάφη και στα οχήματα ξηράς.

Σήμερα ο INMARSAT έχει αλλάξει το όνομά του σε **International Mobile Satellite Organization** και μολονότι έχει αποκτήσει ιδιωτικό χαρακτήρα διατηρεί ένα διακυβερνητικό σώμα ώστε να εξασφαλισθεί η παροχή υπηρεσιών δημόσιου χαρακτήρα σε σχέση με το **Παγκόσμιο**

Σύστημα Ναυτιλιακού Κινδύνου και Ασφάλειας (Global Maritime Distress and Safety System-GMDSS). Το GMDSS αφορά στην ενίσχυση της ναυτιλιακής ασφάλειας όταν ένα πλοίο βρίσκεται σε κίνδυνο.

3) Σύμβαση για τη Ναυτιλιακή Έρευνα και Διάσωση.

Στη 10η Σύνοδο της Συνελεύσεως αποφασίστηκε η σύγκλιση Συνδιασκέψεως στο Αμβούργο με σκοπό την καθιέρωση της Συμβάσεως **Ναυτιλιακής Έρευνας και Διασώσεως** (Convention on Maritime Search and Rescue) το 1979 που τέθηκε σε ισχύ το 1985 και είναι γνωστή ως SAR. Η εν λόγω Σύμβαση έχει σκοπό να εξυπηρετήσει τη συνεργασία μεταξύ των κρατών-μελών και αυτών που συμμετέχουν στις επιχειρήσεις έρευνας και διασώσεως στη θάλασσα εφαρμόζοντας ένα διεθνές αποδεκτό σχέδιο. Αυτή η συνεργασία ενθαρρύνεται από τη SOLAS, στην οποία τονίζεται ότι τα κράτη θα πρέπει να διασφαλίζουν τις απαραίτητες ρυθμίσεις για τον έλεγχο και παρακολούθηση των ακτών τους, όπως επίσης για τη διάσωση προσώπων που βρίσκονται σε κίνδυνο κοντά στις ακτές.

Η SAR σχεδιάστηκε για να βελτιώσει το υπάρχον δίκτυο έρευνας και διασώσεως μετά από κάποιο ναυτικό ατύχημα και τούτο επειδή κρίθηκε αναγκαίο να εγκατασταθεί ένα αξιόλογο δίκτυο ραδιοεπικοινωνιών με σκοπό την ταχεία μετάδοση σημάτων για πλοία που βρίσκονται σε κίνδυνο. Οι περιοχές με οργανωμένο σχέδιο δράσεως είναι η Βόρεια θάλασσα και η Βαλτική. Αντίθετα, υπάρχει έλλειψη συντονισμού στις προσπάθειες για την εφαρμογή των κανονισμών της SAR στη Μεσόγειο, πιθανόν διότι ήδη υπάρχουν και αναπτύσσονται εθνικά σχέδια δράσεως για επείγοντα θαλάσσια περιστατικά.

Η SAR ενθαρρύνει τα παράκτια κράτη που γειτνιάζουν ώστε να αναπτύξουν συμφωνίες μεταξύ τους για την καθιέρωση περιοχών έρευνας και διασώσεως αλλά και συνεργασίες για κοινές διαδικασίες και συντονισμό των επιχειρήσεων. Επίσης, η καθιέρωση κέντρων και υποσταθμών συντονισμού επιχειρήσεων για τη λήψη σημάτων κινδύνου και αντιμετώπισης επικινδύνων καταστάσεων προϋποθέτει κατάλληλη υποδομή και καθορισμό καθηκόντων ώστε ο σχεδιασμός και η ανταπόκριση σε επείγοντα γεγονότα να αποτελεί βασικό κριτήριο επιτυχίας. Επιπλέον, σύμφωνα με τη SAR διαχωρίστηκαν οι ωκεανοί σε ειδικές περιοχές έρευνας και διασώσεως, ώστε συγκεκριμένα κράτη να έχουν την αρμοδιότητα συντονισμού των επιχειρήσεων στην περιοχή που τους αντιστοιχεί.

Με τις τροποποιήσεις του 1998, οι οποίες τέθηκαν σε ισχύ το 2000 εκσυγχρονίστηκε η Σύμβαση SAR και δόθηκαν περισσότερες διευκρινήσεις για το παράρτημά της και τα περιεχόμενα των πέντε κεφαλαίων του, τα οποία συμπεριλαμβάνουν τους ορισμούς, τα θέματα συντονισμού, τα θέματα συνεργασίας μεταξύ των κρατών, τις λειτουργικές διαδικασίες, τα προπαρασκευαστικά μέτρα και τα συστήματα αναφοράς των πλοίων. Στην πλέον σύγχρονη έκδοση της SAR καθορίζεται ότι το **Διεθνές Αεροναυτικό και Ναυτιλιακό Εγχειρίδιο Έρευνας και Διασώσεως** (IAMSAR), το οποίο συντάχθηκε σε συνεργασία του IMO με τον ICAO, αντικαθιστά τα προγενέστερα εγχειρίδια MERSAR (1971) και IMOSAR (1978).

4) Σύμβαση για τα Πρότυπα Πιστοποιητικών Εκπαιδεύσεως και Τηρήσεως Φυλακών των Ναυτικών.

Στη συνέχεια, ο IMO στράφηκε προς τα θέματα εκπαίδευσως των ναυτικών και στη Συνδιάσκεψη του Λονδίνου υιοθετήθηκε το 1978 η Σύμβαση περί **Προτύπων Πιστοποιητικών Εκπαιδεύσεως και Τηρήσεως Φυλακών των Ναυτικών** (Convention on Standards Training and Certification and Watchkeeping of Seafarers) η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1984 και είναι γνωστή ως STCW. Βασικός σκοπός της εν λόγω Συμβάσεως είναι η καθιέρωση υποχρεωτικών ελαχίστων ορίων κανονισμών για τα πληρώματα. Η STCW έχει αναθεωρηθεί με τη νέα σύμβαση STCW 1995. (*Αναλυτική παρουσίαση της STCW γίνεται στο 6ο κεφάλαιο σελ. 83*).

2.3.3 Διεθνείς κανονισμοί για τους διάφορους τύπους των φορτίων.

1) Σύμβαση για την Ασφάλεια των Εμπορευματοκιβωτίων.

Οι ενέργειες του IMO επικεντρώθηκαν στην υιοθέτηση της Συμβάσεως για την **Ασφάλεια των Εμπορευματοκιβωτίων** (Convention for Safe Containers) το 1972, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1977 και είναι γνωστή ως CSC. Με την ταχύρρυθμη ανάπτυξη αυτού του είδους φορτίων (κυρίως λόγω εξοικονομήσεως σημαντικού χρόνου κατά τη διάρκεια παραμονής των πλοίων στα λιμάνια), ο IMO κατάρτισε διεθνείς κανονισμούς που διευκολύνουν τις διαδικασίες φορτώσεως και εκφορτώσεως αλλά και υψηλό επίπεδο ασφάλειας στη μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων. Ακολούθησαν οι τροποποιήσεις το 1991 με τις πρωτοβουλίες της MSC για πρόσθετους κανονισμούς στο Παράρτημα I σχετικά με τις ενδείξεις του μέγιστου βάρους των εμπορευματοκιβωτίων ώστε να μην υπάρξει παραπληροφόρηση.

2) Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας Επικινδύνων Φορτίων.

Ιστορικά οι πρώτες απόπειρες καθιερώσεως διεθνών κανόνων για την ασφαλή μεταφορά επικινδύνων φορτίων έγιναν στη **Συνδιάσκεψη για την Ασφάλεια στη Θάλασσα** (1929). Στη συνέχεια, στη SOLAS (1948) έγινε η κατηγοριοποίηση των φορτίων που χαρακτηρίζονταν επικίνδυνα και συζητήθηκαν ορισμένες τεχνικές για τη θαλάσσια μεταφορά τους. Σημαντική βελτίωση των κανονισμών έγινε στη SOLAS (1960), στο Κεφάλαιο VII, όπου αναφέρονται οι διάφορες ουσίες που θεωρούνται επιβλαβείς για το θαλάσσιο περιβάλλον αλλά και οι μέθοδοι φορτώσεως, στοιβασίας και μεταφοράς των ουσιών αυτών.

Στην 4η Σύνοδο της Συνελεύσεως προτάθηκε από την ομάδα εργασίας εμπειρογνομόνων της MSC η καθιέρωση του **Διεθνή Ναυτιλιακού Κώδικα Επικινδύνων Φορτίων** (International Maritime Dangerous Goods Code), γνωστού ως IMDG code, ο οποίος έχει γίνει αποδεκτός ως το βασικό εγχειρίδιο για τη θαλάσσια μεταφορά επικινδύνων φορτίων και προτείνεται να υιοθετηθεί από τις κυβερνήσεις των κρατών-μελών. Ο IMDG Κώδικας περιλαμβάνει γενικές οδηγίες και προτάσεις για τη συσκευασία των επικινδύνων φορτίων καθώς και γενικό πίνακα επικινδύνων φορτίων. (*Αναλυτική παρουσίαση του IMDG Κώδικα γίνεται στο Συμπλήρωμα στο Θέμα 8 σελ. 179*).

2.3.4 Διεθνείς κανονισμοί στον τομέα της ναυτικής τεχνολογίας.

1) Σύμβαση για τις Γραμμές Φορτώσεως.

Η πρώτη προσπάθεια υιοθετήσεως μιας συμβάσεως που θα καθόριζε την εφεδρική πλευστότητα του πλοίου σε σχέση με το ύψος των εξάλων του, ώστε να εξασφαλίζει επαρκή ευστάθεια, να ορίζει το περιθώριο αντοχής λόγω των εξωτερικών πιέσεων στη γάστρα του πλοίου και να καθορίζει το μέγιστο επίπεδο φορτώσεως για την αποφυγή υπερφορτώσεως και ανατροπής του πλοίου χρονολογείται από το 1930. Αυτή η σύμβαση υπογράφηκε από 30 κράτη και ίσχυσε για 36 έτη, αλλά προέκυψαν σημαντικές αλλαγές στην κατασκευή και την τεχνολογία των εμπορικών πλοίων με αποτέλεσμα να ενσωματωθεί, με τις ανάλογες βελτιώσεις, στη σημερινή σύμβαση.

Κατά τη διάρκεια της 3ης Συνόδου της Συνελεύσεως τονίστηκε η αναγκαιότητα μίας νέας συμβάσεως για τις **Γραμμές Φορτώσεως** (Convention on Load Lines), γνωστή διεθνώς ως LL, το 1966 η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1968 και θέτει ορισμένους περιορισμούς σχετικά με το μέγιστο βύθισμα, που πρέπει να έχει ένα εμπορικό πλοίο με σκοπό τη φόρτωση μέχρι τα εξάλια του. Στην Ελλάδα η LL κυρώθηκε με τον ΥΝ 391/1968 ενώ σήμερα ισχύουν και οι τροποποιήσεις των ετών 1971, 1975, 1979, 1983 και τέλος το πρωτόκολλο του 1988 (που τέθηκε σε ισχύ το 2000). Από την εν λόγω σύμβαση εξαιρούνται τα πολεμικά πλοία, τα πλοία αναψυχής και

τα αλιευτικά πλοία. Η γραμμή φορτώσεως ονομάζεται και *Plimsoll Line* και προτάθηκε για πρώτη φορά το 1876, πρέπει δε να χαράσσεται στις πλευρές του πλοίου και να είναι ευδιάκριτη ώστε να είναι εύκολος ο έλεγχός της.

Η δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους είναι σχεδόν παρόμοια με αυτήν της SOLAS (1974), π.χ. οι Λιμενικές Αρχές του παράκτιου κράτους έχουν το δικαίωμα να κρατήσουν ένα πλοίο στο λιμάνι επειδή δεν διαθέτει τα απαραίτητα πιστοποιητικά. Η τελική πράξη περιέχει τρία παραρτήματα. Το **πρώτο Παράρτημα** περιέχει τέσσερα κεφάλαια στα οποία δίδονται οι γενικοί ορισμοί και οι εξαιρέσεις εφαρμογής της, ο τρόπος εκτιμής ή/και μετρήσεως των εξάλων, ο καθορισμός των τεχνικών προδιαγραφών και οι ειδικές απαιτήσεις ανάλογα με τον τύπο των πλοίων και το φορτίο. Το **δεύτερο Παράρτημα** καθορίζει τις ζώνες, τις περιοχές και τις εποχικές περιόδους ανά την υφήλιο. Τέλος στο **τρίτο Παράρτημα** καθορίζεται ο τύπος και η διάρκεια των αντιστοίχων πιστοποιητικών.

Σύμφωνα με τη LL κάθε πλοίο, το οποίο εκτελεί διεθνείς πλόες και υπάγεται στις διατάξεις της, πρέπει να φέρει το **Διεθνές Πιστοποιητικό Γραμμής Φορτώσεως** (ΠΓΦ), με το οποίο βεβαιώνεται ότι πληροί τους όρους της. Το έγγραφο αυτό εκδίδεται μετά από επιθεώρηση του πλοίου και ισχύει για πέντε (5) χρόνια, ενώ πρέπει να θεωρείται σε ετήσια βάση. Μετά την πάροδο των πέντε ετών διενεργείται νέα επιθεώρηση λαμβάνοντας υπόψη όλα τα στοιχεία και τις απαιτήσεις της αρχικής επιθεωρήσεως. Το ΠΓΦ μπορεί να παραταθεί για πέντε (5) μήνες από τη λήξη του, εφόσον δεν μπορεί να εκδοθεί νέο μετά την περιοδική επιθεώρηση. Όταν το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι, όπου δεν είναι δυνατή η επιθεώρησή του η έκδοση του ΠΓΦ μπορεί να παραταθεί μέχρι το πλοίο να φθάσει σε λιμάνι όπου είναι δυνατή η επιθεωρήσή του. Σε αυτήν την περίπτωση δίνεται παράταση έως τρεις (3) μήνες ενώ χάνεται το δικαίωμα περαιτέρω παρατάσεως.

Τα **ελληνικά πλοία**, τα οποία εκτελούν αποκλειστικά εσωτερικούς πλόες μπορούν να εφοδιάζονται με το **Πιστοποιητικό Γραμμής Φορτώσεως Εσωτερικών Πλόων** του οποίου η ισχύς είναι πενταετής με ετήσια θεώρηση. Για πλοία με μικρή χωρητικότητα και ανεξάρτητα από το γεωγραφικό χώρο των πλόων τους εκδίδεται το **Πιστοποιητικό Γραμμής Φορτώσεως Πλοίων Μικρής Χωρητικότητας** (ΠΓΦΠΜΧ) με ισχύ 25 ετών από την ημερομηνία ναυπηγήσεως του πλοίου και μέσω επιθεωρήσεως από τη **Διεύθυνση Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων** (ΔΕΕΠ). Με την πάροδο των 25 ετών και τη λήξη του ΠΓΦΠΜΧ διενεργείται νέα επιθεώρηση και έλεγχος του πλοίου. Συγκεκριμένα το ΠΓΦΠΜΧ μπορούν να έχουν στην κατοχή τους τα υπάρχοντα Φ/Γ πλοία 15-150 κοχ, τα υπάρχοντα Ε/Γ πλοία 5-150 κοχ και τα νέα πλοία Φ/Γ και Ε/Γ μήκους από 6-24 μέτρα.

2) Σύμβαση για τη Μέτρηση της Χωρητικότητας των Πλοίων.

Στη Συνδιάσκεψη του 1969 με την παρουσία 51 αντιπροσώπων των κρατών-μελών εγκρίθηκε και προχώρησε σε υπογραφή και επικύρωση η Σύμβαση για τη **Μέτρηση της Χωρητικότητας των Πλοίων** (Convention on Tonnage Measurement of Ships) το 1969, που τέθηκε σε ισχύ το 1982 και είναι γνωστή ως TONNAGE. Η TONNAGE εφαρμόζεται σε όλα τα εμπορικά πλοία, που χρησιμοποιούν διεθνείς οδούς ναυσιπλοΐας εκτός των πολεμικών πλοίων και αυτών που η χωρητικότητά τους δεν ξεπερνά τους 24 τόνους. Επίσης, η TONNAGE δεν περιλαμβάνει τον πλου στα εσωτερικά ύδατα των κρατών-μελών και σε ημίκλειστες θάλασσες, π.χ. Μαύρη θάλασσα, Κασπία θάλασσα, Μεγάλες Λίμνες.

Η μέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων υπήρξε ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα στο χώρο της διεθνούς ναυτιλίας. Το **tonnage** χρησιμοποιείται για την αποτίμηση των εξόδων και των φόρων και εξαιτίας της μεθόδου αυτής ο σχεδιασμός των πλοίων επηρεάζεται άμεσα σχετικά με τη μεταφορική ικανότητα, μολονότι τις περισσότερες φορές είναι θέμα ευστάθειας και

ασφάλειας του πλοίου. Επίσης, η απαραίτητη υψηλή προϋπόθεση που έθετε η TONNAGE, δηλαδή 25 υπογραφές κρατών που πρέπει να διαθέτουν το 65% της παγκόσμιας χωρητικότητας, είχε ως αποτέλεσμα την καθυστέρηση του σταδίου επικυρώσεώς της μέχρι και τα μέσα της δεκαετίας του 1980. Με την εφαρμογή της, καθιερώθηκε ο νέος τρόπος υπολογισμού της χωρητικότητας των πλοίων (GT και NT).

Συγκεκριμένα, η **ολική χωρητικότητα** (GRT ή GT) είναι το άθροισμα όλων των μονίμων χώρων που είναι στεγασμένοι κάτω από το ανώτατο κατάστρωμα. Η **καθαρή χωρητικότητα** (NRT ή NT) προκύπτει εάν από την ολική χωρητικότητα αφαιρεθούν όλοι οι χώροι του πλοίου που δεν προορίζονται για εμπορική εκμετάλλευση (π.χ. χώροι ενδιαίτησεως αξιωματικών και πληρώματος, αποθήκες, δεξαμενές έρματος, δεξαμενές καυσίμων). Η έκδοση του **Διεθνούς Πιστοποιητικού Καταμετρήσεως** (ΠΚ) είναι αρμοδιότητα της Αρχής, του προσώπου ή του οργανισμού που έχει εξουσιοδοτηθεί από αυτήν. Στην Ελλάδα η TONNAGE έχει κυρωθεί με τον Ν.1373/83 (ΦΕΚ 92 Α/83).

Το ΠΚ αποδεικνύει τις διαστάσεις (μήκος, πλάτος, ύψος) και τη χωρητικότητα (ολική, καθαρή) του πλοίου καθώς και την ισχύ των μηχανών του. Η σπουδαιότητα της ορθής καταμετρήσεως και καταχωρίσεως των στοιχείων του πλοίου στο ΠΚ συνεπάγεται (σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς μέχρι σήμερα):

α) Την οργανική σύνθεση του πληρώματος καθώς και των πιστοποιητικών ικανότητας που πρέπει να διαθέτει αυτό.

β) Τη δυνατότητα απόπλου, πλου και κατάπλου σε λιμάνια, στενά, ημίκλειστες θάλασσες εξαιτίας του μήκους ή του βυθίσματος ή ακόμη λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών και

γ) τις οικονομικές υποχρεώσεις και τα τέλη του (λιμενικά, φαρικά, διελεύσεως καναλιών κλπ.).

Η έκδοσή του ΠΚ είναι απαραίτητη και προηγείται της νηολογήσεως και της εκδόσεως **Πιστοποιητικού Εθνικότητας** του πλοίου. Το ΠΚ εκδίδεται από την Αρχή Νηολογήσεως του πλοίου και είναι **οριστικό** εκτός και αν αναφέρεται ρητά σε αυτό η προσωρινή του ισχύ, οπότε πρέπει να ορίζεται η χρονική διάρκεια της ισχύος του. Το **προσωρινό** ΠΚ εκδίδεται εφόσον είναι αδύνατη η έκδοση του οριστικού για οποιονδήποτε λόγο με αποτέλεσμα να καθυστερεί η νηολόγηση του πλοίου. Σε περιπτώσεις κατά τις οποίες η χωρητικότητα του πλοίου έχει υποστεί μεταβολή εξαιτίας μεγάλων επισκευών ή και μετασκευών ο πλοιοκτήτης ή ο πλοίαρχος πρέπει να ζητήσουν νέα καταμέτρηση και έκδοση νέου ΠΚ από την αρμόδια Αρχή.

3) Συμφωνία για τα Επιβατηγά Πλοία που Εμπλέκονται σε Ειδικά Ταξίδια.

Οι δραστηριότητες του IMO σχετικά με τη μεταφορά των επιβατών είναι διττής μορφής, δηλαδή διευκόλυνση της μεταφοράς των επιβατών και των τουριστών και παροχή όσο το δυνατό καλύτερης ασφάλειας των επιβατών και των αποσκευών τους. Στην 6η Σύνοδο της Συνελεύσεως (1969) αποφασίστηκε η διενέργεια Συνδιασκέψεως με σκοπό την κατάρτιση συμφωνίας για τα **Επιβατηγά Πλοία που Εμπλέκονται σε Ειδικά Ταξίδια** (Special Trade Passenger Ships Agreement) (1971), π.χ. κρουαζιέρες, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1974 και σήμερα έχει υπογραφεί από 17 κράτη-μέλη. Η συμφωνία αυτή, γνωστή ως STP, αναφέρεται στην ασφάλεια των πλοίων που μεταφέρουν μεγάλο αριθμό επιβατών σε ταξίδια αναφυχής και υπερπόντια ταξίδια.

Ανεξάρτητα από τις διατάξεις της STP, ο IMO υιοθέτησε επιπλέον δύο αποφάσεις (1973): **πρώτον** τα συμβαλλόμενα μέρη να προχωρήσουν σε προτάσεις σχετικά με την ευστάθεια των Ε/Γ και Φ/Γ πλοίων που έχουν μήκος μικρότερο των 100 μέτρων με την προϋπόθεση ότι δεν έχουν υποστεί προηγούμενες ζημιές και **δεύτερον** την αναγκαιότητα για καθιέρωση γενικών κανονισμών σχετικά με τους διαθέσιμους χώρους κατακλίσεως των επιβατών (καμπίνες κλπ.).

4) Σύμβαση για τη Μεταφορά των Επιβατών και των Αποσκευών τους.

Τα προβλήματα που αντιμετώπιζαν τα Ε/Γ πλοία εξακολουθούσαν να υφίστανται. Στη Συνδιάσκεψη της Αθήνας, με την παρουσία 35 αντιπροσώπων των κρατών-μελών και 5 διεθνών οργανισμών, ετοιμάστηκε από τη Νομική Επιτροπή ένα προσχέδιο συμβάσεως σχετικά με τη μεταφορά των επιβατών και των αποσκευών τους. Συγκεκριμένα καταρτίστηκε η Σύμβαση για τη **Θαλάσσια Μεταφορά των Επιβατών και των Αποσκευών** τους (Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea) το 1974, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1987 και είναι γνωστή ως PAL.

Σύμφωνα με την PAL, ο μεταφορέας θεωρείται υπεύθυνος σε περίπτωση που υποστεί ζημιά ή απώλεια ο επιβάτης εφόσον το γεγονός είναι απόρροια λάθους ή αμέλειας του **κοινού μεταφορέα**. Το όριο της ευθύνης καθορίζεται σε 55.000 δολ. για κάθε μεταφορά. Το πρωτόκολλο αύξησε τα όρια σε ειδικές περιπτώσεις κατά 300%. Υπάρχουν δύο κατηγορίες αγωγών, αυτές που αφορούν απώλεια ζωής ή τραυματισμού και αυτές που αφορούν φθορά περιουσίας, ζημιές του πλοίου ή των λιμενικών εγκαταστάσεων. Με την επικύρωση της PAL προέκυψε νέα αύξηση των ορίων της ευθύνης σε 80.000 λίρες Αγγλίας, μετά το ατύχημα του πλοίου **Herald of Free Enterprise** (1987) στο λιμάνι Zeebrugge του Βελγίου.

5) Σύμβαση για την Ασφάλεια των Αλιευτικών Πλοίων.

Το πρόβλημα της ασφάλειας των αλιευτικών πλοίων απασχόλησε τον IMO από τις αρχές της δεκαετίας του 1960 και ειδικότερα κατά τη διάρκεια της Συμβάσεως SOLAS του 1960, η οποία όμως δεν έτυχε ευνοϊκής αποδοχής. Όμως, το 1966 ο IMO προχώρησε σε συμφωνία με τον FAO και τον ILO με σκοπό τη συνεργασία και την αποφυγή ενδεχομένων περιπλοκών στους τομείς ενασχολήσεως του κάθε οργανισμού, π.χ. ο FAO ασχολείται αποκλειστικά με θέματα αλιείας, ο ILO με τα προβλήματα απασχολήσεως του εργατικού δυναμικού στη βιομηχανική αλιεία, ενώ ο IMO με την ασφάλεια των αλιέων και των αλιευτικών πλοίων στη θάλασσα.

Η συνεργασία των παραπάνω οργανισμών, διά μέσου της MSC κατά τη διάρκεια της 7ης και 8ης Συνόδου της Συνελεύσεως (1971) κατέληξε: **πρώτον** στην έκδοση του κώδικα για την ασφάλεια και την υγιεινή των αλιέων και **δεύτερον** στην υιοθέτηση εθελοντικών οδηγιών για το σχεδιασμό, την κατασκευή και τον εξοπλισμό των μικρών αλιευτικών σκαφών. Η Συνδιάσκεψη για τα προβλήματα των αλιευτικών πλοίων πραγματοποιήθηκε στην Ισπανία με σκοπό την κατάρτιση της Συμβάσεως για την **Ασφάλεια των Αλιευτικών Πλοίων** (Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels) το 1977, η οποία εφαρμόστηκε το 1984, αφορά στα αλιευτικά σκάφη με μήκος άνω των 24 μέτρων και είναι γνωστή ως SFV.

Ο λόγος υιοθέτησε μιας εξειδικευμένης συμβάσεως για αυτόν τον τύπο πλοίων αφορούσε στη δυσκολία να συμπεριληφθούν τα αλιευτικά στις γενικές διατάξεις των Συμβάσεων SOLAS και LL, λόγω της κατασκευαστικής και λειτουργικής ιδιομορφίας τους. Επίσης, λόγω προσθέτων προβλημάτων κατά το στάδιο της εφαρμογής της από αρκετά κράτη-μέλη η υιοθέτηση του πρωτοκόλλου της SFV (1993) επεδίωξε την επίσπευση των διαδικασιών, αλλά παρόλα αυτά δεν έχει τεθεί σε εφαρμογή σε διεθνές επίπεδο.

Η SFV περιλαμβάνει θέματα κατασκευαστικής ασφάλειας, προδιαγραφών του εξοπλισμού αλιεύσεως, απαιτήσεων για τις μηχανικές και τις ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις, προστασίας, ανιχνεύσεως και καταπολεμήσεως πυρκαγιάς, σωστικών μέσων, ραδιοτηλεγραφίας και ραδιοτηλεφωνίας και ναυτιλιακών βοηθημάτων. Επίσης, ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στον εξοπλισμό εντοπισμού αλιεύματος, σε μεθόδους αλιεύσεως φιλικής προς το περιβάλλον και το βυθό και σε θέματα διαβιώσεως των πληρωμάτων στα πλοία. Πολλά θέματα που προέρχονται από τις τροποποιήσεις της SOLAS συμπληρώνουν τις διατάξεις της SFV, ώστε τα αλιευτικά πλοία να εκσυγχρονίσουν την υποδομή ασφάλειας αλλά και την παραγωγικότητά τους με εξελιγμένα ναυτιλιακά βοηθήματα.

Αντιθέτως, τα κράτη-μέλη της ΕΕ ακολουθούν την *Κοινή Πολιτική Αλιείας* μετά τη Συμφωνία της 25ης Ιανουαρίου 1983, που προβλέπει, μεταξύ άλλων, μέτρα που αποσκοπούν στον περιορισμό της αλιευτικής δραστηριότητας, κανόνες για τη χρησιμοποίηση των θαλασσιών πόρων, ειδικές διατάξεις για την παράκτια αλιεία και μέτρα ελέγχου. Συγκεκριμένα:

- α) Ορισμός της αλιείας μικρής κλίμακας.
- β) Ζώνες επεμβάσεως.
- γ) Τα αλιευτικά σκάφη να έχουν μήκος μεταξύ καθέτων κατώτερο των 9 μέτρων ενώ το όριο αυξάνεται στα 12 μέτρα για τα σκάφη που μπορούν να αλιεύουν με τράτες.
- δ) Τα αλιευτικά σκάφη να ασκούν αλιευτική δραστηριότητα τουλάχιστον επί 120 ημέρες το χρόνο.
- ε) Πιστώσεις για την ανανέωση και τον εκσυγχρονισμό του αλιευτικού στόλου.
- στ) Την προώθηση της υδατοκαλλιέργειας.
- ζ) Τη διευθέτηση της παράκτιας ζώνης με την εγκατάσταση τεχνητών φραγμών.
- η) Τον εξοπλισμό των λιμένων και
- θ) την αναζήτηση νέων αγορών.

6) Σύμβαση για το Προσωπικό των Αλιευτικών Πλοίων.

Η πρώτη προσπάθεια καθορισμού προτύπων εκπαίδευσης για τους πλοιάρχους και τους αξιωματικούς των αλιευτικών σκαφών είχε γίνει με το *Έντυπο Καθοδηγήσεως για την Εκπαίδευση και Πιστοποίηση Αλιέων*, το οποίο είχε συντάξει ο ΙΜΟ σε συνεργασία με τον FAO και τον ILO. Στη συνέχεια η πιθανότητα υιοθετήσεως ενός εξειδικευμένου πρωτοκόλλου στη Σύμβαση STCW απορρίφθηκε και τελικά αποφασίστηκε η υιοθέτηση μιας ανεξάρτητης συμβάσεως.

Η διεθνής Σύμβαση για τα *Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Φυλακής για το Προσωπικό των Αλιευτικών Πλοίων*, γνωστή ως STCW-F/95 περιέχει 15 άρθρα και ένα Παράρτημα με εξειδικευμένες ελάχιστες απαιτήσεις γνώσεων για την απόκτηση πιστοποιητικών για το προσωπικό των αλιευτικών σκαφών. Η STCW-F/95 θα τεθεί σε ισχύ δώδεκα μήνες μετά την υπογραφή της από δεκαπέντε (15) κράτη [μέχρι σήμερα μόνο οκτώ (8) κράτη την έχουν υπογράψει].

2.3.5 Διεθνείς κανονισμοί για τη διευκόλυνση των θαλασσιών μεταφορών.

Σύμβαση για τη Διευκόλυνση της Διεθνούς Ναυτιλιακής Κυκλοφορίας.

Το πρόβλημα της κινήσεως των εμπορικών πλοίων στα διάφορα λιμάνια έχει απασχολήσει αρκετούς οργανισμούς στο παρελθόν όπως το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο (ICS) και την Επιτροπή Θαλασσιών Μεταφορών και Επικοινωνιών (MTC). Με τη σειρά του ο ΙΜΟ στη 2η Σύνοδο της Συνελεύσεως υιοθέτησε την *Πρόταση Α.29 II* (1961) σχετικά με τη διευκόλυνση του τουρισμού και των μεταφορών. Στη συνέχεια η ομάδα εμπειρογνομόνων παρουσίασε έκθεση σχετικά με την προώθηση και ανάπτυξη του τουρισμού και η Συνέλευση του ΙΜΟ προχώρησε στη σύγκλιση διπλωματικής Συνδιασκέψεως στο Λονδίνο (1963) για τη διευκόλυνση της θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών και φορτίων.

Η Συνδιάσκεψη αυτή ενέκρινε τη Σύμβαση για τη *Διευκόλυνση της Ναυτιλιακής Κυκλοφορίας* (Convention on Facilitation of Maritime Traffic) το 1965, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1967 και είναι γνωστή διεθνώς ως FAL. Η FAL εφαρμόζεται σε όλα τα εμπορικά πλοία εκτός των πολεμικών και των σκαφών αναψυχής. Οι άμεσοι στόχοι της FAL είναι:

- α) Η αποφυγή των ασκόπων καθυστερήσεων στις κινήσεις των πλοίων στα διάφορα λιμάνια (κατάπλους, παραμονή, απόπλους), όταν το εμπορικό πλοίο είναι έτοιμο προς φόρτωση ή εκφόρτωση και
- β) η απλούστευση των διαδικασιών εγκρίσεως των αντιστοίχων εγγράφων όταν το εμπορικό

πλοίο περιμένει οδηγίες ή πρόκειται να αγκυροβολήσει ή είναι εγκαταλειμμένο σε ένα αλλοδαπό λιμάνι και αυτό διότι τις τελευταίες δεκαετίες η έλλειψη οργανώσεως στις συνήθεις μεθόδους γραφειοκρατίας δημιούργησε χρονικά κενά στις επικοινωνίες του πλοίου με την ακτή.

2.3.6 Διεθνείς κανονισμοί για την επίλυση θεμάτων νομικής φύσεως.

Σε αυτόν τον τομέα ανήκουν ζητήματα που επιδέχονταν επίλυση κατά το παρελθόν όπως το ζήτημα της επεμβάσεως του παράκτιου κράτους στην ανοιχτή θάλασσα για περιστατικά θαλάσσιας ρυπάνσεως, το ζήτημα της ευθύνης εξαιτίας της θαλάσσιας ρυπάνσεως από πετρελαιοειδή και από πυρηνικές ουσίες, το ζήτημα της εκτελέσεως παρανόμων πράξεων ενάντια στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και το ζήτημα της επιθαλάσσιας αρωγής.

1) Σύμβαση για την Επέμβαση στην Ανοιχτή Θάλασσα σε Περιπτώσεις Θαλάσσιας Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο.

Η Σύμβαση για την *Επέμβαση στην Ανοιχτή Θάλασσα σε Περιπτώσεις Θαλάσσιας Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο* (Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties) καταρτίστηκε το 1969, τέθηκε σε ισχύ το 1975 και είναι γνωστή ως INTERVENTION. Σύμφωνα με αυτήν, κάθε κράτος μπορεί να λάβει μέτρα στην ανοιχτή θάλασσα (παρόλο που ισχύει το δόγμα της ελευθερίας των θαλασσών σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο) ως αναγκαία για την πρόληψη, μείωση και καταπολέμηση κάθε επικείμενου κινδύνου που απειλεί τις ακτές του με ρύπανση ή απειλή ρυπάνσεως από πετρέλαιο. Τα μέτρα δεν εφαρμόζονται σε πολεμικά ή κυβερνητικά πλοία που δεν χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς.

Το 1973 υιοθετήθηκε το Πρωτόκολλο της INTERVENTION (τέθηκε σε ισχύ στις 30.03.1983), το οποίο αυξάνει τη δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους και σε άλλα ρυπογόνα στοιχεία εκτός του πετρελαίου. Η εν λόγω Σύμβαση επικρίθηκε κυρίως επειδή αφενός παρέχει μεγάλη διακριτική ευχέρεια στο παράκτιο κράτος (άποψη των περικλείστων κρατών) και αφετέρου φαίνεται να περιορίζει το δικαίωμα άμυνας και καταστάσεως ανάγκης για τα παράκτια κράτη (άποψη των παρακτίων κρατών).

2) Σύμβαση Αστικής Ευθύνης Συνεπεία Ζημιών από Πετρελαϊκή Ρύπανση.

Στη Συνδιάσκεψη των Βρυξελλών ο IMO προχώρησε στην καθιέρωση το 1969 της Συμβάσεως *Αστικής Ευθύνης Συνεπεία Ζημιών από Πετρελαϊκή Ρύπανση* (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage), που τέθηκε σε ισχύ από το 1975 και είναι γνωστή ως CLC. Η εν λόγω Σύμβαση έχει εφαρμογή σε περιπτώσεις ζημιών ρυπάνσεως που προκαλούνται από τη διαρροή πετρελαιοειδών από έμπορτα Δ/Ξ στο έδαφος και την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός συμβαλλόμενου κράτους. Το κριτήριο λοιπόν είναι ο **τόπος** και όχι η **σημαία του πλοίου** ή η **εθνικότητα του πλοιοκτήτη**. Η CLC εφαρμόζεται μόνο στις περιπτώσεις εκείνες όπου τα πλοία μεταφέρουν πετρέλαιο ως φορτίο και όχι όταν η απόρριψη πετρελαίου προέρχεται από καύσιμα σε ταξίδι υπό έρμα.

Σύμφωνα με τη CLC ο πλοιοκτήτης είναι αποκλειστικά υπεύθυνος για οποιαδήποτε ζημιά που προκαλείται από ρύπανση πετρελαίου και είναι υπόχρεος αποζημιώσεως εκτός εάν η ζημιά προέρχεται από:

- α) Πολεμικές ενέργειες.
- β) Πράξη ή παράλειψη τρίτου, που είχε την πρόθεση να προξενήσει ζημιά και
- γ) από αμέλεια ή άλλη παράνομη πράξη κυβερνήσεως ή άλλης Αρχής υπεύθυνης για τη συντήρηση των φάρων και άλλων βοηθημάτων της ναυσιπλοΐας.

Η CLC όμως αναγνωρίζοντας τα απρόβλεπτα συμβάντα, που μπορεί να αντιμετωπίσει ο

πλοιοκτήτης κατά τη μεταφορά του φορτίου, προβλέπει πως ο τελευταίος δικαιούται να περιορίσει τη ευθύνη του στο ποσό των 133 Special Drawing Rights (SDR) για κάθε τόνο και το συνολικό ποσό μπορεί να φθάσει τα 14 εκατομμύρια SDR ανάλογα ποιο ποσό είναι το μικρότερο [με βάση την ισοτιμία του 2007, 1 SDR = 1,586 USD (δολ.)], εκτός εάν το θύμα αποδείξει ότι το περιστατικό ρυπάνσεως προκλήθηκε από κάποιο προσωπικό σφάλμα του πλοιοκτήτη.

3) Σύμβαση για την Ίδρυση Διεθνούς Ταμείου με Σκοπό την Αποζημίωση σε Περιπτώσεις Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο.

Το καθεστώς της Συμβάσεως CLC επικρίθηκε ως ανεπαρκές εφόσον δεν μπορούσε να παρέχει πλήρη αποζημίωση στα θύματα της ρυπάνσεως. Επομένως ήταν αναγκαίο να καθιερωθεί ένα σύστημα συμπληρωματικής αποζημιώσεως και ο IMO προχώρησε το 1971 στην υιοθέτηση της Συμβάσεως για την *Ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου με Σκοπό την Αποζημίωση σε Περιπτώσεις Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο* (Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage), η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1978, είναι γνωστή ως FUND και συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να είναι μόνο τα κράτη-μέλη της CLC. Οι κύριοι σκοποί της FUND είναι η παροχή μίας συμπληρωματικής αποζημιώσεως στα θύματα της ρυπάνσεως που δεν εξασφάλισαν επαρκή αποζημίωση σύμφωνα με τη CLC και η παροχή αποζημιώσεως στον πλοιοκτήτη για ποσοστό της ευθύνης που υπέχει σύμφωνα με τη CLC εκτός εάν η ρύπανση προκαλείται από *εκ προθέσεως παράβαση* του πλοιοκτήτη. Οι λόγοι που η FUND παρέχει αποζημιώσεις είναι οι εξής:

α) Ο πλοιοκτήτης απαλλάσσεται της ευθύνης για αποζημίωση σύμφωνα με τις διατάξεις της CLC.

β) Ο πλοιοκτήτης δεν μπορεί να εκπληρώσει τις οικονομικές του υποχρεώσεις σύμφωνα με τις διατάξεις της CLC και

γ) η ζημιά που προκλήθηκε υπερβαίνει την ευθύνη του πλοιοκτήτη σύμφωνα με τη CLC.

Η FUND δεν υποβάλλεται σε αποζημιώσεις εάν η ρύπανση είναι αποτέλεσμα πολεμικής ενέργειας ή εχθροπραξιών, εάν η απόρριψη πετρελαίου προήλθε από πολεμικό πλοίο ή κυβερνητικό πλοίο που δεν χρησιμοποιείται για εμπορικούς σκοπούς, εάν ο μηνυτής δεν μπορεί να αποδείξει ότι η πηγή της ρυπάνσεως ήταν από πλοίο ή πλοία και εάν η ζημιά είναι αποτέλεσμα ολικά ή μερικά της εσκεμμένης ή παράνομης πράξεως του μηνυτή. Η FUND καταβάλλει αποζημίωση μέχρι το ποσό των 60 εκ. SDR, στο οποίο περιλαμβάνεται και το ποσό που καταβλήθηκε από τον πλοιοκτήτη ή τον ασφαλιστή του σύμφωνα με τη CLC.

4) Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη Συνεπεία Ζημιάς που Προέρχεται από τη Μεταφορά Πυρηνικών Ουσιών.

Σε συνεργασία με την IAEA και την Επιτροπή Ευρωπαϊκής Πυρηνικής Ενέργειας του ΟΟΣΑ, ο IMO συγκάλεσε στις Βρυξέλλες τη Συνδιάσκεψη που υιοθέτησε τη Σύμβαση για την *Αστική Ευθύνη Συνεπεία Ζημιάς που Προέρχεται από τη Μεταφορά Πυρηνικών Ουσιών* (Convention Relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material) το 1971, η οποία τέθηκε σε ισχύ το έτος 1975 και είναι γνωστή ως NUCLEAR.

Σύμφωνα με τη NUCLEAR καθιερώνεται η αποκλειστική ευθύνη του φυσικού προσώπου, ο οποίος χειρίζεται μία πυρηνική εγκατάσταση και απαλλάσσει τον πλοιοκτήτη από πιθανή ζημιά λόγω θαλάσσιας μεταφοράς πυρηνικών ουσιών, εκτός εάν είχε την πρόθεση να προκαλέσει ζημιά. Η εν λόγω Σύμβαση αντικατέστησε τις Συμβάσεις του Παρισιού για την *Ευθύνη Τρίτου Προσώπου στον Τομέα της Πυρηνικής Ενέργειας* (1960) και της Βιέννης για την *Αστική Ευθύνη Συνεπεία Πυρηνικής Ζημιάς* (1963).

5) Σύμβαση σχετικά με τον Περιορισμό της Ευθύνης για Ναυτικές Αγωγές.

Η πρώτη φορά που εξετάστηκε το ζήτημα της ευθύνης του πλοιοκτήτη ήταν στη Σύμβαση των Βρυξελλών (1957) για τον **Περιορισμό της Ευθύνης των Ιδιοκτητών Ποντοπόρων Πλοίων**, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1968. Η Σύμβαση αυτή είχε ως στόχο τον καθορισμό ανωτάτων ορίων της ευθύνης του πλοιοκτήτη σε περιπτώσεις ρυπάνσεως από πετρελαιοειδή εξαιτίας ατυχημάτων. Προς το τέλος της δεκαετίας του 1960 είχε γίνει αντιληπτό ότι τα όρια που καθορίστηκαν από αυτήν τη Σύμβαση ήταν αρκετά χαμηλά, το οποίο σήμαινε ότι οι ενάγοντες θα είχαν ελάχιστες πιθανότητες να αποζημιωθούν. Επόμενο ήταν η Σύμβαση των Βρυξελλών να έχει περιορισμένο εύρος εφαρμογής και να μην υιοθετηθεί από πολλά κράτη.

Στη Συνδιάσκεψη του Λονδίνου ο ΙΜΟ προχώρησε στην αντικατάσταση της Συμβάσεως των Βρυξελλών και υιοθέτησε το 1976, μία νέα Σύμβαση σχετικά με τον **Περιορισμό της Ευθύνης για Ναυτικές Αγωγές** (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims), η οποία επικυρώθηκε αρχικά μόνο από 5 κράτη, τέθηκε σε ισχύ το 1986 και είναι γνωστή ως LLMC (σήμερα 51 κράτη την έχουν υπογράψει). Η LLMC είχε άμεσο στόχο την αύξηση των ορίων της ευθύνης των πλοιοκτητών, σε ορισμένες μάλιστα περιπτώσεις έως και 300%, και έθεσε τις προϋποθέσεις σύμφωνα με τις οποίες, όταν συμβεί κάποιο ατύχημα ρυπάνσεως από πετρελαιοειδή, ο πλοιοκτήτης να μην έχει το δικαίωμα να περιορίσει την ευθύνη του.

6) Σύμβαση για την Καταστολή των Παράνομων Πράξεων Ενάντια στην Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας.

Η ανάγκη για βελτίωση των μεθόδων ασφάλειας στη θάλασσα οδήγησε το 1988 τον ΙΜΟ στην κατάρτιση της Συμβάσεως για την **Καταστολή των Παράνομων Πράξεων Ενάντια στην Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας** (Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation), με την παρουσία 15 κρατών-μελών, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1992 και είναι γνωστή ως SUA (σήμερα 147 κράτη την έχουν υπογράψει). Η εν λόγω Σύμβαση έχει ως άμεσο στόχο τον έλεγχο και την καταστολή συμβάντων όπως οι τρομοκρατικές επιθέσεις ενάντια στα εμπορικά πλοία. Τη SUA συνοδεύει το Πρωτόκολλο (το έχουν υπογράψει 136 κράτη), το οποίο αναφέρεται στην ασφάλεια των εξεδρών εξορύξεως πετρελαίου και άλλων τεχνητών εγκαταστάσεων που βρίσκονται στη ζώνη της υφαλοκρηπίδας.

7) Σύμβαση για την Επιθαλάσσια Αρωγή.

Μέχρι το 1980 οι περιπτώσεις διασώσεως και περισυλλογής περιουσιακών στοιχείων στη θάλασσα διέπονταν από το καθεστώς του **no cure no pay**, δηλαδή ο ναυαγιορέτης που συμμετείχε με επιτυχία στον περιορισμό μίας σοβαρής ρυπάνσεως αλλά δεν κατάφερε να σώσει το πλοίο και το φορτίο, δεν μπορούσε να περιμένει χρηματική αποζημίωση. Η εμφάνιση του εγγράφου **Lloyds Open Form** (LOF) το 1980, που έγινε το πιο διαδεδομένο συμβόλαιο για θέματα επιθαλάσσιας αρωγής, ήρθε να αλλάξει την υφιστάμενη κατάσταση.

Με τις πρωτοβουλίες του ΙΜΟ προετοιμάστηκε η ΔΣ για την **Επιθαλάσσια Αρωγή** (International Convention on Salvage) το 1989 η οποία δανείστηκε αρκετά στοιχεία από το LOF 1980 και είχε ως στόχο την καθιέρωση γενικών κανόνων για τις περιπτώσεις διασώσεως ιδιαίτερα όταν αντιμετωπίζονται περιστατικά ατυχημάτων Δ/Ξ. Τέθηκε σε ισχύ το 1996 και είναι γνωστή ως SALVAGE. Η εν λόγω Σύμβαση υιοθέτησε την ιδέα μίας **αυξημένης αμοιβής**, που πληρώνεται από τους ασφαλιστές πλοίων και φορτίων και ένα είδος **χρηματικής εξασφαλίσεως** το οποίο πληρώνεται αποκλειστικά από τους πλοιοκτήτες. Εφόσον επικυρωθεί η Σύμβαση απαιτείται να ενσωματωθούν και οι κανόνες **York-Antwerp** (1974), που αφορούν σε θέματα γενικής αβαρίας.

Το 1892 οι Lloyd's προχώρησαν στην έκδοση του πρώτου συμφώνου για την επιθαλάσσια αρωγή το οποίο αναθεωρήθηκε με την πάροδο του χρόνου (τα έτη 1980 και 1990) και πήρε

επίσημα την ονομασία LOF. Στη συνέχεια έγινε μία νέα τροποποίηση (1995) εξαιτίας της συγκρούσεως στα στενά Μαλάκκα (1992) μεταξύ του πλοίου-container *Ocean Blessing* και του Δ/Ξ *Nagasaki Spirit*, που είχε ως αποτέλεσμα το θάνατο 50 ναυτικών και την διαρροή 40.000 τόνων αργού πετρελαίου στη θάλασσα.

Οι νέες τροποποιήσεις ενσωμάτωσαν μία διάταξη (άρθ. 14) της SALVAGE, που στηρίζεται και το LOF 1995 όπου ο ναυαγιαιρέτης, δεδομένου ότι έχει δώσει την πρόεπουσα σημασία στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ακόμη και εάν δεν κατάφερε να φέρει σε πέρας την αποστολή διασώσεως και κατά συνέπεια να εισπράξει την αμοιβή του σύμφωνα με το άρθρο 13, δικαιούται κάποιας ειδικής αμοιβής από τον πλοιοκτήτη ίσης προς τα έξοδά του. Επίσης, έγινε και μία αναθεώρηση των κανόνων York-Antwerp (1994) στη *Συνδιάσκεψη του Σίδνεϋ* δίνοντας έμφαση στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος κατά τη διεξαγωγή της επιχειρήσεως γενικής αβαρίας, με άμεσο στόχο την ενσωμάτωσή της στα σημερινά ναυλοσύμφωνα.

2.3.7 Διεθνείς κανονισμοί για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

1) Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρυπάνσεως της Θάλασσας από Πετρέλαιο.

Στο διάστημα που μεσολάβησε (10 έτη) μέχρι την επίσημη αναγνώριση του IMO, ανατέθηκε στη Βρετανία, ως παραδοσιακή ναυτική δύναμη, η άσκηση των αρμοδιοτήτων του οργανισμού (ο IMO ανέλαβε δράση επίσημα το 1959). Με την πρωτοβουλία της αγγλικής κυβερνήσεως έλαβε χώρα η διεθνής Συνδιάσκεψη του Λονδίνου (1954), η οποία κατάρτισε την πρώτη Σύμβαση για την *Πρόληψη της Ρυπάνσεως της Θάλασσας από Πετρέλαιο*, γνωστή ως OILPOL.

Στην αρχική της μορφή η OILPOL απαγορεύει την απόρριψη πετρελαίου ή πετρελαιώδους μείγματος, που περιέχει πάνω από 100 μέρη ανά εκατομμύριο (parts per million-PPM) σε απόσταση λιγότερο από 50 ν.μ. από την πλησιέστερη ακτή και σε ορισμένες *ειδικές περιοχές*, π.χ. Βόρειος θάλασσα, Βαλτική και Μαύρη θάλασσα (άρθ. 3). Οι *τροποποιήσεις του 1962* περιείχαν αυστηρότερα μέτρα για τις απορρίψεις πετρελαίου στη θάλασσα, π.χ. η καθιέρωση της ζώνης των 100 αντί των 50 ν.μ. Ένα χρόνο αργότερα (1963) με τη συμμετοχή ιδιωτικών επιχειρήσεων στις Συνδιασκέψεις του IMO κατέληξαν σε μία φθηνότερη και πρακτικότερη εναλλακτική λύση, στην υιοθέτηση του *συστήματος LOT* το οποίο παραχωρούσε τη δυνατότητα στις διάφορες κυβερνήσεις και εταιρείες πετρελαιοειδών να αποφύγουν τα οικονομικά βάρη της κατασκευής *Ευκολιών Υποδοχής Καταλοίπων* (EYK) και ταυτόχρονα να συμβάλλει στην καταπολέμηση της λειτουργικής ρυπάνσεως από τα εμπορικά πλοία.

Ακολούθησαν οι *τροποποιήσεις του 1969* σύμφωνα με τις οποίες τα Δ/Ξ υποχρεούνται να απορρίψουν πετρέλαιο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού στη θάλασσα μόνο με τη μέθοδο του LOT, το ποσοστό απορρίψεως να μην υπερβαίνει τα 60 λίτρα για κάθε μίλι και η συνολική ποσότητα απορρίψεως να μην υπερβαίνει το 1/15.000 της συνολικής χωρητικότητας του Δ/Ξ. Τέλος, οι *τροποποιήσεις του 1971* (οι οποίες δεν τέθηκαν ποτέ σε ισχύ) αναφέρονται στη ρύπανση που προκαλείται από ατυχήματα, π.χ. προσάραξη ή σύγκρουση μεταξύ Δ/Ξ, θεσπίζοντας όρια στις διαστάσεις των δεξαμενών φορτίου. Με την πάροδο όμως του χρόνου η σύμβαση OILPOL αντικαταστάθηκε από τη σύμβαση MARPOL 1973/1978.

2) Σύμβαση για την Πρόληψη της Θάλασσας Ρυπάνσεως από την Απόρριψη Καταλοίπων και Άλλων Ουσιών.

Ο IMO ασχολήθηκε με το πρόβλημα της ρυπάνσεως από απορρίψεις καταρτίζοντας τη Σύμβαση περί *Πρόληψης της Ρυπάνσεως από την Απόρριψη Καταλοίπων και Άλλων Ουσιών* (London Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter) το 1972, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1975 και είναι γνωστή ως LDC. Η εν λόγω Σύμβαση ορίζει ως dumping την ηθελημένη απόρριψη αποβλήτων στη θάλασσα από πλοία και αερο-

πλάνα, αλλά διαχωρίζει την απόρριψη αποβλήτων που είναι σχετική με τις λειτουργικές διαδικασίες των πλοίων και αεροσκαφών. Η LDC περιλαμβάνει τρεις λίστες:

α) Η **πρώτη λίστα (μαύρη)** περιέχει τα χημικά στοιχεία και τις ενώσεις αυτών, π.χ. υδράργυρος, κάδμιο, ορυκτέλαια, υδρογονάνθρακες, πλαστικά καθώς και τα υψηλού κινδύνου ραδιενεργά κατάλοιπα. Η απόρριψη των παραπάνω ουσιών, που περιέχονται στη μαύρη λίστα απαγορεύεται.

β) Η **δεύτερη λίστα (γκρίζα)** περιλαμβάνει τις ουσίες που θεωρούνται λιγότερο επιβλαβείς, π.χ. αρσενικό, μόλυβδος, χαλκός, ψευδάργυρος, φυτοφάρμακα και τις λιγότερο τοξικές ραδιενεργές ενώσεις. Η απόρριψη αυτών των ουσιών επιτρέπεται μόνο στην περίπτωση που έχει εκδοθεί **ειδική άδεια** (special permit) από τις αρμόδιες Λιμενικές Αρχές ή κάποιο συμβαλλόμενο κράτος.

γ) Η **τρίτη λίστα** περιλαμβάνει όλες τις ουσίες, που δεν περιέχονται στη μαύρη και γκρίζα λίστα. Η απόρριψη αυτών των αποβλήτων επιτρέπεται κατόπιν εκδόσεως **γενικής άδειας** (general permit).

3) Σύμβαση για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρυπάνσεως από τα Πλοία.

Κυρίαρχη θέση στον τομέα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος κατέχει η ΔΣ για την **Πρόληψη της Ρυπάνσεως της Θάλασσας από τα Πλοία** (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) το 1973 μαζί με το Πρωτόκολλο του 1978, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1983 και είναι γνωστή ως MARPOL. Η εν λόγω Σύμβαση περιλαμβάνει σήμερα έξι παραρτήματα και δύο πρωτόκολλα. (*Αναλυτική παρουσίαση της MARPOL γίνεται στο πέμπτο κεφάλαιο σελ. 63*).

4) Σύμβαση για την Προετοιμασία, Ανταπόκριση και Συνεργασία σε Περιπτώσεις Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο.

Αμέσως μετά τα ατυχήματα των Δ/Ξ *Exxon Valdez* (1989) στις ακτές της Αλάσκας και του *Khark-5* (1989) κοντά στις ακτές του Μαρόκου, στη Συνδιάσκεψη του Λονδίνου όπου μετείχαν 90 κράτη από τα οποία 15 υπέγραψαν το τελικό κείμενο, ο ΙΜΟ ετοίμασε τη Σύμβαση για την **Προετοιμασία, Ανταπόκριση και Συνεργασία σε περιπτώσεις Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο** (Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation) το 1990, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1995 και είναι γνωστή ως OPRC.

Η εν λόγω Σύμβαση αποσκοπεί στη συνεργασία ανάμεσα στα κράτη-μέλη για την αντιμετώπιση περιστατικών εκτάκτου ανάγκης όπως ένα ατύχημα Δ/Ξ και επισημαίνει την αναγκαιότητα υπάρξεως σχεδίων άμεσης δράσεως για κάθε πλοίο σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο (προληπτικά μέτρα) για την προετοιμασία και αντιμετώπιση πετρελαϊκής ρυπάνσεως που προκαλείται από εμπορικά πλοία αλλά και από τις εγκαταστάσεις ανοικτής θάλασσας και τις ΕΥΚ στα λιμάνια.

Η OPRC έχει ως αρχή ότι αυτός που ρυπαίνει αναλαμβάνει την ευθύνη να αποζημιώσει τα θύματα της ρυπάνσεως αναγνωρίζοντας τη σημασία των άλλων ΔΣ του ΙΜΟ, π.χ. SOLAS, MARPOL, CLC και FUND ενώ γίνεται ιδιαίτερη μνεία στις ανάγκες των αναπτυσσομένων και των μικρών νησιωτικών (αρχιπελαγικών) κρατών. Στη σημερινή της μορφή η OPRC αφορά μόνο στη ρύπανση από πετρέλαιο αλλά προβλέπεται να επεκταθεί και σε περιστατικά ρυπάνσεως από άλλες βλαβερές (ίδιας ή μεγαλύτερης τοξικότητας) ουσίες.

Στη συνέχεια παρατίθεται ο Πίνακας 2.1 που περιλαμβάνει όλες τις διεθνείς Συμβάσεις που κατάρτισε ο ΙΜΟ με τις ημερομηνίες ισχύος τους, τον αριθμό των κρατών-μελών που τις έχουν υπογράψει και επικυρώσει και το αντίστοιχο ποσοστό (%) της παγκόσμιας χωρητικότητας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1
Οι Συμβάσεις του ΙΜΟ (29/02/2008).

Σύμβαση	Ημερομηνία ισχύος	Αριθμός κρατών-μελών	(%) παγκόσμιας χωρητικότητας
IMO	17/3/1958	167	97.02
1991 amendments	-	113	87.94
SOLAS 1974	25/5/1980	158	98.80
SOLAS Protocol 1978	01/5/1981	112	95.69
SOLAS Protocol 1988	03/2/2000	89	90.14
Stockholm Agreement 1996	01/4/1997	11	8.67
LL 1966	21/7/1968	158	98.77
LL Protocol 1988	03/2/2000	85	89.71
TONNAGE 1969	18/7/1982	148	98.80
COLREG 1972	15/7/1977	151	98.05
CSC 1972	06/9/1977	78	61.39
1993 amendments	-	9	6.16
SFV Protocol 1993	-	15	10.04
STCW 1978	28/4/1984	151	98.77
STCW-F 1995	-	8	5.11
SAR 1979	22/6/1985	91	50.30
STP 1971	02/1/1974	17	24.28
SPACE STP 1973	02/6/1977	16	23.58
INMARSAT C 1976	16/7/1979	92	92.76
INMARSAT OA 1976	16/7/1979	89	91.40
1994 amendments	-	40	27.18
2006 amendments	-	1	0.03
FAL 1965	05/3/1967	111	68.32
MARPOL 73/78 (Annex I/II)	02/10/1983	146	98.73
MARPOL (Annex III)	01/7/1992	128	94.50
MARPOL (Annex IV)	27/9/2003	118	75.70
MARPOL (Annex V)	31/12/1988	134	96.52
MARPOL Protocol 1997 (Annex VI)	19/5/2005	48	74.73
LC 1972	30/8/1975	82	67.32
1978 amendments	-	20	17.99
LC Protocol 1996	24/3/2006	33	21.02
INTERVENTION 1969	06/5/1975	85	74.62
INTERVENTION Protocol 1973	30/3/1983	52	48.99
CLC 1969	19/6/1975	39	7.52
CLC Protocol 1976	08/4/1981	53	56.12
CLC Protocol 1992	30/5/1996	120	95.89
FUND Protocol 1976	22/11/1994	31	47.43
FUND Protocol 1992	30/5/1996	102	92.96
FUND Protocol 2000	27/6/2001	-	-
FUND Protocol 2003	03/3/2005	21	18.87
NUCLEAR 1971	15/7/1975	17	20.27

συνεχίζεται

PAL 1974	28/4/1987	32	40.40
PAL Protocol 1976	30/4/1989	25	40.06
PAL Protocol 1990	-	6	0.86
PAL Protocol 2002	-	4	0.18
LLMC 1976	01/12/1986	51	48.92
LLMC Protocol 1996	13/5/2004	28	23.42
SUA 1988	01/3/1992	147	87.75
SUA Protocol 1988	01/3/1992	136	83.07
SUA 2005	-	2	0.08
SUA Protocol 2005	-	-	-
SALVAGE 1989	14/7/1996	56	37.91
OPRC 1990	13/5/1995	91	65.18
HNS Convention 1996	-	10	4.01
OPRC/HNS 2000	14/6/2007	19	19.28
BUNKERS Convention 2001	-	20	21.52
AFS Convention 2001	-	28	43.79
BWM Convention 2004	-	12	3.46
NAIROBI WR Convention 2007	-	-	-

Πηγή: www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=247 (29/2/2008)

* Τα ποσοστά της παγκόσμιας χωρητικότητας προέρχονται από την πηγή *Lloyd's Register of Shipping / World Fleet Statistics* (31/12/2006).

Επεξηγήσεις του πίνακα.

- SOLAS: International Convention for the Safety of Life at Sea (Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα).
- S.A: Stockholm Agreement (Συμφωνία της Στοκχόλμης).
- L.L: International Convention Load Lines (Διεθνής Σύμβαση για τις Γραμμές Φορτώσεως).
- TONNAGE: International Convention on the Tonnage Measurement of Ships (Διεθνής Σύμβαση για τη Μέτρηση της Χωρητικότητας των Πλοίων).
- COLREG: Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (Σύμβαση για τους Διεθνείς Κανονισμούς Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα).
- CSC: International Convention for Safe Containers (Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια των Εμπορευματοκιβωτίων).
- SFV: Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels (Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια των Αλιευτικών Πλοίων).
- STCW: International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping of Seafarers (Διεθνής Σύμβαση για τα Πρότυπα Πιστοποιητικών Εκπαίδευσης και Τηρήσεως Φυλακών των Ναυτικών).
- SAR: International Convention on Maritime Search and Rescue (Διεθνής Σύμβαση για τη Ναυτιλιακή Έρευνα και Διάσωση).
- STP: Agreement Special Trade Passenger Ships (Συμφωνία για τα Επιβατηγά Πλοία που εμπλέκονται σε Ειδικά Ταξίδια).
- INMARSAT: Convention on the Establishment of an International Maritime Satellite System (Σύμβαση για την Ίδρυση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Δορυφορικού Οργανισμού).
- FAL: International Convention on the Facilitation of Maritime Traffic (Διεθνής Σύμβαση για τη Διευκόλυνση της Ναυτιλιακής Κυκλοφορίας).
- MARPOL: International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρυπάνσεως από τα Πλοία).
- LD: London Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter (Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρυπάνσεως από την Απόρριψη Καταλοίπων και Άλλων Ουσιών).
- INTERVENTION: International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil

- Pollution Casualties (Διεθνής Σύμβαση για την Επέμβαση στην Ανοιχτή Θάλασσα σε Περιπτώσεις Θαλάσσιων Ρυπάνσεων από Πετρέλαιο).
- CLC: International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (Διεθνής Σύμβαση Αστικής Ευθύνης Συνεπεία Ζημιών από Πετρελαϊκή Ρύπανση).
 - FUND: Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (Σύμβαση για την Ίδρυση Διεθνούς Ταμείου με σκοπό την Αποζημίωση σε Περιπτώσεις Ρυπάνσεων από Πετρέλαιο).
 - NUCLEAR: International Convention Relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material (Διεθνής Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη Συνεπεία Ζημιάς που Προέρχεται από τη Μεταφορά Πυρηνικών Ουσιών).
 - PAL: International Convention on the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (Διεθνής Σύμβαση για τη Θαλάσσια Μεταφορά των Επιβατών και των Αποσκευών τους).
 - LLMC: International Convention on the Limitation of Liability for Maritime Claims (Διεθνής Σύμβαση σχετικά με τον Περιορισμό της Ευθύνης για Ναυτικές Αγωγές).
 - SUA: International Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (Διεθνής Σύμβαση για την Καταστολή των Παρανόμων Πράξεων Ενάντια στην Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας).
 - SALVAGE: International Convention on Salvage (Διεθνής Σύμβαση για την Επιθαλάσσια Αρωγή).
 - OPRC: International Convention on Oil Preparedness, Response and Cooperation (Διεθνής Σύμβαση για την Προετοιμασία, Ανταπόκριση και Συνεργασία σε Περιπτώσεις Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο).
 - HNS: International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (Διεθνής Σύμβαση για την Ευθύνη και Αποζημίωση εξαιτίας Ζημιάς που σχετίζεται με τη Θαλάσσια Μεταφορά Επικινδύνων και Τοξικών Ουσιών).
 - BUNKERS: Διεθνής Σύμβαση για τα Καύσιμα των Πλοίων.
 - AFS: International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships (Διεθνής Σύμβαση για τον Έλεγχο των Επιζημιών Αντισκωριακών Ουσιών στα Πλοία).
 - BWM: International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (Διεθνής Σύμβαση για τον Έλεγχο και τη Διαχείριση του Έρματος και των Ίζημάτων των Πλοίων).
 - WR: Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks (Διεθνής Σύμβαση για την Απομάκρυνση των Ναυαγίων).
 - ANNEXES: Παραρτήματα.
 - AMENDMENTS: Τροποποιήσεις μιας Διεθνούς Συμβάσεως.
 - PROTOCOLS: Πρωτόκολλα που συνήθως συνοδεύουν μια Σύμβαση.

2.4 Άλλες Συμβάσεις του IMO.

2.4.1 Διεθνής Σύμβαση για τον Έλεγχο των Επιζημιών Αντισκωριακών Ουσιών στα Πλοία, 2001 (International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships-AFS).

Η Σύμβαση θα τεθεί σε ισχύ, μετά την πάροδο 12 μηνών από τη στιγμή που 25 κράτη-μέλη, αντιπροσωπεύοντας το 25% της παγκόσμιας χωρητικότητας, την έχουν επικυρώσει.

Σύμφωνα με αυτή, αρχικά απαγορεύεται η χρήση επιζημιών οργανικών ουσιών (organotins) στις αντισκωριακές βαφές που χρησιμοποιούνται στα πλοία και πρόκειται να καθιερώσει κατάλληλους μηχανισμούς προκειμένου να εμποδίσει τη μελλοντική χρήση άλλων βλαβερών ουσιών στα αντισκωριακά συστήματα.

Τα κράτη-μέλη πρέπει να εφαρμόζουν τους κανονισμούς της συμβάσεως στα πλοία που υψώνουν τη σημαία τους, αλλά και σε πλοία αλλοδαπά που λειτουργούν για τα δικά τους συμφέροντα (operate under their authority) και τέλος σε όλα τα πλοία που επισκέπτονται ένα δικό τους λιμάνι ή επισκευαστική μονάδα ή τερματικό σταθμό.

Τα πλοία άνω των 400 κοχ που ασκούν διεθνή ταξίδια οφείλουν να περάσουν μία αρχική επιθεώρηση πριν το πλοίο αναλάβει δραστηριότητες ή πριν του εκδοθεί για πρώτη φορά το ειδικό πιστοποιητικό για τις αντισκωριακές ουσίες (International Anti-Fouling System Certificate), αλλά και μία ακόμη επιθεώρηση όταν τα συστήματα αυτά αλλάζουν ή αντικαθίστανται.

Αντιθέτως, τα πλοία που έχουν μήκος 24 μέτρα ή παραπάνω, αλλά η χωρητικότητά τους δεν υπερβαίνει τους 400 κοχ και ασκούν διεθνή ταξίδια (εξαίρουνται οι μόνιμες και επιπλέονες πλατμες) πρέπει να διαθέτουν μία δήλωση (declaration) για τα αντισκωριακά συστήματα, η οποία να συνοδεύεται από τα κατάλληλα έντυπα, π.χ. αποδείξεις για τις βαφές ή τα τιμο-λόγια των προμηθευτών.

Οι διάφορες αντισκωριακές ουσίες που απαγορεύονται ή πρέπει να ελέγχονται, θα βρίσκονται σε ειδικό κατάλογο στο Παράρτημα Ι της Συμβάσεως, το οποίο θα αναβαθμίζεται όποτε είναι αναγκαίο. Ωστόσο, το άρθρο 12 της Συμβάσεως αναφέρει ότι ένα πλοίο δικαιούται αποζημιώσεως εάν αδικαιολόγητα καθυστερείται ή κρατείται κατά τη διάρκεια επιθεωρήσεως με σκοπό την ανακάλυψη πιθανών παραβάσεων σύμφωνα με τις διατάξεις της Συμβάσεως.

2.4.2 Διεθνής Σύμβαση για τα Καύσιμα των Πλοίων, 2001 (Bunkers Convention).

Η Σύμβαση αυτή υιοθετήθηκε με σκοπό να εξασφαλίσει ότι επαρκής, άμεση και αποτελεσματική αποζημίωση δίδεται στα πρόσωπα που υπέστησαν ζημιές από περιστατικά θαλάσσιας ρυπάνσεως από πετρέλαιο, όταν αυτό είναι μαζούτ (fuel) και μεταφέρεται στις δεξαμενές καυσίμων των πλοίων. Η Σύμβαση εφαρμόζεται όταν προκαλείται ζημιά στο έδαφος, περιλαμβάνοντας και την αιγιαλίτιδα ζώνη, καθώς και στην αποκλειστική οικονομική ζώνη των κρατών-μελών. Για τη Σύμβαση, ζημιά από ρύπανση σημαίνει τα εξής:

α) Απώλεια ή ζημιά που προκαλείται, όχι πάνω στο πλοίο, από ρύπανση/μόλυνση λόγω της διαρροής ή απορρίψεως καυσίμων από το πλοίο, όποτε και αν συμβεί, με την προϋπόθεση ότι η μείωση της ρυπάνσεως του περιβάλλοντος, εκτός από την απώλεια κέρδους λόγω της μείωσης, θα περιοριστεί στα κόστη που απορρέουν από τα "λογικά" μέτρα για την επαναφορά της περιοχής στην αρχική της κατάσταση.

β) Τα κόστη των προληπτικών μέτρων και οι πρόσθετες απώλειες ή ζημιές που προκαλούνται από αυτά τα μέτρα.

Η Σύμβαση βασίζεται στο πλαίσιο που θέτει η Σύμβαση CLC (1969). Όπως και με την τελευταία Σύμβαση, η απαίτηση-κλειδί στη Σύμβαση Bunkers είναι η αναγκαιότητα του πλοιοκτήτη να διαθέτει υποχρεωτικά *ασφαλιστική κάλυψη* (insurance cover). Μία ακόμη σημαντική παράμετρος θεωρείται η απαίτηση για άμεσες ενέργειες, που επιτρέπει την αγωγή για αποζημίωση λόγω προκλήσεως ζημιάς απευθείας στον ασφαλιστή.

Η Σύμβαση απαιτεί τα πλοία άνω των 1.000 κοχ να διαθέτουν ασφαλιστική κάλυψη ή άλλη οικονομική ασφάλιση, π.χ. εγγυητική τράπεζας, με σκοπό να αντιμετωπίσουν την *ευθύνη του πλοιοκτήτη* (registered owner) μέχρι ένα ποσό ίσο με τα όρια της ευθύνης σύμφωνα με το εφαρμόσιμο εθνικό ή διεθνές θεσμικό πλαίσιο, αλλά για όλες τις περιπτώσεις, να μην ξεπερνά τα όρια που θέτει η Σύμβαση LLMC (1976), όπως αυτή τροποποιήθηκε.

Σύμφωνα με το πρωτόκολλο (1996) της τελευταίας Συμβάσεως, που τέθηκε σε ισχύ το 2004, ο περιορισμός της ευθύνης για απώλεια ανθρώπινης ζωής ή προσωπικού τραυματισμού για πλοία κάτω από 2.000 κοχ είναι 2 εκατομμύρια (SDR – special drawing rights, ως ειδική μονάδα μετρήσεως), δηλαδή 3,17 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ. Για τα μεγαλύτερα πλοία ισχύουν τα εξής:

- α) Για κάθε τόνο από 2.001 έως 30.000, 800 SDR (\$ΗΠΑ 1,269).
- β) Για κάθε τόνο από 30.001 έως 70.000, 600 SDR (\$ΗΠΑ 952).
- γ) Για κάθε τόνο άνω των 70.000, 400 SDR (\$ΗΠΑ 634).

Επίσης, ο περιορισμός της ευθύνης για αγωγές περιουσιακών στοιχείων για τα πλοία κάτω από 2.000 κοχ είναι 1 εκατομμύριο SDR (\$ΗΠΑ 1,586). Για τα μεγαλύτερα πλοία αντίστοιχα τα ποσά είναι:

- α) Για κάθε τόνο από 2.001 έως 30.000, 400 SDR (\$ΗΠΑ 634).

β) Για κάθε τόνο από 30.001 έως 70.000, 300 SDR (\$ΗΠΑ 476).

γ) Για κάθε τόνο άνω των 70.000, 200 SDR (\$ΗΠΑ 317).

2.4.3 Διεθνής Σύμβαση για τον Έλεγχο και τη Διαχείριση του Έρματος και των Ιζημάτων των Πλοίων, 2004 (International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments - BWM).

Η Σύμβαση θα τεθεί σε ισχύ 12 μήνες από τη στιγμή της επικυρώσεώς της από 30 κράτη - μέλη που αντιπροσωπεύουν το 35% της παγκόσμιας χωρητικότητας (άρθ. 18). Σύμφωνα με το άρθρο 2 της Συμβάσεως στη γενική υποχρέωση των κρατών περιλαμβάνονται μέτρα όπως η πρόληψη, η μείωση ή και η εξοφάνιση των βλαβερών θαλασσίων και άλλων παθογόνων οργανισμών διαμέσου του ελέγχου και της διαχειρίσεως του θαλασσέρματος και των ιζημάτων των πλοίων.

Το άρθρο 5 της Συμβάσεως αναφέρεται στη δυνατότητα των λιμένων και των τερματικών σταθμών να παρέχουν ευκολίες υποδοχής των ιζημάτων όποτε συμβαίνει καθαρισμός ή επισκευές των δεξαμενών έρματος. Παράλληλα το άρθρο 6 προτρέπει τα κράτη-μέλη, είτε μεμονωμένα, είτε σε συνεργασία, να διεξάγουν επιστημονική και τεχνική έρευνα στη διαχείριση του θαλασσέρματος, καθώς και στις επιπτώσεις αυτού στα ύδατα της δικαιοδοσίας τους.

Τα πλοία απαιτείται να περνούν από επιθεώρηση και πιστοποίηση (άρθ. 7), αλλά είναι πιθανόν να επιθεωρηθούν από τους υπεύθυνους των λιμενικών ελέγχων (port state control officers – άρθ. 9), οι οποίοι επαληθεύουν το έγκυρο πιστοποιητικό του πλοίου (πρόσθετα ελέγχουν το βιβλίο αναφορών για το θαλάσσιο έρμα ή και αντιπροσωπευτικό δείγμα από το τελευταίο).

Το άρθρο 12 επαναλαμβάνει διάταξη της Συμβάσεως AFS σχετικά με την αδικαιολόγητη καθυστέρηση ή κράτηση του πλοίου, ότι όλες οι προσπάθειες για τη διαχείριση του θαλασσέρματος συντονίζονται με σκοπό την αποφυγή της καθυστερήσεως.

Στο Παράρτημα της Συμβάσεως και συγκεκριμένα στο δεύτερο μέρος, προβλέπεται ότι τα πλοία πρέπει να διαθέτουν και να εφαρμόζουν σχέδιο διαχειρίσεως του θαλασσέρματος (ballast water management plan), το οποίο εγκρίνεται από την αρμόδια αρχή (κανονισμός B-1). Το σχέδιο αυτό είναι μοναδικό για κάθε πλοίο και περιλαμβάνει αναλυτική περιγραφή όλων των ενεργειών προς εφαρμογή απαιτήσεων διαχειρίσεως του θαλασσέρματος, αλλά και συμπληρωματικών πρακτικών.

Ο κανονισμός B-2 αναφέρεται στην τήρηση του βιβλίου θαλασσέρματος, το οποίο αναγράφει πληροφορίες κάθε φορά που το πλοίο παίρνει έρμα, όταν γίνεται χρήση αυτού και όταν απορρίπτεται στη θάλασσα. Ο κανονισμός B-3 περιλαμβάνει αναλυτικά όλες τις απαιτήσεις διαχειρίσεως του θαλασσέρματος:

α) Πλοία που κατασκευάστηκαν πριν το 2009 με χωρητικότητα έρματος μεταξύ 1500 και 5000 κυβικών μέτρων, πρέπει να εφαρμόζουν το σύστημα διαχειρίσεως του θαλασσέρματος μέχρι αυτό να φθάσει στα επίπεδα αλλαγής του έρματος (ballast water exchange) ή να έχει ικανοποιητική απόδοση μέχρι το 2014.

β) Πλοία που κατασκευάστηκαν πριν το 2009 με χωρητικότητα έρματος μικρότερη από 1500 ή μεγαλύτερη από 5000 κυβικά μέτρα, πρέπει να εφαρμόζουν το σύστημα διαχειρίσεως του θαλασσέρματος μέχρι αυτό να φθάσει στα επίπεδα αλλαγής του έρματος ή να έχει ικανοποιητική απόδοση μέχρι το 2016.

γ) Πλοία που θα κατασκευαστούν από το 2009 έως το 2012 με χωρητικότητα έρματος με-γαλύτερη από 5000 κυβικά μέτρα πρέπει να εφαρμόζουν το σύστημα διαχειρίσεως του θαλασσέρματος μέχρι αυτό να φθάσει στα επίπεδα αλλαγής του έρματος σύμφωνα με τους κανονισμούς D-1 ή D-2 ως το 2016 και να έχει ικανοποιητική απόδοση μέχρι το 2016.

δ) Πλοία που κατασκευάστηκαν πριν το 2009 με χωρητικότητα έρματος μικρότερη από 5000 κυβικά μέτρα πρέπει να εφαρμόζουν το σύστημα διαχειρίσεως του θαλασσέρματος, ώστε αυτό να έχει ικανοποιητική απόδοση.

2.4.4 Διεθνής Σύμβαση για την Απομάκρυνση των Ναυαγίων, 2007 (*Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks - WR*).

Η Σύμβαση υιοθετήθηκε στις 18 Μαΐου 2007 και θα τεθεί σε ισχύ 12 μήνες μετά την υπογραφή 12 κρατών-μελών, δίχως να υπάρχει δέσμευση για την επικύρωση ή αποδοχή της. Βασική προϋπόθεση της Συμβάσεως είναι να θέσει το νομικό πλαίσιο σύμφωνα με το οποίο τα κράτη-μέλη να απομακρύνουν ή να έχουν ήδη απομακρύνει ναυάγια πλοίων που πιθανόν να προκαλέσουν απειλή για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής, αγαθών ή περιουσίας στη θάλασσα, καθώς και του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Η Σύμβαση σκοπεύει να καλύψει το κενό στην υπάρχουσα διεθνή νομοθεσία, με τη θέσπιση κοινών διεθνών κανόνων για την αποτελεσματική μετακίνηση των ναυαγίων που βρίσκονται πέρα από τα όρια της αιγιαλίτιδας ζώνης (beyond the territorial sea). Επίσης, η Σύμβαση περιλαμβάνει μία εναλλακτική διάταξη που δίνει τη δυνατότητα στα κράτη-μέλη να εφαρμόζουν ειδικούς κανόνες στο έδαφος ή στην αιγιαλίτιδα ζώνη τους.

Σύμφωνα με τα δεδομένα του IMO τα εγκαταλειμμένα ναυάγια ξεπερνούν τα 1300 και πιθανόν να αυξηθούν στο μέλλον, αποτελώντας εμπόδιο για τη ναυσιπλοΐα και τα παράκτια κράτη. Τα προβλήματα που προκύπτουν είναι 3 ειδών:

α) Ανάλογα με τη θέση του ναυαγίου, αυτό μπορεί να αποτελέσει κίνδυνο για την ασφάλεια των άλλων πλοίων και των πληρωμάτων.

β) Ανάλογα με το είδος του φορτίου, το ναυάγιο μπορεί να προκαλέσει ζημιές στο θαλάσσιο και παράκτιο περιβάλλον.

γ) Ανάλογα με την υψηλή αξία κάποιων φορτίων, υπάρχει το κόστος του εντοπισμού και της απομακρύνσεως του ναυαγίου.

Η Σύμβαση καθιστά οικονομικά υπεύθυνους τους πλοιοκτήτες και απαιτεί από αυτούς να έχουν ασφαλιστική ή άλλη οικονομική εγγύηση, ώστε να καλύψουν τα κόστη απομακρύνσεως του ναυαγίου. Επίσης, παρέχει τη δυνατότητα στα κράτη-μέλη να προβούν σε νόμιμες ενέργειες ενάντια στους ασφαλιστές.

2.4.5 Διεθνής Σύμβαση για την Ανακύκλωση των Πλοίων, 2009 (*Recycling of Ships*).

Αρχικά ο IMO υιοθέτησε οδηγίες για την ανακύκλωση των πλοίων το 2003 και συνεργάζεται με τον ILO (διεθνή οργάνωση εργασίας) και την ειδική επιτροπή της συμβάσεως της Βασιλείας (1989) για τα θέματα υγιεινής και ασφάλειας του προσωπικού στις μονάδες διαλύσεως πλοίων και την περιβαλλοντική πολιτική που απαιτείται κατά τη λειτουργία των μονάδων αυτών. Η πρώτη κοινή ομάδα εργασίας (ILO/IMO/BC Working Group on Ship Scraping) ξεκίνησε το έργο της το 2005.

Το δόγμα του *πράσινου διαβατηρίου* (green passport) για τα πλοία, περιλαμβάνεται στις οδηγίες. Το έγγραφο αυτό αφορά σε μία πλήρη *απογραφή* (inventory) όλων των υλικών που είναι επιζήμια για την ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον και χρησιμοποιούνται κατά την κατασκευή του πλοίου· πρόκειται δε να το συντροφεύει σε όλη τη διάρκεια της επιχειρηματικής του ζωής.

Το 2004 η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC) του IMO ενέκρινε τις οδηγίες για την ανάπτυξη κατάλληλου σχεδίου ανακυκλώσεως (ship recycling plan – SRP) με σκοπό την παροχή τεχνικών πληροφοριών για τη δημιουργία ενός τέτοιου σχεδίου.

Το 2006 βελτίωσε ακόμη περισσότερο το *σχέδιο συμβάσεως* (draft convention) σκοπεύοντας σε διεθνή αποδοχή των κανονισμών για την ανακύκλωση/διάλυση των πλοίων, προετοιμάζοντας μία διεθνή συνδιάσκεψη το 2008-2009 με σκοπό την υιοθέτηση της συμβάσεως. Η Σύμβαση πρόκειται να περιλαμβάνει κανονισμούς για τα εξής θέματα:

α) Σχεδίαση, κατασκευή, λειτουργία και προετοιμασία των πλοίων, με σκοπό να διευκολυνθεί η διαδικασία ασφαλούς και περιβαλλοντικά φιλικής ανακυκλώσεως των πλοίων δίχως να γίνεται

συμβιβασμός στην ασφάλεια και τη διαχειριστική αποδοτικότητά τους.

β) Λειτουργία των μονάδων διαλύσεως/ανακυκλώσεως (ship recycling facilities) μέσα σε ένα ασφαλές και περιβαλλοντικά φιλικό πλαίσιο.

γ) Καθιέρωση ενός κατάλληλου εγκεκριμένου μηχανισμού για την ανακύκλωση των πλοίων, περιλαμβάνοντας πιστοποιήσεις και αναφορές.



Σχ. 2.4

Στις 23/3/04 το Δ/Ε *Everton* (έτος ναυπηγήσεως: 1980, χωρητικότητα: 48.363 gt) συγκρούστηκε με ένα κινέζικο αλιευτικό πλησίον των ακτών του Ομάν, με αποτέλεσμα τη σοβαρή ζημιά σε μία αριστερή δεξαμενή φορτίου και την πρόκληση πυρκαγιάς. Το πλοίο ήταν φορτωμένο με 80.000 τόνους πετρέλαιο που μεταφέρθηκαν σε άλλο Δ/Ε. Το πλοίο ρυμουλκήθηκε στο Ντουμπάι για επισκευές, αλλά το κόστος αυτών κρίθηκε οικονομικά ασύμφορο και κατέληξε στην Ινδία (Αλάνγκ) προκειμένου να διαλυθεί.

2.5 Συμπληρωματικές πηγές.

1. Alexopoulos A.B., Gagatsi E. and Tyrinopoulos I., (2008), *An Analysis of the Existing Frameworks and Systems for Sustainable Port Environmental Management*, in: Proceedings of 4th International Congress on Transportation Research in Greece, pp. 403-413.
2. Alexopoulos A.B., (2006), *Environmental Pressures on the Sea-Front. Safety, Health and Pollution Issues arising from Shipbreaking Activities*, στο: Πρακτικά Διεθνούς Συμποσίου: Integrated Coastal Zone Management. From Theory to Co-operation for a Sustainable Future, Medsos Network, pp. 1-12.
3. Alexopoulos A.B. and Fournarakis N., (2003), *Telematic Applications for the Continuous Maritime Training: Some Findings from the NAUTILUS Project*, στο: Πρακτικά 2^{ου} Πανελληνίου Συνεδρίου Ε.Α.Π.: Ανοικτή και Εξ Αποστάσεως Εκπαίδευση, Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο, σελ. 602-609.
4. Αλεξόπουλος Α.Β., (2002), *Μία Αναφορά στους Κανόνες του Εθνικού Περιβαλλοντικού Δικαίου*, ΕΛΝΑΒΙ, Τεύχος 22.
5. Alexopoulos A.B., Fournarakis N., Katarellos E., Sakkas K. and Avtzianni K., (2001), *A Critical Analysis of the IMO's Conventions and Codes from the Techno-Economic & Managerial perspectives*, στο: Πρακτικά Διεθνούς Ναυτιλιακού Συνεδρίου Technology and the Environment, University of Piraeus, pp. 1-19.
6. Farthing B., (1997), International Shipping, LLP.
7. Βλάχος Γ.Π. και Αλεξόπουλος Α.Β., (1996), *Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλιακή Πολιτική*, εκδόσεις Σταμούλη.

8. Αλεξόπουλος Α.Β., (1993), *Θαλάσσιο Περιβάλλον και Κοινωνική Πολιτική*, MEMO Journal, No 1, σελ. 30-31.
9. Brubaker D., (1993), *Marine Pollution and International Law*, Belhaven Press.
10. Branch A., (1991), *Elements of Shipping*, Chapman & Hall.
11. Branch A., (1988), *Economics of Shipping Practice*, Chapman & Hall.
12. Bekiashev K. and Serebriakov V., (1981), *International Maritime Organizations*, Nijhoff.



3

- 3.1 Ορισμοί και τύποι διεθνών συμβάσεων
- 3.2 Υιοθέτηση μίας συμβάσεως
- 3.3 Διαδικασίες ενάρξεως ισχύος της συμβάσεως
- 3.4 Διαδικασίες υπογραφής, επικυρώσεως, αποδοχής, εγκρίσεως και συναινέσεως
- 3.5 Εφαρμογή μίας συμβάσεως
- 3.6 Τροποποιήσεις μίας συμβάσεως
- 3.7 Προβλήματα υπογραφής, επικυρώσεως και εφαρμογής μίας συμβάσεως
- 3.8 Διεθνείς συμβάσεις, που αναφέρονται σε θέματα ναυτικής εργασίας
- 3.9 Διεθνείς συμβάσεις για το Δίκαιο της Θάλασσας
- 3.10 Συμπληρωματικές πηγές

Οι Διεθνείς Ναυτιλιακές Συμβάσεις

Σκοπός του κεφαλαίου.

Ο κύριος σκοπός του κεφαλαίου είναι η εισαγωγή στις διεθνείς συμβάσεις. Το κεφάλαιο αυτό αποτελεί τη συνέχεια των δύο προηγούμενων κεφαλαίων περί των οργανισμών, ΟΗΕ και ΙΜΟ, που καταρτίζουν τις διεθνείς συμβάσεις. Συγκεκριμένα, επιχειρείται μία γενική παρουσίαση των διεθνών συμβάσεων, με ειδική αναφορά σε ορισμένες συμβάσεις ναυτιλιακού περιεχομένου ως αντιπροσωπευτικά παραδείγματα, οι οποίες προέκυψαν από την κωδικοποίηση των κανόνων του διεθνούς δικαίου.

Προσδοκώμενα αποτελέσματα.

Όταν θα έχετε μελετήσει αυτό το κεφάλαιο θα γνωρίζετε τους ορισμούς, την ερμηνεία, τους διάφορους τύπους και τις τροποποιήσεις των διεθνών συμβάσεων, τα χρονικά στάδια που αφορούν στην ίδρυση, υιοθέτηση, υπογραφή, επικύρωση και εφαρμογή αυτών αλλά και στα προβλήματα που ανακύπτουν.

Έννοιες-κλειδιά του κεφαλαίου.

Αρχικό Έγγραφο, Ημερομηνία Ισχύος, Αποδοχή και Έγκριση Συμβάσεων, Νέες Μέθοδοι Τροποποιήσεων, Ήπιες Υποχρεώσεις, Συμβάσεις Ναυτικής Εργασίας, Περιφερειακές Συμβάσεις, Διακρατικές Συμφωνίες.

Εισαγωγικές παρατηρήσεις.

Το κεφάλαιο αυτό αναλύει αρχικά τους τρόπους δημιουργίας μίας διεθνούς συμβάσεως που ως σημείο αναφοράς έχει τη σύμβαση περί Δικαίου των Συνθηκών της Βιέννης (1969). Στη συνέχεια εξετάζονται χρονικά τα διάφορα στάδια καταρτίσεως και εφαρμογής μίας διεθνούς συμβάσεως δίνοντας έμφαση στις καθυστερήσεις που προκαλούνται κατά τη διάρκεια Συνδιασκέψεων του ΙΜΟ με τη συμμετοχή των κρατών-μελών. Επίσης, γίνεται μία συμπληρωματική αναφορά στις διεθνείς συμβάσεις περί ναυτικής εργασίας που κατάρτισε ο ΙΛΟ. Τέλος, γίνεται μία ανάλυση των δύο συμβάσεων που αφορούν στο δίκαιο της θάλασσας (Γενεύη, 1958 και Τζαμάικα, 1982). Στο **Παράρτημα, Θέματα 5, 6 και 7** (σελ. 217, 224 και 225) γίνεται ειδική αναφορά στις περιφερειακές συμβάσεις, τις διακρατικές συμφωνίες και τα ιδιωτικά ταμεία αποζημιώσεως που αφορούν αποκλειστικά σε ζητήματα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

3.1 Ορισμοί και τύποι διεθνών συμβάσεων.

Οι διεθνείς συμβάσεις έχουν ως αντικείμενο τη ρύθμιση των σχέσεων στο πλαίσιο της διεθνούς κοινότητας. Τυπικά παραδείγματα συνάψεως διεθνών συμβάσεων αποτελούν τα εδαφικά ζητήματα, οι διεθνείς συναλλαγές, οι συμμαχίες με σκοπό την ειρήνη, η προστασία των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, η προστασία του περιβάλλοντος κλπ.

Αρχικά το διεθνές δίκαιο που διέπει τις διεθνείς συμβάσεις ήταν εθιμικό ως το 1969. Η Επιτροπή του Διεθνούς Δικαίου των Ηνωμένων Εθνών προετοίμασε ένα *σχέδιο συμβάσεως* (draft convention) και παρακίνησε τον ΟΗΕ να συγκληθεί μία Συνδιάσκεψη, που κατέληξε στην υιοθέτηση της *Συμβάσεως περί Δικαίου των Συνθηκών* στη Βιέννη το 1969. Η Σύμβαση αυτή αποκρυσταλλώνει το ισχύον εθιμικό δίκαιο, αλλά περιλαμβάνει και νέες ρυθμίσεις. Έχει δε επικυρωθεί από την Ελλάδα και κυρωθεί με το ΝΔ 402/1974 και ισχύει σε διεθνές επίπεδο από το 1980.

Με τον όρο *Διεθνής Σύμβαση* (ΔΣ) καλείται κάθε συμβατική σχέση που συνάπτεται ανάμεσα σε υποκείμενα του διεθνούς δικαίου (μεταξύ κρατών, μεταξύ κρατών και διεθνών οργανισμών) και στοχεύει στην παραγωγή εννόμων αποτελεσμάτων. Άλλοι σχετικοί όροι που εμφανίζονται σε διεθνή κείμενα είναι συνθήκη, συμφωνία, πρωτόκολλο, διακήρυξη, σύμφωνο, καταστατικό, χάρτης, τελική πράξη κλπ. Με την προϋπόθεση ότι οι παραπάνω όροι ανταποκρίνονται στον ορισμό της συμβάσεως περί συνθηκών της Βιέννης από νομική άποψη θεωρούνται ταυτόσημοι.

Σχετικά με τους τύπους ΔΣ, αρχικά γίνεται διάκριση μεταξύ συμβάσεων που συνάπτουν κράτη και εκείνων στις οποίες μετέχουν διεθνείς οργανισμοί. Εξίσου σημαντική είναι η διάκριση σε *διμερείς* και *πολυμερείς συμβάσεις*. Αυτές διαφέρουν μεταξύ τους στη διαπραγματευτική ικανότητα και σύναψη, στην έναρξη ισχύος, τη δυνατότητα διατυπώσεως επιφυλάξεων, την ερμηνεία, την αναθεώρηση και τη λήξη ισχύος.

Πριν την επίσημη ίδρυση του IMO (1958) αρκετές σημαντικές ΔΣ είχαν ήδη δημιουργηθεί, π.χ. η SOLAS (1948), η OILPOL (1954) και ορισμένες άλλες ΔΣ για τις γραμμές φορτώσεως και την πρόληψη των συγκρούσεων στη θάλασσα. Ο IMO από τη στιγμή που ανέλαβε δράση, είχε ως κύριο έργο την εξέλιξη αυτών των συμβάσεων αλλά και τη δημιουργία νέων συμβάσεων όταν αυτό ήταν αναγκαίο.

3.2 Υιοθέτηση μίας συμβάσεως.

Ο IMO, όπως έχουμε ήδη αναφέρει διαθέτει οκτώ κύρια όργανα που έχουν επωμισθεί τον ρόλο της υιοθετήσεως και εφαρμογής των ΔΣ. Οι εξελίξεις στη ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελούν αντικείμενο συζητήσεως από τα κράτη-μέλη του, στο πλαίσιο των οργάνων του IMO και εφόσον κρίνεται απαραίτητο, ξεκινούν οι διαδικασίες προετοιμασίας μίας νέας συμβάσεως ή των τροποποιήσεων μίας ήδη ισχύουσας συμβάσεως.

Με την έγκριση της Συνελεύσεως ή του Συμβουλίου του IMO, η σχετική Επιτροπή αναλαμβάνει τις διεργασίες με περισσότερη λεπτομέρεια και προετοιμάζει ένα *αρχικό έγγραφο* (draft document). Ορισμένες φορές απαιτείται η συμβολή μίας εξειδικευμένης υποεπιτροπής, ανάλογα με το αντικείμενο της νέας συμβάσεως. Στη συνέχεια, η αρμόδια επιτροπή παραδίδει την αρχική μορφή της συμβάσεως στη Συνέλευση και το Συμβούλιο, προτείνοντας τη διεξαγωγή Συνδιασκέψεως με σκοπό την προώθηση των διαδικασιών για την *υιοθέτηση* (adopting convention) της συμβάσεως.

Επίσημες προσκλήσεις για τη συμμετοχή τους στη Συνδιάσκεψη δέχονται όλα τα κράτη-μέλη του IMO αλλά και όλα τα κράτη-μέλη του ΟΗΕ. Επομένως, αυτές οι Συνδιασκέψεις έχουν παγκόσμιο χαρακτήρα και είναι ανοιχτές για κάθε κυβερνητική αρχή. Παράλληλα, προσκαλούνται ειδικοί εμπειρογνώμονες, είτε από διεθνείς εξειδικευμένες οργανώσεις του

ΟΗΕ, είτε από διεθνείς ιδιωτικούς οργανισμούς, ως παρατηρητές, με σκοπό να καταθέσουν την άποψή τους εφόσον κρίνεται απαραίτητο.

Πριν την έναρξη της Συνδιασκέψεως, το αρχικό έγγραφο μοιράζεται σε όλους τους συμμετέχοντες, για τη διατύπωση σχολίων. Στη συνέχεια γίνεται συζήτηση για το περιεχόμενο της συμβάσεως και εφόσον γίνει αποδεκτό, υιοθετείται η σύμβαση από τη Συνδιάσκεψη. Ακολουθεί η κατάθεση του τελικού εγγράφου στο Γενικό Γραμματέα του ΙΜΟ, ο οποίος στέλνει αντίγραφα του σε όλα τα κράτη-μέλη. Κατά συνέπεια, η σύμβαση είναι ανοιχτή για υπογραφή από τα κράτη-μέλη συνήθως σε μία περίοδο 12 μηνών.

3.3 Διαδικασίες ενάρξεως ισχύος της συμβάσεως.

Η υιοθέτηση μίας ΔΣ αντιπροσωπεύει μόνο το πρώτο στάδιο μίας μακράς χρονικής διαδικασίας. Πριν *τεθεί σε ισχύ* (entry into force) η σύμβαση, δηλαδή να δεσμευθούν οι κυβερνητικές αρχές, πρέπει να γίνει αποδεκτή επίσημα από τα ανεξάρτητα κράτη. Με άλλα λόγια, κάθε σύμβαση περιέχει κανονισμούς, που καθορίζουν τις συγκεκριμένες προϋποθέσεις έτσι ώστε αυτή να τεθεί σε ισχύ. Όσο περισσότερο σημαντικό και περίπλοκο είναι το έγγραφο, τόσο περισσότερο αυστηρές είναι οι προϋποθέσεις για την έναρξη ισχύος, επί παραδείγματι η SOLAS 1974 απαιτούσε την αποδοχή 25 κρατών-μελών, των οποίων οι εμπορικοί στόλοι ξεπερνούσαν το 50% της παγκόσμιας χωρητικότητας πριν τεθεί επίσημα σε ισχύ.

Η αποδοχή μίας συμβάσεως δεν σημαίνει την κατάθεση ενός επίσημου οργάνου. Από τη στιγμή που η πρόθεση ενός κράτους είναι η αποδοχή της συμβάσεως, αυτό σημαίνει απαραίτητα την υποχρέωση να πάρει τα μέτρα που απαιτεί η σύμβαση, για παράδειγμα συχνά πρέπει να ψηφισθεί νέος εθνικός νόμος ή να τροποποιηθεί κάποιος που υφίσταται, με σκοπό να επικυρωθεί η σύμβαση, για να εφαρμοσθούν οι κανονισμοί της. Στην τωρινή περίοδο οι συμβάσεις του ΙΜΟ τίθενται σε ισχύ περίπου 5 χρόνια μετά την υιοθέτησή τους.

3.4 Διαδικασίες υπογραφής, επικυρώσεως, αποδοχής, εγκρίσεως και συναινέσεως.

Αυτοί οι όροι αναφέρονται σε κάποιες μεθόδους, σύμφωνα με τις οποίες ένα κράτος εκφράζει την πρόθεσή του να δεσμευθεί από μία ΔΣ. Αρχικά η πρόθεση ενός κράτους για την *υπογραφή* (signature) της ΔΣ εκφράζεται ως εξής:

α) Η σύμβαση προβλέπει ότι η διαδικασία υπογραφής της έχει το σκοπό της δεσμεύσεως από τα κράτη.

β) Αποφασίσθηκε ότι τα κράτη κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων συμφώνησαν ότι η υπογραφή της συμβάσεως έχει αυτόν το σκοπό.

γ) Η πρόθεση ενός κράτους να δεσμευθεί από την υπογραφή της συμβάσεως διαφαίνεται από τη στάση της αντιπροσωπείας του ή την έκφραση γνώμης κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων στη Συνδιάσκεψη (σύμφωνα με το άρθ. 12 παράγρ. 1 της Συμβάσεως της Βιέννης, 1969).

Ένα κράτος έχει τη δυνατότητα να υπογράψει μία ΔΣ, υπό την προϋπόθεση της επικυρώσεως, αποδοχής και εγκρίσεως. Σε αυτήν την περίπτωση η υπογραφή δεν πιστοποιεί την πρόθεση του κράτους να δεσμευθεί από τη σύμβαση αλλά υποχρεώνει το κράτος να αποφύγει ενέργειες που ζημιώνουν το αντικείμενο και το σκοπό της συμβάσεως [άρθ. 18 παράγρ. (α) της Συμβάσεως της Βιέννης].

Αυτή η επιλογή εκφράσεως της επίσημης δεσμεύσεως ενός κράτους πηγάζει από την εποχή που οι διεθνείς επικοινωνίες δεν ήταν άμεσες όπως είναι σήμερα. Ουσιαστικά σήμαινε ότι ο αντιπρόσωπος ενός κράτους δεν ξεπερνούσε τα όρια των δυνατοτήτων του ή τις οδηγίες της κυβερνήσεως του σχετικά με την ολοκλήρωση των διαδικασιών υπογραφής της συμβάσεως. Οι όροι *αποδοχή* (acceptance) και *έγκριση* (approval) έχουν περίπου την ίδια έννοια με τον όρο *επι-*

κύρωση (ratification), αλλά είναι λιγότερο επίσημοι και μη τεχνικοί και επομένως συχνά προτιμούνται από ορισμένα κράτη, που αντιμετωπίζουν θεσμικές δυσκολίες με τον όρο επικύρωση.

Οι περισσότερες πολυμερείς συμβάσεις είναι ανοιχτές προς υπογραφή για μία συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Η μέθοδος της **συναίνεσης** (accession) χρησιμοποιείται από ένα κράτος με σκοπό να γίνει μέλος της σύμβασης την οποία δεν είχε υπογράψει, όταν αυτή ήταν ανοιχτή για υπογραφή. Από την τεχνική πλευρά, η συναίνεση απαιτεί από ένα κράτος να καταθέσει μία πράξη (επίσημο έγγραφο) συναίνεσης.

3.5 Εφαρμογή μίας σύμβασης.

Η **εφαρμογή** (enforcement) μίας ΔΣ βασίζεται αποκλειστικά στην πρόθεση των κυβερνήσεων των κρατών-μελών. Ο ΙΜΟ δεν έχει δύναμη επιρροής σε αυτό το χρονικό στάδιο, μολοντί υπάρχουν ορισμένες εξαιρέσεις, π.χ. ο υποχρεωτικός **Κώδικας ISM**. Οι κυβερνήσεις εφαρμόζουν τους κανονισμούς μιας σύμβασης με ναυτιλιακό περιεχόμενο σύμφωνα με τις ανάγκες των εθνικών στόλων και ορίζουν τις διαδικασίες παραβιάσεων όταν αυτές επιβάλλονται.

3.6 Τροποποιήσεις μίας σύμβασης.

Η τεχνολογία και οι νέες τεχνικές που εφαρμόζονται στη ναυτιλιακή βιομηχανία αλλάζουν με μεγάλη ταχύτητα στη σημερινή εποχή. Ως αποτέλεσμα δημιουργούνται ανάγκες για την υιοθέτηση νέων συμβάσεων ή την αναβάθμιση-τροποποίηση των υπαρχουσών συμβάσεων, π.χ. η SOLAS του 1960 τροποποιήθηκε έξι φορές αφού τέθηκε σε ισχύ το 1965, δηλαδή το 1966, 1967, 1968, 1969, 1971 και 1973. Το επόμενο έτος, όπως γνωρίζουμε, δημιουργήθηκε μία νέα Σύμβαση SOLAS (1974) που περιέλαβε όλες τις προηγούμενες τροποποιήσεις και αυτή με τη σειρά της τροποποιήθηκε τα έτη 1978, 1981, 1983, 1988, 1990 και 1991.

Οι παλαιότερες ΔΣ προχωρούσαν σε **τροποποιήσεις** (amendments) μόνο όταν ένα σημαντικό ποσοστό των συμβαλλομένων μερών, συνήθως τα 2/3, αποδέχονταν αυτές. Αυτό σήμαινε ότι απαιτούνταν μεγάλος αριθμός αποδοχών ώστε να τροποποιηθεί η σύμβαση, σε σχέση με τον αρχικό αριθμό αποδοχών για να τεθεί σε ισχύ αυτή, ιδιαίτερα στην περίπτωση που ο αριθμός των κρατών-μελών ήταν μεγάλος. Κατά συνέπεια, υπήρχε εξαιρετικά μεγάλη χρονική υστέρηση, για να τεθούν σε ισχύ οι νέες τροποποιήσεις μίας ΔΣ.

Με σκοπό την επίλυση του προβλήματος, ο ΙΜΟ υιοθέτησε μία νέα μέθοδο τροποποιήσεων, που καλείται «**tacit acceptance**» και εφαρμόστηκε πρώτιστα στις Συμβάσεις SOLAS (1974), COLREG (1972) και MARPOL (1973). Αυτή η μέθοδος βασίζεται στο γεγονός ότι, μία τροποποίηση σύμβασης θα τεθεί σε ισχύ μία **συγκεκριμένη ημερομηνία**, εκτός εάν πριν από την ημερομηνία αυτή έχουν διατυπωθεί αντιρρήσεις για το περιεχόμενο της τροποποίησης από ένα συγκεκριμένο αριθμό κρατών-μελών. Ως αποτέλεσμα, η νέα μέθοδος επιτάχυνε τις διαδικασίες των τροποποιήσεων, π.χ. οι τροποποιήσεις του 1981 της SOLAS τέθηκαν σε ισχύ την 1/9/1984.

3.7 Προβλήματα υπογραφής, επικυρώσεως και εφαρμογής μίας σύμβασης.

Έχουμε ήδη σημειώσει ότι οι ΔΣ, μέχρι να τεθούν σε ισχύ, διανύουν μια χρονοβόρα διαδικασία, π.χ. οι τροποποιήσεις (1969) της OILPOL (1954) καθυστέρησαν οκτώ χρόνια να εφαρμοστούν, η MARPOL (1973) τέθηκε σε ισχύ μετά την πάροδο δέκα ετών και αυτό μόνο διότι συνέβαλε η Συνδιάσκεψη TSPP (1978), υιοθετώντας το πρωτόκολλο, που με τη σειρά του επέσπευσε τις διαδικασίες επικυρώσεως, ειδικά κανείς δεν γνώριζε τότε η σύμβαση θα είχε τεθεί σε ισχύ. Η αργοπορεία αυτή δεν χαρακτηρίζει μόνο τις ΔΣ που αφορούν στον ναυτιλιακό τομέα, αλλά αποτελεί ένα γενικό στοιχείο όλων των ΔΣ νομικής μορφής, εκτός από ελάχιστες εξαιρέσεις.

Αντίθετα, οι Περιφερειακές Συμβάσεις (ΠΣ) καθυστερούν λιγότερο να τεθούν σε ισχύ, επειδή ο αριθμός των συμμετεχόντων κρατών είναι μικρότερος και υπάρχει συνήθως ταύτιση οικονομικών και πολιτικών συμφερόντων, εκτός εάν υπάρχουν διαφωνίες ανάμεσα στα παράκτια κράτη που γειτνιάζουν σε μια οικολογικά ευαίσθητη θαλάσσια περιοχή. Για παράδειγμα η *ΠΣ της Βαρκελώνης* (1976) για την προστασία της Μεσογείου μαζί με τα δύο πρώτα πρωτόκολλα της τέθηκε σε ισχύ το 1978. Συμπληρωματικά, τέτοιου είδους προβλήματα δεν παρουσιάζονται όταν πρόκειται για την ψήφιση εθνικής νομοθεσίας, όπως ο *αμερικανικός νόμος OPA 1990* που χρειάστηκε περίπου δύομισιά χρόνια για να τεθεί σε ισχύ.

Ένα άλλο σημείο σχολιασμού είναι όταν υπάρχει η επιθυμία για την υπογραφή της συμβάσεως, αλλά με καθυστέρηση της επικυρώσεως και με πλήρη χρονική εκμετάλλευση των διαφόρων διαδικαστικών σταδίων, που ακολουθούν την αρχική βούληση μίας χώρας στο να αποδεχθεί τη ΔΣ. Υπογραφή της συμβάσεως σημαίνει μία *εκ πρώτης όψεως* (prima facie) πρόθεση προς επικύρωση, δίχως να αναφέρεται ο χρόνος της επικυρώσεως. Επομένως μεγάλος αριθμός υπογραφών προτείνει αντίστοιχα μεγάλο αριθμό επικυρώσεων. Δεν συμβαίνει όμως συχνά και το αντίθετο. Ένα κράτος είναι πιθανόν να μην έχει υπογράψει, αλλά να έχει μόνο επικυρώσει τη σύμβαση, είτε λόγω ιδιαίτερης συμπεριφοράς, είτε εισαγωγής νέων στοιχείων στο αντικείμενο της συμβάσεως είτε, πιο συχνά, διότι ήταν επιθυμητή η πολιτική του «*περίμενε και θα δούμε*», για παράδειγμα στη Σύμβαση CLC (1969), από τις 15 αρχικές επικυρώσεις, τα 9 κράτη δεν είχαν υπογράψει τη σύμβαση, διότι περίμεναν τις εξελίξεις από τη συμπληρωματική της Σύμβαση FUND (1971).

Το στάδιο της επικυρώσεως συνήθως αντιμετωπίζει προβλήματα από τις διαθέσεις των κρατών-μελών. Ακόμη και εάν τεθεί σε ισχύ μία σύμβαση δεν έχει ευρύτητα επικυρωθεί. Ωστόσο, ο μικρός ή ο μεγάλος αριθμός επικυρώσεων δεν επηρεάζει αναγκαία την αποτελεσματικότητα της συμβάσεως. Η MARPOL έχει επικυρωθεί από περισσότερα των 145 κρατών, αλλά αυτά αντιπροσωπεύουν πάνω από το 98% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Το γεγονός ότι έχει επικυρωθεί και τεθεί σε ισχύ μία σύμβαση δεν αποτελεί και εγγύηση ότι οι διατάξεις της θα γίνουν αποδεκτές. Επίσης, ένα κράτος μπορεί να μην έχει αποδεχθεί μία σύμβαση στο σύνολό της αλλά αυτό δεν το εμποδίζει να εφαρμόσει εκείνα τα σημεία της συμβάσεως με τα οποία ήδη συμφωνεί, αλλά δεν απαιτείται η επικύρωσή τους.

Κατά τη διάρκεια της προεργασίας για την κατάρτιση μίας συμβάσεως, συχνά ανακαλύπτονται διαφορές μεταξύ κρατών και αυτό μπορεί να οδηγήσει ένα κράτος στη μη αποδοχή του σταδίου επικυρώσεως. Στη Συνδιάσκεψη TSPP (1978) για την αναθεώρηση των ΔΣ MARPOL (1973) και SOLAS (1974) υπήρξαν έντονες διαφωνίες σχετικά με τα νέα συστήματα εγκαταστάσεως σε Δ/Ξ. Αυτός ήταν και ο κύριος λόγος που πέντε χρόνια εξέπνευσαν έως ότου τεθεί σε ισχύ η MARPOL (1983). Όταν μία σύμβαση προετοιμάζεται από ένα *διεθνή οργανισμό* που τηρεί αρχείο των συνεδριάσεων, δεν υπάρχει μεγάλη δυσκολία στην πρόσβαση των στοιχείων και αυτό μπορεί να αμβλύνει τις διαφορές μεταξύ των κρατών, αλλά όταν η διεργασία γίνεται μέσω των *ad hoc διακυβερνητικών συμβουλίων*, όπως συνήθως συμβαίνει συχνά στις ΠΣ, είναι πολύ δύσκολη η πρόσβαση.

Ιδιαίτερη σημασία έχουν και οι *ήπιες υποχρεώσεις* (light obligations) που επιβάλλει μία σύμβαση. Εάν απαιτούνται απλές αλλαγές διοικητικής φύσεως, τότε η επικύρωση θα είναι ταχεία, π.χ. η *Διακρατική Συμφωνία της Βόννης* για τη ρύπανση από πετρέλαιο της Βόρειας Θάλασσας (1969). Όταν όμως η σύμβαση υποχρεώνει τα κράτη σε εκτεταμένες αλλαγές στην εσωτερική νομοθεσία ενός συμβαλλόμενου μέρους, για την εφαρμογή των σχετικών διατάξεων, αναπόφευκτα η επικύρωση καθυστερεί, π.χ. η *ΔΣ TONNAGE* (1969), όπου η απαραίτητη υψηλή προϋπόθεση που έθετε η σύμβαση, δηλαδή 25 υπογραφές κρατών που πρέπει να διαθέτουν το 65% της παγκόσμιας χωρητικότητας, είχε ως αποτέλεσμα την καθυστέρηση στο στάδιο της επικυρώσεως (1982).

Το ερώτημα είναι με ποιο τρόπο μπορούμε να εκτιμήσουμε την πρόθεση ενός κράτους προς την επικύρωση ή όχι μιας ΔΣ. Θα ήταν συνετό να εξετάσουμε ποια κράτη επηρεάζονται άμεσα από τις διατάξεις της συμβάσεως, των οποίων η επικύρωση θα κρίνει την αποτελεσματικότητά της. Στο παρελθόν οι ΗΠΑ και η Βρετανία κατά διαστήματα είχαν ηγετικό ρόλο στις Συνδιασκέψεις για την κατάρτιση μιας Συμβάσεως, υποστηριζόμενες από διάφορες ομάδες κρατών, π.χ. κατά τη διάρκεια της Συνδιασκέψεως TSPP (1978) για την επίσηυση της επικυρώσεως της MARPOL υπήρξε αντιπαράθεση ανάμεσα σε τρεις ομάδες κρατών για τις αναθεωρημένες διατάξεις που αφορούσαν σε ζητήματα τεχνικής φύσεως.

Πιθανώς το πιο σοβαρό εμπόδιο να παρουσιάζεται στο ενδιάμεσο χρονικό διάστημα μεταξύ υιοθετήσεως και επικυρώσεως μιας συμβάσεως. Πολλά από τα Δ/Ξ ναυπηγούνται σύμφωνα με τις νέες απαιτήσεις πριν ακόμη τεθεί σε ισχύ η σύμβαση, έτσι ώστε να αποφύγουν τις μετατροπές που κρίνονται αναγκαίες όταν τεθεί σε ισχύ, π.χ. είναι γνωστή η διαφωνία ανάμεσα στα κράτη-μέλη της MARPOL, σχετικά με τις απαιτήσεις για τα Δ/Ξ κατά τη διαδικασία εγκρίσεως του πρωτοκόλλου της. Μια ομάδα κρατών επιθυμούσε την εγκατάσταση των ξεχωριστών δεξαμενών έρματος (SBT) σε Δ/Ξ πάνω από 70.000 dwt, μια άλλη ομάδα την καθιέρωση του συστήματος πλύσεως δεξαμενών με φορτίο (COW) και του συστήματος αδρανούς αερίου (IGS), ενώ η τελευταία ομάδα προτιμούσε την τεχνική των διπλών περιβλημάτων ή πυθμένων (DH/DB).

Οι περισσότερες διατάξεις των συμβάσεων, ενώ φαίνονται θεωρητικά ικανοποιητικές, στην πράξη όμως δεν συμβαίνει το ίδιο κατά το στάδιο της εφαρμογής τους. Επισημαίνεται ότι οι ΔΣ προσανατολίζονται, όσον αφορά στους κανονισμούς προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος, σε μεγάλο βαθμό υπέρ της ναυτιλιακής βιομηχανίας, αλλά το πιθανότερο είναι ότι, εάν συνέβαινε το αντίθετο, δεν θα τις υπέγραφαν τα μεγάλα ναυτιλιακά κράτη με την απαραίτητη διαθέσιμη χωρητικότητα.

3.8 Διεθνείς συμβάσεις που αναφέρονται σε θέματα ναυτικής εργασίας.

Ο ILO (Διεθνής Οργάνωση Εργασίας) από τις αρχές του προηγούμενου αιώνα, λόγω της ιδιαιτερότητας του ναυτικού επαγγέλματος και των συνθηκών της ναυτικής εργασίας και μισθοδοσίας σε διεθνές επίπεδο έχει υιοθετήσει μια σειρά συμβάσεων, τόσο για την ασφαλή εργασία του προσωπικού των πλοίων, όσο και για την προστασία και αναγνώριση των δικαιωμάτων τους.

Οι συμβάσεις αυτές, όπως φαίνεται στον Πίνακα 3.1 αναφέρονται σε θέματα κοινωνικής ασφαλίσεως, συνταξιοδοτήσεως, αποζημιώσεων (από ασθένεια, ατύχημα, ναυάγιο κλπ.), άδειας μετ' αποδοχών, επαναπατρισμού, ελαχίστου ορίου ηλικίας, ιατρικών εξετάσεων, αποδεικτικών γνώσεως, ωραρίου εργασίας, ενδιαιτήσεως, τροφοδοσίας και ψυχαγωγίας, ελαχίστου ωραρίου εργασίας, προλήψεως επαγγελματικών ατυχημάτων, συλλογικών διαπραγματεύσεων εργασίας και ελέγχου εργασίας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.1

Διεθνείς Συμβάσεις του ΙΛΟ που αναφέρονται στη ναυτική εργασία.

Αριθμός Διεθνούς Συμβάσεως Εργασίας	Τίτλος Διεθνούς Συμβάσεως Εργασίας, Έτος Ψηφίσεως και Κυρωτικός Νόμος - ΦΕΚ Δημοσιεύσεως στην Ελλάδα (εφόσον έχει κυρωθεί).
7	Minimum Age (Sea) 1970 «Για το ελάχιστο όριο ηλικίας εισόδου παιδιών στις ναυτικές εργασίες» ΝΔ 23.9.25 ΦΕΚ 281Α/16-12-25 όπως τροποποιήθηκε με το Ν 4211/29
8	Unemployment Indemnity Shipwreck 1920 «Για την αποζημίωση λόγω ανεργίας σε περίπτωση ναυαγίου» ΝΔ 23.9.25 ΦΕΚ 277Α/16-12-25 όπως τροποποιήθηκε με το Ν 4004/29
9	Placing of seamen 1920 «Για την εξεύρεση εργασίας σε ναυτικούς» ΝΔ 23.9.25 ΦΕΚ 291Α/16-12-25 όπως τροποποιήθηκε με το Ν 4369/29
15	Minimum Age (Trimmers and Stokers) 1921 «Για το ελάχιστο όριο ηλικίας νεαρών προσώπων στην εργασία θερμαστού και ανθρακός» Ν 4505/30 ΦΕΚ 102Α/7-4-30
16	Medical Examination of Young Persons 1921 «Για την υποχρεωτική εξέταση παιδιών και εφήβων που εργάζονται πάνω στα πλοία» Ν 4676/30 ΦΕΚ 156Α/12-5-30
22	Seamen's Articles of Agreement 1926 Ναυτολόγηση ναυτικών
23	Repatriation of Seamen 1926 «Για την παλιννόστηση των ναυτικών» ΝΔ 1130/81 ΦΕΚ 38Α/13-2-81
53	Officers' Competency Certificates 1936 Πιστοποιητικά Αξιωματικών
54 (*2)	Holidays with Pay (Sea) 1936 Διακοπές με αποδοχές
55	Shipowners' Liability (Sick and Injured Seamen) 1936 «Για τις υποχρεώσεις του εφοπλιστή σε περίπτωση ασθένειας, ατυχήματος ή θανάτου των ναυτικών» Ν 366/68 ΦΕΚ 88Α/27-4-68
56 (*2)	Sickness Insurance (Sea) 1936 Δεν έχει κυρωθεί στην Ελλάδα
57 (*2)	Hours of work and manning (Sea) 1936 «Ωράριο εργασίας και επάνδρωση»
58	Minimum (Age) revised 1936 «Για το κατώτατο όριο ηλικίας εισόδου παιδιών στο ναυτικό επάγγελμα» Ν 4318/63 ΦΕΚ 87Α/1-6-63
68	Food and catering (Ship's Crews) 1946 «Για την τροφοδοσία των πληρωμάτων» Ν 1163/81 ΦΕΚ 49Α/18-4-81
69	Certification of Ships' Cooks 1946 «Για το πτυχίο επαγγελματικής ικανότητας μαγείρων των πλοίων» Ν 4317/63 ΦΕΚ 87Α/1-6-63
70 (*2)	Social security (Seafarers) 1946 Κοινωνική ασφάλιση ναυτικών
71	Seafarers' Pensions 1946 «Για τις συντάξεις των ναυτικών» Ν 1639/86 ΦΕΚ 109Α/18-7-86

συνεχίζεται

72 (*2)	Paid Vacations (Seafarers) 1946 Άδεια με αποδοχές
73	Medical Examinations (Seafarers) 1946 «Για την ιατρική εξέταση των ναυτικών» Ν 1131/81 ΦΕΚ 39Α/13-2-81
74	Certification of Able Seamen 1946 Πιστοποίηση προσοντούχων ναυτών
75 (*2)	Accommodation of Crews Convention 1946 Ενδιαίτηση πληρώματος
76 (*2)	Wages, Hours of Work and Manning (Sea) 1946 Μισθοί, ώρες εργασίας και επάνδρωση
91 (*3)	Paid Vacations (Seafarers) Revised 1949 Άδεια με αποδοχές
92	Accommodation of Crews Revised 1949 «Για την ενδιαίτηση των πληρωμάτων των πλοίων» Ν 1637/86 ΦΕΚ 107Α/ 18-7-86
93 (*2)	Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Revised 1949 Μισθοί, ώρες εργασίας και επάνδρωση
108	Seafarers' Identity Documents 1958 «Για τα έγγραφα ταυτότητας των ναυτικών» Ν 4316/83 ΦΕΚ 87Α/1-6-83
109 (*2)	Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Revised 1958 Μισθοί, ώρες εργασίας και επάνδρωση
133 (*1)	Crew Accommodation on Board Ship (Supplementary Provisions 1970 «Για την ενδιαίτηση των πληρωμάτων των πλοίων» Ν 1594/86 ΦΕΚ 65Α/19-5-86
134	Prevention of Occupational Accidents to Seafarers 1970 «Για την πρόληψη των εργατικών ατυχημάτων των ναυτικών» Ν 486/76 ΦΕΚ 321Α/3-12-76
145	Continuity of Employment (Seafarers) 1976 Συνέχιση απασχόλησεως ναυτικών
146	Seafarers annual leave with Pay 1976 Ετήσια άδεια με αποδοχές των ναυτικών
147	Merchant Shipping - Minimum Standards 1976 and its Protocol 1996 «Για την Εμπορική Ναυτιλία Ελάχιστα Όρια» Ν 948/79 ΦΕΚ 167Α/25-7-79
163	Seafarer's Welfare at Sea and in Port 1987 Ευημερία ναυτικών στο πλοίο και στο λιμάνι
164	Health Protection and Medical Care of Seafarers 1987 Προστασία της υγείας και ιατρική φροντίδα ναυτικών
165	Social Security for Seafarers (Revised) 1987 Κοινωνική ασφάλιση ναυτικών
166	Repatriation of Seafarers (Revised) 1987 Επαναπατριsmός ναυτικών
178 (*1)	Labour Inspection (Seafarers) 1996 Επιθεώρηση εργασίας ναυτικών
179 (*1)	Recruitment and Placement of Seafarers 1996 Πρόσληψη και ναυτολόγηση ναυτικών
180	Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships 1996 «Για το ωράριο εργασίας των ναυτικών»
	<i>Για όλους τους εργαζόμενους συμπεριλαμβανομένων των ναυτικών</i>
87	Freedom of Association and Protection of the right to Organize 1948 «Για τη συνδικαλιστική ελευθερία και την προστασία του συνδικαλιστικού δικαιώματος» ΝΔ 4204/61 ΦΕΚ 174Α/19-9-61

98	Right to Organize and Collective Bargaining 1949 «Για την εφαρμογή των αρχών του δικαιώματος οργανώσεως και συλλογικής διαπραγματεύσεως» Ν 4205/61 ΦΕΚ 174Α/19-6-61
130	Medical Care and sickness Benefits 1969 Αμοιβές ιατρικής φροντίδας και ασθένειας
138	Minimum Age 1973 «Για το κατώτατο όριο εισόδου στην απασχόληση» Ν 1182/81 ΦΕΚ 193Α/ 24-7-81

Πηγή: International Labour Office, Chart of ratifications of International Labour Conventions (Geneva 1993) και Ελληνικό Κέντρο Υγείας και Ασφάλειας στην Εργασία.

Επεξηγήσεις του πίνακα.

- (*1) Συμβάσεις οι οποίες δεν έλαβαν τον απαιτούμενο αριθμό επικυρώσεων.
- (*2) Συμβάσεις οι οποίες δεν επικυρώθηκαν και έχει λήξει η προβλεπόμενη διάρκεια.
- (*3) Συμβάσεις οι οποίες προς το παρόν δεν έχουν λάβει τον απαιτούμενο αριθμό επικυρώσεων, ώστε να τεθούν σε ισχύ.

3.9 Διεθνείς Συμβάσεις για το Δίκαιο της Θάλασσας.

Για πάρα πολλά χρόνια το νομικό καθεστώς της θάλασσας ήταν προϊόν εθιμικών κανόνων που διαμορφώθηκαν κυρίως από τα μεγάλα ναυτιλιακά και αποικιακά κράτη. Οι θεσμοί του Δικαίου της Θάλασσας (ΔΘ) βρήκαν δικαιολογία στις ανάγκες της ναυσιπλοΐας την εποχή της Αναγεννήσεως. Η επιστήμη αυτή διαμορφώθηκε σταδιακά με την πρακτική και συμπληρώθηκε με μονομερείς ή πολυμερείς διακηρύξεις διαφόρων κρατών. Σήμερα, βασικά εργαλεία του διεθνούς Δικαίου της Θάλασσας είναι οι *τέσσερις (4) Συμβάσεις της Γενεύης* (1958) που αποτελούν εθιμικό δίκαιο, και η νέα *Σύμβαση του ΔΘ του Montego Bay* (1982).

Θάλασσα, από την άποψη του διεθνούς δικαίου, είναι το σύνολο των χώρων που αποτελούνται από αλμυρό νερό και βρίσκονται καταρχήν σε φυσική και ελεύθερη επικοινωνία μεταξύ τους. Το δίκαιο που αφορά στις θαλάσσιες περιοχές περιέχεται σε δύο μεγάλες εννοιολογικές κατηγορίες, *πρώτον* το Ναυτικό Δίκαιο (Maritime Law) που αποτελεί τμήμα του Εμπορικού Δικαίου και *δεύτερον* το Δίκαιο της Θάλασσας (Law of the Sea). Το τελευταίο είναι κατεξοχήν Διεθνές Δίκαιο και αναφέρεται κυρίως στις εξουσίες του κράτους στο θαλάσσιο χώρο.

3.9.1 Θαλάσσιες ζώνες.

Στην κλασική του μορφή το Δίκαιο της Θάλασσας προέβλεπε δύο θεμελιώδεις ζώνες για το θαλάσσιο χώρο, *πρώτον* την αιγιαλίτιδα ζώνη, όπου το παράκτιο κράτος ασκούσε κυριαρχία και *δεύτερον* την ανοικτή θάλασσα, που κανένα κράτος δεν είχε κυριαρχία και ήταν ανοικτή για τη χρήση από όλα τα κράτη. Στη συνέχεια, οι ζώνες αυξήθηκαν όπως η ειδική ζώνη αλιείας, έξω από την αιγιαλίτιδα ζώνη.

Κάθε παράκτιο κράτος καθορίζει με την εσωτερική του νομοθεσία τα όρια των θαλασσιών ζωνών που το περιβάλλουν, μέχρι το ανώτατο όριο που επιτρέπει το διεθνές δίκαιο. Έτσι, μ' αυτήν την οριοθέτηση, γίνεται γνωστό στα άλλα κράτη ποια είναι τα γεωγραφικά όρια των σχετικών αρμοδιοτήτων του παράκτιου κράτους.

Ωστόσο, στις περισσότερες παράκτιες περιοχές υπάρχουν γειτονικά κράτη, τα οποία υποχρεούνται να μοιραστούν τις θαλάσσιες εκτάσεις, π.χ. η περίπτωση Ελλάδας-Τουρκίας στο Αι-γαίο, όπου και τα δύο κράτη δικαιούνται να επεκτείνουν τις αιγιαλίτιδες ζώνες τους ως τα 12 ν.μ. αλλά αυτό δεν είναι δυνατό για τμήματα των ακτών που βρίσκονται απέναντι από τις ακτές του άλλου κράτους και η μεταξύ τους θαλάσσια απόσταση δεν επαρκεί για να εξαντλήσουν το μέγιστο εύρος των χωρικών υδάτων. Επομένως, είναι απαραίτητη η χάραξη νοητών θαλασσιών

γραμμών που ορίζουν τις θαλάσσιες ζώνες των γειτονικών παρακτίων κρατών. Αρχίζοντας από την ακτή, συναντούμε μία σειρά από θαλάσσιες ζώνες, καθεμιά από τις οποίες διέπεται από διαφορετικό νομικό καθεστώς.

1) Εσωτερικά ύδατα.

Η πρώτη ζώνη καλείται εσωτερικά ύδατα και πρόκειται για εκείνα που βρίσκονται μεταξύ της ακτής και του σημείου από το οποίο αρχίζει η μέτρηση της αιγιαλίτιδας ζώνης. Στον όρο εσωτερικά ύδατα περιλαμβάνονται τα λιμάνια (μαζί με τα αγκυροβόλια και τα λιμενικά έργα), οι όρμιοι και οι λεγόμενοι ιστορικοί κόλποι (αυτοί προϋποθέτουν μακρά και ειρηνική πρακτική και έλλειψη διαμαρτυρίας από άλλα κράτη) και οι εκβολές ποταμών. Από γεωγραφική άποψη, στα εσωτερικά ύδατα περιλαμβάνονται και τα ύδατα που περικλείονται από χερσαίο έδαφος, δηλαδή ποταμοί και λίμνες.

Σ' αυτήν τη ζώνη το παράκτιο κράτος ασκεί όλες τις εξουσίες, δηλαδή έχει πλήρη κυριαρχία με μόνο περιορισμό την προσόρμιση και τον ελλιμενισμό των ξένων πλοίων. Επίσης, στα εσωτερικά ύδατα μπορεί να περιληφθούν και οι κόλποι, όταν η απόσταση των σημείων των κατωπιάτων ρηχιών στη φυσική είσοδο του κόλπου είναι έως 24 ν.μ. Στην οριοθετική γραμμή που χαράσσεται, τα ύδατα στο εσωτερικό της γραμμής θα είναι εσωτερικά ύδατα.

Το πιο σημαντικό ζήτημα σχετικά με τα εσωτερικά ύδατα είναι η πρόσβαση των αλλοδαπών πλοίων στους λιμένες. Ο γενικός κανόνας σήμερα είναι ότι τα κράτη έχουν την αρμοδιότητα να εξαρτούν την πρόσβαση στους λιμένες τους από οποιοσδήποτε όρους θεωρούν αναγκαίους. Επομένως, το δικαίωμα προσβάσεως του αλλοδαπού πλοίου μπορεί να καθιερωθεί μετά από συμφωνία μεταξύ του κράτους της σημαίας και του κράτους του λιμένα. Στην πλειοψηφία τους οι διεθνείς λιμένες είναι ανοικτοί στη διεθνή ναυσιπλοΐα, στοιχείο που βασίζεται στην εξυπηρέτηση του διεθνούς εμπορίου και των θαλασσιών μεταφορών.

Εξαιρέσεις στον κανόνα αποτελούν οι περιπτώσεις που πλοία βρίσκονται σε κίνδυνο λόγω κακοκαιρίας ή μηχανικής βλάβης και μπορούν να καταπλεύσουν στο πλησιέστερο λιμάνι ακόμη και εάν υπάρχει απαγόρευση. Επίσης, όταν πρόκειται για πλοία που διεξάγουν θαλάσσια επιστημονική έρευνα, υπάρχει υποχρέωση των κρατών για τη διευκόλυνσή τους.

2) Αιγιαλίτιδα ζώνη (ή χωρικά ύδατα).

Αμέσως μετά τα εσωτερικά ύδατα υπάρχει η αιγιαλίτιδα ζώνη, που εκτείνεται πέρα από την ξηρά και από τα εσωτερικά ύδατα (ως ξηρά εννοείται τόσο το ηπειρωτικό έδαφος, όσο και οποιοσδήποτε νησιωτικός σχηματισμός). Η ζώνη περιλαμβάνει το βυθό, το υπέδαφος της σχετικής θαλάσσιας περιοχής, καθώς και τον υπερκείμενο εναέριο χώρο.

Κάθε παράκτιο κράτος έχει δικαίωμα να καθορίσει το εύρος της αιγιαλίτιδας ζώνης, μέχρι το ανώτατο όριο που ορίζει το διεθνές δίκαιο, δηλαδή τα 12 ν.μ. μετρώντας από τις γραμμές βάσεως. Η Ελλάδα έχει 6 ν.μ. χωρική θάλασσα αλλά 10 ν.μ. για αμυντικούς σκοπούς και εναέριο χώρο. Η Τουρκία αντίθετα από το 1964 έχει επεκτείνει την αιγιαλίτιδα ζώνη της στα 12 ν.μ. στη Μαύρη Θάλασσα και στη Μεσόγειο προς την πλευρά της Κύπρου με βάση την αρχή της αμοιβαιότητας, ενώ για λόγους σκοπιμότητας διατηρεί στην περιοχή του Αιγαίου αιγιαλίτιδα ζώνη 6 ν.μ.

Η κυριαρχία του παράκτιου κράτους είναι πλήρης στη ζώνη αυτή (ισχύει η άποψη ότι η αιγιαλίτιδα ζώνη εξομοιώνεται με το έδαφος) εκτός του περιορισμού από το θεσμό της αβλαβούς διελεύσεως των αλλοδαπών πλοίων (χωρίς τη συγκατάθεση του παράκτιου κράτους), ο οποίος δεν υφίσταται προκειμένου περί εδάφους, υπεδάφους και εναέριου χώρου. Διέλευση σημαίνει ναυσιπλοΐα μέσα από την αιγιαλίτιδα ζώνη, με σκοπό τον διάπλου της ζώνης αυτής δίχως είσοδο στα εσωτερικά ύδατα ή προσόρμιση σε αγκυροβόλιο ή λιμενικές εγκαταστάσεις έξω από τα εσωτερικά ύδατα. Η διέλευση πρέπει να είναι συνεχής και ταχεία, ενώ η στάση και η

αγκυροβολία επιτρέπονται μόνο όταν πρόκειται για συνήθη περιστατικά της ναυσιπλοΐας ή λόγους ανωτέρας βίας.

Εξυπακούεται ότι περιστατικά όπως τα παρακάτω δεν συνιστούν αβλαβή διέλευση, δηλαδή η απειλή ή χρήση βίας κατά της εδαφικής ακεραιότητας του παράκτιου κράτους, η διεξαγωγή πολεμικών ασκήσεων, οι ενέργειες για συλλογή πληροφοριών προς απειλή της ασφάλειας του παράκτιου κράτους, η απονήωση, προσνήωση ή φόρτωση αεροσκαφών, η εκτόξευση οποιασδήποτε πολεμικής συσκευής, η φόρτωση και εκφόρτωση εμπορεύματος, χρημάτων ή προσώπων κατά παράβαση τελωνειακών ή μεταναστευτικών νόμων, η εκ προθέσεως σοβαρή ρύπανση, η όποια αλιευτική δραστηριότητα, η διεξαγωγή υδρογραφικής έρευνας και οι πράξεις παρεμποδίσεως συστημάτων επικοινωνίας.

3) Συνορεύουσα ζώνη (και αρχαιολογική ζώνη).

Αποτελεί μέρος της ανοικτής θάλασσας, έπεται αμέσως της αιγιαλίτιδας ζώνης και χαρακτηρίζεται μία ενδιάμεση κατάσταση. Το παράκτιο κράτος μπορεί να ασκήσει ορισμένες συγκεκριμένες αρμοδιότητες ελέγχου όπως για την πρόληψη και καταστολή παραβιάσεων της τελωνειακής, φορολογικής, μεταναστευτικής και υγειονομικής νομοθεσίας του που έλαβαν χώρα ή πρόκειται να συμβούν στο έδαφός του ή στην αιγιαλίτιδα ζώνη του. Η ζώνη αυτή μπορεί να εκτείνεται έως τα 24 ν.μ. από τις γραμμές βάσεως της αιγιαλίτιδας ζώνης.

Η Ελλάδα δεν διαθέτει συνορεύουσα ζώνη, ενώ ένας αριθμός κρατών, όπως η Δανία, η Νορβηγία, η Συρία έχουν υιοθετήσει τελωνειακές ζώνες, άλλα κράτη όπως το Μπαγκλαντές, η Ινδία, το Πακιστάν και η Βενεζουέλα ασκούν πλήρη δικαιοδοσία στη συνορεύουσα ζώνη και τέλος, κάποια άλλα έχουν καθιερώσει ζώνες ασφαλείας ή οικολογικές ζώνες, όπως η Σλοβενία, η Κροατία, η Γαλλία.

Στην ουσία η μοναδική αρμοδιότητα που έχει το παράκτιο κράτος εντός της συνορεύουσας ζώνης είναι να ασκεί έλεγχο, δηλαδή έχει μία περιορισμένη λειτουργική αρμοδιότητα, χωρίς οποιοδήποτε στοιχείο κυριαρχίας. Παράλληλα, ο κανόνας που ρυθμίζει τα ενάλια αρχαιολογικά και ιστορικά ευρήματα αφορά στη γενική υποχρέωση των κρατών για τη διαφύλαξή τους. Όταν αυτά τα αντικείμενα βρίσκονται στα εσωτερικά ή χωρικά ύδατα υπάγονται στη δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους, ενώ όταν βρίσκονται πέρα από το όριο των 24 ν.μ. το καθεστώς τους ρυθμίζεται από ειδικές διεθνείς συνθήκες.

4) Διεθνή στενά και κανάλια.

Με τη γεωγραφική έννοια του όρου *στενό* (strait) καλούμε μία στενή λωρίδα θάλασσας που χωρίζει δύο χερσαία εδάφη (δύο νησιά ή δύο ηπειρωτικά τμήματα ή ένα νησί από ένα ηπειρωτικό τμήμα) και ενώνει δύο θαλάσσιες περιοχές. Η νομική ερμηνεία της λέξεως στενό είναι οποιοδήποτε φυσικό πέρασμα που ενώνει δύο περιοχές της *ανοικτής θάλασσας* (high seas) ή ένα τμήμα ανοικτής θάλασσας και την αιγιαλίτιδα ζώνη ενός παράκτιου κράτους. Στην έννοια του θαλάσσιου στενού δεν υπάγονται οι τεχνητές διώρυγες που είτε διέπονται από ειδικά συμβατικά καθεστώτα, είτε υπάγονται στα εσωτερικά ύδατα των παρακτίων κρατών (π.χ. διώρυγα της Κορίνθου).

Επίσης, στην έννοια του θαλάσσιου στενού δεν είναι εξακριβωμένο εάν υπάγονται τα φυσικά θαλάσσια περάσματα (waterways), π.χ. το north west passage δεν είναι στενό. Τα κανάλια είναι τεχνητά φυσικά περάσματα. Ως σημεία μεταφορτώσεως διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, π.χ. Σουέζ, Παναμάς, Κίελο, Αγ. Λαυρέντιος.

Μερικά από τα πιο σημαντικά *στενά* αναλύονται παρακάτω:

α) Η υπόθεση του στενού της Κέρκυρας.

Το στενό αυτό έχει έκταση 30 μιλίων περίπου και πλάτος ανάμεσα σε 1,5 έως 6 ν.μ., δηλαδή ένα μέρος του βρίσκεται στην αιγιαλίτιδα ζώνη της Ελλάδας και το άλλο σ' αυτήν της Αλβανίας.

Μετά το τέλος του πολέμου (1946) η Βρετανία έστειλε δύο πολεμικά πλοία σε αβλαβή διέλευση, με σκοπό να περάσουν το στενό. Η Αλβανία αντέδρασε με βομβαρδισμούς των πλοίων υποστηρίζοντας ότι χρειαζόταν προηγούμενη άδεια. Με επιμονή η Βρετανία έστειλε ξανά τέσσερα πολεμικά πλοία από την Κέρκυρα προς Αδριατική. Σε σημείο εντός της αλβανικής αιγιαλτίδας ζώνης δύο αντιτορπιλικά προσέκρουσαν σε νάρκες με αποτέλεσμα το θάνατο 45 ατόμων.

Οι αλβανικές αρχές δήλωσαν άγνοια της υπάρξεως ναρκών, ενώ οι Βρετανοί επέμειναν στην εκκαθάριση της περιοχής, ώστε να εξασφαλισθεί η αβλαβής διέλευση από και προς την Αδριατική. Η κυβέρνηση της Αλβανίας αρνήθηκε ότι το στενό της Κέρκυρας (Corfu Channel) είναι στενό διεθνούς ναυσιπλοΐας και υποστήριξε ότι αυτό εξυπηρετεί μόνο τη ναυσιπλοΐα μεταξύ Κέρκυρας και Αγ. Σαράντα και ότι υπήρχε άλλη οδός για τη ναυσιπλοΐα δυτικά του νησιού. Η βρετανική πλευρά έστειλε συνοδευτικά και ναρχαλιευτικά πλοία με σκοπό να αλιεύσει 22 νάρκες. Το διεθνές δικαστήριο της Χάγης αποφάνθηκε ότι:

- Υπάρχει αβλαβής διέλευση των πολεμικών πλοίων από στενά που αποτελούν συνήθη οδό για τη διεθνή ναυσιπλοΐα και τα παράκτια κράτη υποχρεούνται να μην εμποδίζουν την αβλαβή διέλευση.
- Το στενό της Κέρκυρας πληροί τους όρους στενού διεθνούς ναυσιπλοΐας και δεν απαιτείται άδεια για τη διέλευση από αυτό.
- Η επιχείρηση εκκαθάρισεως των ναρκών από τρίτο κράτος αποτελεί παραβίαση της εδαφικής ακεραιότητας του παράκτιου κράτους. Στην ουσία η πρώτη διέλευση των βρε-τανικών πλοίων ήταν αβλαβής αλλά η δεύτερη όχι, διότι αποτελούσε ολόκληρη επιχείρηση.

β) Τα τουρκικά στενά.

Το στενό του Βοσπόρου συνδέει τη Μαύρη Θάλασσα με τη Θάλασσα του Μαρμαρά και χωρίζει την ασιατική από την ευρωπαϊκή πλευρά της Τουρκίας. Έχει μήκος 32 χλμ. και πλάτος 1-2,5 χλμ. Το στενό των Δαρδανελίων συνδέει το Αιγαίο Πέλαγος με τη Θάλασσα του Μαρμαρά και έχει μήκος 65 χλμ. και πλάτος 1,6-6,4 χλμ.

Η ειδική Συνθήκη της Λοζάνης (1923) για το καθεστώς των στενών καθιέρωσε την ελευθεροπλοΐα για τα εμπορικά και πολεμικά πλοία όλων των κρατών και ελευθερία υπερωπτήσεως για τα αεροπλάνα. Υπήρχε όμως ο περιορισμός πως δεν επιτρεπόταν η είσοδος στη Μαύρη Θάλασσα πολεμικού στόλου οποιουδήποτε κράτους σε ποσοστό εκτόπισματος μεγαλύτερο από εκείνο που διέθετε η τότε ΕΣΣΔ. Επίσης, προβλεπόταν αποστρατιωτικοποίηση τόσο των στενών, όσο και των νησιών Ίμβρου, Τενέδου, Λαγουσών, Σαμοθράκης και Λήμνου.

Η Σύμβαση του Μοντρέ (1936) αντικατέστησε τη συνθήκη της Λοζάνης και εξακολουθεί να ισχύει μέχρι και σήμερα. Σύμφωνα μ' αυτήν καταργήθηκε οποιαδήποτε αποστρατιωτικοποίηση και το καθεστώς που ισχύει είναι ότι: α) η Τουρκία έχει πλήρη κυριαρχία στα στενά, β) αναγνωρίζεται για τα εμπορικά πλοία το δικαίωμα ελευθεροπλοΐας κάθε στιγμή της ημέρας, ακόμα και σε καιρό πολέμου όταν η Τουρκία δεν είναι εμπόλεμη, γ) αναγνωρίζεται η ελευθεροπλοΐα για τα πολεμικά πλοία σε καιρό ειρήνης, αλλά απαιτείται προειδοποίηση, ορισμένο εκτόπισμα και τεχνητή κατασκευή και δ) η παραμονή πλοίων των κρατών που δεν έχουν ακτές στη Μαύρη Θάλασσα δεν μπορεί να υπερβεί τις 21 ημέρες.

γ) Το στενό του Γιβραλτάρ.

Έχει πλάτος 14,6 χλμ., επιτρέπει την επικοινωνία μεταξύ της Μεσογείου και του Ατλαντικού και είναι ανοικτό στη διεθνή ναυσιπλοΐα, σύμφωνα με το εθιμικό διεθνές δίκαιο. Τα ενδιαφερόμενα κράτη, δηλαδή η Βρετανία, η Ισπανία και το Μαρόκο έχουν διακηρύξει την ελευθερία αυτή.

δ) Το στενό του Μαγγελάνου.

Έχει πλάτος 60 χλμ., συνδέει τον Ατλαντικό με τον Ειρηνικό ωκεανό και χωρίζει τη Ν.

Αμερική από το νησί Γη του Πυρός. Η ελευθερία διελεύσεώς του έχει επικυρωθεί με συνθήκη μεταξύ Αργεντινής και Χιλής. Σύμφωνα με αυτήν απαγορεύεται ο εξοπλισμός των ακτών και καθιερώνεται η ουδετεροποίηση σε καιρό ειρήνης, στοιχεία που δεν τηρήθηκαν κατά τη διάρκεια των δύο παγκοσμίων πολέμων. Κατά τη διέλευση του στενού, το οποίο επιλέχθηκε λόγω μεγάλης κακοκαιρίας, το Δ/Ξ *Μετούλα* (1974) προσάραξε σε βραχώδη περιοχή με αποτέλεσμα την έκχυση 50.000 τόνων πετρελαίου στη θάλασσα.

Αντίθετα, όπως γνωρίζουμε διώρυγα είναι η τεχνητή υδάτινη αρτηρία που διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην υπερωκεάνια ναυτιλία. Οι κυριότερες *διώρυγες* (κανάλια) είναι:

- Η διώρυγα του Σουέζ.

Συνδέει τη Μεσόγειο με την Ερυθρά Θάλασσα. Το έργο ολοκληρώθηκε το 1869 και εξασφάλιζε τον συντομότερο δρόμο από τα λιμάνια της Ευρώπης προς την Ινδία και τη Ν. Ασία. Το μήκος της είναι 168 χλμ., το πλάτος 45-60 μέτρα και το βάθος 12-13 μέτρα. Ξεκινά από το λιμάνι του Πορτ-Σάιντ, στο βόρειο σημείο της διασχίζει τις λίμνες Μεντζάλα, Τισμέ, Πικρές και καταλήγει στο λιμάνι του Σουέζ ως νοτιότερο σημείο της.

Η διέλευσή της διαρκεί περίπου 14 ώρες, ενώ τα διερχόμενα πλοία καταβάλλουν τέλος ανάλογα με το εκτόπισμα και το φορτίο τους. Η διώρυγα έκλεισε δύο φορές κατά το παρελθόν λόγω του αραβο-ισραηλινού πολέμου (1957-61 και 1967-75). Μετά από την έναρξη της λειτουργίας της παρουσιάστηκε μειωμένη κίνηση λόγω της εναλλακτικής πορείας από το ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας, της κατασκευής πετρελαιοαγωγών που κατέληγαν στη Μεσόγειο ξεκινώντας από τα κράτη της Μέσης Ανατολής και της εκμεταλλεύσεως νέων πετρελαιοπηγών σε άλλα κράτη, λ.χ. Αλγερία, Λιβύη, Νιγηρία, Μεξικό.

- Η διώρυγα του Παναμά.

Συνδέει τον Ατλαντικό με τον Ειρηνικό Ωκεανό και κατασκευάστηκε το 1914. Οι διαφορές που προέκυψαν μεταξύ ΗΠΑ και Παναμά σχετικά με τα δικαιώματά τους επί της διώρυγας, επιλύθηκαν με τη σύναψη συμφωνίας για την απόδοση του πλήρους ελέγχου αυτής στον Παναμά το έτος 2000. Έχει μήκος 81 χλμ., ελάχιστο πλάτος 91 μέτρα και μικρότερο βάθος 12,5 μέτρα. Η διέλευσή της διαρκεί 24-30 ώρες.

Η διώρυγα έχει ως αφητηρία τον Ατλαντικό, στη συνέχεια τα πλοία περνούν από τον όρμο Λιμόν σε ένα εκβαθυμένο κανάλι και συνεχίζουν σε τεχνητό κανάλι στον ισθμό του Παναμά μέχρι την τεχνητή λίμνη Γκατούν. Με μία σειρά από κινητά φράγματα τα πλοία ανέρχονται σε ύψος 26 μέτρων και κινούνται νοτιοανατολικά προς τη Γκαμπόα, στη συνέχεια εισέρχονται πάλι σε τεχνητό κανάλι, όπου κατεβαίνουν στο επίπεδο της θάλασσας και εισέρχονται στον Ειρηνικό.

5) Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη.

Αυτή η ζώνη χαρακτηρίζεται πέραν και παρακείμενη της αιγιαλίτιδας ζώνης θαλάσσια περιοχή, το πλάτος της οποίας μπορεί να φθάσει τα 200 ν.μ. από τις γραμμές βάσεως που μετριέται το εύρος της αιγιαλίτιδας ζώνης. Στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ) το παράκτιο κράτος ασκεί συγκεκριμένες εξουσίες, κυρίως για οικονομικούς σκοπούς. Στην ΑΟΖ τα τρίτα κράτη έχουν δικαίωμα να ασκούν μόνο τις ελευθερίες που αναγνωρίζει ρητά η Σύμβαση ΔΘ (1982) και αφορούν περιοριστικά στη ναυσιπλοΐα, στην υπέρπτηση, στην τοποθέτηση υποβρυχίων καλωδίων και αγωγών.

Η ΑΟΖ δεν αποτελεί τμήμα της ανοικτής θάλασσας, όπως ίσχυε κατά την ίδρυσή της, αλλά ζώνη *sui generis*. Διέπεται από ειδικό νομικό καθεστώς, το οποίο δεν ταυτίζεται με το καθεστώς κυριαρχίας της αιγιαλίτιδας ζώνης, ούτε με το καθεστώς ελευθερίας της ανοικτής θάλασσας. Το παράκτιο κράτος ασκεί κυριαρχικά δικαιώματα για την έρευνα και την εκμετάλλευση των πόρων (ζώντων και μη), των υδάτων και του βυθού της θάλασσας, καθώς και την οικονομική εκμετάλλευση των ρευμάτων και των υπερωκεάνιων ανέμων.

6) Υφαλοκρηπίδα.

Με τη νομική έννοια, υφαλοκρηπίδα είναι ο βυθός και το υπέδαφος των υποθαλασσιών περιοχών που γειτνιάζουν με την ακτή αλλά βρίσκονται πέρα από το όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης ως το βάθος των 200 μέτρων ή πέρα από αυτό το όριο ως το σημείο που το βάθος των υπερκειμένων υδάτων επιτρέπει την εκμετάλλευση των φυσικών πόρων αυτών των περιοχών (σύμφωνα με τη Σύμβαση της Γενεύης, 1958).

Αντίθετα, σύμφωνα με τη Σύμβαση ΔΘ (1982) η υφαλοκρηπίδα αποτελείται από το θαλάσσιο βυθό και το υπέδαφος των υποθαλασσιών περιοχών που εκτείνονται πέρα από την αιγιαλίτιδα ζώνη σε όλη την έκταση της φυσικής προεκτάσεως του χερσαίου εδάφους ως το εξωτερικό όριο του υφαλοπλαισίου ή σε απόσταση 200 μιλίων από τις γραμμές βάσεως που μετρείται το εύρος της αιγιαλίτιδας ζώνης, στις περιπτώσεις που το εξωτερικό όριο του υφαλοπλαισίου δεν εκτείνεται μέχρι αυτήν την απόσταση.

Από τα παραπάνω συνάγεται ότι η γεωλογική έννοια της υφαλοκρηπίδας απέχει πάρα πολύ από τη νομική έννοιά της. Πάντως ο καθορισμός των ορίων της ζώνης αυτής μπορεί να γίνει από το παράκτιο κράτος με επιλογή δύο κριτηρίων, είτε της αποστάσεως είτε του γεωμορφολογικού, εφόσον συντρέχουν οι γεωλογικές προϋποθέσεις.

Το παράκτιο κράτος έχει κυριαρχικά δικαιώματα στη ζώνη αυτή, π.χ. εάν το παράκτιο κράτος δεν εξερευνά την υφαλοκρηπίδα ή δεν εκμεταλλεύεται τους φυσικούς της πόρους, κανείς δεν μπορεί να αναλάβει αυτές τις δραστηριότητες χωρίς ρητή συναίνεση του παράκτιου κράτους. Ωστόσο, τα κυριαρχικά δικαιώματα επί της υφαλοκρηπίδας δεν θίγουν το νομικό καθεστώς των υπερκειμένων υδάτων ή του υπερκείμενου εναέριου χώρου (σε αντίθεση με τα εσωτερικά και χωρικά ύδατα).

Αλλά συναφή δικαιώματα που ασκεί το παράκτιο κράτος στη ζώνη αυτή είναι το δικαίωμα γεωτρήσεων, τοποθετήσεως τεχνητών νησιών, εγκαταστάσεων και κατασκευών σηράγγων, αλλά υπογραμμίζεται και το δικαίωμα των τρίτων κρατών για τοποθέτηση υποβρυχίων καλωδίων και αγωγών, κάτι που δεν μπορεί να εμποδίσει το παράκτιο κράτος στην υφαλοκρηπίδα του.

7) Διεθνής βυθός.

Η δεύτερη υποθαλάσσια ζώνη γεωγραφικά σημαίνει το έδαφος και το υπέδαφος που βρίσκονται κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας, ανεξάρτητα από το βάθος ή την απόσταση από την ακτή. Από νομική άποψη, ο βυθός διακρίνεται από τη μία πλευρά στα τμήματα που βρίσκονται ή που είναι δυνατόν να τεθούν υπό εθνική κυριαρχία ή οποιασδήποτε μορφής δικαιοδοσία και από την άλλη στα τμήματα που βρίσκονται πέρα από τα όρια της εθνικής δικαιοδοσίας. Αυτό το τμήμα ονομάζεται διεθνής βυθός και είναι η συνέχεια πέρα από το εξωτερικό όριο της υφαλοκρηπίδας. Η περιοχή αυτή και οι πόροι της αποτελούν κοινή κληρονομιά της ανθρωπότητας.

8) Ανοικτή θάλασσα.

Πρόκειται για αμιγώς νομικό όρο που σημαίνει ότι τα διεθνή ύδατα διέπονται από την αρχή της ελευθερίας των θαλασσών, δηλαδή κανένα τμήμα της ανοικτής θάλασσας δεν υπόκειται σε κρατική κυριαρχία, ούτε είναι δυνατόν να αποκτηθεί μέσω κάποιου τρόπου. Επομένως, όλα τα κράτη (και τα περίκλειστα, δηλαδή τα κράτη που στερούνται ακτών) μπορούν να χρησιμοποιούν ισότιμα τη ζώνη αυτή.

Αυτή η νομική κατάσταση προβλέπει ελευθερία ναυσιπλοΐας, υπερπτήσεως, τοποθετήσεως υποβρυχίων καλωδίων αλλά και σωληνο-αγωγών, τοποθετήσεως τεχνητών νησιών και άλλων εγκαταστάσεων, αλιείας και επιστημονικής έρευνας. Ωστόσο προβλέπεται ότι κατά την άσκηση

της ελευθερίας της ανοικτής θάλασσας θα πρέπει να συνεκτιμώνται τα συμφέροντα των άλλων κρατών ή και τα δικαιώματα των παρακτίων κρατών.

Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα τέτοιας μορφής αποτελεί ένα περιστατικό θαλάσσιας ρυπάνσεως. Στο ατύχημα του Δ/Ξ *Τόρρεϊ Κάνυον* (1967) υπό λιβεριανή σημαία, το οποίο προσάραξε στην ανοικτή θάλασσα ενώ διέσχισε τη Μάγχη, η πετρελαιοκηλίδα απείλησε κατά προτεραιότητα τις βρετανικές και μετά τις γαλλικές ακτές. Ένα από τα ερωτήματα που τέθηκαν, ήταν η νομιμότητα της πράξεως των δύο παρακτίων κρατών (Αγγλίας και Γαλλίας) περί επεμβάσεως στην ανοικτή θάλασσα σε αλλοδαπό πλοίο με σκοπό την αντιμετώπιση της απειλής ρυπάνσεως. Λίγο αργότερα ιδρύθηκε και η ειδική Σύμβαση από τον IMO (1969) κατοχυρώνοντας το δικαίωμα επεμβάσεως.

Ένα παρόμοιο ακανθώδες ζήτημα είναι οι πυρηνικές δοκιμές, ιδιαίτερα της διαφοράς μεταξύ της Γαλλίας αφενός και της Αυστραλίας και της Νέας Ζηλανδίας αφετέρου. Στη δεκαετία του 1970 η πρώτη πραγματοποίησε πολλές τέτοιες δοκιμές στην περιοχή της Πολυνησίας στον Ειρηνικό και κατά συνέπεια οι δύο άλλες χώρες προσέφυγαν στο διεθνές δικαστήριο ζητώντας την απαγόρευση τους. Ασκήθηκαν προσωρινά μέτρα εναντίον της Γαλλίας, αλλά το ζήτημα δεν προχώρησε περισσότερο, επειδή οι γαλλικές αρχές δήλωσαν ότι δεν είχαν σκοπό να συνεχίσουν τις πυρηνικές δοκιμές. Το 1995 η Γαλλία ανακοίνωσε εκ νέου μία σειρά πυρηνικών δοκιμών και η Ν. Ζηλανδία προσέφυγε πάλι στο δικαστήριο, το οποίο απέρριψε την αίτηση για έλλειψη αρμοδιότητας.

3.9.2 Νησιά.

Νησί είναι μία φυσικά διαμορφωμένη περιοχή ξηράς που περιβρέχεται από τη θάλασσα και βρίσκεται πάνω από την επιφάνεια της υδάτινης μάζας κατά τη μέγιστη πλύμη. Όπως διαπιστώνουμε υπάρχει διαφορά με το γεωγραφικό ορισμό, ο οποίος ως νησί ορίζει κάθε τμήμα ξηράς μικρότερο από μία ήπειρο, το οποίο περιβάλλεται από νερό. Νησιά υπάρχουν σε θάλασσες, λίμνες και ποταμούς. Ο χαρακτηρισμός ενός τμήματος ξηράς ως νήσου είναι ανεξάρτητος από την έκτασή του ή άλλους παράγοντες, διότι νησί είναι η Γροιλανδία (6 φορές μεγαλύτερη από την Ελλάδα), νησί είναι και ο Άγ. Αχίλλειος που βρίσκεται στη Μικρή Πρέσπα.

Η δημιουργία των νησιών οφείλεται σε γεωλογικά αίτια, λ.χ. καθίζηση εδάφους, ανύψωση βυθού, ηφαιστειακή έκρηξη, συσσώρευση ιζημάτων. Πολλά νησιά αποτελούσαν κορυφές πα-ραλιακών βουνών, τα οποία βυθίστηκαν όταν έλιωσαν οι παγετώνες, π.χ. νησιά της Νορβηγίας και της Σκωτίας. Άλλα αποκόπηκαν από τον κύριο όγκο της ξηράς μετά από καθίζηση, π.χ. Βρετανικά νησιά, η Σικελία, η Ιαπωνία. Άλλα από ηφαιστειακή δράση, π.χ. η Χαβάη, η Ισλανδία. Επίσης, κάποια νησιά δημιουργούνται σε εκβολές μεγάλων ποταμών, ιδιαίτερα στο σημείο που σχηματίζονται τα δέλτα. Όλα τα νησιά δικαιούνται όλων των θαλασσιών ζωνών όπως και τα ηπειρωτικά τμήματα.

Πρέπει όμως να παραθέσουμε και ορισμένες εξαιρέσεις. Τα *τεχνητά νησιά* (artificial islands) δεν είναι νησιά, είτε με τη νομική είτε με τη γεωλογική έννοια του όρου. Αποτελούν μόνιμες εγκαταστάσεις από μέταλλο, ξύλο ή τοιμέντο που έχουν τη βάση τους στο βυθό και δημιουργούνται από τον άνθρωπο για λόγους επιστημονικούς (ωκεανογραφικοί σταθμοί για την έρευνα και εκμετάλλευση της υφαλοκρηπίδας). Επίσης, λόγω της σταθερής τους ιδιότητας δεν μπορούν να εξομοιωθούν με τα πλοία. Η κατασκευή τους δεν επιτρέπεται όταν συνεπάγονται εμπόδια στη χρήση των διαύλων ναυσιπλοΐας.

Από την έννοια του νησιού εξαιρείται οποιοσδήποτε φυσικός σχηματισμός που υπερκαλύπτεται από το χειμερινό κύμα όπως τα *αβαθή*, οι *σκόπελοι* (ακόμα και εάν υπάρχουν φάροι πάνω τους), δηλαδή η φυσικά σχηματισμένη περιοχή ξηράς που περιβρέχεται από τη θάλασσα, η οποία κατά τη μέγιστη ρηχία βρίσκεται πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας, αλλά κατά τη μέγιστη πλύμη κάτω από αυτή. Οι ρυθμίσεις του διεθνούς δικαίου για τα νησιά δεν αφορούν σ'

αυτά που βρίσκονται στους ποταμούς και στις λίμνες. Τα νησιά αυτά υπάγονται κατά κανόνα στο καθεστώς του χερσαίου εδάφους, ενώ για τα νησιά σε διεθνείς ποταμούς ισχύουν ειδικοί κανόνες.

Επίσης, διάκριση είναι απαραίτητο να γίνει για τους *βράχους* (rocks) οι οποίοι είναι διάσπαρτοι στις ελληνικές θάλασσες και δεν θεωρούνται νησιά όταν στερούνται οικονομικής δραστηριότητας ή μόνιμης ανθρώπινης δυνατότητας. Αυτή η διάταξη (άρθ. 121§3 της ΔΘ) πα-ρουσιάζει ερμηνευτικά προβλήματα, διότι δεν δίδεται η έννοια του βράχου και δεν υπάρχει εξήγηση για τη φράση «δεν μπορούν να συντηρήσουν ανθρώπινη διαβίωση ή οικονομική ζωή».

Γεωγραφικά βράχος θεωρείται μία περιορισμένης εκτάσεως χερσαία μάζα που μπορεί να είναι μέσα στη θάλασσα ή να αποτελεί τμήμα της ακτής. Από τις προτάσεις που έχουν γίνει, καταλήγομε, στο ότι ένας βράχος σπάνια υπερβαίνει σε έκταση το 0,001 τετραγωνικό μίλι.

Εξάλλου, στη διεθνή πρακτική χρησιμοποιείται ο όρος *νησίδα* (islet) που αποδίδεται ως πε-ριοχή ξηράς εκτάσεως 1-10 τ. χλμ. Με άλλα λόγια υπάρχει μεγάλη δυσχέρεια στην αποτύπωση των όρων, διότι για το νησί δεν υπάρχει κριτήριο εκτάσεως ενώ για τις νησίδες και τους βράχους είναι το πλέον ερμηνευτικό στοιχείο (οι έννοιες βραχονησίδες, ερημονησίδες, ξερονήσια είναι εντελώς αδόκιμες και μη συμβατές με το διεθνές δίκαιο).

Άξιος λόγου πιστεύομε πως είναι ο σχολιασμός του *επεισοδίου των Ιμίων*. Ως γνωστό, στις 25 Δεκεμβρίου 1995 το τουρκικό εμπορικό πλοίο *Figen Akat* προσάραξε στα αβαθή της μίας από τις δύο νησίδες. Ο πλοίαρχος αρνήθηκε τη βοήθεια των ελληνικών λιμενικών αρχών, αν και το ατύχημα συνέβη εντός χωρικών υδάτων της Ελλάδας, και ζήτησε τη βοήθεια τουρκικού ρυ-μουλκού. Ύστερα από διαβουλεύσεις, το πλοίο ρυμουλκήθηκε από ελληνικά σωστικά μέσα προς το λιμάνι Gulluk.

Λίγες ημέρες αργότερα η τουρκική πλευρά ανακοίνωσε ότι οι νησίδες αποτελούν τουρκικό έδαφος διότι ήταν καταχωρημένες στο κτηματολόγιο της επαρχίας Mugla. Η ελληνική πλευρά αντέδρασε ισχυριζόμενη ότι πρόκειται για ελληνικό έδαφος, σύμφωνα με τη σειρά διαδοχής από τη συνθήκη της Λοζάνης. Αυτό το αρχικά μικρό επεισόδιο κλιμακώθηκε σε ελληνοτουρ-κική κρίση με τις αποβιβάσεις Τούρκων και Ελλήνων στα νησιά, την ύψωση των σημαίων και την παρουσία πολεμικών πλοίων από τις δύο πλευρές.

Οι δύο νησίδες –και όχι βραχονησίδες, από τη στιγμή που ενώ ήταν ακατοίκητες χρησιμοποιούνταν από Καλύμνιους βοσκούς και αυτό σημαίνει οικονομική δυνατότητα– βρίσκονται 6 μίλια ανατολικά της Καλύμνου και 1 μίλι από την οριοθετική γραμμή των χωρικών υδάτων Ελλάδας και Τουρκίας (η έκταση της πρώτης είναι 25 στρέμματα και της δεύτερης 15 στρέμματα). Με την εκχώρηση των Δωδεκανήσων στην Ελλάδα (1947) περιλαμβάνονται και οι παρακείμενες νησίδες, επομένως οι νησίδες Ίμα (τότε Λιμνιά) εντάχθηκαν στην επαρχία Κα-λύμνου. Ανεξάρτητα από τους όρους που προσδίδομε σε αυτά τα εδάφη, νησί, νησίδα, βράχος, αυτοί δεν επιδρούν στο ζήτημα της κυριαρχίας.

3.9.3 Προστασία και διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Σύμφωνα με τη Σύμβαση ΔΘ (1982) υπάρχει η βασική υποχρέωση των κρατών να προ-στατεύουν και να διαφυλάσσουν το θαλάσσιο περιβάλλον (άρθ. 192). Στην πράξη, από μία πληθώρα διατάξεων (άρθ. 192-237), η σύμβαση εστίασε το ενδιαφέρον της στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και δημιούργησε μία ομπρέλα νομικών κανόνων που βοήθησε σε μεγάλο βαθμό τον IMO και το UNEP να αναπτύξουν το δικό τους διεθνές νομικό περιβαλ-λοντικό σύστημα.

Αντιθέτως, λίγη σχετικά προσοχή δόθηκε στις Συμβάσεις της Γενεύης στον τομέα της ρυ-πάνσεως της θάλασσας. Το άρθρο 19 επιτρέπει στο παράκτιο κράτος να παίρνει τα αναγκαία μέτρα κατά ενός αλλοδαπού εμπορικού πλοίου που ρυπαίνει τα χωρικά του ύδατα, δηλαδή σύλληψη του πλοίου και επιβολή νομικών κυρώσεων.

Με τη σειρά του το άρθρο 24 αναφέρεται στην υποχρέωση κάθε κράτους να ρυθμίζει κανόνες για την πρόληψη της θαλάσσιας ρυπάνσεως εξαιτίας απορρίψεων πετρελαίου από τα πλοία ή τους αγωγούς πετρελαίου ή από την εξερεύνηση και εκμετάλλευση του βυθού, λαμβάνοντας υπόψη τις υπάρχουσες συμβάσεις που διέπουν τους κανόνες για τη θαλάσσια ρύπανση, ενώ το άρθρο 25 αναφέρεται στην υποχρέωση του παράκτιου κράτους να λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα για την πρόληψη της θαλάσσιας ρυπάνσεως, τόσο από τις απορρίψεις ρα-διενεργών καταλοίπων, όσο και από την εναέρια ρύπανση.

Η Σύμβαση ΔΘ περιέχει σημαντικό αριθμό διατάξεων που αποβλέπουν σε ρυθμίσεις του προβλήματος της ρυπάνσεως του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Το άρθρο 217 προβλέπει και υποχρεώνει το κράτος της σημαίας να λαμβάνει μέτρα κατά των πλοίων που ρυπαίνουν τη θάλασσα. Επίσης, στην αιγιαλίτιδα ζώνη η ηθελημένη ρύπανση παραβιάζει το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως και το παράκτιο κράτος μπορεί να απαγορεύσει τη διέλευση του ξένου πλοίου (άρθ. 19 και 21). Τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία οφείλουν να ακολουθούν διαύλους που καθορίζονται από το παράκτιο κράτος (άρθ. 22).

Στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη το παράκτιο κράτος μπορεί να επιβάλλει κυρώσεις, εφόσον το διερχόμενο πλοίο παραβιάζει διεθνείς κανόνες που θεσπίζονται στη σύμβαση, αλλά και να εφαρμόσει την εσωτερική του νομοθεσία κατόπιν σύμφωνης γνώμης και αποδοχής του ΙΜΟ. Στην ανοικτή θάλασσα τα κράτη υποχρεώνονται να εξασφαλίζουν την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των πόρων, αλλά δικαίωμα επεμβάσεως έχει μόνο το κράτος της σημαίας του πλοίου.

Το άρθρο 228 προβλέπει ότι σε περίπτωση περιστατικού ρυπάνσεως εκτός ορίων της Αιγιαλίτιδας Ζώνης, το κράτος που υφίσταται τη ζημιά, έχει δικαίωμα να επιβάλλει κυρώσεις κατά του αλλοδαπού πλοίου, και εφόσον αποδειχτεί η ευθύνη να επιβληθούν πρόστιμα, με την απαραίτητη προϋπόθεση ότι με την πάροδο έξι μηνών από την παραβίαση των διατάξεων περί ρυπάνσεως, το κράτος της σημαίας δεν έχει προβεί στη δίωξη του πλοίου.

Το άρθρο 229 αναφέρει τις αστικές αγωγές για τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ενώ σύμφωνα με το άρθρο 236 οι παραπάνω διατάξεις δεν εφαρμόζονται σε ξένα πολεμικά πλοία, βοηθητικά πλοία ή άλλα σκάφη ή αεροπλάνα που ανήκουν ή χρησιμοποιούνται από κράτη για κυβερνητικές και όχι εμπορικές υπηρεσίες.

Η Σύμβαση ΔΘ (1982) έκανε ένα βήμα μπροστά κυρίως στο ότι η θαλάσσια ρύπανση δεν μπορεί πια να θεωρηθεί ως μία απεριόριστη ελευθερία χρήσεως της θάλασσας, αλλά ο επιμελής έλεγχος που πρόκειται να εφαρμοστεί σε όλες τις μορφές της είναι αντικείμενο διεθνούς νομικής υποχρεώσεως για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στο σύνολό του και όχι να επηρεάσει απλά τα συμφέροντα των κρατών.

Ουσιαστικά η Σύμβαση επιχειρεί για πρώτη φορά να δημιουργήσει ένα παγκόσμιο πλαίσιο για τη διατήρηση των θαλασσιών φυσικών πόρων και την προστασία του περιβάλλοντος, το οποίο μπορεί να ερμηνευθεί ως ένα *σύστημα βιώσιμης αναπτύξεως* (sustainable development) και επομένως ως μοντέλο για την εξάπλωση του διεθνούς περιβαλλοντικού δικαίου. Δέκα χρόνια αργότερα στη συνδιάσκεψη των Η.Ε. για το περιβάλλον στο Ρίο (1992) καθιερώθηκε η αρχή της βιώσιμης αναπτύξεως.

Ωστόσο, δύο σημεία πρέπει να τονιστούν. Από τη μία μεριά η πρακτική των ναυτιλιακών κρατών από την εποχή της υπογραφής της συμβάσεως επιβεβαιώνει ότι τα οικονομικά και περιβαλλοντικά συμφέροντα των *παρακτίων κρατών* (coastal states) παραμένουν σε δεύτερη μοίρα σε σχέση με τα συμφέροντα των κρατών της *σημαίας των πλοίων* (flag states) και από την άλλη η συμπεριφορά πολλών αναπτυσσομένων κρατών τείνει προς την απαίτηση για συμμετοχή σε χρήσεις της θάλασσας που μπορεί να αποβούν ρυπογόνες μέσα από τις διαδικασίες αναπτύξεώς τους.

3.10 Συμπληρωματικές πηγές.

1. Alexopoulos A.B., (2006), *Some Thoughts about the Concept of the Contiguous Zone in the New Law of the Sea and its Potential Application to the Greek Seas*, in *Unresolved Issues and the New Challenges to the Law of the Sea*, (eds.) Strati A., Gavouneli M and Skourtos N., Publications on Ocean Development, Martinus Nijhoff, Vol.54, pp. 259-270.
2. Alexopoulos A.B., (2003), *The Legal Regime of Uninhabited Islets and Rocks in International Law. The Case of the Greek Seas*, *Revue Hellenique De Droit International*, Issue No. 56, pp. 131-151.
3. Αλεξόπουλος Α.Β. και Πολίτης Σ., (2002), *Η Στρατηγική Σημασία και το Θεσμικό Καθεστώς των Νησιών (Ακροτάτων Σημείων) του Ελληνικού Θαλάσσιου Χώρου ως Κριτήρια για τον Καθορισμό των Θαλασσίων Συνόρων Σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο*, στο: Πρακτικά 2^{ου} Συ-νεδρίου Ναυτικής Ιστορίας: Γεωπολιτική της Θάλασσας, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, σελ. 1-12.
4. Αλεξόπουλος Α.Β. (2001), *Μερικές Σκέψεις για το Ιδιοκτησιακό Καθεστώς Ορισμένων Νη-σιών και Νησίδων του Ελληνικού Θαλάσσιου Χώρου*, *Στρατηγική*, No. 80, σελ. 116-120.
5. Αλεξόπουλος Α.Β. (2001), *Τα Ακροαία Γεωγραφικά Σημεία – Νησίδες της Ελληνικής Επικράτειας. Μία Διαφορετική Κριτική Προσέγγιση για τον Καθορισμό των Θαλασσίων Συνόρων*, *Στρατηγική*, No. 79, σελ. 114-119.
6. Αλεξόπουλος Α.Β., (2000), *Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής Γεωγραφίας*, Πανεπιστημιακές Παραδόσεις, Μυτιλήνη-Χίος, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, σελ. 110.
7. Αλεξόπουλος Α.Β., (1997), *Το Νομικό Καθεστώς των Βραχονησίδων Σύμφωνα με τη Νέα Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας, η Εφαρμογή του στην Ελληνική Επικράτεια και η Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος*, στο: Πρακτικά Συνεδρίου Τεχνολογίες Αρχιπελά-γους, ΤΕΙ Πειραιώς, σελ. 89-93.
8. Αλεξόπουλος Α.Β. (1997), *Οι Περιφερειακές Συμβάσεις και Διακρατικές Συμφωνίες που διέπουν την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος*, στο: Επιστημονική Επετηρίδα, Τι-μητικός Τόμος για τον Καθ. Β. Μεταξά, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, σελ. 3-24.
9. Βλάχος Γ.Π., Σαμιώτης Γ.Δ. και Αλεξόπουλος Α.Β., (1996), *Κριτική Ανάλυση του Θεσμικού Πλαισίου της Συμβάσεως της Βαρκελώνης για την Προστασία της Μεσογείου και των Τε-λευταίων Εξελίξεών της*, στο: Πρακτικά Συνεδρίου Ελληνικές Ακτές και Θάλασσες στο 2000, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, σελ. 27-46.
10. Βλάχος Γ.Π., Σαμιώτης Γ.Δ. και Αλεξόπουλος Α.Β., (1996), *Το Θεσμικό Πλαίσιο Περιφε-ρειακής Προστασίας της Μεσογείου*, *Νέα Οικολογία*, No.145, σελ. 40-45.
11. Bates J.H. and Benson C., (1993), *Marine Environment Law*, Lloyd's of London Press.
12. Churchill R. and Lowe A., (1992), *The Law of the Sea*, Manchester University Press.
13. Cooper A.D. (1983), *the Times Atlas of the Oceans*, Times Books, University of Cardiff.

Η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS 1974/1978)

Σκοπός του κεφαλαίου.

Σκοπός αυτού του κεφαλαίου δεν είναι η λεπτομερής ανάλυση της διεθνούς Συμβάσεως SOLAS, αφού η συνολική έκταση των κειμένων της θα μπορούσε να αποτελεί έναν ανεξάρτητο τόμο. Η δομή αυτού του κεφαλαίου προκαλεί το ενδιαφέρον στον αναγνώστη/φοιτητή, ώστε να ανατρέξει σε εκτενέστερη μελέτη και σχολιασμό των κανονισμών της SOLAS.

Προσδοκώμενα αποτελέσματα.

Όταν θα έχετε μελετήσει αυτό το κεφάλαιο, θα γνωρίζετε τα Κεφάλαια, τα Μέρη και τους Κανονισμούς της SOLAS, θα κατανοήσετε τις μεθόδους μεταφοράς φορτίων και θα αποκτήσετε μια γενική εικόνα σχετικά με την τεχνολογική εξέλιξη των πλοίων.

Έννοιες-κλειδιά του κεφαλαίου.

Ασφάλεια, Κώδικες, Στεγανή Υποδιαίρεση, Ευστάθεια, Μηχανολογικές και Ηλεκτρολογικές Εγκαταστάσεις, Προστασία από Πυρκαγιά, Ανίχνευση και Κατάσβεση Πυρκαγιάς, Σωστικά Μέσα, Ραδιοεπικοινωνίες, Μεταφορά Φορτίων, Πυρηνοκίνητα Πλοία, Ταχύπλοα Σκάφη.

Εισαγωγικές παρατηρήσεις.

Στο κεφάλαιο αυτό αρχικά αναλύεται η SOLAS και συμπληρωματικά αναφέρονται οι κώδικες που προκύπτουν από την εφαρμογή της. Τα 12 Κεφάλαια της SOLAS επικεντρώνονται σε θέματα γενικών διατάξεων, στεγανής υποδιαίρεσης και ευστάθειας, στις μηχανολογικές και ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις, στα μέσα προστασίας-ανιχνεύσεως και κατασβέσεως πυρκαγιάς, στα σωστικά μέσα και στη διάταξή τους, στις ραδιοεπικοινωνίες, στην ασφάλεια ναυσιπλοΐας, στη μεταφορά φορτίων, στη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων, στα πυρηνοκίνητα πλοία, στη διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων, στα μέτρα ασφάλειας για υψηλής ταχύτητας πλοία, στα ειδικά μέτρα για τη βελτίωση της ναυτικής ασφάλειας και τέλος, στα πρόσθετα μέτρα ασφάλειας για τα πλοία μεταφοράς φορτίων χύμα. Πρόσθετα, αναφέρονται οι τροποποιήσεις της συμβάσεως κατά την περίοδο 2004-2006 και τέλος γίνεται ειδική αναφορά στο Διεθνή Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS Code). Στο **Παράρτημα** στα **Θέματα 8** και **9** (σελ. 227 και 234) αναφέρονται τα διάφορα είδη φορτίων καθώς και η συμβολή του αυτοματισμού των επικοινωνιών και της πληροφορικής στην παγκόσμια εμπορική ναυτιλία.

4.1 Ιστορική αναδρομή

4.2 Η δομή της SOLAS

4.3 Τα Κεφάλαια, τα Μέρη και οι Κανονισμοί της SOLAS

4.4 Οι κυριότερες τροποποιήσεις της SOLAS

4.5 Ο Διεθνής Κώδικας Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS Code)

4.6 Συμπληρωματικές πηγές

4.1 Ιστορική αναδρομή.

Η κύρια Σύμβαση του IMO που εξετάζει το ζήτημα της αξιοπλοΐας των πλοίων είναι η διεθνής Σύμβαση για την *Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα* (Safety of Life at Sea—SOLAS), της οποίας η πρώτη έκδοση είχε ως κίνητρο το ναυάγιο του Ε/Γ πλοίου *Τιτανικού*. Η SOLAS είναι μια από τις παλαιότερες χρονολογικά ΔΣ σχετικά με τεχνικά ναυτιλιακά θέματα, η οποία εκσυγχρονίζεται και βελτιώνεται σε τακτική βάση. Οι προσπάθειες δημιουργίας της αρχικής SOLAS στη Συνδιάσκεψη του Λονδίνου (1914) και αυτές του 1929, που τέθηκαν σε ισχύ το 1933, οδήγησαν τελικά στις νέες απαιτήσεις κατασκευαστικής ασφάλειας του 1948 με την πρωτοβουλία της Βρετανίας, οι οποίες έτυχαν μεγάλης καθυστερήσεως στην πορεία για την εφαρμογή τους και τέθηκαν σε ισχύ το 1952.

Αντίστοιχα η πρώτη προσπάθεια του IMO, για κατάρτιση της SOLAS, έγινε το 1960 και τέθηκε σε ισχύ το 1965, αλλά αντιμετώπισε δυσκολίες στην καθιέρωση των τροποποιήσεων της. Η SOLAS του 1960 υποβλήθηκε σε τροποποιήσεις τα έτη 1966, 1967, 1968, 1971 και 1973, καμιά από τις οποίες όμως δεν τέθηκε σε ισχύ. Ο πρώην γενικός γραμματέας του IMO Colin Goad υποστήριξε ότι η ΔΣ SOLAS μαζί με τις τροποποιήσεις της αποτελούσε *το λόγο υπάρξεως* (raison d'etre) για τον IMO μέχρι και τα τέλη της δεκαετίας του 1960.

Η ΔΣ *SOLAS* του 1960 περιείχε κανονισμούς για την υποδιαίρεση και ευστάθεια των πλοίων, τις μηχανολογικές και ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις, την προστασία και κατάσβεση πυρκαγιάς, τα σωστικά μέσα, τη μεταφορά σιτηρών, τη μεταφορά επικινδύνων φορτίων και τα πυρηνοκίνητα πλοία. Εξαιτίας όμως των υψηλών απαιτήσεων για ενδεχόμενες τροποποιήσεις της αντικαταστάθηκε πλήρως από τη *νέα Σύμβαση* του 1974.

Ας σημειωθεί ότι η SOLAS του 1974 με το *πρωτόκολλο του 1978* (που έχει τεθεί σε ισχύ από το 1981) και το *πρωτόκολλο του 1988* (που έχει τεθεί σε ισχύ από το 2000) περιέχουν γενικούς και ειδικούς κανονισμούς, κυρίως τεχνικής φύσεως και επομένως, για να αποκτηθεί μία συνολική εικόνα, πρέπει να αναλυθεί ιστορικά και με συνοπτικό τρόπο όλο το φάσμα των σχετικών αποφάσεων, κανονισμών και τροποποιήσεων.

Ένας κύριος τομέας έρευνας, που σχετίζεται με την *ασφάλεια της ναυσιπλοΐας* και άμεσα με την *προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος*, είναι οι πορείες των πλοίων, που ιστορικά ανάγεται στον 19ο αιώνα. Μια πρώτη αναφορά στα μέτρα για την αποφυγή των συγκρούσεων στη θάλασσα γίνεται στην τελική πράξη της SOLAS του 1960. Όμως οι κανονισμοί αυτοί δεν ενσωματώθηκαν στη SOLAS και επομένως δεν τέθηκαν σε ισχύ ποτέ. Δώδεκα χρόνια αργότερα ο IMO υιοθέτησε μια νέα Σύμβαση (COLREG), που αφορά στη συμπεριφορά και τις κινήσεις ενός πλοίου σε σχέση με άλλα πλοία, ειδικά όταν η ορατότητα είναι μικρή, με σκοπό την αποφυγή των συγκρούσεων σε συνδυασμό με την καθιέρωση ηχητικών και φωτεινών σημάτων.

Πριν το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο, ο *ναυτικός εξοπλισμός* ήταν περιορισμένος σε χάρτες, οδηγίες ταξιδιού, μια λίστα των φωτεινών σημάτων, πυξίδα, συστήματα ήχου, εξάντες και χρονόμετρα. Οι φάροι, τα φαρόπλοια και οι σημαδούρες συμπλήρωναν την εξωτερική βοήθεια. Σήμερα, η σύγχρονη τεχνολογία ναυτιλιακών βοηθημάτων αποτελείται από διάφορων ειδών συσκευές: D-GPS, GMDSS, ARPA, NAVTEX, Sonar, Gyro-Compass, Echo-Sounder κ.ά., τις οποίες προβλέπουν τόσο η παλαιά SOLAS του 1960 όσο και αυτή που την αντικατέστησε, η SOLAS του 1974, παρόλο που ακόμη πολλά πλοία και σήμερα δεν είναι εφοδιασμένα με όλα αυτά τα συστήματα.

Στα *θέματα σχεδιασμού* των πλοίων (ship design standards) οι κύριες διατάξεις βρίσκονται πάλι στη SOLAS 1974 με τις τροποποιήσεις της. Αναφέρονται ειδικά στην ευστάθεια, τις μηχανικές και ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις, την υποδιαίρεση, και την προστασία από πυρκαγιά. Οι περισσότερες από αυτές τις διατάξεις είναι γενικού περιεχομένου και αφορούν σε όλα τα πλοία. Έμμεσα υπάρχει σχέση με την πρόληψη της θαλάσσιας ρυπάνσεως, αλλά ειδικά σκοπεύουν στην ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής και του πλοίου στη θάλασσα.

Με λίγη προσοχή, μπορούμε να εντοπίσουμε μία συγκεκριμένη μορφή διατάξεων που επηρεάζουν την πρόληψη της θαλάσσιας ρυπάνσεως. Είναι εύλογο ότι εάν το *σύστημα πλοηγήσεως* (steering gear) αποτύχει, το πλοίο έχει άμεση ανάγκη βοήθειας, ιδίως όταν ένα Δ/Ξ είναι σε έμφορτη κατάσταση. Οι τροποποιήσεις της SOLAS 1974 (*κανονισμός 29*) καθιέρωσαν νέες διατάξεις για τα Δ/Ξ. Καταρχάς όλα τα πλοία είναι υποχρεωμένα να διαθέτουν κύριο και βοηθητικό σύστημα πλοηγήσεως, ενώ στα Δ/Ξ πάνω από 10.000 τόνους το κύριο σύστημα πρέπει να διαθέτει δύο ή περισσότερες μονάδες ισχύος. Αυτές οι νέες απαιτήσεις δεν προβάλλουν τεχνικές δυσκολίες στην κατασκευή των νέων Δ/Ξ. Άλλωστε αρκετά Δ/Ξ έχουν ήδη εξοπλισθεί αλλά θα αυξήσουν το κόστος στις νέες κατασκευές και στη μετατροπή αυτών που δεν είναι εφοδιασμένα με τα νέα συστήματα πλοηγήσεως.

Χαρακτηριστικά αναφέρουμε τη δικαστική υπόθεση *Esso Petroleum v. Southport Corporation*, στην οποία καταγράφεται ότι έπαθε εμπλοκή το σύστημα πλοηγήσεως ενός Δ/Ξ και αυτό προ-σάραξε σε κοίτη ποταμού. Για να εμποδισθεί η δημιουργία ρηγμάτων και να μην κοπεί το πλοίο «σε δύο κομμάτια», ο πλοίαρχος έδωσε εντολή για απόρριψη 400 τόνων φορτίου. Η παλίρροια βοήθησε το πετρέλαιο να φθάσει στις ακτές. Οι τοπικές αρχές ζήτησαν αποζημιώσεις για τον καθαρισμό της περιοχής. Το αίτημα απορρίφθηκε, διότι δεν αποδείχθηκε αμέλεια από την πλευρά του πλοιοκτήτη, ενώ οι αγωγές για παρενόχληση επίσης απέτυχαν, διότι η απόρριψη έγινε με σκοπό την αποφυγή κινδύνου για τις ανθρώπινες ζωές.

Ένα άλλο σημείο, που αφορά στους σχεδιασμούς των Δ/Ξ είναι η *προστασία από την πυρκαγιά*. Η φωτιά πάνω στο πλοίο ήταν και θα είναι ο χειρότερος εχθρός και φόβος του ναυτικού. Ένα φλεγόμενο Δ/Ξ όχι μόνο αντιμετωπίζεται με εξαιρετική δυσκολία, αλλά συνήθως οδηγεί και σε απώλειες ανθρωπίνων ζωών. Τέλος θα επισημάσουμε τις αντιδράσεις που υπάρχουν για τα Δ/Ξ *Διπλών Περιβλημάτων* ή *Διπλών Πυθμένων* (Double Hull / Double Bottom-DH/DB). Τα Δ/Ξ αυτού του τύπου έχουν αυξημένες πιθανότητες για εκρήξεις και δημιουργούν τόσο προβλήματα επιθαλάσσιας αρωγής, λόγω απώλειας πλευστότητας, όσο και δυσκολίες στις επιθεωρήσεις. Ίσως το μεγαλύτερο εμπόδιο να είναι οι αντιοικονομίες κλίμακας που προκύπτουν, επειδή υπάρχουν περιπτώσεις που δεν θα εμποδισθεί η διαρροή πετρελαίου. Παρόλο που υπήρξε στο παρελθόν η γενική αποδοχή των *Ξεχωριστών Δεξαμενών Έργματος* σε ειδικά σημεία πάνω στο πλοίο (Segregated Ballast Tanks Protectirely Located – SBT/PL), είναι αναμφισβήτητο ότι έχει έλθει η εποχή των Δ/Ξ DH/DB.

4.2 Η δομή της SOLAS.

Η SOLAS περιλαμβάνει έναν ευρύ και πολύπλοκο αριθμό κανονισμών και τροποποιήσεων συμπληρώνοντας ή/και βελτιώνοντας ορισμένες κύριες συμβάσεις του IMO, όπως τη MARPOL, τη LL και τη STCW, διότι η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας συμβαδίζει με την εκπαίδευση των ναυτικών στην εφαρμοζόμενη τεχνολογία και την πρόληψη/καταπολέμηση της θαλάσσιας ρυπάνσεως με τεχνολογικά μέσα.

Άλλωστε, η σύγχρονη αντίληψη των ΔΣ προϋποθέτει ότι, ανεξάρτητα αν η δικαιοδοσία ελέγχου ενός πλοίου ανήκει στο κράτος της σημαίας του πλοίου, θα πρέπει και το παράκτιο κράτος να έχει ένα βαθμό ελέγχου, στην περίπτωση που αλλοδαπά πλοία φέρουν τη σημαία κάποιου άλλου συμβαλλόμενου κράτους εφόσον χρησιμοποιούν τα λιμάνια του. Αυτή η επισήμανση καθορίζει το γεγονός ότι, αν ένα εμπορικό πλοίο δεν τηρεί τις προϋποθέσεις της SOLAS οι αρμόδιες αρχές του παράκτιου κράτους μπορούν να παίρνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε να μην επιτραπεί ο απόπλους, εκτός εάν ο προορισμός του πλοίου είναι κάποιο λιμάνι για επισκευές χωρίς να προκαλείται κίνδυνος στο πλοίο και στο πλήρωμα.

Εξετάζοντας με περισσότερη λεπτομέρεια πώς εξελίχθηκε η SOLAS στην τωρινή της μορφή θα πρέπει να λάβουμε υπόψη μας τα ακόλουθα:

α) Το 1974 δόθηκε ιδιαίτερη προσοχή σε θέματα υποδιαιρέσεως των στεγανών του πλοίου και της ευστάθειάς του, όπως επίσης σε θέματα εκσυγχρονισμού των σωστικών μέσων του πλοίου.

β) Το 1978 στη Συνδιάσκεψη για την *Ασφάλεια των Δεξαμενοπλοίων και την Πρόληψη της Ρυπάνσεως* (Tanker Safety and Pollution Prevention–TSP), καταρτίστηκε το πρωτόκολλο της Συμβάσεως, σύμφωνα με το οποίο καθιερώθηκαν τα εξής:

- Το *σύστημα αδρανούς αερίου* (Inert Gas System–IGS) με παροχή αερίων στις δεξαμενές φορτίου όπως το άζωτο ή το διοξείδιο του άνθρακα ή μείγμα αερίων που περιέχει ανεπαρκή ποσότητα οξυγόνου ώστε να γίνεται αδύνατη η καύση των υδρογονανθράκων.
- Πρόσθετα ραντάρ.
- Συστήματα διπλής δυνατότητας πλοηγήσεως.

γ) Στις τροποποιήσεις του 1983 καθιερώθηκε ο *Διεθνής Κώδικας για την Κατασκευή και τον Εξοπλισμό των Πλοίων που μεταφέρουν Επικίνδυνα Χημικά Χύμα* (International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk, 1971) και ο *Διεθνής Κώδικας για την Κατασκευή και τον Εξοπλισμό των Πλοίων που μεταφέρουν Ρευστοποιημένα Αέρια Χύμα* (International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk, 1975), οι οποίοι θεωρούνται υποχρεωτικοί για τα κράτη που έχουν υπογράψει τη SOLAS.

δ) Στο Πρωτόκολλο του 1988 της SOLAS (σε ισχύ το 2000) και στις τροποποιήσεις της τα έτη 1988, 1989 και 1990 που αναφέρονται σε πλοία Ro-Ro (Roll on-Roll off), σε αλλαγές των Κεφαλαίων II-1 και II-2, III, IV, V και VI, σε θέματα ευστάθειας για πλοία γενικού φορτίου πάνω από 100 μέτρα μήκος και το πιο σημαντικό, στην καθιέρωση του *Παγκόσμιου Συστήματος Ναυτιλιακών Κινδύνων και Ασφάλειας* (Global Maritime Distress and Safety System-GMDSS), οι οποίες τέθηκαν σε ισχύ το Φεβρουάριο του 1992.

ε) Στις τροποποιήσεις των ετών 1991 και 1992, που αναφέρονται σε θέματα προστασίας από πυρκαγιά και πλοηγήσεως προχωρούν σε αντικατάσταση του κεφαλαίου VI καθιστώντας υποχρεωτικό το *Διεθνή Κώδικα για την Ασφαλή Μεταφορά Σιτηρών Χύμα* (International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk).

στ) Το 1994 αποφασίστηκε η πρόσθεση ενός νέου κεφαλαίου (IX) στο Παράρτημα της SOLAS που προβλέπει την υποχρεωτική εφαρμογή του *Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχειρίσεως* για όλα τα Ε/Γ πλοία, Δ/Ξ, χημικά Δ/Ξ, Φ/Γ χύμα φορτίων άνω των 500κοχ μέχρι την 1/7/1998 και για τα υπόλοιπα Φ/Γ πλοία μέχρι την 1/7/2002 (*Αναλυτική Παρουσίαση του Κώδικα ISM γίνεται στο έβδομο κεφάλαιο, παράρτ. 7.2, σελ. 129*). Το ίδιο έτος αποφασίστηκε η εισαγωγή δύο νέων κεφαλαίων στο Παράρτημα (X και XI) που αφορά στην ασφάλεια των σκαφών υψηλής ταχύτητας και στα ειδικά μέτρα βελτιώσεως της ασφάλειας, τα οποία τέθηκαν σε ισχύ το 1996.

ζ) Οι τροποποιήσεις των ετών 1995 και 1996 αναφέρονται στα *συστήματα πορειών των πλοίων* του Κεφαλαίου V, σε κατασκευαστικές τροποποιήσεις των Ε/Γ και Ο/Γ πλοίων, οι οποίες βασίστηκαν στα συμπεράσματα του ναυτικού ατυχήματος του πλοίου Ro-Ro *Esthonia* (1994), δηλαδή *κοινή γλώσσα εργασίας* στο πλοίο, θέματα *υποδιαιρέσεως του χώρου οχημάτων*, όπως επίσης σε θέματα *εκσυγχρονισμού των σωστικών μέσων του πλοίου*.

η) Οι τροποποιήσεις του 1997 αφορούν στους κανονισμούς για τα *συστήματα θαλάσσιας κυκλοφορίας* των πλοίων (vessel traffic services) και προσθέτουν ένα νέο κεφάλαιο στη SOLAS, το οποίο ονομάζεται *«Πρόσθετα μέτρα ασφάλειας για τα Φ/Γ πλοία»*.

θ) Τέλος, οι τροποποιήσεις του 1998 αφορούν σε *κατασκευαστικά θέματα*, θέματα *ραδιοεπικοινωνιών* και θέματα *στοιβασίας φορτίου*.

Επίσης, θα πρέπει να αναφέρουμε ότι οι κανονισμοί για την ασφάλεια των πλοίων βασίζονται κυρίως στην εμπειρία που έχει αποκτηθεί κατά το παρελθόν από ναυάγια ή ναυτικά ατυχήματα. Οι κανονισμοί που ισχύουν κάθε φορά δεν απουσκοπούν στη σχεδίαση και δημιουργία

πλοίων που δεν υπάρχει πιθανότητα να βυθισθούν, το οποίο θα κατέληγε στην κατασκευή ασυμφόρων οικονομικά πλοίων, αλλά στην αύξηση της πιθανότητας διασώσεως του πλοίου και της επιβιώσεως των επιβαινόντων.

Για τη διατύπωση των νέων κανονισμών γίνεται ανάλυση μεγάλου αριθμού ατυχημάτων και διερευνάται σε κάθε περίπτωση η θέση των βλαβών και ζημιών και βέβαια η επίδρασή τους (π.χ. χρόνοι βυθίσεως, έκταση ρήγματος, αιτία εκρήξεως κλπ.) στη διάσωση του σκάφους και των επιβαινόντων.

Η ανάλυση αυτών των ατυχημάτων οδήγησε στη διατύπωση νέων κανονισμών, των οποίων το κύριο στοιχείο είναι η εξέταση της πλευστότητας και της ευστάθειας του πλοίου μετά από βλάβη σε όλα διαδοχικά τα στεγανά κατά μήκος του πλοίου και ο υπολογισμός ενός αριθμητικού μεγέθους, το οποίο εκφράζει την πιθανότητα επιβιώσεως.

Στα υπό σχεδίαση νέα πλοία το συγκεκριμένο κριτήριο πρέπει να είναι μεγαλύτερο από αυτό που απαιτούν οι κανονισμοί και το οποίο έχει προκύψει από την ανάλυση των δεδομένων των πλοίων, που έχουν συγκρουσθεί, καθώς και από την εμπειρία των Ε/Γ πλοίων που υπάρχουν. Ο υπολογισμός της ευστάθειας σε κατάσταση βλάβης για ένα υπό σχεδίαση πλοίο, γίνεται με τη θεώρηση της κατακλύσεως όλων διαδοχικά των διαμερισμάτων και για διαφορετικά βυθίσματα και συνθήκες φορτώσεως.

Αποτέλεσμα των στατιστικών ερευνών του IMO για τα ναυτικά ατυχήματα είναι και πάλι η υποδιαίρεση του πλοίου σε στεγανά διαμερίσματα, αλλά η εξέταση της ασφάλειας πρέπει να γίνεται με πιο επιστημονικό και ουσιαστικό τρόπο, χωρίς να αυξηθεί ουσιαστικά το κόστος κατασκευής.

Στη σημερινή μορφή της η SOLAS αποτελείται από 12 Κεφάλαια, υποδιαιρούμενα σε Μέρη και Κανονισμούς (πίν. 4.1).

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1
Τα Κεφάλαια, τα Μέρη και οι Κανονισμοί της SOLAS.

Κεφάλαιο I	<p>Γενικές διατάξεις.</p> <p>Μέρος Α Εφαρμογή – Ορισμοί κλπ.</p> <p>Μέρος Β Επιθεωρήσεις και πιστοποιητικά.</p> <p>1. Γενικές απαιτήσεις.</p> <p>2. Πρόσθετες απαιτήσεις.</p>
Κεφάλαιο II	<p>1. Κατασκευή – Στεγανή υποδιαίρεση και ευστάθεια, οι μηχανολογικές και ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις.</p> <p>Μέρος Α Γενικά.</p> <p>Μέρος Β Στεγανή υποδιαίρεση και ευστάθεια.</p> <p>1. Γενικές απαιτήσεις.</p> <p>2. Πρόσθετες απαιτήσεις.</p> <p>Μέρος Γ Μηχανολογικές εγκαταστάσεις.</p> <p>1. Γενικές απαιτήσεις.</p> <p>2. Πρόσθετες απαιτήσεις.</p> <p>Μέρος Δ Ηλεκτρικές εγκαταστάσεις.</p> <p>1. Γενικές απαιτήσεις.</p> <p>2. Πρόσθετες απαιτήσεις.</p> <p>Μέρος Ε Πρόσθετες απαιτήσεις για περιοδικά μη επανδρωμένους χώρους μηχανών.</p>

συνεχίζεται

	<p>2. Κατασκευή – Προστασία από πυρκαγιά – Ανίχνευση και κατάσβεση πυρκαγιάς.</p> <p>Μέρος Α Γενικά. 1. Γενικές απαιτήσεις. 2. Πρόσθετες απαιτήσεις.</p> <p>Μέρος Β Μέτρα πυρασφάλειας για επιβατηγά.</p> <p>Μέρος Γ Μέτρα πυρασφάλειας για φορτηγά πλοία.</p> <p>Μέρος Δ Μέτρα πυρασφάλειας για δεξαμενόπλοια.</p>
Κεφάλαιο III	<p>Τα σωστικά μέσα και η διάταξή τους.</p> <p>Μέρος Α Γενικά. 1. Γενικές απαιτήσεις.</p> <p>Μέρος Β Απαιτήσεις για τα πλοία. 1. Γενικές απαιτήσεις. 2. Πρόσθετες απαιτήσεις.</p> <p>Μέρος Γ Απαιτήσεις για τα σωστικά μέσα.</p>
Κεφάλαιο IV	<p>Ραδιοεπικοινωνίες.</p> <p>Μέρος Α Εφαρμογή και ορισμοί. 1. Γενικές απαιτήσεις. 2. Πρόσθετες απαιτήσεις.</p> <p>Μέρος Β Βάρδιες. 1. Γενικές απαιτήσεις. 2. Πρόσθετες απαιτήσεις.</p> <p>Μέρος Γ Απαιτήσεις πλοίου. 1. Γενικές απαιτήσεις. 2. Πρόσθετες απαιτήσεις.</p> <p>Μέρος Δ Ημερολόγια ασυρμάτου.</p>
Κεφάλαιο V	<p>Ασφάλεια ναυσιπλοΐας.</p> <p>Γενικές απαιτήσεις.</p>
Κεφάλαιο VI	<p>Μεταφορά φορτίων.</p> <p>Μέρος Α Γενικές διατάξεις. Πρόσθετες απαιτήσεις.</p>
Κεφάλαιο VII	<p>Μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων.</p> <p>Μέρος Α Μεταφορά επικινδύνων φορτίων σε κιβώτια ή σε στερεά μορφή χύμα. Πρόσθετες απαιτήσεις.</p> <p>Μέρος Β Κατασκευή και εξοπλισμός πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα χημικά υγρά χύμα. Πρόσθετες απαιτήσεις.</p> <p>Μέρος Γ Κατασκευή και εξοπλισμός πλοίων που μεταφέρουν υδροποιημένα αέρια χύμα.</p>
Κεφάλαιο VIII	<p>Πυρηνокίνητα πλοία.</p>
Κεφάλαιο IX	<p>Διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων.</p> <p>Γενικές απαιτήσεις.</p>
Κεφάλαιο X	<p>Μέτρα ασφάλειας για υψηλής ταχύτητας πλοία.</p> <p>Γενικές απαιτήσεις.</p>
Κεφάλαιο XI	<p>Ειδικά μέτρα για τη βελτίωση της ναυτικής ασφάλειας.</p> <p>Γενικές απαιτήσεις.</p>
Κεφάλαιο XII	<p>Πρόσθετα μέτρα ασφάλειας για τα πλοία μεταφοράς φορτίων χύμα.</p>

4.3 Τα Κεφάλαια, τα Μέρη και οι Κανονισμοί της SOLAS.

4.3.1 Κεφάλαιο I: Γενικές διατάξεις.

Στο Μέρος Α του Κεφαλαίου I της ΔΣ SOLAS περιέχονται γενικές διατάξεις και ορισμοί, που αναφέρονται σε όλο το κείμενο της εν λόγω Συμβάσεως, προς αποφυγή παρερμηνειών. Καθορίζονται μεταξύ άλλων τα εξής:

α) Η SOLAS εφαρμόζεται σε πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες, από λιμάνι κράτους-μέλους, προς λιμάνι που ανήκει σε κράτος που δεν την έχει υπογράψει ή επικυρώσει ή και αντίστροφα.

β) **Επιβατηγό πλοίο** (Ε/Γ) ονομάζεται το πλοίο που μεταφέρει πάνω από 12 επιβάτες. **Φορτηγό πλοίο** (Φ/Γ) ονομάζεται οποιοδήποτε πλοίο δεν είναι επιβατηγό ενώ **δεξαμενόπλοιο** (Δ/Ξ) ονομάζεται το φορτηγό πλοίο που έχει κατασκευασθεί ή μετασκευασθεί για τη μεταφορά χύμα υγρών φορτίων που είναι εύφλεκτα.

γ) Η SOLAS δεν εφαρμόζεται σε πολεμικά ή πλοία μεταφοράς στρατευμάτων, αλιευτικά, Φ/Γ πλοία κάτω από 500 κοχ, πλοία αναφυχής και τέλος, πλοία που ταξιδεύουν αποκλειστικά στην περιοχή των Μεγάλων Λιμνών της Βόρειας Αμερικής και στον ποταμό Άγιο Λαυρέντιο.

δ) **Επιβάτης** ονομάζεται κάθε άτομο που επιβαίνει στο πλοίο εκτός από τον πλοίαρχο και τα μέλη του πληρώματος ή άλλα πρόσωπα που χρησιμοποιούνται ή απασχολούνται με οποιαδήποτε ιδιότητα στο πλοίο για την εκπλήρωση της αποστολής του.

Στο Μέρος Β αυτού του Κεφαλαίου ρυθμίζονται τα θέματα επιθεωρήσεως και εκδόσεως πιστοποιητικών των Ε/Γ και Φ/Γ πλοίων. Τα πιστοποιητικά που εκδίδονται κατόπιν επιθεωρήσεως από την Αρχή ή εξουσιοδοτημένο από αυτή Νηογνώμονα ή άλλο Οργανισμό είναι:

α) Για Ε/Γ πλοία, το πιστοποιητικό ασφάλειας Ε/Γ πλοίου ισχύος 12 μηνών.

β) Για Φ/Γ πλοία, προβλέπονται τα παρακάτω τέσσερα πιστοποιητικά που καλύπτουν διάφορους τομείς:

- Πιστοποιητικό ασφάλειας κατασκευής Φ/Γ πλοίου, το οποίο καλύπτει την κατασκευή του σκάφους και των μηχανών του πλοίου. Η διάρκεια ισχύος του δεν καθορίζεται στη SOLAS, συνηθίζεται όμως να ισχύει για μια τετραετία ή πενταετία.
- Πιστοποιητικό ασφάλειας εξαρτισμού Φ/Γ πλοίου, το οποίο καλύπτει τα μέσα καταπολεμήσεως πυρκαγιάς και τα σωστικά μέσα. Η διάρκεια της ισχύος του είναι μέχρι 24 μήνες.
- Πιστοποιητικό ασφάλειας ραδιοτηλεγραφίας διάρκειας ισχύος 12 μηνών.
- Πιστοποιητικό ασφάλειας ραδιοτηλεφωνίας διάρκειας ισχύος 12 μηνών για μικρότερα πλοία που δεν διαθέτουν ασύρματο.

Με τους κανονισμούς 17 και 19 καθορίζεται η αποδοχή των πιστοποιητικών που εκδίδει κάθε κράτος-μέλος για όλα τα υπόλοιπα κράτη-μέλη της εν λόγω συμβάσεως, που έχουν την υποχρέωση ελέγχου. Μη αναγνώριση των πιστοποιητικών μπορεί να υπάρξει, όταν παρουσιασθούν φανερές ενδείξεις, ότι η κατάσταση του πλοίου ή του εξαρτισμού του δεν ανταποκρίνονται στις ενδείξεις του πιστοποιητικού. Σε τέτοια περίπτωση δεν επιτρέπεται ο απόπλους του πλοίου μέχρι να συμμορφωθεί με τους κανονισμούς.

4.3.2 Κεφάλαιο II: Η κατασκευή του πλοίου.

1) Η στεγανή υποδιαίρεση και ευστάθεια, οι μηχανολογικές και ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις.

Στο Μέρος Α, του υποκεφαλαίου 1 του Κεφαλαίου II της SOLAS καθορίζεται η εφαρμογή των διατάξεων και δίνονται βασικοί ορισμοί, που αφορούν στα θέματα της στεγανής υποδιαίρεσεως του πλοίου και της ευστάθειάς του. Μεταξύ άλλων ορίζονται: η έμφορτη ίσαλος γραμμή, το πλάτος, το μήκος, το βύθισμα του πλοίου, το άφορτο εκτόπισμα, το νεκρό βάρος,

οι χώροι μηχανών, οι χώροι επιβατών, οι μηχανισμοί πηδαλιουχίας, οι πηγές ηλεκτρικής ενέργειας ανάγκης κλπ.

Στη συνέχεια στο Μέρος Β καλύπτονται θέματα, όπως:

α) Οι απαιτήσεις σχετικά με το μήκος των στεγανών διαμερισμάτων του πλοίου.

β) Οι απαιτήσεις ευστάθειας όταν το πλοίο πάθει βλάβη, δηλαδή όταν ένα ή περισσότερα στεγανά διαμερίσματά του, λόγω βλάβης στο περίβλημα του σκάφους, πλημμυρίζουν με θαλασσινό νερό.

γ) Οι απαιτήσεις για τη διαμόρφωση του προωραίου και του πρυμναίου στεγανού συγκρούσεως και για τις σήραγγες των ελικοφόρων αξόνων.

Πρόσθετα επισημαίνεται ότι όλα τα πλοία:

α) Πρέπει να έχουν προωραίο στεγανό συγκρούσεως, μεταξύ της πλώρης και της πρώτης μετά από αυτήν φρακτής (διαφράγματα ή μπουλμέδες) που κατασκευάζεται στεγανή. Σε καμιά περίπτωση δεν επιτρέπεται η τοποθέτηση ή μεταφορά καυσίμων πετρελαίου, λιπαντικού ελαίου και άλλων ευφλέκτων υλικών στο χώρο αυτό.

β) Πρέπει να διαθέτουν αποδοτικό σύστημα για την άντληση κάθε στεγανού χώρου, εκτός από τους χώρους που προορίζονται για την αποθήκευση γλυκού νερού, θαλασσέματος, καυσίμων και υγρού φορτίου, για τους οποίους προβλέπεται διαφορετικό σύστημα άντλήσεως. Επίσης πρέπει να διαθέτουν μέσα άντλήσεως νερού από απομονωμένους χώρους κυτών.

γ) Ο πλοίαρχος πρέπει να είναι εφοδιασμένος με όλα τα σχετικά στοιχεία, ώστε με απλή και γρήγορη διαδικασία να υπολογίζει την ευστάθεια του πλοίου σε κάθε κατάσταση λειτουργίας. Μετά από κάθε μετατροπή ή/και μετασκευή του πλοίου, που επηρεάζει την ευστάθειά του, ο πλοίαρχος πρέπει να λαμβάνει τα νέα τροποποιημένα στοιχεία.

Στο Μέρος Γ του ίδιου υποκεφαλαίου της SOLAS γίνεται ειδική αναφορά στα μηχανήματα, τα οποία έχουν σχέση με την ασφάλεια του πλοίου και των επιβατών.

Τονίζεται μεταξύ άλλων ότι ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δίνεται:

α) Στο ηλεκτροπαραγωγό ζεύγος, το οποίο λειτουργεί ως κύρια πηγή ηλεκτρικής ενέργειας.

β) Στα μηχανήματα παραγωγής ατμού.

γ) Στα συστήματα τροφοδοτήσεως νερού στους λέβητες.

δ) Στα συστήματα παροχής πετρελαίου στους λέβητες και τις μηχανές.

ε) Στα συστήματα λιπάνσεως.

στ) Στις πηγές παροχής νερού υπό πίεση.

ζ) Στον αεροσυμπιεστή και στις φιάλες πεπιεσμένου αέρα για την εκκίνηση των μηχανών.

η) Στα υδραυλικά, πνευματικά (πεπιεσμένου αέρα) και ηλεκτρικά συστήματα ελέγχου της λειτουργίας των κυρίων μηχανημάτων προώσεως, συμπεριλαμβανομένων των ελίκων μεταβλητού βήματος.

Για τα μέσα αναποδίσεως επισημαίνεται ότι θα πρέπει να έχει προβλεφθεί επαρκής ισχύς, ώστε να εξασφαλίζεται ο σωστός έλεγχος του πλοίου σε όλες τις κανονικές καταστάσεις λειτουργίας. Επίσης, θα πρέπει να δοκιμάζεται και καταγράφεται η ικανότητα των μηχανών να αναστρέφουν τη διεύθυνση ώσεως της έλικας σε τέτοιο χρόνο, ώστε το πλοίο που κινείται με τη μέγιστη υπηρεσιακή ταχύτητα «πρόσω» να ακινητοποιείται σε λογικό χρόνο. Όλα αυτά τα στοιχεία πρέπει να είναι γνωστά και σε έγγραφη μορφή διαθέσιμα στους αξιωματικούς γέφυρας.

Όσον αφορά στο μηχανισμό πηδαλίου ρητά αναφέρεται ότι τα πλοία, που υποχρεούνται στην τήρηση της SOLAS, πρέπει να είναι εφοδιασμένα με κύριο και βοηθητικό μηχανισμό πηδαλίου και τυχόν βλάβη σε ένα από αυτά να μην θέτει τον άλλο εκτός λειτουργίας. Επίσης, καθορίζεται ότι οποιοδήποτε σύστημα ελέγχου του κύριου ή βοηθητικού μηχανισμού πηδαλιουχίσεως είτε από τη γέφυρα του πλοίου είτε από το διαμέρισμα του πηδαλίου θα πρέπει να μπορεί να τίθεται σε λειτουργία από τη γέφυρα και, σε περίπτωση διακοπής της παροχής ηλεκτρικής ενέργειας στο σύστημα ελέγχου, να μπαίνει σε λειτουργία ο ακουστικός και οπτικός συναγερμός. Τέλος, θα πρέπει να υπάρχει τρόπος επικοινωνίας μεταξύ της γέφυρας και του διαμερίσματος μηχανισμού του πηδαλίου.

Σχετικά με τα μέσα ελέγχου μηχανημάτων, που είναι απαραίτητα για την πρόωση και ασφάλεια του πλοίου, τονίζεται ότι εφόσον υπάρχουν αυτόματα συστήματα, αυτά δεν πρέπει να παρεμποδίζουν τη χρήση των εφεδρικών χειροκινήτων μέσων παρακάμψεως.

Επίσης, σε αυτό το Μέρος γίνεται ιδιαίτερη μνεία στις κατασκευαστικές απαιτήσεις για τους ατμολέβητες και τα συστήματα τροφοδοτήσεώς τους, για τα συστήματα αερισμού στους χώρους μηχανών, στην προστασία του προσωπικού μηχανοστασίου από το θόρυβο και στα συστήματα συναγερμού-ειδοποιήσεως των αξιωματικών μηχανοστασίου στους χώρους ενδιαίτησεώς τους, όπως επίσης και στα συστήματα επικοινωνίας μεταξύ γέφυρας και χώρου μηχανών.

Στο Μέρος Δ αυτού του υποκεφαλαίου της SOLAS αναφέρεται ότι τα πλοία πρέπει να είναι εφοδιασμένα με κύρια πηγή ηλεκτρικής ενέργειας, η οποία θα αποτελείται από δύο τουλάχιστον κύριες ηλεκτρογεννήτριες που κάθε μία από τις οποίες θα είναι δυνατόν να εξασφαλίσει τη λειτουργία των ουσιωδών υπηρεσιών ασφάλειας του πλοίου. Επίσης, ορίζεται:

α) Η δυνατότητα διαθέσεως επαρκούς ηλεκτρικής ενέργειας για τροφοδότηση σε περίπτωση κινδύνου:

- Του φωτισμού κινδύνου στους σταθμούς σωσιβίων λέμβων, διαδρόμων, κλιμάκων, χώρων μηχανών και σταθμού ελέγχων.
- Της αντλίας ραντισμού.
- Των πλοϊκών φαναριών και των φαναριών σημάτων.
- Των στεγανών θυρών και ειδικά για το κλείσιμο και τη λειτουργία των δεικτών και των ηχητικών σημάτων τους.
- Των κουδουνιών κινδύνου.

β) Η τοποθέτησή της θα πρέπει να είναι πάνω από το κατάστρωμα στεγανών φρακτών και έξω από τους φωταγωγούς των κυρίων μηχανών.

γ) Η πηγή ενέργειας μπορεί να είναι είτε *γεννήτρια πετρελαίου*, είτε συστοιχία συσσωρευτών.

Στα πλοία πρέπει να λαμβάνονται προφυλάξεις για ηλεκτροπληξία, πυρκαγιά και άλλους κινδύνους ηλεκτρικής προελεύσεως. Από τις διατάξεις καθορίζονται οι προδιαγραφές για:

- α) Την απαιτούμενη γείωση των ηλεκτρικών μηχανών και εξαρτημάτων.
- β) Τα συστήματα διανομής και ο τρόπος διατάξεως και προστασίας των πινάκων διανομής και
- γ) των κυκλωμάτων φωτισμού κλπ.

Τέλος, στο Μέρος Ε προβλέπεται ότι κάθε πλοίο θα πρέπει να είναι εφοδιασμένο με αποδεικτικά έγγραφα, κατά την κρίση της Αρχής, για τη δυνατότητα να λειτουργεί περιοδικά μη επανδρωμένους χώρους μηχανών.

Η δυνατότητα αυτή προϋποθέτει ειδικές προφυλάξεις ανιχνεύσεως και αναγγελίας πυρκαγιών κατά το αρχικό τους στάδιο, ειδικές συσκευές παρακολούθησεως της θερμοκρασίας των μηχανών εσωτερικής καύσεως, ειδικά συστήματα εντοπισμού συσσωρεύσεως υγρών στα φρεάτια κυτών σε κανονικές γωνίες διαγωγής και κλίσεως, ειδικά συστήματα ελέγχου της λειτουργίας και αποδόσεως των μηχανημάτων προώσεως, όργανα ενδείξεως για την ταχύτητα και διεύθυνση περιστροφής των ελίκων σταθερού ή μεταβλητού βήματος και, βεβαίως, ειδικών συστημάτων συναγερμού, που να παρέχουν ενδείξεις οποιασδήποτε δυσλειτουργίας ή βλάβης με τη δυνατότητα αυτόματης μεταπτώσεως σε εφεδρική παροχή.

2) Η προστασία από πυρκαγιά – Ανίχνευση και κατάσβεση πυρκαγιάς.

Στα Μέρη του υποκεφαλαίου 2 του Κεφαλαίου II της SOLAS καθορίζονται οι απαιτήσεις που εξασφαλίζουν, στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό πυροπροστασίας, ανιχνεύσεως και κατασβέσεως πυρκαγιάς στα πλοία. Οι βασικοί κατευθυντήριοι άξονες του υποκεφαλαίου είναι τρεις:

α) Η υποδιαίρεση του πλοίου σε κύριες ζώνες με πυρίμαχες φρακτές, δηλαδή με φρακτές που έχουν επαρκή θερμική και κατασκευαστική αντοχή.

β) Ο εντοπισμός, ο έλεγχος και η κατάσβεση οποιασδήποτε πυρκαγιάς στο χώρο όπου εκδηλώθηκε.

γ) Η προστασία των μέσων και οδών διαφυγής.

Τα Μέρη Α, Γ, Δ εφαρμόζονται σε πλοία που οι τρόπιδές τους τοποθετήθηκαν ή που βρίσκονταν σε παρεμφερές στάδιο κατασκευής την ή μετά την 1/7/1986. Το μέρος Β εφαρμόζεται σε πλοία, που οι τρόπιδές τους τοποθετήθηκαν ή που βρίσκονταν σε παρεμφερές στάδιο κατασκευής την ή μετά την 1/10/1994.

Μεταξύ άλλων, οι ορισμοί που χρησιμοποιούνται στο υποκεφάλαιο αυτό είναι:

α) **Τυποποιημένη δοκιμή πυρκαγιάς** είναι η δοκιμή κατά την οποία δοκίμια (μοντέλα) διαφραγμάτων ή καταστροφωμάτων εκτίθενται μέσα σε κλίβανο σε θερμοκρασίες, που ανταποκρίνονται περίπου σε μια τυποποιημένη καμπύλη «χρόνου–θερμοκρασίας», για να διαπιστωθεί η αντοχή τους στη θερμότητα.

β) **Άκαυστο υλικό** ονομάζεται το υλικό εκείνο που ούτε καίγεται ούτε αποδίδει εύφλεκτους ατμούς σε αρκετή ποσότητα για αυτανάφλεξη, όταν θερμομανθεί σε θερμοκρασία 750°C.

γ) **Χωρίσματα κλάσεως Α** ονομάζονται τα χωρίσματα που σχηματίζονται από φρακτές και καταστρώματα που πληρούν τους παρακάτω όρους:

- Να είναι κατάλληλα ενισχυμένα και κατασκευασμένα από χάλυβα ή άλλο ισοδύναμο υλικό.
- Να έχουν επαρκή μόνωση, ώστε να εμποδίζουν τη διόδο καπνού και φλογών.
- Να είναι μονωμένα με εγκεκριμένα άκαυστα υλικά.

Τα χωρίσματα της κλάσεως Α διακρίνονται σε Α-60, Α-30, Α-15, Α-0 ανάλογα με το χρόνο αντοχής τους, σύμφωνα με την τυποποιημένη δοκιμή πυρκαγιάς.

δ) **Χωρίσματα κλάσεως Β** ονομάζονται τα χωρίσματα που σχηματίζονται από φρακτές, καταστρώματα, οροφές ή επενδύσεις που πληρούν τους παρακάτω όρους:

- Να είναι κατασκευασμένα με τέτοιο τρόπο, ώστε να μπορούν να εμποδίζουν τη διόδο φλόγας.
- Να είναι μονωμένα.
- Να είναι κατασκευασμένα από άκαυστα υλικά.

Τα χωρίσματα αυτής της κλάσεως διακρίνονται σε Β-30, Β-0 ανάλογα με το χρόνο αντοχής τους, σύμφωνα με την τυποποιημένη δοκιμή πυρκαγιάς.

ε) **Χωρίσματα κλάσεως C** ονομάζονται τα χωρίσματα που κατασκευάζονται από εγκεκριμένα άκαυστα υλικά.

Για παράδειγμα αναφέρουμε ότι στα Ε/Γ πλοία τα χωρίσματα κλάσεως Α περικλείουν ή διαχωρίζουν τους παρακάτω χώρους:

α) Τους χώρους παραμονής επιβατών και πληρώματος από τους χώρους των μηχανών, τους χώρους φορτίων και τους υπηρετικούς χώρους.

β) Τους σταθμούς ελέγχου, όπως είναι το διαμέρισμα ασυρμάτου και ραδιοτηλεφώνου, ο χώρος ηλεκτρογεννήτριας κινδύνου, οι σταθμοί ελέγχου πυρκαγιάς.

γ) Τα κλιμακοστάσια διαφυγής και τους ανελκυστήρες.

δ) Τα μαγειρεία, αποθήκες αποσκευών, αποθήκες χρωμάτων και γενικότερα ευφλέκτων υλικών.

Στους Κανονισμούς του Κεφαλαίου ΙΙ αναφέρονται ρητά ανά τύπο πλοίου οι προδιαγραφές και οι απαιτήσεις για τις διατάξεις των αντλιών και του κύριου δικτύου πυρκαγιάς, π.χ. διάμετρος και πίεση μόνιμα εγκατεστημένου δικτύου σωληνώσεων, όπως επίσης αριθμός, διάμετρος, υλικό κατασκευής ευκάμπτων σωλήνων πυρκαγιάς (δηλ. μάνικες). Επίσης, καθορίζεται ο αριθμός και η θέση των λήψεων πυρκαγιάς και επιπλέον οι τυποποιημένες διαστάσεις και οι εγκεκριμένοι τύποι διπλής χρήσεως (ρραντισμού/δέσμης) των ακροσωληνίων. Επιπλέον,

ορίζονται οι τύποι και τα σχέδια των πυροσβεστήρων, ο εξοπλισμός του πυροσβέστη (προστατευτική ενδυμασία, αναπνευστική συσκευή κλπ.) και ο διεθνής σύνδεσμος ξηράς.

Σχετικά με τα μόνιμα συστήματα κατασβέσεως πυρκαγιάς με αέριο, δηλαδή τα συστήματα διοξειδίου του άνθρακα, τα συστήματα αλογονωμένων υδρογονανθράκων, τα συστήματα ατμού ή οποιοδήποτε άλλο αέριο προϊόν καύσεως συγκεκριμένων προδιαγραφών ποσοτώσεως οξυγόνου και μονοξειδίου του άνθρακα, καθορίζεται ρητά και απαγορεύεται η χρήση του εάν αναδίδει τοξικά αέρια σε τέτοιο βαθμό, που να δημιουργείται κίνδυνος για τα επιβαίνοντα άτομα. Επίσης, προβλέπονται διατάξεις για αυτόματη ηχητική προειδοποίηση στην περίπτωση απελευθερώσεως.

Το **σύστημα ραντισμού** (sprinkler) προστατεύει όλους τους κλειστούς χώρους χρήσεως και εξυπηρετήσεως επιβατών και πληρώματος. Το σύστημα τηρείται πάντοτε σε ετοιμότητα, δηλαδή υπό πίεση, και οι ραντιστήρες λειτουργούν αυτόματα, όταν η θερμοκρασία υπερβεί καθορισμένο όριο, ενώ συγχρόνως αυτόματος αναγγελτήρας ειδοποιεί σε ένα ή περισσότερα σημεία για την ύπαρξη ή ένδειξη πυρκαγιάς.

Στα Ε/Γ πλοία (όχι όμως απαραίτητα και στα Φ/Γ) προβλέπεται εγκατάσταση περιπολίας για τον εντοπισμό πυρκαγιάς με την εγκατάσταση χειροκινήτων αναγγελτήρων πέρα από το προβλεπόμενο αυτόματο σύστημα αναγγελίας ή ελέγχου πυρκαγιάς.

Επίσης, στα Ε/Γ πλοία πρέπει να προβλέπονται για κάθε χώρο δύο οδοί διαφυγής προς το κατάστρωμα για επείγουσα επιβίβαση στις σωστικές λέμβους. Στα Φ/Γ πλοία πρέπει να προβλέπεται τουλάχιστον μία οδός διαφυγής από κάθε χώρο προς το κατάστρωμα για επείγουσα επιβίβαση στις σωστικές λέμβους, ενώ στους χώρους μηχανών τουλάχιστον δύο οδοί διαφυγής.

Σε όλα τα πλοία πρέπει να προβλέπονται μέσα κρατήσεως των ανεμιστήρων των χώρων μηχανών και φορτίου, καθώς και μέσα ασφαλίσεως των θυρών και των άλλων ανοιγμάτων



Σχ. 4.3

Το νορβηγικό Δ/Ε **Mega Borg** (έτος ναυπηγήσεως: 1975, χωρητικότητα: 141.006 dwt) στις 09/06/90 υπέστη έκρηξη και τυλίχθηκε στις φλόγες ενώ επιχειρούσε ελάφρυνση φορτίου στο πλοίο **OBO Framura**, πλησίον του λιμένα Γκάλβεστον. Προκλήθηκε ρύπανση 10.000 τόνων πετρελαίου και 4 μέλη του πληρώματος έχασαν τη ζωή τους.

προς τους χώρους αυτούς. Επίσης, τα μηχανήματα που θέτουν σε κίνηση τους ανεμιστήρες και εξαεριστήρες, οι αντλίες μεταγγίσεως πετρελαίου, οι αντλίες παροχής καυσίμου κυρίων μηχανών και γεννητριών πετρελαίου πρέπει να εφοδιάζονται με τηλεχειριστήρια, ώστε να μπορούν να ελέγχονται σε περίπτωση πυρκαγιάς από το ελεύθερο κατάστρωμα. Με παρόμοιο τρόπο οι σωληνώσεις παροχής και αναρροφήσεως καυσίμου πρέπει να εφοδιάζονται με επιστόμιο, που να μπορεί να ασφαλίζεται έξω από το χώρο των μηχανών σε περίπτωση εκδηλώσεως πυρκαγιάς μέσα σε αυτούς.

Σε όλα τα πλοία, για την καθοδήγηση των αξιωματικών, πρέπει να υπάρχουν σχεδιαγράμματα γενικής διατάξεως, που να δείχνουν για κάθε κατάσταση:

- α) Τους σταθμούς ελέγχου.
- β) Τους τομείς πυρασφάλειας (ζώνες κλάσεως Α και πυρίμαχα χωρίσματα).
- γ) Τα στοιχεία ανιχνεύσεως και αναγγελίας πυρκαγιάς.
- δ) Το σύστημα ελέγχου πυρκαγιάς.
- ε) Το σύστημα ραντισμού.
- στ) Τις συσκευές καταπολεμήσεως πυρκαγιάς.
- ζ) Τις διατάξεις προσβάσεως σε διάφορους χώρους και τις θέσεις στεγανών θυρών.
- η) Το σύστημα αερισμού με τα κύρια χειριστήρια κλπ.

Επισημαίνεται ότι το σχέδιο ελέγχου πυρκαγιάς ή το εγχειρίδιο που περιέχει αυτό το σχέδιο πρέπει να είναι στη διάθεση των αξιωματικών και επίσης σε εμφανή θέση έξω από το υπερστέγασμα για την υποβοήθηση προσωπικού ξηράς, που πιθανότατα θα βοηθήσει στην καταπολέμηση της πυρκαγιάς, αν το πλοίο είναι κοντά σε ακτές.

4.3.3 Κεφάλαιο III: Τα σωστικά μέσα και η διάταξή τους.

Στο Μέρος Α του Κεφαλαίου III της SOLAS ορίζεται σε ποια πλοία έχει εφαρμογή αυτό το Μέρος της Συμβάσεως και ποια πλοία απαλλάσσονται, πώς αξιολογούνται, δοκιμάζονται και γίνονται αποδεκτά τα σωστικά μέσα και τα συστήματα διασώσεως. Στη συνέχεια δίδεται η ερμηνεία ορισμένων σχετικών όρων.

Μικρό διεθνές ταξίδι ονομάζεται το διεθνές ταξίδι κατά τη διάρκεια του οποίου το πλοίο δεν απομακρύνεται περισσότερο από 200 μίλια από λιμάνι ή τόπο, όπου οι επιβάτες και το πλήρωμα μπορούν να αποβιβασθούν με ασφάλεια και εφόσον η απόσταση μεταξύ του τελευταίου λιμανιού της χώρας από την οποία αρχίζει το ταξίδι και του τελικού λιμανιού προορισμού του δεν υπερβαίνει τα 600 μίλια.

Θερμοπροστατευτικό βοήθημα ονομάζεται ο σάκος ή το ένδυμα που έχει κατασκευασθεί από υλικό αδιάβροχο και έχει μικρή θερμοκή αγωγιμότητα.

Στολή καταδύσεως ορίζεται η προστατευτική στολή που μειώνει την απώλεια θερμότητας στο κρύο νερό.

Καθαίρεση ελεύθερης πτώσεως ορίζεται η μέθοδος καθαιρέσεως ενός σωστικού μέσου κατά την οποία, αυτό, ο εξοπλισμός του και τα άτομα που επιβαίνουν αφήνονται να πέσουν στη θάλασσα, χωρίς τη μεσολάβηση διατάξεως συγκρατήσεως.

Στο Μέρος Β αναφέρονται οι απαιτήσεις, οι εγκεκριμένες προδιαγραφές και ο αριθμός των σωστικών μέσων σε θέματα:

- α) **Επικοινωνίας** και ειδικότερα:
 - Στις συσκευές ραδιοεπικοινωνίας για τη διάσωση των ναυαγών, όπως:
 - Φορητές συσκευές ραδιοεπικοινωνίας για τη διάσωση ναυαγών.
 - Ραδιοσημαντήρες ενδειξέως θέσεως σωστικών μέσων.
 - Ραδιοτηλεφωνικές συσκευές.
 - Στις φωτοβολίδες κινδύνου.
 - Στα μέσα εσωτερικής συνεννοήσεως και συναγερμού, που πρέπει να υπάρχουν σε κάθε πλοίο, όπως:

- Μόνιμες ή φορητές συσκευές για τη συνεννόηση μεταξύ σταθμών ελέγχου, συγκεντρώσεως και επιβιβάσεως του πλοίου.
- Σύστημα συναγερμού γενικού κινδύνου.

β) *Ατομικών σωσίβιων συσκευών* ανά τύπο πλοίου, δηλαδή οι σημαντήρες, τα σωσίβια τύπου ζακέτας ή ζώνης, οι στολές καταδύσεως κλπ.

γ) *Πινάκων διαιρέσεων και οδηγιών* ανά περίπτωση ανάγκης, δηλαδή για τα σχέδια και τις οδηγίες που πρέπει να υπάρχουν σε εμφανείς θέσεις και κατάλληλη γλώσσα στους σταθμούς συγκεντρώσεως και στους χώρους επιβατών.

δ) *Οδηγιών λειτουργίας για τα σωστικά μέσα*, δηλαδή τις αφίσες ή πινακίδες που επεξηγούν τις διαδικασίες χειρισμού.

ε) *Επανδρώσεως και εποπτείας των σωστικών μέσων*, δηλαδή τον ικανό αριθμό εκπαιδευμένων ατόμων, που θα καθοδηγήσουν και θα βοηθήσουν εκείνους που δεν είναι εκπαιδευμένοι, όπως επίσης ποιος αξιωματικός είναι υπεύθυνος ανά λέμβο και ποιος χειρίζεται την εγκατάσταση ραδιοεπικοινωνίας.

στ) *Οδηγιών στοιβασίας των σωστικών μέσων*, δηλαδή πού πρέπει να βρίσκονται τα σωστικά μέσα ώστε σε κατάλληλο χρόνο (π.χ. διάρκειας μικρότερης των πέντε λεπτών) δύο άτομα να μπορούν να τα ετοιμάσουν για επιβίβαση και καθαίρεση.

ζ) *Συστημάτων καθαιρέσεως και ανελκύσεως σωστικών μέσων*, δηλαδή των τύπων και των μηχανισμών απελευθερώσεως, ανακρεμάσεως κλπ.

η) *Συσκευών εκτοξεύσεως ορμιδίων*.

θ) *Εκπαιδεύσεως και γυμνασίων έκτακτης ανάγκης* και ειδικότερα:

- Στα εκπαιδευτικά εγχειρίδια.
- Στην πρακτική εξάσκηση και στα γυμνάσια (π.χ. συναγερμού, εγκαταλείψεως, πυρκαγιάς).
- Στην πρακτική εξάσκηση και στις οδηγίες.
- Στην καταχώριση σε ημερολόγιο.

ι) *Λειτουργικής ετοιμότητας, συντηρήσεως και επιθεωρήσεων* των σωστικών μέσων, δηλαδή το θεσμοθετημένο ετήσιο ή μηνιαίο ή εβδομαδιαίο χρονικό διάστημα των απαραίτητων ελέγχων.

Στο Μέρος Γ συμπεριλαμβάνονται οι τεχνικές απαιτήσεις και προδιαγραφές των σωστικών μέσων του πλοίου. Το μέρος αυτό έχει χωρισθεί σε οκτώ τμήματα:

Τμήμα I	Γενικά.
Τμήμα II	Ατομικές σωσίβιες συσκευές (σημαντήρες, σωσίβια, στολές καταδύσεως, θερμοπροστατευτικά βοηθήματα).
Τμήμα III	Σήματα οπτικής επικοινωνίας (φωτοβολίδες αλεξιπτωτικού τύπου, φωτοβολίδες χειρός, καπνογόνα).
Τμήμα IV	Πλωτά σωστικά μέσα (σχεδίες άκαμπτες και πνευστές, λέμβοι διαφόρων τύπων και κατηγοριών).
Τμήμα V	Σκάφη διασώσεως.
Τμήμα VI	Συστήματα καθαιρέσεως και επιβιβάσεως στα σωστικά μέσα.
Τμήμα VII	Διάφορα άλλα συστήματα διασώσεως (ορμιδιοβόλα, συστήματα συναγερμού γενικής ανάγκης).
Τμήμα VIII	Διάφορα θέματα (εγχειρίδια εκπαίδευσής, συντήρηση σωστικών μέσων κλπ.).

4.3.4 Κεφάλαιο IV: Οι ραδιοεπικοινωνίες.

Το 1988 τα κράτη-μέλη του IMO υιοθέτησαν τις τροποποιήσεις της SOLAS, οι οποίες αναφέρονται στις ραδιοεπικοινωνίες βελτιώνοντας το συμβατικό σύστημα ραδιοτηλεγραφίας και ραδιοτηλεφωνίας, με τέτοιον τρόπο, ώστε να σχεδιασθεί και να αναπτυχθεί ένα νέο σύστημα επικοινωνίας στη ναυτιλία, γνωστό ως GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System).

Στο Μέρος Α του Κεφαλαίου IV της SOLAS αναφέρεται ότι έχει εφαρμογή σε όλα τα πλοία,

που οι προϋπάρχοντες κανονισμοί ισχύουν και σε Φ/Γ πλοία 300 κοχ και άνω, εκτός από τα πλοία που ναυσιπλοούν στις μεγάλες λίμνες της Βόρειας Αμερικής και στις υδάτινες οδούς που συνδέουν ή εισρέουν σε αυτές. Ειδικές διατάξεις ίσχυαν πριν την 1/1/1999 για πλοία ναυπηγημένα πριν την 1/2/1995. Μετά την 1/2/1999, κάθε πλοίο είναι υποχρεωμένο, ανεξάρτητα της ημερομηνίας ναυπηγήσεώς του να εφαρμόζει όλες τις ισχύουσες απαιτήσεις αυτού του κεφαλαίου. Επισημαίνεται ακόμη ότι καμιά διάταξη του κεφαλαίου αυτού δεν εμποδίζει πλοίο, σωστικό μέσο ή άνθρωπο σε κίνδυνο να χρησιμοποιήσει οποιοδήποτε μέσο έχει στη διάθεσή του για να προσελκύσει την προσοχή, να επισημάνει τη θέση του και να ζητήσει βοήθεια.

Τα κράτη-μέλη που έχουν υπογράψει τη SOLAS, επιθυμούν να μην αποκλίνουν από τις απαιτήσεις του κεφαλαίου. Η Αρχή έχει δικαίωμα να απαλλάξει, μερικώς ή υπό όρους μεμονωμένα πλοία, αλλά κάθε Αρχή θα καταθέτει στον IMO, όσο το δυνατό συντομότερα μετά την 1η Ιανουαρίου κάθε έτους, μια αναφορά με όλες τις απαλλαγές που έχουν δοθεί κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος.

Στη συνέχεια, μεταξύ άλλων, δίνονται κάποιοι από τους ορισμούς αυτού του Κεφαλαίου:

α) **Ψηφιακή επιλογική κλήση (DSC)** είναι η τεχνική, η οποία χρησιμοποιεί ψηφιακούς κώδικες και καθιστά ικανό ένα ραδιοσταθμό να έρθει σε επαφή και να μεταδώσει πληροφορίες σε έναν άλλο σταθμό ή ομάδα σταθμών, εφαρμόζοντας τις συστάσεις της *Διεθνούς Συμβουλευτικής Επιτροπής Ραδιοεπικοινωνιών (International Radio Consultative Committee-CCIR)*.

β) **INMARSAT** είναι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Δορυφορικός Οργανισμός, ο οποίος ιδρύθηκε από τη σχετική διεθνή Σύμβαση το 1976. (*Αναφέρεται αναλυτικότερα στο δεύτερο κεφάλαιο, παράγρ. 2.3.2(2), σελ. 21*).

γ) **Διεθνής Υπηρεσία NAVTEX** σημαίνει τις συντονισμένες εκπομπές και αυτόματες λήψεις στους 518 khz, πληροφοριών ναυτικής ασφάλειας μέσω της τηλεγραφίας στενής ζώνης άμεσης εκτυπώσεως στην αγγλική γλώσσα.

δ) **Ραδιοεντοπισμός** σημαίνει την εξεύρεση της θέσεως πλοίου, αεροσκάφους ή ναυαγών που κινδυνεύουν, από τις μονάδες διασώσεως.

ε) **Πληροφορίες ναυτικής ασφάλειας** σημαίνει ναυτιλιακές και μετεωρολογικές προειδοποιήσεις, μετεωρολογικά δελτία και άλλων ειδών μηνύματα ασφάλειας, επείγουσας φύσεως, που εκπέμπονται προς τα πλοία.

στ) **Υπηρεσία δορυφόρου πολιτικής τροχιάς** σημαίνει την υπηρεσία που βασίζεται σε δορυφόρους πολιτικής τροχιάς, οι οποίοι λαμβάνουν και μεταδίδουν σήματα κινδύνου από τις συσκευές EPIRB (Emergency Position Indicating Radio Beacon) και η οποία παρέχει τη θέση τους.

ζ) **Κανονισμοί ραδιοεπικοινωνίας** σημαίνει τους κανονισμούς που είναι προσαρτημένοι ή θεωρούνται ότι είναι προσαρτημένοι στις πιο πρόσφατες τροποποιήσεις περί Ραδιοεπικοινωνίας, που ισχύουν κάθε φορά.

η) **Θαλάσσια περιοχή A1**, σημαίνει κάθε θαλάσσια περιοχή, που καλύπτεται από τουλάχιστον ένα εγκατεστημένο σταθμό VHF (Very High Frequency) και δυνατότητα ψηφιακής επιλογικής κλήσεως, όπως καθορίζεται από το κράτος που έχει υπογράψει τη SOLAS.

θ) **Θαλάσσια περιοχή A2**, σημαίνει κάθε θαλάσσια περιοχή εξαιρουμένης της θαλάσσιας περιοχής A1, που καλύπτεται από εγκατεστημένους σταθμούς MF (Medium Frequency) και υπάρχει η δυνατότητα ψηφιακής επιλογικής κλήσεως, όπως καθορίζεται από το κράτος που έχει υπογράψει τη SOLAS.

ι) **Θαλάσσια περιοχή A3**, σημαίνει κάθε θαλάσσια περιοχή, εξαιρουμένων των θαλασσίων περιοχών A1 και A2, που καλύπτεται από τις εκπομπές των γεωστατικών δορυφόρων του INMARSAT.

ια) **Θαλάσσια περιοχή A4**, σημαίνει κάθε θαλάσσια περιοχή, που δεν περιλαμβάνεται στις θαλάσσιες περιοχές A1, A2 και A3.

Συμπληρωματικά κάθε πλοίο κατά τη διάρκεια του πλου θα μπορεί:

α) Να μεταδίδει σήματα κινδύνου πλοίου-ξηράς τουλάχιστον με δύο διαφορετικά μέσα ανεξάρτητα μεταξύ τους, χρησιμοποιώντας μια διαφορετική υπηρεσία ραδιοεπικοινωνίας.

β) Να λαμβάνει σήματα κινδύνου ξηράς-πλοίου.

γ) Να μεταδίδει και να λαμβάνει σήματα κινδύνου πλοίου-πλοίου, σήματα επικοινωνίας, συντονισμού έρευνας και διασώσεως, τοπικές επικοινωνίες πληροφορίας ναυτιλιακής ασφάλειας, γενικής φύσεως ραδιοεπικοινωνίες από και προς χερσαία ραδιοσυστήματα ή δίκτυα επικοινωνίας γέφυρας-γέφυρας.

Στο Μέρος Γ αυτού του Κεφαλαίου ορίζεται ότι κάθε πλοίο θα διαθέτει ραδιοεγκαταστάσεις ανάλογες με τις λειτουργικές απαιτήσεις, που καθορίζονται από τον κανονισμό, και κατάλληλες για τη θαλάσσια περιοχή ή περιοχές διά μέσου των οποίων θα πλεύσει κατά το προγραμματισμένο ταξίδι. Οι ραδιοεγκαταστάσεις θα είναι εγκεκριμένου τύπου από την Αρχή για να εξασφαλίζεται με την τοποθέτησή τους ότι δεν επηρεάζονται από παρεμβολές, επίδραση νερού, ακραιών θερμοκρασιών και θα εξασφαλίζεται ο μεγαλύτερος δυνατός βαθμός ασφάλειας και λειτουργικής διαθεσιμότητας. Ο εγκεκριμένος και απαραίτητος ραδιοεξοπλισμός για τα πλοία είναι:

α) VHF/DSC ικανό να διατηρεί συνεχή φυλακή στο κανάλι 70.

β) Αναμεταδότη ραντάρ 9 GHz.

γ) Ένα δέκτη NAVTEX.

δ) Ένα EPIRB 406 MHz ή 1,6 GHz ανάλογα με την περιοχή πλεύσεως.

Στη συνέχεια ο κανονισμός διαχωρίζει τις θαλάσσιες περιοχές A1, A2, A3, A4 και καθορίζει τις πρόσθετες απαιτήσεις για κάθε περιοχή.

Στο Μέρος Β αναφέρεται ότι κάθε πλοίο θα πρέπει να τηρεί συνεχείς φυλακές εν πλω σε όλες τις συχνότητες κινδύνου, ψηφιακής επιλογικής κλίσεως, ραδιοτηλεφωνίας, ραδιοτηλετυπίας, και εκπομπής πληροφοριών ναυτιλιακής ασφάλειας.

Κάθε πλοίο θα διαθέτει ειδικά εκπαιδευμένους χειριστές για ραδιοεπικοινωνίες κινδύνου και ασφάλειας, που ικανοποιούν την Αρχή. Οι χειριστές θα διαθέτουν πιστοποιητικά που καθορίζονται στους Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνίας. Ένας από αυτούς θα ορισθεί ως ο κύριος χειριστής ραδιοεπικοινωνιών κατά τη διάρκεια περιστατικών κινδύνου.

Εγγραφές όλων των περιστατικών, που συνδέονται με τη ραδιοεπικοινωνία και που φαίνονται να είναι σημαντικές για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα, θα καταγράφονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις των Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνίας στο ημερολόγιο Ασυρμάτου (Μέρος Δ).

4.3.5 Κεφάλαιο V: Ασφάλεια ναυσιπλοΐας.

Το Κεφάλαιο V της SOLAS αναφέρεται στα εμπορικά πλοία, εκτός αυτών που ναυσιπλοούν στην περιοχή των μεγάλων λιμνών της Βόρειας Αμερικής και ρυθμίζει θέματα ασφάλειας στη ναυσιπλοΐα. Στη συνέχεια παρουσιάζονται συνοπτικά ορισμένες υποχρεώσεις που προκύπτουν από τους σχετικούς κανονισμούς του εν λόγω κεφαλαίου.

α) Ο πλοίαρχος κάθε πλοίου είναι υποχρεωμένος να δίνει πληροφορίες στις Αρχές και τα συμπλέοντα πλοία για:

- Επικίνδυνους πάγους.
- Επικίνδυνα ναυάγια.
- Επερχόμενες τροπικές θύελλες ή καταιγίδες.
- Χαμηλές θερμοκρασίες με ανέμους που προκαλούν επικάθιση πάγων.
- Ανέμους δυνάμews άνω των δέκα μποφόρ.

β) Προβλέπεται η γλώσσα και ο τρόπος μεταδόσεως των παραπάνω σημάτων κινδύνου, ώστε να είναι κατανοητά. Αξιοσημείωτο είναι ότι οι πλοίαρχοι ενθαρρύνονται από τα συμβαλλόμενα κράτη στη συλλογή μετεωρολογικών στοιχείων, για εξέταση, διάδοση και ανταλλαγή, με σκοπό την εξυπηρέτηση της ναυτιλίας ως τοπικοί μετεωρολογικοί παρατηρητές.

γ) Προβλέπεται υποχρέωση των κρατών-μελών για τη διατήρηση υπηρεσίας περιπολιών πάγων, με σκοπό να πληροφορούνται τα διερχόμενα πλοία για την κατάσταση των επικινδύνων περιοχών πάγων.

δ) Καθορίζονται λεπτομερώς οι υποχρεώσεις και οι διαδικασίες των πλοίαρχων των πλοίων, τα οποία λαμβάνουν σήματα κινδύνου και προβλέπεται η υποχρέωση να παρέχεται συνδρομή σε πλοία ή και πρόσωπα που κινδυνεύουν. Ειδικότερα, αναφέρεται ότι: «Ο πλοίαρχος κάθε πλοίου που βρίσκεται εν πλω, όταν λάβει σήμα ότι άλλο πλοίο ή αεροσκάφος ή κάποιος σωστικό μέσο τους βρίσκεται σε κίνδυνο, είναι υποχρεωμένος να πλεύσει ολοταχώς σε βοήθεια των ατόμων που κινδυνεύουν, ειδοποιώντας εφόσον είναι δυνατό. Εάν ο πλοίαρχος δεν μπορεί να πράξει κατ' αυτόν τον τρόπο ή εάν λόγω συνθηκών δεν θεωρεί σκόπιμο ή αναγκαίο να προστρέξει σε βοήθεια, οφείλει να καταχωρίσει το γεγονός και τις αιτίες στο ημερολόγιο του πλοίου».

ε) Σύμφωνα με τους κανονισμούς αυτού του κεφαλαίου, τα κράτη-μέλη αναλαμβάνουν την υποχρέωση:

- Του καθορισμού διατάξεων επαρκούς ποιοτικής και ποσοτικής επανδρώσεως των πλοίων.
- Της εγκαταστάσεως βοηθημάτων ναυσιπλοίας (π.χ ραδιοφάρων κλπ.), για την ασφάλεια της ναυσιπλοίας.
- Της εξασφάλισης των μέσων επιτηρήσεως των ακτών και διασώσεως προσώπων που κινδυνεύουν στη θάλασσα.

Οι υποχρεώσεις αυτές περιλαμβάνουν την ίδρυση, λειτουργία και συντήρηση μέσων εντοπισμού και διασώσεως προσώπων που κινδυνεύουν, ανάλογα με την πυκνότητα της κινήσεως και των κινδύνων ναυσιπλοίας. Επιπλέον πρέπει να παρέχονται πληροφορίες για τα διαθέσιμα μέσα.

στ) Ειδικά για τα εμπορικά πλοία, σύμφωνα με τους κανονισμούς αυτού του κεφαλαίου, πρέπει:

- Να καλύπτονται οι απαιτήσεις για την ασφάλεια των πλοηγών που επιβιβάζονται σε αυτά, π.χ. για τις κλίμακες πλοηγών, τις πλευρικές θύρες, τους μηχανικούς ανελκυστήρες, το φωτισμό και το σχετικό εξοπλισμό.
- Να ελέγχεται η άμεση μετάπτωση της πηδαλιουχίσεως του πλοίου από τον αυτόματο πιλότο στο χειροκίνητο έλεγχο, όταν το πλοίο κινείται σε περιοχές με πυκνή θαλάσσια κυκλοφορία ή σε συνθήκες περιορισμένης ορατότητας ή σε οποιαδήποτε άλλη επικίνδυνη κατάσταση ναυσιπλοίας.
- Να υπάρχουν τα κατάλληλα φώτα ναυσιπλοίας, σύμφωνα με το διεθνή Κανονισμό Αποφυγής Συγκρούσεων.
- Να υπάρχουν οι ναυτιλιακές συσκευές που προβλέπονται με βάση το μέγεθος του πλοίου και να είναι εγκεκριμένου τύπου από την αρμόδια Αρχή.
- Να εκτελούνται δοκιμές και γυμνάσια στους μηχανισμούς πηδαλίου, τα αποτελέσματα των οποίων θα πρέπει να καταχωρούνται στο ημερολόγιο του πλοίου.
- Να είναι εφοδιασμένα με επαρκή αριθμό και είδος ναυτιλιακών χαρτών, οδηγιών, φαροδεικτών, πινάκων παλιρροιών και άλλων ναυτιλιακών εκδόσεων, που είναι απαραίτητα για τα ταξίδια που εκτελούν.
- Να είναι εφοδιασμένα με το διεθνή Κώδικα Σημάτων.

4.3.6 Κεφάλαιο VI: Μεταφορά φορτίων.

Το Κεφάλαιο VI της SOLAS αφορούσε αποκλειστικά στη μεταφορά των σιτηρών, μέχρι την τροποποίηση του 1991, οπότε συμπεριέλαβε όλους τους τύπους φορτίων, που μεταφέρονται σε χύμα μορφή εκτός των υγρών και αερίων.

Τα *σιτηρά*, λόγω της χαρακτηριστικής ιδιομορφίας τους να μετατοπίζονται εντός των κυτών φορτίου με συνέπεια την αρνητική επίδρασή τους στις κλίσεις και στην ευστάθεια του πλοίου, απαιτούν συγκεκριμένα μέτρα και μεθόδους στοιβασίας, διευθετήσεως ή χαλιαρίσματος και ασφαλίσεως, με στόχο την αποφυγή μεγάλων ελευθέρων επιφανειών. Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στον τρόπο κατασκευής των αμπαριών των πλοίων, που μεταφέρουν σιτηρά, και στις μεθόδους υπολογισμού των τάσεων του πλοίου.

Σε αυτό το κεφάλαιο περιέχονται επίσης οι *διεθνείς κώδικες* σιτηρών, ασφαλούς πρακτικής για τη στοιβασιά και ασφάλιση του φορτίου, ασφαλούς πρακτικής για τα πλοία μεταφοράς ξυλείας στο κατάστρωμα και ασφαλούς πρακτικής για τα στερεά χύμα φορτία. Στις τροποποιήσεις του 1994 συμπεριελήφθησαν κανονισμοί που αφορούν στα *μοναδοποιημένα φορτία*, όπως για παράδειγμα τους τρόπους φορτώσεως, στοιβασιάς και ασφαλίσεως των εμπορευματοκιβωτίων.

Τέλος, στις τροποποιήσεις του 1998 συμπεριελήφθησαν οδηγίες καθιερώσεως και χρήσεως του εγχειριδίου ασφαλίσεως φορτίου και του τρόπου επικοινωνίας πλοίου-ξηράς κατά τη φόρτωση και την εκφόρτωση.

4.3.7 Κεφάλαιο VII: Μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων.

Με τους κανονισμούς του Κεφαλαίου VII της SOLAS ρυθμίζονται θέματα που αφορούν στη θαλάσσια μεταφορά επικινδύνων φορτίων όπως:

- α) Η κατάταξη των επικινδύνων φορτίων σε κλάσεις.
- β) Ο τρόπος ασφαλούς συσκευασίας τους.
- γ) Η σήμανση και η επιγραφή των συσκευασιών.
- δ) Ο εφοδιασμός του πλοίου που μεταφέρει τα επικίνδυνα εμπορεύματα με σχετικά έγγραφα και πιστοποιητικά.
- ε) Οι απαιτήσεις στοιβασιάς.
- στ) Οι ειδικοί περιορισμοί στη μεταφορά εκρηκτικών υλικών από Ε/Γ πλοία κ.ά.

4.3.8 Κεφάλαιο VIII: Πυρηνοκίνητα πλοία.

Εξαιτίας των κινδύνων της ραδιενέργειας καθώς και άλλων κινδύνων από την πυρηνική ενέργεια, στο Κεφάλαιο VIII της SOLAS προβλέπονται τα εξής μέτρα ασφάλειας:

- α) Απαιτείται η έγκριση της Αρχής για την εγκατάσταση πυρηνικών αντιδραστήρων.
- β) Η Αρχή φροντίζει ώστε να μην υπάρχει αδικαιολόγητη εκπομπή ραδιενέργειας ή άλλο κίνδυνος από την πυρηνική ενέργεια για τους επιβάτες, το κοινό, τις οδούς ναυσιπλοΐας ή τις προμήθειες τροφίμων και νερού.
- γ) Συντάσσεται έκθεση ασφάλειας και εγχειρίδιο λειτουργίας της πυρηνικής εγκαταστάσεως και εγκρίνεται από την Αρχή.
- δ) Εκτελούνται οι επιθεωρήσεις, που προβλέπονται για τα υπόλοιπα πλοία, και επιπλέον ειδικές επιθεωρήσεις, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της εκθέσεως ασφάλειας.
- ε) Εκδίδονται ειδικά πιστοποιητικά από την Αρχή, που αποκαλούνται Πιστοποιητικά Ασφάλειας Πυρηνοκίνητου Πλοίου, τα οποία ισχύουν μέχρι 12 μήνες.

4.3.9 Κεφάλαιο IX: Διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων.

Στο Κεφάλαιο IX της SOLAS περιλαμβάνεται ο *Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχειρίσεως* (ISMCode) ο οποίος εφαρμόζεται υποχρεωτικά σε όλα τα εμπορικά πλοία πάνω από 500 κοχ, από την 1/7/1998 ανεξάρτητα από την ημερομηνία ναυπηγήσεώς τους, ενώ σε ειδικές κατηγορίες Φ/Γ πλοίων και εξέδρες εξορύξεως πάνω από 500 κοχ, η καταλυτική ημερομηνία εφαρμογής είναι η 1/7/2002. Ο Κώδικας ISM καθιερώνει το Σύστημα Ασφαλούς Διαχειρίσεως (SMS) για τη διοίκηση της εταιρείας τόσο στην ξηρά όσο και στο πλοίο, εκδίδοντας το *Πιστοποιητικό Συμμορφώσεως* (DOC) και το *Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχειρίσεως* (SMC) για τα πλοία. *(Αναλυτική παρουσίαση του Κώδικα ISM γίνεται στο έβδομο κεφάλαιο, παράρτ. 7.2, σελ. 129).*

4.3.10 Κεφάλαιο X: Μέτρα ασφάλειας για υψηλής ταχύτητας πλοία.

Στο Κεφάλαιο X της SOLAS ορίζεται ότι τα πιστοποιητικά και οι άδειες που εκδίδονται σύμφωνα με τον *Κώδικα Υψηλής Ταχύτητας Πλοίων* θα έχουν την ίδια ισχύ και την ίδια αναγνώριση,

όπως τα πιστοποιητικά του Κεφαλαίου Ι της εν λόγω Συμβάσεως. Ο κανονισμός επισημαίνει ότι οι απαιτήσεις του Κώδικα είναι υποχρεωτικές και όχι συμβουλευτικές.

Το Κεφάλαιο αυτό αφορά σε όλα τα υψηλής ταχύτητας πλοία που κατασκευάστηκαν την ή μετά 1/1/1996 και αργότερα. Οποιοδήποτε πλοίο ανεξάρτητα από την ημερομηνία κατασκευής του, που υφίσταται επισκευές, αλλαγές, μετασκευές ή εξοπλισμούς, συνεχίζει να συμμορφώνεται τουλάχιστον με τις απαιτήσεις, που εφαρμόζονταν πρωτύτερα. Κάθε πλοίο που είχε κατασκευασθεί πριν την 1/1/1996, θα έπρεπε να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του Κώδικα σαν να κατασκευάστηκε την ή μετά τη συγκεκριμένη ημερομηνία.

4.3.11 Κεφάλαιο XI: Ειδικά μέτρα για τη βελτίωση της ναυτικής ασφάλειας.

Το Κεφάλαιο XI της SOLAS, τέθηκε σε ισχύ την 1/1/1996 και εφαρμόζεται σε όλα τα Ε/Γ πλοία άνω των 100 κοχ και σε όλα τα Φ/Γ πλοία άνω των 300 κοχ.

Σύμφωνα με αυτό κάθε πλοίο θα εφοδιάζεται με έναν αριθμό ταυτότητας, ο οποίος θα συμμορφώνεται με το σχέδιο αριθμού ταυτότητας του IMO. Αυτός ο αριθμός θα καταχωρίζεται στα πιστοποιητικά και στα αναγνωρισμένα αντίγραφα τους.

Ένα πλοίο που βρίσκεται σε κάποιο λιμάνι υπόκειται σε έλεγχο των λειτουργικών απαιτήσεων από αξιωματικούς κατάλληλα εξουσιοδοτημένους από την κυβέρνησή τους, σχετικά με την ασφάλεια των πλοίων και όταν έχουν βάσιμους λόγους να πιστεύουν ότι ο πλοίαρχος και το πλήρωμα δεν είναι εξοικειωμένοι με τις βασικές διαδικασίες ασφάλειας του πλοίου.

4.3.12 Κεφάλαιο XII: Πρόσθετα μέτρα ασφάλειας για τα πλοία μεταφοράς φορτίων χύμα.

Στο Κεφάλαιο XII της SOLAS, το οποίο τέθηκε σε ισχύ το 1999 γίνεται αναφορά στην κατασκευαστική δυνατότητα εγκάρσιας στεγανοποίησεως των δύο πρώτων αμπαριών ή των διπυθμένων των πλοίων μεταφοράς χύμα φορτίων, τα οποία έχουν μήκος πάνω από 150 μέτρα και μεταφέρουν φορτία με συγκεκριμένα όρια πυκνότητας.

Η απόφαση για τη λήψη επιπρόσθετων μέτρων ενδυναμώσεως των ελασμάτων των προωραίων αμπαριών των πλοίων μεταφοράς χύμα φορτίων, προέκυψε λόγω μιας εμπειριστατωμένης μελέτης του IMO, την οποία εκπόνησε η *Διεθνής Ένωση Νηογνομόνων* (ICAS).

4.4 Οι κυριότερες τροποποιήσεις της SOLAS.

4.4.1 Τροποποιήσεις του έτους 2004.

Οι πρώτες τροποποιήσεις υιοθετήθηκαν το Μάιο του 2004 και αφορούσαν στην πρόσβαση σε και εντός των χώρων των δεξαμενών φορτίου των Δ/Ξ και των Φ/Γ πλοίων (κανονισμός Π-1/3-6). Ουσιαστικά επιτρέπεται η διάθεση *μη μονίμων μέσων προσβάσεως* (non-permanent means) πάνω στα πλοία (τέθηκαν σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2006).

Επίσης, οι τροποποιήσεις αφορούσαν και στα εξής:

α) Πρόσωπα που κινδυνεύουν στη θάλασσα (Κεφάλαιο V: Ασφάλεια της ναυσιπλοΐας). Αναφέρεται στην υποχρέωση παροχής βοήθειας ανεξάρτητα της εθνικότητας ή της καταστάσεως των προσώπων που βρίσκονται σε κίνδυνο και στη συνεργασία και το συντονισμό ανάμεσα στα κράτη-μέλη για παροχή βοήθειας στον πλοίαρχο, έτσι ώστε να παραδώσει τα πρόσωπα αυτά σε ασφαλές μέρος.

β) Ατυχήματα που σχετίζονται με τις βάρκες διασώσεως (Κεφάλαιο III: Σωστικά μέσα) και έχουν ως στόχο την πρόληψη των ατυχημάτων κατά τη διάρκεια γυμνασίων (drills), επειδή μερικές φορές στο παρελθόν μέλη των πληρωμάτων είχαν τραυματιστεί ή έχασαν τη ζωή τους.

γ) Κώδικας επικινδύνων φορτίων (IMDG Code), ο οποίος περιλαμβάνει ένα νέο κεφάλαιο, το 1.4, σχετικά με την *παροχή ασφάλειας* (security provisions) κατά τη θαλάσσια μεταφορά επικινδύνων φορτίων. Τα παραπάνω τέθηκαν σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2006.

Οι δεύτερες τροποποιήσεις υιοθετήθηκαν το Δεκέμβριο του 2004, τέθηκαν σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2006 και αφορούσαν στα εξής:

α) Σχετικά με την ασφάλεια των πλοίων μεταφοράς φορτίων χύμα (Κεφάλαιο XII: Bulk carrier safety) υπάρχει πρόβλεψη για νέες απαιτήσεις στα πλοία που είναι εφοδιασμένα με διπλά κελύφη/πτυθμένες (double-side skin). Ένας νέος κανονισμός, ο 14, αφορά σε περιορισμούς κατά τον απόπλου αν όλες οι δεξαμενές είναι κενές. Για τα πλοία με διπλά κελύφη, εφαρμόζεται σε αυτά με μήκος άνω των 150 μέτρων που μεταφέρουν στερεά φορτία χύμα και έχουν πυκνότητα μεγαλύτερη από 1000 Kg/m³.

β) Απλούστευση των *μαύρων κουτιών* (voyage data recorders) σύμφωνα με τον κανονισμό 20 και ιδιαίτερα στην εγκατάστασή τους σε υπάρχοντα πλοία άνω των 20.000 GT και αργότερα σε πλοία άνω των 3.000 GT.

4.4.2 Τροποποιήσεις του έτους 2005.

Αυτές υιοθετήθηκαν το Μάιο του 2005, ορισμένες τέθηκαν σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2007 και οι υπόλοιπες θα τεθούν σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2009. Πρόκειται για το Κεφάλαιο II-1 της SOLAS προς εναρμόνιση των απαιτήσεων για την υποδιαίρεση και την ανθεκτικότητα στις ζημιές για τα επιβατηγά και τα φορτηγά πλοία (parts A, B, B-1 για όλα τα νέα πλοία μετά την 1η Ιανουαρίου 2009).

Οι τροποποιήσεις αυτές βασίστηκαν στη *μέθοδο πιθανοτήτων* (probabilistic), η οποία με τη σειρά της βασίζεται σε διαθέσιμα στοιχεία για τις συγκρούσεις πλοίων που συγκέντρωσε ο ΙΜΟ. Αυτή η μέθοδος, επειδή στηρίζεται σε στατιστικά δεδομένα, θεωρείται πιο ρεαλιστική από αυτή που χρησιμοποιείται πρωτύτερα από τον οργανισμό, δηλαδή την *αιτιοκρατική* (deterministic).

Άλλες τροποποιήσεις της SOLAS που τέθηκαν σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2007 είναι οι εξής:

α) Νέος κανονισμός II-1/3-7 που απαιτεί τα σχέδια κατασκευής του πλοίου να υπάρχουν πάνω στο πλοίο και στο γραφείο.

β) Νέος κανονισμός II-1/3-8 που αφορά στον εξοπλισμό ρυμουλκήσεως και προσδέσεως. Συγκεκριμένα περιγράφονται όλες οι προϋποθέσεις για τις ασφαλείς ενέργειες προς πρόσδεση / ρυμούλκηση που σχετίζονται με τη συνήθη διαχείριση του πλοίου.

γ) Νέος κανονισμός II-1/23-3 που σχετίζεται με τους ανιχνευτές για τα επίπεδα του νερού στις δεξαμενές φορτίου σε νέα πλοία, εκτός των Φ/Γ πλοίων.

δ) Τροποποίηση του κανονισμού II-1/31 με σκοπό τον περιορισμό της εφαρμογής του αυτόματου συστήματος προώσεως μόνο για τα νέα πλοία.

4.4.3 Τροποποιήσεις του έτους 2006.

Αυτές υιοθετήθηκαν το Μάιο του 2006 και τέθηκαν σε ισχύ την 1^η Ιανουαρίου 2008. Αφορούν σε ένα νέο κανονισμό για τον LRIT (long-range identification and tracking of ships) που περιλαμβάνεται στο Κεφάλαιο V της SOLAS για την Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας. Αποτελεί υποχρεωτική απαίτηση για τα παρακάτω πλοία που ασκούν διεθνή ταξίδια: Ε/Γ περιλαμβάνοντας τα υδροπτέρυγα, Φ/Γ άνω των 300 GT και των γεωπύραων/πλαφορμών.

Το LRIT διαθέτει τις πληροφορίες για θέματα ασφάλειας, έρευνας και διασώσεως ανάμεσα στα κράτη-μέλη της συμβάσεως. Κάθε κράτος της σημαίας του πλοίου διατηρεί το δικαίωμα να προστατεύει το πλοίο σχετικά με τα βασικά του στοιχεία, αλλά επιτρέπεται στο παράκτιο κράτος να έχει πρόσβαση στις πληροφορίες για τα πλοία που βρίσκονται πλησίον των ακτών του. Ο κανονισμός αυτός δεν δημιουργεί νέα κυριαρχικά δικαιώματα των κρατών για τα πλοία πέραν αυτών που αναγνωρίζονται από το διεθνές δίκαιο και συγκεκριμένα τη Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS).

Οι επόμενες τροποποιήσεις του ίδιου μήνα θα τεθούν σε ισχύ την 1^η Ιουλίου 2010 και αφορούν στα εξής:

α) Κεφάλαιο II-2: Προστασία από πυρκαγιά και αφορά σε απαιτήσεις για τον ειδικό εξοπλισμό, αλλά και για όλα τα εύφλεκτα πετρελαιοειδή για τα πλοία που κατασκευάστηκαν από και μετά την 1η Φεβρουαρίου 1992 και από και μετά την 1η Ιουλίου 1998.

β) Κεφάλαιο III: Σωστικά μέσα, σχετικά με παιδικά σωσίβια (χιτώνες), ειδικά για τα Ε/Γ σε ταξίδια που διαρκούν λιγότερο από 24 ώρες πρέπει να αντιστοιχούν στο 2,5% του αριθμού των επιβατών, ενώ για μεγαλύτερης διάρκειας ταξίδια πρέπει να υπάρχει ο αντίστοιχος αριθμός σωσιβίων ίσος με το συνολικό αριθμό των παιδιών πάνω στο πλοίο.

γ) Κεφάλαιο IV: Ραδιοεπικοινωνίες, όπου απαιτείται τα πλοία να διαθέτουν ειδικά ρα-ντάρ τύπου EPIRB, ικανά να εκπέμπουν σήμα κινδύνου διά μέσου της τροχιάς των αρκτικών δορυφόρων (polar orbiting satellite service – COSPAS / SARSAT), λειτουργώντας στους 406 MHz band.

δ) Κεφάλαιο V: Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας. Συγκεκριμένα στον κανονισμό 22 προστίθεται παράγραφος που αφορά στην ορατότητα από τη γέφυρα (navigation bridge visibility), επιτρέποντας την ανταλλαγή έρματος στη θάλασσα με την προϋπόθεση ότι ο πλοίαρχος έχει εξασφαλίσει τη δυνατότητα εκτελέσεως με ασφαλείς διαδικασίες (τυφλοί τομείς, ή μειωμένα οριζόντια πεδία ενοράσεως να λαμβάνονται υπόψη). Η όλη διαδικασία πρέπει να εκτελείται σύμφωνα με το σχέδιο διαχείρισεως έρματος (ballast water management plan).

Οι επόμενες τροποποιήσεις αφορούν στο Δεκέμβριο του 2006 και θα τεθούν σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2008/2010 αντίστοιχα. Έχουν ως αντικείμενο τα πρότυπα ασφάλειας των Ε/Γ πλοίων, ιδιαίτερα για τα μεγάλης μεταφορικής ικανότητας Ε/Γ τα οποία ναυπηγούνται σή-μερα, και το κατά πόσο οι υπάρχοντες κανονισμοί θεωρούνται επαρκείς.

Η νέα φιλοσοφία των τροποποιήσεων αυτών βασίζεται στην έμφαση που δίδεται στην πρόληψη μίας απώλειας πλοίου από την πρώτη στιγμή και ότι τα μελλοντικά Ε/Γ πρέπει να σχεδιάζονται με τέτοιο τρόπο επιβιώσεως ώστε, σε περίπτωση απώλειας, οι επιβάτες να μπορούν να παραμείνουν πάνω στο πλοίο, ενώ το πλοίο πλησιάζει στο λιμάνι. Συγκεκριμένα, οι τροποποιήσεις περιλαμβάνουν:

α) Εναλλακτικά σχέδια και καθορισμό αυτών.

β) Χώρους προστασίας πάνω στο πλοίο (safe areas) και τα απαραίτητα συστήματα να διατηρούνται ενώ το πλοίο προσεγγίζει ένα λιμάνι μετά το συμβάν, π.χ. απαιτείται περίσσεια πρόωση.

γ) Κέντρα ασφάλειας πάνω στο πλοίο (safe centers), όπου τα συστήματα μπορούν να ελέγχονται και να λειτουργούν με κατάλληλο τρόπο.

δ) Συστήματα κινδύνου και εντοπισμού πυρκαγιών, περιλαμβάνοντας τις απαιτήσεις για χειρισμό δίχως τη χρήση αυτοματοποιήσεως.

ε) Χρόνο που απαιτείται για την ομαλή εγκατάλειψη του πλοίου, καθώς και τους τρόπους διαφυγής σε περίπτωση πυρκαγιάς (συστήματα εξαερισμού).

Επίσης, οι τροποποιήσεις αφορούν στο Κεφάλαιο II-2 της συμβάσεως και στο Διεθνή Κώδικα για τα Συστήματα Ασφάλειας Πυρκαγιάς (FSS – Fire Safety Systems Code) προκειμένου να ενισχυθεί με κατάλληλα μέτρα η προστασία από πυρκαγιά, σχετικά με τα μπαλκόνια των καμπινών στα Ε/Γ πλοία. Τα μέτρα αυτά ήταν αποτέλεσμα της πυρκαγιάς στο κρουαζιερόπλοιο *Star Princess* το 2005 όταν έπλεε μεταξύ των νησιών Κάιμαν και της Τζαμάικα.

Για τον κανονισμό III/19.3.3.4 περί της προβλέψεως για καθέλκυση των «free-fall» βαρκών κατά τη διάρκεια των ασκήσεων εγκαταλείψεως του πλοίου. Οι τροποποιήσεις επιτρέπουν είτε την καθέλκυση της βάρκας διασώσεως ελεύθερα μόνο με το απαιτούμενο πλήρωμα πάνω σε αυτή για το χειρισμό της, είτε την καθέλκυσή της στο νερό με τα δευτερεύοντα μέσα, δίχως

τη συμμετοχή του πληρώματος, αλλά μόνο κατά τη διάρκεια των μανουβρών αυτής. Ο στόχος είναι η πρόληψη των ατυχημάτων των βαρκών διασώσεως κατά την εγκατάλειψη του πλοίου.

Σχετικά με τους κανονισμούς Π-1/3-2 απαιτείται υποχρεωτικά να υπάρχουν οι κατάλληλες προστατευτικές επιστρώσεις (performance standard for protective coatings) για τις δεξαμενές έρματος (dedicated seawater ballast tanks), σε όλα τα νέα πλοία και στους χώρους των διπλών κελυφών για τα Φ/Γ πλοία. Τέλος, ορισμένες άλλες τροποποιήσεις του 2006 αφορούν στα εξής:

α) Διεθνής Κώδικας για τα μέσα διασώσεως (Life-Saving Appliance – LSA Code) και ιδιαίτερα για τις βάρκες και σωσίβια διασώσεως σε σχέση με τη στοιβασιά.

β) Διεθνής Κώδικας για την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα χημικά χύμα (Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk – IBC), σχετικά με την προστασία και κατάσβεση πυρκαγιάς.

γ) Διεθνής Κώδικας για την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν υγροποιημένα αέρια χύμα (Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk – IGC), σχετικά με την αναβάθμιση των αναφορών της Συμβάσεως SOLAS και την πρόσθεση δύο ακόμη χημικών στη λίστα των φορτίων.

δ) Διεθνείς Κώδικες για την ασφάλεια των ταχυπλόων σκαφών (Codes for High-Speed Craft -1994 HSC and 2000 HSC), να αναβαθμιστούν σύμφωνα με τις επιταγές της SOLAS και ιδιαίτερα τις απαιτήσεις για δοκιμή και υπολογισμό στεγανής υποδιαιρέσεως και ευ-στάθειας.

4.5 Ο Διεθνής Κώδικας Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS Code).

4.5.1 Γενικές παρατηρήσεις.

Το Δεκέμβριο του 2002 η ΔΣ SOLAS τροποποιήθηκε με σκοπό να τεθούν μέτρα προκειμένου να εντείνουν τη **ναυτική ασφάλεια** (maritime security). Έτσι, δημιουργήθηκε ένα νέο κεφάλαιο της Συμβάσεως που αφορά αποκλειστικά σε θέματα ναυτικής ασφάλειας και κατά συνέπεια υποχρεώνει τα πλοία να συμμορφώνονται με τον Κώδικα ISPS (International Ship and Port Facility Security Code).

Το Κεφάλαιο XI-2 της SOLAS και ο Κώδικας ISPS ισχύουν υποχρεωτικά από την 1^η Ιουλίου 2004 για τα συμβαλλόμενα μέρη της Συμβάσεως. Συγκεκριμένα, το Μέρος Α του κώδικα ISPS είναι υποχρεωτικό, ενώ το Μέρος Β περιλαμβάνει τις οδηγίες συμμορφώσεως. Ωστόσο, για να εκδοθεί το διεθνές πιστοποιητικό ασφαλείας πλοίου (International Ship Security Certificate), οι οδηγίες του Μέρους Β θα πρέπει να έχουν ληφθεί υπόψη.

Οι κανονισμοί του Κεφαλαίου XI-2 και ο Κώδικας ISPS αναφέρονται σε τέσσερις κύριους στόχους (πίν. 4.2). Καθορίζονται μέτρα και διαδικασίες που πρέπει να υιοθετηθούν από το κράτος του λιμένα (port state) και το κράτος της σημαίας (flag state), με σκοπό την προστασία φυσικών προσώπων, πλοίων, φορτίων και λιμένων από τρομοκρατικές επιθέσεις.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2

Κύριοι Στόχοι των Μέτρων Ασφάλειας.

Συνειδητοποίηση	Είναι το πρώτο κρίσιμο βήμα, ώστε να εμποδισθούν πράξεις που απειλούν πλοίο και λιμενική εγκατάσταση, ενθαρρύνοντας το προσωπικό να συνειδητοποιήσει ότι πρέπει πλέον να είναι συνεχώς σε εγρήγορση στο περιβάλλον, μέσα στο οποίο λειτουργεί.
Μέτρα πρόληψης	Έχουν σχεδιασθεί, ώστε να αποτρέπουν και να δυσκολεύουν κάθε πα-ράνομη προσπάθεια ανόδου στο πλοίο από μόνον, όπλων και εκρηκτικών.

συνεχίζεται

Αντιμετώπιση	Είναι η ετοιμότητα του προσωπικού του πλοίου και της λιμενικής εγκαταστάσεως να αποκρούσει κάθε απειλή κατά της ασφάλειας του πλοίου, της λιμενικής εγκαταστάσεως και άλλων πλοίων στην περιοχή ελέγχου της.
Διαχείριση των επακολούθων	Είναι η ικανότητα του προσωπικού του πλοίου και της λιμενικής εγκαταστάσεως να διαχειρισθεί σωστά και να περιορίσει σε εύλογο χρονικό διάστημα τις επιπτώσεις ενεργειών κατά της ασφάλειας του πλοίου και της λιμενικής εγκαταστάσεως.

Οι κανονισμοί αυτοί εφαρμόζονται σε επιβατηγά πλοία, φορτηγά πλοία ολικής χωρητικότητας 500 GRT και άνω, κινητές πλωτές εξέδρες, παράκτιες κινητές μονάδες γεωτρήσεων και λιμενικές εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες. Οι κανονισμοί δεν ισχύουν για τα πολεμικά πλοία, τα βοηθητικά ναυπηγήματα ή άλλα πλοία που ανήκουν ή χρησιμοποιούνται από ένα συμβαλλόμενο κράτος για κυβερνητική, μη εμπορική υπηρεσία. Οι απαιτήσεις του Κώδικα ISPS εφαρμόζονται από τα συμβαλλόμενα με τη διεθνή Σύμβαση SOLAS κράτη στις ναυτιλιακές εταιρείες, τους αξιωματικούς ασφάλειας τόσο της εταιρείας όσο και του πλοίου, τους πλοιάρχους και το προσωπικό ασφάλειας του πλοίου και τις λιμενικές εγκαταστάσεις με τους αξιωματικούς ασφάλειάς τους.

Το πλοίο απαιτείται να είναι εφοδιασμένο με ένα **Σχέδιο Ασφάλειας Πλοίου** (ΣΑΠ) που να έχει εγκριθεί από την αρχή της σημαίας, να φέρει το **Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου**, να εγκαταστήσει ένα Αυτόματο Σύστημα Προσδιορισμού (Automatic Identification System), να διαθέτει Σύστημα Συναγερμού Ασφάλειας Πλοίου (Ship Security Alert System) και να έχει μόνιμα χαραγμένο τον αριθμό αναγνώρισης του πλοίου εσωτερικά και εξωτερικά.

Σύμφωνα με τον Κώδικα ISPS, τα συμβαλλόμενα μέρη οφείλουν να ορίσουν **Επίπεδα Ασφάλειας** (πίν. 4.3) για τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους, για τις λιμενικές εγκαταστάσεις στην περιοχή ευθύνης τους και για τα πλοία σε θαλάσσιες περιοχές και λιμένες μέσα στην περιοχή ευθύνης τους. Προβλέπονται τρία επίπεδα ασφάλειας που αναφέρονται σε διαδικασίες που διαμορφώνονται και κλιμακώνονται ανάλογα με το βαθμό του κινδύνου. Κατά τον ορισμό των επιπέδων ασφάλειας, οι κυβερνήσεις θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη την αξιοπιστία της πληροφορίας για την απειλή, τις πιθανές επιπτώσεις, το κατά πόσο είναι επικείμενη και συγκεκριμένη και αν έχει επιβεβαιωθεί ή όχι.

Το ΣΑΠ καθορίζει τα μέτρα που θα εφαρμοσθούν σε κάθε επίπεδο ασφάλειας για την προστασία των απαγορευμένων περιοχών του πλοίου (ship restricted areas), την πρόσβαση στο πλοίο από πλήρωμα, επιβάτες, επισκέπτες, και συνεργεία επισκευών, την επιτήρηση της ασφάλειας του πλοίου, το χειρισμό του φορτίου, το χειρισμό ασυνοδευτών αποσκευών και την παράδοση των εφοδίων του πλοίου. Στο Επίπεδο 1 αναφέρονται διαδικασίες που εξασφαλίζουν συνεχή προστασία σε ομαλές συνθήκες, στο Επίπεδο 2 λαμβάνονται επιπρόσθετες διαδικασίες, ενώ στο Επίπεδο 3 εφαρμόζονται τα μέτρα που έχουν ήδη ληφθεί στα Επίπεδα 1 και 2 με ενίσχυσή τους στις περιπτώσεις που ο κίνδυνος είναι εμφανής.

Οι πιθανές **απειλές ασφάλειας** περιλαμβάνουν σενάρια, όπου οι τρομοκράτες μπορεί να χρησιμοποιήσουν το πλοίο για μεταφορά των ιδίων και των όπλων τους ή να χρησιμοποιήσουν

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.3
Επίπεδα Ασφάλειας σύμφωνα με τον Κώδικα ISPS

Επίπεδα Ασφάλειας	Ενέργειες
Επίπεδο 1 (κανονικό)	Σύνηθες επίπεδο λειτουργίας για πλοία και λιμενικές εγκαταστάσεις με τήρηση μέτρων προστασίας που διατηρούνται συνεχώς.
Επίπεδο 2 (αυξημένο)	Αυξημένα μέτρα ασφάλειας ως επακόλουθο πληροφοριών

συνεχίζεται

	για πιθανή επίθεση μέσα στην περιοχή που βρίσκεται το πλοίο ή στο λιμένα και τα οποία εφαρμόζονται για όσο χρόνο διαρκεί ο αυξημένος κίνδυνος επιθέσεως.
Επίπεδο 3 (εξαιρετικά αυξημένο)	Εφαρμόζεται με τη λήψη αξιοπίστων πληροφοριών για πιθανή ή επικείμενη επίθεση κατά του πλοίου ή του λιμένα. Διαρκεί όσο υπάρχει ο κίνδυνος για πιθανή ή επικείμενη επίθεση.

το ίδιο το πλοίο ή το φορτίο, ως όπλο προκειμένου να διακόψουν την ομαλή λειτουργία του εμπορίου ή το πλοίο μπορεί να αποτελέσει το ίδιο ένα πιθανό τρομοκρατικό στόχο. Πα-ράλληλα, πιθανόν ομάδες τρομοκρατών είναι δυνατόν να έχουν στην κατοχή τους πλοία με τη μορφή της διαχειρίσεώς τους από εταιρείες offshore.

Μια μορφή τρομοκρατίας αποτελούν οι επιθέσεις πειρατείας. Η βασική διάκριση που διαφοροποιεί την πειρατεία από την τρομοκρατία είναι ότι μια πράξη τρομοκρατίας πραγματοποιείται για λόγους πολιτικούς, ενώ η πράξη πειρατείας έχει στόχο τη λήψη χρημάτων ή τη δέσ-μευση εξαρτημάτων του πλοίου. Σε ορισμένες περιπτώσεις τα μέλη του πληρώματος κρατούνται ως όμηροι μέχρι να καταβληθούν λύτρα για την απελευθέρωσή τους. Σε άλλες περιπτώσεις συλλαμβάνουν το πλοίο, προκειμένου να το χρησιμοποιήσουν αφού αλλάξουν το όνομά του και τα χρώματά του, ώστε να αποκομίσουν οικονομικά οφέλη (σχ. 4.5α).



Σχ. 4.5α

Παράμετροι τρομοκρατικών κινδύνων στην εμπορική ναυτιλία.

4.5.2 Ο Κώδικας ISPS και η σχέση του με το Διεθνές Θεσμικό Πλαίσιο.

Ο Κώδικας ISPS αναφέρεται στη ναυτική ασφάλεια και επομένως αποτελεί μέρος της Συμβάσεως για την *Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα* (SOLAS). Παράλληλα ορισμένες διατάξεις του σχετίζονται με τις απαιτήσεις των Συμβάσεων για την *Πρόληψη της*

Θαλάσσιας Ρυπάνσεως από τα Πλοία (MARPOL) και για τα **Πρότυπα Πιστοποιητικών Εκπαίδευσης και Τηρήσεως Φυλακών των Ναυτικών (STCW)**, ενώ συμβαδίζει με το **Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχειρίσεως (ISM Code)**.

Ένας από τους κύριους στόχους της SOLAS είναι να ορίσει τα κατώτατα επίπεδα για την ασφαλή κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των πλοίων. Σύμφωνα με το Μέρος Α του Κώδικα ISPS, το ΣΑΠ πρέπει να περιλαμβάνει διαδικασίες για την καταγραφή λειτουργικών και φυσικών μέτρων ασφάλειας και για τα τρία επίπεδα ασφάλειας. Το ΣΑΠ θα πρέπει να καταγράφει τον τρόπο με τον οποίο θα επιτηρούνται τα σημεία προσβάσεως των περιοχών όπου βρίσκονται τα σωστικά μέσα και τα συστήματα διασώσεως (Κεφάλαιο III της SOLAS). Επίσης, το ΣΑΠ πρέπει να καθορίζει τον τρόπο, με τον οποίο το προσωπικό του πλοίου χρησιμοποιεί τις ραδιοεπικοινωνίες (Κεφάλαιο IV της SOLAS).

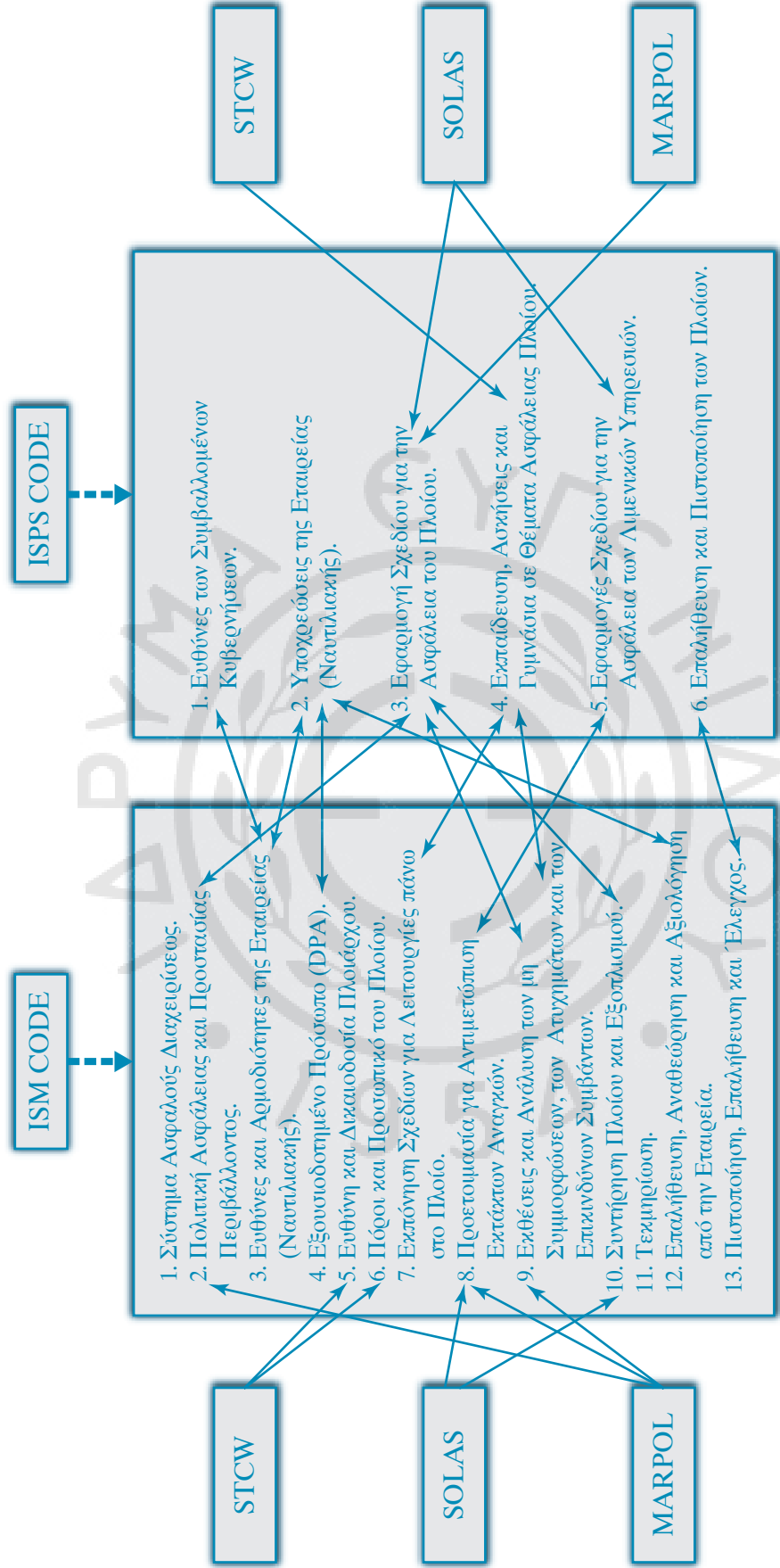
Ο εξοπλισμός ασφάλειας πρέπει να λειτουργεί και να είναι σωστά συντηρημένος, να δίνει τη δυνατότητα ενδοεπικοινωνίας (στο πλοίο) αλλά και με τις εγκαταστάσεις ξηράς και με το προσωπικό της κατάλληλης τοπικής αρχής που είναι αρμόδια για την εφαρμογή της σχετικής νομοθεσίας, ώστε να μεταδίδεται το είδος και η έκταση οποιασδήποτε απειλής ή παραβιάσεως της ασφάλειας άμεσα. Η ασφάλιση του φορτίου και ο καθορισμός του τρόπου επικοινωνίας πλοίου-ξηράς κατά τη φόρτωση και την εκφόρτωση (Κεφάλαιο VI της SOLAS) πρέπει να καθορίζεται και από το ΣΑΠ. Αυτό μπορεί να επιτυγχάνεται με τον έλεγχο του φορτίου, την εξασφάλιση συνεργασίας με τη λιμενική εγκατάσταση, ότι γίνεται έλεγχος των σφραγίδων για την αποτροπή επεμβάσεως στο φορτίο κ.λπ..

Σύμφωνα με τον Κώδικα ISPS, κάθε πλοίο που μεταφέρει επικίνδυνα εμπορεύματα (Κεφάλαιο VII της SOLAS) και έρχεται σε επαφή με άλλο πλοίο ή με λιμενική εγκατάσταση, υποχρεούται να συμπληρώσει **Δήλωση Ασφάλειας**, με την οποία να καθορίζεται η λήψη επιπλέον μέτρων ασφάλειας από τις δύο πλευρές.

Οι κανονισμοί της Συμβάσεως MARPOL καλύπτουν όλες τις περιπτώσεις τεχνικής φύσεως για τη ρύπανση της θάλασσας από τα εμπορικά πλοία, εκτός από τις εσκεμμένες απορρίψεις υλικών. Το ΣΑΠ θα πρέπει να περιλαμβάνει σενάρια εισβολής ή καταλήψεως του πλοίου από τρομοκράτες, με πρόθεση να προκληθεί ρύπανση ή ζημιά στο πλοίο ή στο λιμένα, όπου θα επισημαίνονται τα πιθανά ευάλωτα σημεία του πλοίου ή οι ενδεχόμενες αδυναμίες του **Σχεδίου Αντιμετώπισεως Εκτάκτων Περιστατικών**. Επίσης, το ΣΑΠ πρέπει να καθορίζει το πλαίσιο στο οποίο αλληλεπιδρά με τη λιμενική εγκατάσταση. Σ' αυτήν την περίπτωση συμπληρώνεται **Δήλωση Ασφάλειας**, ώστε να καθορίζονται τα μέτρα που θα λάβει κάθε μέρος σε περίπτωση προκλήσεως ρυπάνσεως σύμφωνα με τα αντίστοιχα εγκεκριμένα Σχέδια Ασφάλειάς τους.

Η Σύμβαση STCW καθιερώνει κριτήρια για την εκπαίδευση και την επιμόρφωση των πληρωμάτων και καθορίζει συγκεκριμένους κανόνες για την αξιολόγηση της ικανότητας, την έκδοση των πιστοποιητικών και την ανανέωσή τους για όλους τους επαγγελματίες ναυτικούς. Αντίστοιχα πιστοποιητικά πρέπει να κατέχουν ο Αξιωματικός Ασφάλειας Εταιρείας (ΑΑΕ) και ο Αξιωματικός Ασφάλειας Πλοίου (ΑΑΠ). Επίσης, ο Κώδικας ISPS προβλέπει πως το ΣΑΠ πρέπει να καταγράφει τη συχνότητα εκπαίδευσης, γυμνασίων και ασκήσεων. Ο Κώδικας ISM αφορά στην ασφαλή λειτουργία των πλοίων και στην πρόληψη της θαλάσσιας ρυπάνσεως. Τόσο ο Κώδικας ISM, όσο και ο Κώδικας ISPS υποχρεώνουν τη ναυτιλιακή εταιρεία να διαθέτει την κατάλληλη οργάνωση, προκειμένου να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις των προσώπων που είναι πάνω στο πλοίο (σχ. 4.5β).

Σύμφωνα με τον Κώδικα ISM, η εταιρεία εξουσιοδοτεί ένα πρόσωπο (designated person) να καθιερώνει μια πολιτική ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας, η οποία θα περιγράφει πώς θα πρέπει να πραγματοποιηθούν οι καθορισμένοι στόχοι (άρθ. 2). Η εταιρεία θα πρέπει να αναπτύσσει, να εφαρμόζει και να τηρεί ένα **Σύστημα Ασφαλούς Διαχειρίσεως (ΣΑΔ)**. Στη συνέχεια εκδίδεται από την Αρχή (ή από τον αναγνωρισμένο από την Αρχή οργανισμό) το **Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχειρίσεως**. Αντίστοιχα, σύμφωνα με τον Κώδικα ISPS, η εταιρεία οφείλει να αποκτήσει το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου.



Σχ. 4.5β
Συσχέτιση του Κώδικα ISPS με το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο.

Οι Κώδικες ISM και ISPS απαιτούν το νέο πλήρωμα να εξοικειωθεί με θέματα ασφάλειας πριν από τον απόπλου του πλοίου και τη διεξαγωγή γυμνασίων ανά τακτά χρονικά διαστήματα. Επίσης, σύμφωνα με τον Κώδικα ISM, η εταιρεία πρέπει να καθιερώνει διαδικασίες για τον εντοπισμό, την περιγραφή και την επέμβαση, σε πιθανές περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης στο πλοίο (άρθ. 8). Αντίστοιχα, ο Κώδικας ISPS απαιτεί το ΣΑΠ να καθορίζει τα μέτρα που θα ληφθούν στο εκάστοτε επίπεδο ασφάλειας για την προστασία των απαγορευμένων περιοχών του πλοίου, την πρόσβαση σ' αυτό, την επιτήρηση της ασφάλειάς του, το χειρισμό του φορτίου και την παράδοση των εφοδίων.

Με βάση τον Κώδικα ISM, η εταιρεία θα πρέπει να πραγματοποιεί εσωτερικούς ελέγχους, να αξιολογεί περιοδικά την απόδοση του προσωπικού και να αναθεωρεί το ΣΑΔ (άρθ. 12). Αντίστοιχα, σύμφωνα με τον Κώδικα ISPS, το ΣΑΠ πρέπει να ελέγχεται σε τακτά χρονικά διαστήματα από τον ΑΑΠ και το αποτέλεσμα αυτού του ελέγχου να γίνεται γνωστό στον ΑΑΕ, ο οποίος θα πρέπει να προβαίνει σε διορθωτικές κινήσεις.

Οι Λιμενικές Αρχές έχουν το δικαίωμα να ελέγχουν το επίπεδο της εξοικειώσεως του προσωπικού ασφάλειας και του εξοπλισμού ασφάλειας του πλοίου και να λαμβάνουν τις αντίστοιχες αποφάσεις όταν υπάρχουν συγκεκριμένοι λόγοι που το απαιτούν.

4.6 Συμπληρωματικές πηγές.

1. Katarellos E. and Alexopoulos A.B., (2007), *The Master's Role in Relation to the Safety of the Port, particularly under the Concept of the ISM and ISPS Codes*, in: Proceedings of International Symposium on Maritime Safety, Security and Environmental Protection, NTUA, pp. 1-10.
2. Αλεξόπουλος Α.Β., Μαυρανεζούλης Α. και Καρύδης Μ., (2005), *Η Εφαρμογή της Μεθόδου Δικτύων Γεγονότων (Event Tree Methods) στην Ανάλυση των Ναυτικών Περιστατικών, ιδιαίτερα μετά την Ισχύ του Διεθνή Κώδικα Ασφαλείας Πλοίου και Λιμενικής Εγκατάστασης (ISPS Code). Η Υπόθεση Limburg*, στο: Περιβάλλον και Θαλάσσιος Χώρος. Εξελίξεις και Προοπτικές Προστασίας και Διαχείρισης του Θαλασσίου Περιβάλλοντος, (επιμ.) Γ. Τσάλτας, σελ. 395-414.
3. Alexopoulos A.B., Dounias I., Theotokas I. and Nikitakos N., (2002) *A Systematic Approach to Tanker Losses due to Explosion and Fire Using Data Mining Techniques*, στο: Πρακτικά Διεθνούς Συνεδρίου IMAM, Ρέθυμνο, pp. 1-8.
4. Αλεξόπουλος Α.Β., (2001), *Νέες Αντιλήψεις για την Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας και την Προστασία του Θαλασσίου Περιβάλλοντος*, ΕΛΝΑΒΙ, Τεύχη 12-13.
5. Alexopoulos A.B., Dounias G., Lekakou M. and Kalivas E., (2001), *Accident Analysis of Ro-Ro Ships in the Greek Sea Short Shipping using Data-Mining Techniques*, Journal of Management Sciences and Regional Development, No. 3, pp. 145-152.
6. Alexopoulos A.B., Dounias G., Lekakou M. and Kalivas E., (2001), *A Detailed Analysis of Ro-Ro Ships Accidents in Greek Seas using a Data-Mining Tool*, στο: Πρακτικά 2^{ου} Διεθνούς Συνεδρίου: Safety of Maritime Transport, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, σελ. 1-23.
7. Μυλωνόπουλος Δ., Αλεξόπουλος Α.Β. και Μυλωνοπούλου Μ.Π., (2001), *Ναυτιλιακές Γνώσεις*, ΟΕΔΒ, σελ. 295.
8. Αλεξόπουλος Α.Β. και Λίτινας Ν., (1998), *Η Εφαρμογή και οι Επιπτώσεις της Νέας Τεχνολογίας στη Διαχείριση των Εμπορικών Πλοίων*, στο: Πρακτικά 12^{ου} Συνεδρίου Επιχειρησιακής Έρευνας, Τόμος Ι, σελ. 185-200.
9. Helmer, (1996), *SOLAS και Ναυτικοί*, εκδόσεις Ελληνικής Ενώσεως Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος.
10. Bureau Veritas, (1994), *Ship Safety Handbook*, LLP.
11. Δουμάνης Δ., (1987), *Η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα*, εκδόσεις Σταυριδάκη.

5

Η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρυπάνσεως από τα Πλοία (MARPOL 1973/78)

5.1 Ιστορική αναδρομή

5.2 Οι κανονισμοί της MARPOL

5.3 Οι τροποποιήσεις της MARPOL

5.4 Συμπληρωματικές πηγές

Σκοπός του κεφαλαίου.

Ο κύριος σκοπός του κεφαλαίου είναι να αναλύσει τις κυριότερες διατάξεις της διεθνούς Συμβάσεως MARPOL, που έχει ως αντικείμενο την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρυπάνσεως από τα Πλοία. Η MARPOL είναι η πρώτη Σύμβαση που καλύπτει όλες τις μορφές θαλάσσιας ρυπάνσεως από τα εμπορικά πλοία, μέσω των σχετικών παραρτημάτων και των συνεχών τροποποιήσεών τους.

Προσδοκώμενα αποτελέσματα.

Όταν θα έχετε μελετήσει αυτό το κεφάλαιο θα γνωρίζετε τους σχετικούς κανονισμούς και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τα έξι Παραρτήματα της MARPOL, αλλά και τους νέους κανονισμούς που θέτουν αυστηρότερα κριτήρια και κωδικοποιήθηκαν από τις τελευταίες τροποποιήσεις της.

Έννοιες-κλειδιά του κεφαλαίου.

Ρύπανση από Πετρέλαιο, Χημικές και Τοξικές Ουσίες, Απορρίμματα, Διπλά Τοιχώματα ή /και Διπλοί Πυθμένες, Λύματα, Ξεχωριστές Δεξαμενές Έρματος, Πλύση Δεξαμενών με Αργό Πετρέλαιο, Ευθύνη του Πλοιοκτήτη για Περιστατικά Ρυπάνσεως, Ευκολίες Υποδοχής Καταλοίπων.

Εισαγωγικές παρατηρήσεις.

Στο κεφάλαιο αυτό αναλύονται οι σχετικοί διεθνείς κανονισμοί που αφορούν στην πρόληψη της θαλάσσιας ρυπάνσεως από τα εμπορικά πλοία. Συγκεκριμένα, γίνεται εκτενής αναφορά σε όλα τα Παραρτήματα της MARPOL, καθένα από τα οποία έχει ως πεδίο προστασίας μία ειδική μορφή θαλάσσιας ρυπάνσεως από τα εμπορικά πλοία και συμπληρώνεται από κάθε σχετική τροποποίηση των αρχικών κανονισμών. Τέλος, γίνεται αναφορά στις νέες τροποποιήσεις της Συμβάσεως κατά την περίοδο 2003-2007. Στο **Παράρτημα** στα **Θέματα 10, 11 και 12** (σελ. 238, 241 και 244) αναλύεται ο αμερικανικός Νόμος **Oil Pollution Act** (OPA) 1990, που έχει σημαντική επίδραση στην αγορά των δεξαμενοπλοίων και επιχειρείται σύγκριση των διατάξεών του με τις αντίστοιχες της MARPOL. Επίσης, γίνεται μία συνοπτική αναφορά της **Ελληνικής και Κοινοτικής νομοθεσίας** σχετικά με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

5.1 Ιστορική αναδρομή.

Η ιδέα της δημιουργίας μιας ΔΣ που να καλύπτει όλες τις μορφές της θαλάσσιας ρυπάνσεως τέθηκε το 1968 κατά τη διάρκεια της 23ης Συνόδου της ΓΣ του ΟΗΕ. Η Συνέλευση του ΙΜΟ αποφάσισε να συγκαλέσει μια διεθνή Συνδιάσκεψη για τη θαλάσσια ρύπανση (1973), με σκοπό την προετοιμασία μιας ΔΣ για τη μείωση της ρυπάνσεως του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Σε αυτή την πρωτοβουλία βοήθησε η διεξαγωγή της *Συνδιάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Ανθρώπινο Περιβάλλον*, στη Στοκχόλμη (Stockholm Agreement-SA) το 1972 όπου αναφέρθηκε ρητά ότι ήταν απαραίτητη η συμμετοχή των κρατών-μελών στη Συνδιάσκεψη του ΙΜΟ, που επρόκειτο να ακολουθήσει. Η προετοιμασία της Συνδιάσκεψης ανατέθηκε στην MSC.

Όμως, το 1973 είχαν ήδη περάσει περίπου 24 χρόνια από την πρώτη Συνδιάσκεψη του ΙΜΟ στο Λονδίνο (1954) σχετικά με τη θαλάσσια ρύπανση από πετρέλαιο που κατάρτισε τη ΔΣ *OILPOL*. Κατά συνέπεια είχε διαφοροποιηθεί σε μεγάλο βαθμό η ναυτιλιακή βιομηχανία, π.χ. αύξηση του μεγέθους του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου, αύξηση της μέσης χωρητικότητας των Δ/Ξ, διαφορετική αντίληψη για τις διαστάσεις του φαινομένου της θαλάσσιας ρυπάνσεως κυρίως λόγω του ναυαγίου του Δ/Ξ *Torrey Canyon* (1967) στα στενά της Μάγχης με συνολική απόρριψη 119.000 τόνων αργού πετρελαίου.

Εκείνη την εποχή το ισχύον διεθνές θεσμικό πλαίσιο προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος βασιζόταν μεταξύ άλλων στην τεχνική του συστήματος (*Load-on-Top-LOT*), το οποίο ήταν πλέον παράνομο για τα όρια των απορρίψεων πετρελαϊκών καταλοίπων, σύμφωνα με την προηγούμενη Σύμβαση *OILPOL*. Ωστόσο, το ζήτημα της θαλάσσιας ρυπάνσεως που προέρχεται από τις συνήθεις λειτουργικές διαδικασίες των εμπορικών πλοίων ήταν πρώτη προτεραιότητα για αρκετά κράτη, π.χ. κατά την προεδρία του Νίxon στις ΗΠΑ, απαιτήθηκε μια σειρά πιο αποτελεσματικών μέτρων για την κατασκευή και λειτουργία των Δ/Ξ. Φυσικό ήταν ότι η νέα σύμβαση επρόκειτο να αντιμετωπίσει πολλά προβλήματα στην πορεία για την έναρξη ισχύος της. Πολλά κράτη, ανάμεσά τους ορισμένα που διέθεταν μεγάλους στόλους Δ/Ξ, είχαν επικυρώσει την *OILPOL* και δεν ήταν ευνοϊκά προς την πολιτική υιοθέτησης μίας νέας συμβάσεως.

Χρήσιμο είναι σ' αυτό το σημείο να αναλύσουμε την εφαρμογή του συστήματος *LOT*, το οποίο εμφανίστηκε την περίοδο που ίσχυε η *OILPOL*. Στις αρχές της δεκαετίας του 1960 καθιερώθηκε το σύστημα *φορτώσεως από πάνω* για να συμβάλει στην καταπολέμηση της λειτουργικής ρυπάνσεως των εμπορικών πλοίων. Σύμφωνα με αυτό, κατά τη διάρκεια του ερματισμού τα πετρελαϊκά κατάλοιπα των δεξαμενών (τα οποία λόγω διαφοράς του ειδικού βάρους του πετρελαίου από το νερό ανεβαίνουν στην κορυφή), οδηγούνται με τις κατάλληλες σωληνώσεις σε ειδικές δεξαμενές καταλοίπων (*slop tanks*) αποφεύγοντας έτσι τη διαρροή τους μαζί με το θαλασσινό νερό κατά τον αφερματισμό. Στη συνέχεια λειτουργεί ειδικός διαχωριστήρας (*oil water separator*) που διαχωρίζει τα πετρελαϊκά κατάλοιπα από τις ήδη υπάρχουσες προσμειξίσεις με θαλασσινό νερό, που αποδίδεται πλέον καθαρό στη θάλασσα.

Η συμβολή του συστήματος *LOT* στη μείωση των ποσοστών της θαλάσσιας ρυπάνσεως από πετρελαιοειδή ήταν σημαντική στη δεκαετία που ακολούθησε (1970-1980), μολονότι την ίδια περίοδο αυξήθηκαν σημαντικά οι θαλάσσιες μεταφορές πετρελαίου. Όμως το σύστημα επικρίθηκε σε μεγάλο βαθμό λίγο πριν την καθιέρωση της *MARPOL* (1973) διότι:

α) Είχε μικρή πιθανότητα επιτυχίας σε μικρής χρονικής διάρκειας ταξίδια (λιγότερο από 50 ώρες), π.χ. τα ενδομεσογειακά, διότι το πετρέλαιο δεν προλαβαίνει να ανέβει στην κορυφή της δεξαμενής σε τόσο μικρό χρονικό διάστημα.

β) Είχε λιγοστές πιθανότητες να λειτουργήσει αποτελεσματικά σε ταξίδια με δύσκολες καιρικές συνθήκες διότι για να ολοκληρωθεί ο διαχωρισμός πετρελαίου και νερού στις δεξαμενές καταλοίπων, απαιτούνται τουλάχιστον 36 ώρες με ήρεμη κατάσταση της θάλασσας ενώ εξαρτάται επίσης από το είδος του πετρελαίου.

γ) Θεωρήθηκε νομικά παράνομο, διότι ορισμένες φορές οι απορρίψεις ξεπερνούσαν τα όρια της OILPOL, π.χ. η συνολική ποσότητα απορρίψεως να μην υπερβαίνει το 1/15.000 της συνολικής χωρητικότητας του πλοίου (τα πληρώματα συχνά δεν τηρούσαν τις τεχνικές προδιαγραφές ή δεν μπορούσαν να κρίνουν σωστά την περιεκτικότητα του μείγματος), λόγω ελλείψεως σχετικής εμπειρίας.

δ) Θεωρήθηκε οικονομικά ασύμφορο, διότι η κατακράτηση των καταλοίπων πάνω στο πλοίο και η απόρριψή τους στα λιμάνια φορτώσεως θα διπλασίαζε το χρόνο παραμονής των πλοίων και θα τα εξανάγκαζε, σε μικρής χρονικής διάρκειας ταξίδια, να παραμένουν στην ανοιχτή θάλασσα με σκοπό να διευκολύνουν τη διαδικασία διαχωρισμού πετρελαίου και νερού.

Η διεθνής Συνδιάσκεψη για τη θαλάσσια ρύπανση πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο από τις 8 Οκτωβρίου έως τις 2 Νοεμβρίου του 1973. Οι αντιπρόσωποι των κρατών-μελών ήταν 77 ενώ άλλα 7 κράτη συμμετείχαν ως παρατηρητές. Η Συνδιάσκεψη υιοθέτησε τη ΔΣ για την **Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρυπάνσεως από τα Πλοία** (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships–MARPOL) αρχικά με τα πέντε παραρτήματά της. Η MARPOL αντικατέστησε την προηγούμενη σύμβαση του IMO, την OILPOL (1954) και τις τροποποιήσεις της (των ετών 1962, 1969 και 1971) και θεωρείται μία από τις σπουδαιότερες στον τομέα της θαλάσσιας ρυπάνσεως. Περιλαμβάνει πλέον (από το 1997) έξι Παραρτήματα (πίν. 5.1) και δύο πρωτόκολλα. Τα πρωτόκολλα αναφέρονται σε:

α) Υποχρεωτικές αναφορές περιστατικών ρυπάνσεως από επιβλαβείς ουσίες (άρθ. 8 της Συμβάσεως) και

β) διαδικασία διαιτησίας για διακανονισμό διαφωνιών (άρθ. 10 της Συμβάσεως).

Η MARPOL είναι Σύμβαση παγκόσμιας εμβέλειας για δύο λόγους:

α) Εφαρμόζεται σε όλες τις θαλάσσιες περιοχές δίχως γεωγραφικούς περιορισμούς.

β) Οι διαδικασίες υπογραφής, επικυρώσεως και αποδοχής της Συμβάσεως είναι ανοιχτές για οποιοδήποτε κράτος. Η MARPOL αναφέρεται περισσότερο στα πλοία αντί των θαλασσιών περιοχών, διότι έτσι και αλλιώς τα πλοία μπορούν να αναζητηθούν οπουδήποτε στο θαλάσσιο περιβάλλον. Εξάλλου, επειδή το κείμενο της εν λόγω Συμβάσεως δεν αναφέρεται σε θαλάσσιες περιοχές, αυτή εφαρμόζεται ακόμη και στα **εσωτερικά ύδατα** των παρακτίων κρατών, π.χ. κόλποι, όρμιοι, δέλτα ποταμών, λιμάνια κλπ.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.1

Τα Παραρτήματα της Διεθνούς Συμβάσεως MARPOL 1973/1978.

Παράρτημα	Αντικείμενο	Ημερομηνία ισχύος
I	Ρύπανση από πετρέλαιο.	2/10/1983
II	Ρύπανση από υγρές επιβλαβείς ουσίες χύμα.	6/4/1987
III	Ρύπανση από επιβλαβείς ουσίες, που μεταφέρονται θαλάσσια σε συσκευασίες, εμπορευματοκιβώτια, φορητές δεξαμενές ή βυτιοφόρα οχήματα.	1/7/1992
IV	Ρύπανση από λύματα.	27/9/2003
V	Ρύπανση από απορρίμματα	31/12/1988
VI	Ρύπανση της ατμόσφαιρας από τα πλοία.	19/5/2005

Πηγή: IMO News, No 1, (2007).

Οι διαφορές της MARPOL με την OILPOL (1954) και τις τροποποιήσεις της των ετών 1962 και 1969 είναι οι εξής:

α) Στην επανακαθιέρωση ειδικών περιοχών (Μεσόγειος, Βαλτική, Μαύρη θάλασσα, Ερυθρά θάλασσα και Περσικός Κόλπος) σύμφωνα με το άρθρο 10 (βρίσκονται ήδη υπό καθεστώς προστασίας).

β) Καμμία απόρριψη πετρελαίου δεν επιτρέπεται σε αυτές τις περιοχές ακόμη και για τα Δ/Ξ, που λειτουργούν με το σύστημα LOT. Αντίθετα, καθιερώνει τα συστήματα με *ξεχωριστές δεξαμενές έρματος* (Segregated Ballast Tanks–SBT), *πλύσεως των δεξαμενών με αργό πετρέλαιο* (Crude Oil Washing–COW), με *διαχωριστήρα νερού πετρελαίου* (Oil Water Separator), με *επαρκείς δεξαμενές καταλοίπων* (Adequate Sludge Tanks) και *αδρανούς αερίου* (Inert Gas System–IGS), το οποίο υιοθετήθηκε στο αντίστοιχο πρωτόκολλο της SOLAS 1974.

γ) Καλύπτει όλες τις μορφές ρυπάνσεως της θάλασσας από τα εμπορικά πλοία και δεν περιορίζεται μόνο στο πετρέλαιο.

δ) Προβλέπει μέτρα για την αποφυγή ή τον περιορισμό της ρυπάνσεως που είναι δυνατόν να προκληθεί από ατυχήματα πλοίων.

ε) Τα Δ/Ξ από 150 GRT και πάνω καθώς και όλα τα άλλα πλοία από 400 GRT υπόκεινται σε επιθεωρήσεις (αρχικές, ενδιάμεσες, υποχρεωτικές, περιοδικές) με σκοπό να τους χορηγηθεί το *Πιστοποιητικό για την Αποφυγή της Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο* (International Oil Pollution Prevention Certificate–IOPPC).

στ) Υποχρεώνει τα παράκτια κράτη και ιδιαίτερα αυτά που βρίσκονται μέσα σε ειδικές περιοχές να εγκαταστήσουν στα λιμάνια τους *ευκολίες* (ή αλλιώς σταθμούς) *υποδοχής πετρελαιοειδών καταλοίπων* (EYK).

Οι περισσότεροι κανονισμοί της MARPOL αναφέρονται σε ζητήματα σχεδιασμού, κατασκευής, εξοπλισμού, επιθεωρήσεων των πλοίων καθώς και των EYK. Με άλλα λόγια, η MARPOL καλύπτει όλες τις περιπτώσεις τεχνικής φύσεως για τη ρύπανση της θάλασσας από τα εμπορικά πλοία εκτός από τις *εσκεμμένες απορρίψεις υλικών* (dumping) και εφαρμόζεται σε όλους τους τύπους των εμπορικών πλοίων, εκτός αυτών που χρησιμοποιούνται για την *εξόρυξη και εκμετάλλευση της υφαλοκρηπίδας και του βυθού των θαλασσών* (π.χ. εξέδρες, επιπλέοντα γεωτρύπανα εξορύξεως υποθαλάσσιου πετρελαίου και φυσικού αερίου).

Γενικότερα μέχρι το 1974 είχαν ήδη υιοθετηθεί αρκετές συμβάσεις, τόσο σε διεθνές όσο και σε περιφερειακό επίπεδο, π.χ. οι ΔΣ του IMO, CLC (1969), FUND (1971), LDC (1972), η Συνδιάσκεψη της Στοκχόλμης (1972) και οι ΠΣ του Όσλο για τις Απορρίψεις (1972), του Ελσίνκι για το θαλάσσιο περιβάλλον (1974) και του Παρισιού για τη θαλάσσια ρύπανση από τις χερσαίες πηγές (1974).

Το κοινό στοιχείο των παραπάνω συμβάσεων, εκτός από τη Σύμβαση του Ελσίνκι, ήταν η αναφορά σε μια μόνο μορφή θαλάσσιας ρυπάνσεως. Αντίθετα, η MARPOL αναφέρεται σε όλες τις μορφές θαλάσσιας ρυπάνσεως που προκαλείται από τη λειτουργία των εμπορικών πλοίων. Ο σκοπός της Συμβάσεως MARPOL ορίζεται σαφώς στο άρθρο 1, όπου ως σημείο αναφοράς είναι η πρόληψη της ρυπάνσεως του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την απόρριψη επικινδύνων ουσιών. Πρόσθετα, ο IMO στην Απόφαση A/237 (VII) της Συνελεύσεώς του τονίζει ότι ο κύριος στόχος της MARPOL είναι η *εξαφάνιση* (complete elimination) της εσκεμμένης ρυπάνσεως της θάλασσας από πετρέλαιο και άλλες τοξικές ουσίες και η *μείωση* (minimization) των απορρίψεων πετρελαίου εξαιτίας ατυχημάτων.

Η επικύρωση της MARPOL υπήρξε χρονοβόρα λόγω οικονομικών και τεχνικών δυσχερειών, π.χ. το Παράρτημα I ήταν ατυχώς συνδεδεμένο με το Παράρτημα II, το οποίο επέβαλλε πρόσθετα βάρη (αυστηρότερα μέτρα) στα κράτη-μέλη. Ο IMO, με τη σύγκληση Συνδιασκέψεως για την κατάρτιση της MARPOL, είχε την πρόθεση της παγιωμένης αλλαγής αλλά και επεκτάσεως της ήδη τροποποιημένης OILPOL, δεδομένου ότι το 75% της παγκόσμιας χωρητικότητας Δ/Ξ είχε επικυρώσει την τελευταία Σύμβαση.

5.2 Οι κανονισμοί της MARPOL.

Η MARPOL θεωρείται ως η κύρια ΔΣ που αναφέρεται στη ρύπανση από τα εμπορικά πλοία. Οι κανονισμοί της είναι επαρκείς για τον έλεγχο της θαλάσσιας ρυπάνσεως και αυτό που χρειάζεται είναι η συμμόρφωση προς αυτούς από τα κράτη-μέλη. Επίσης, από τη στιγμή που η ρύπανση από τα εμπορικά πλοία είναι ο πιο δημοφιλής τομέας για την έκδοση διεθνών κανονισμών, είναι αμφίβολο εάν τα μεγάλα ναυτιλιακά κράτη θα επιθυμούσαν ενδεχόμενες αλλαγές στο υπάρχον σύστημα.

Τα άρθρα 1-8 της MARPOL αναφέρονται σε **γενικούς κανονισμούς**. Συγκεκριμένα:

- α) Στη δικαιοδοσία ελέγχου.
- β) Στην παράθεση των ορισμών **πλοίο**, δηλαδή πρόκειται για μία ευρεία έννοια του όρου, η οποία περιλαμβάνει οποιοδήποτε σκάφος χρησιμοποιείται στη θάλασσα και **συμβάν**, δηλαδή ένα γεγονός, που αφορά στην απόρριψη ή πιθανή απόρριψη επικινδύνων ουσιών στο θαλάσσιο περιβάλλον.
- γ) Στην εξαίρεση των πολεμικών πλοίων και των κυβερνητικών πλοίων, που δεν χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς.
- δ) Στην υποχρέωση όλων των πλοίων για την κατοχή του ΙOPPC προς συμμόρφωση στις διατάξεις της MARPOL.
- ε) Στη συνεργασία ανάμεσα στα κράτη-μέλη για εντοπισμό παραβάσεων.
- στ) Στην καθιέρωση των ειδικών θαλασσιών περιοχών, που θεωρούνται αρκετά ευπαθείς στη θαλάσσια ρύπανση από πετρελαιοειδή και επομένως οι απορρίψεις πετρελαίου σε αυτές έχουν απαγορευθεί.

Σύμφωνα με το Παράρτημα I της MARPOL, οι **ειδικές περιοχές** είναι:

- α) Η Μεσόγειος από τον παράλληλο 41° Β στα θαλάσσια όρια Μεσογείου και Μαύρης θάλασσας μέχρι το μεσημβρινό 5° 36' Δ στα στενά του Γιβραλτάρ.
 - β) Η Βαλτική θάλασσα από τον κόλπο της Βοθνίας στη Φιλανδία μέχρι την είσοδο της Βαλτικής, που ορίζεται από τον παράλληλο 57° 44.8'.
 - γ) Η Μαύρη θάλασσα μέχρι τον παράλληλο 41° Β στα θαλάσσια σύνορα Μεσογείου και Εύξεινου Πόντου.
 - δ) Η Ερυθρά θάλασσα περιλαμβάνοντας τους κόλπους του Σουέζ και της Άκαμπα.
 - ε) Η θαλάσσια περιοχή των Κόλπων, δηλαδή του Περσικού και του Ομάν.
- Στη συνέχεια θα αναλύσουμε το κάθε Παράρτημα της MARPOL ξεχωριστά.

5.2.1 Παράρτημα I: Ρύπανση από πετρέλαιο.

Αρχικά η MARPOL διατηρεί τα κριτήρια απορρίψεως πετρελαίου στη θάλασσα, που ορίστηκαν από την OILPOL στις τροποποιήσεις του 1969 με μόνη εξαίρεση ότι η μεγαλύτερη ποσότητα πετρελαίου που μπορεί να απορριφθεί σε ταξίδι υπό έρμα ενός νέου Δ/Ξ μειώθηκε από 1/15.000 σε 1/30.000 της ποσότητας του φορτίου που μεταφέρεται. Χρήσιμο είναι να αναλύσουμε τις έννοιες CBT, SBT και COW.

1) Δεξαμενές φορτίου που χρησιμοποιούνται και για έρμα (CBT).

Τα κάθε είδους Δ/Ξ είναι αναγκασμένα από τη διάρθρωση της αγοράς να εκτελούν το ένα από τα δύο ταξίδια χωρίς φορτίο, δεδομένου ότι κατευθύνονται από μια καταναλωτική περιοχή πετρελαιοειδών (π.χ. Ιαπωνία, Δυτική Ευρώπη) σε μια παραγωγική και εξαγωγική περιοχή (π.χ. κράτη της Μέσης Ανατολής, της Βόρειας ή Δυτικής Αφρικής κλπ.) για νέα παραλαβή φορτίου. Στο χωρίς φορτίο αυτό ταξίδι είναι αναγκασμένα να γεμίσουν τις δεξαμενές τους με θαλασσινό έρμα (ή αλλιώς σαβούρα) για να είναι τεχνικά δυνατή η πλεύση. Πρέπει να σημειωθεί ότι ένα εντελώς άφορτο Δ/Ξ (δίχως θαλασσινό νερό) δεν μπορεί να πλεύσει με ασφάλεια

λόγω των υπερμέτρων κινδύνων ανατροπής που παρουσιάζει. Επιπλέον, σε ένα άφορτο πλοίο η προπέλα είναι σε μεγάλο βαθμό έξω από την επιφάνεια του νερού, καθιστώντας την κίνηση προβληματική από πολλές πλευρές.

Όταν το Δ/Ξ ετοιμάζεται να παραλάβει φορτίο, πραγματοποιεί τις διαδικασίες αφερματισμού, δηλαδή ξαναρίχνει το θαλάσσιο έρμα από τις δεξαμενές φορτίου στη θάλασσα. Τότε όμως συμπαρασύρονται και κάθε είδους κατάλοιπα φορτίου που βρίσκονται στις δεξαμενές και προκαλείται θαλάσσια ρύπανση. Εάν σκεφθεί κάποιος ότι αυτή ήταν η συνηθισμένη πρακτική επί δεκαετίες και το συνδυάσει με τον αριθμό των πολλών Δ/Ξ κάθε τύπου και κατηγορίας χωρητικότητας που κατέφευγε σε αυτήν την πρακτική, μπορεί να αντιληφθεί εύκολα γιατί το πρόβλημα προσέλαβε σοβαρές διαστάσεις.

Το παλαιό σύστημα, το οποίο υφίσταται ακόμη και σήμερα σε περιορισμένο αριθμό Δ/Ξ, είναι οι CBT (θα πρέπει ήδη να έχουν αποσυρθεί τα Δ/Ξ με CBT). Πρόκειται για δεξαμενές φορτίου οι οποίες μετατράπηκαν *προσωρινά* σε δεξαμενές μεταφοράς καθαρού έρματος, όμως οι αντίστοιχες σωληνώσεις και αντλίες των δεξαμενών αυτών παραμένουν στην εξυπηρέτηση του συστήματος φορτοεκφορτώσεως, γι' αυτό και απαιτείται προσεκτικός καθαρισμός τους πριν από την τοποθέτηση καθαρού έρματος. Οι CBT στοχεύουν στη μείωση της ρυπάνσεως που προκαλείται από τις διαδικασίες ερματισμού και αφερματισμού. Μεγάλο πλεονέκτημά τους αποτελεί το χαμηλό κόστος, το οποίο οφείλεται κυρίως στο ότι δεν χρειάζεται αλλαγή του συστήματος αντλιών και σωληνώσεων του πλοίου, αλλά και δεν αχρηστεύεται διαθέσιμη χωρητικότητα του πλοίου, αφού οι ίδιες δεξαμενές χρησιμοποιούνται εναλλακτικά για φορτίο και θαλασσινό έρμα.

2) Ξεχωριστές δεξαμενές έρματος (SBT).

Επειδή όμως το πρόβλημα της θαλάσσιας ρυπάνσεως δεν μπορούσε να περιορισθεί, ο IMO καθιέρωσε από το 1983 τις SBT, που πρόκειται για δεξαμενές οι οποίες προορίζονται από την κατασκευή τους ειδικά για τη μεταφορά θαλασσινού έρματος. Ολόκληρο το κύκλωμα εξυπηρετήσεώς τους (αντλίες, σωληνώσεις, αντλιοστάσιο) είναι εντελώς ανεξάρτητο από το αντίστοιχο κύκλωμα φορτοεκφορτώσεως των δεξαμενών φορτίου και των καυσίμων, μειώνοντας αισθητά έτσι τις πιθανότητες για ρύπανση κατά τη διάρκεια των διαδικασιών ερματισμού και αφερματισμού. Η χωρητικότητα των δεξαμενών αυτών καθορίζεται με τέτοιο τρόπο, ώστε το πλοίο να μπορεί να ταξιδεύει με ασφάλεια και χωρίς να καταφεύγει στη χρησιμοποίηση των δεξαμενών φορτίου για θαλασσινό έρμα (πλην της περιπτώσεως εξαιρετικά δυσμενών καιρικών συνθηκών, οπότε πιθανόν να χρειασθεί επιπλέον έρμα). Μεγάλο πλεονέκτημα των SBT ως προς τις CBT είναι η καθαρότητα που χαρακτηρίζει το κύκλωμά τους, με αρκετά μεγάλη μείωση της πιθανότητας προκλήσεως θαλάσσιας ρυπάνσεως λόγω αφερματισμού.

Ωστόσο, δύο μεγάλα *μειονεκτήματα οικονομικής φύσεως* μπορούν να χαρακτηρίσουν τη χρήση των SBT, δηλαδή:

α) Προϋποθέτουν υψηλό κόστος μετασκευής λόγω εκτεταμένων εργασιών πάνω στο πλοίο (π.χ. μετατροπές δεξαμενών, τοποθετήσεις σωληνώσεων, αγορές νέων αντλιών). Άλλωστε, λίγο πριν την καθιέρωσή τους, δεν είχαν γίνει αποδεκτές κυρίως από χώρες με μεγάλους στόλους ανεξαρτήτων ιδιοκτητών Δ/Ξ, π.χ. Ελλάδα, Νορβηγία, Δανία, διότι δεν γνώριζαν εάν θα γινόταν απόσβεση του πρόσθετου κόστους. Γι' αυτούς τους λόγους έγινε αναγκαία από την αρχή η διαφοροποίηση στην εφαρμογή του συστήματος, ανάλογα με την ηλικία και τη χωρητικότητα των πλοίων. Αυτό, διότι Δ/Ξ μεγάλης χωρητικότητας ή και μικρής ηλικίας έχουν συνήθως μεγαλύτερες δυνατότητες για απόσβεση του κόστους μετατροπής από αντίστοιχα Δ/Ξ μικρής χωρητικότητας ή και μεγάλης ηλικίας.

β) Περιορίζουν σοβαρά τη διαθέσιμη χωρητικότητα του πλοίου σε κόρους καθαρής χωρητικότητας, αφού αφαιρούν σημαντικό τμήμα από τις ήδη υπάρχουσες δεξαμενές φορτίου.

Ωστόσο επειδή η εφαρμογή του συστήματος πλήττει εξίσου όλους τους πλοιοκτήτες, το πρόβλημα παραμένει στη σύγκριση των πλοίων μεγάλης χωρητικότητας (που έχουν την υποχρέωση για εφαρμογή των SBT) με πλοία μικρής χωρητικότητας, όπου δεν υπάρχει η αντίστοιχη υποχρέωση.

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι αρκετοί πλοιοκτήτες δεν αντέδρασαν τόσο αρνητικά στην ιδέα της καθιέρωσης των SBT, όταν το ζήτημα αντιμετωπίστηκε για πρώτη φορά αλλά και στη συζήτηση στη συνέχεια με τις εταιρείες πετρελαιοειδών, παρά το σημαντικό χρηματικό κόστος που θα αναλάμβαναν (υπολογιζόταν ένα αυξημένο κόστος κατασκευής SBT κατά 3-5%). Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι το ζήτημα παρουσιάστηκε σε εποχή έντονης και μακροχρόνιας ναυτιλιακής κρίσεως στις μεταφορές χύδην υγρών φορτίων, επομένως οποιοσδήποτε συλλογικός τεχνητός περιορισμός της διαθέσιμης καθαρής χωρητικότητας θα βελτιώνει την κατάσταση των εξαιρετικά χαμηλών ναύλων (πράγμα και το οποίο τελικά έγινε σε κάποιο βαθμό).

3) Πλύση των δεξαμενών με αργό πετρέλαιο (COW).

Οι εργασίες και τα πειράματα των εταιρειών εκμεταλλεύσεως πετρελαιοειδών έδειξαν ότι το αργό πετρέλαιο ήταν ένας καλός διαλύτης και μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ως μέσο πλύσεως. Σύμφωνα με το σύστημα COW κατά τη διάρκεια της εκφορτώσεως, τμήμα του εξερχόμενου φορτίου επανέρχεται σε κρουνούς υψηλής πιέσεως που στοχεύουν βαθμιαία σε όλα τα εσωτερικά ελάσματα των δεξαμενών φορτίου. Έτσι αφαιρούνται τα πετρελαιοειδή κατάλοιπα που απομένουν εκεί μετά την εκφόρτωση του πετρελαίου και εξέρχονται μαζί με το φορτίο. Τα **πλεονεκτήματα** αυτής της μεθόδου είναι τα εξής:

α) Αύξηση της παρατιδόμενης ποσότητας πετρελαίου. Σχεδόν όλα τα υπολείμματα του φορτίου εκφορτώνονται μαζί με το φορτίο, εφόσον το COW εκτελείται κατά τη διάρκεια της εκφορτώσεως και το παρατιδόμενο πετρέλαιο επαναφέρεται στη φυσική κατάσταση που φορτώθηκε και δεν υπάρχουν σε αυτό σημαντικές ποσότητες νερού (υπολογίζεται ότι με αυτή τη μέθοδο περίπου το 70-80% των υπολειμμάτων πετρελαίου μπορεί να αποδοθεί στους τεματικούς σταθμούς και τα λιμάνια).

β) Μείωση της ρυπάνσεως. Το COW αποδεικνύεται αρκετά αποτελεσματικό στην καταπολέμηση της λειτουργικής ρυπάνσεως αφού ελάχιστα κατάλοιπα φορτίου παραμένουν στις δεξαμενές για να αναμειχθούν με το θαλασσινό έρμα.

γ) Αύξηση της μεταφορικής ικανότητας. Εάν τα κατάλοιπα φορτίου παραμείνουν στις δεξαμενές ενός Δ/Ξ, θα αυξηθούν ύστερα από ορισμένα ταξίδια, με συνέπεια τη μείωση της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου. Με το COW μειώνονται περίπου τέσσερις φορές οι ποσότητες των καταλοίπων που απομένουν στις δεξαμενές.

δ) Συντήρηση ελασμάτων. Η μείωση χρήσεως του νερού ως μέσο πλύσεως μειώνει ανάλογα το ρυθμό διαβρώσεως των ελασμάτων των δεξαμενών.

Από την άλλη πλευρά, το COW έχει σημαντικά **μειονεκτήματα**, που είναι τα εξής:

α) Υψηλό κόστος. Η εγκατάσταση του συστήματος συνεπάγεται σημαντική οικονομική δαπάνη για τα υπάρχοντα Δ/Ξ αλλά και πρόσθετα έξοδα συντηρήσεώς του. Άλλωστε, όταν παρουσιάστηκε από τις εταιρείες πετρελαιοειδών ως μέθοδος αντιμετώπισης της θαλάσσιας ρυπάνσεως και ως εναλλακτική λύση προς τις SBT, θεωρήθηκε οικονομικά μη επικερδές μέχρι την πρώτη κρίση πετρελαίου (1973).

β) Αύξηση του χρόνου εκφορτώσεως. Ανεξάρτητα από τη χρήση του COW στη διαδικασία πλύσεως των δεξαμενών, η λειτουργία του αυξάνει τη χρονική διάρκεια που απαιτείται για την εκφόρτωση του Δ/Ξ. Αυτός είναι και ο λόγος που απαιτεί υψηλά εκπαιδευμένο πλήρωμα για τη σωστή λειτουργία του συστήματος, διότι παρατηρείται πολλές φορές η εικόνα να ακολουθούνται πιο σύντομες πρακτικές με σκοπό να εξοικονομηθεί χρόνος στο λιμάνι και αυτό έχει άμεσες συνέπειες στο θαλάσσιο περιβάλλον.

γ) Απαραίτητη συνύπαρξη του συστήματος αδρανούς αερίου (IGS).

Σύμφωνα με τους **κανονισμούς 9-10** απαγορεύονται οι απορρίψεις πετρελαίου, εκτός εάν πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις, όπως ο τύπος και το μέγεθος του πλοίου, οι θαλάσσιες περιοχές, η απόσταση από τις ακτές και η κίνηση του πλοίου, ο εξοπλισμός του πλοίου για τον έλεγχο της ρυπάνσεως, τα είδη και η προέλευση των μειγμάτων νερού-πετρελαίου, ο ρυθμός και οι ποσότητες του απορριπτόμενου πετρελαίου. Ωστόσο, δεν ισχύουν οι παραπάνω απαιτήσεις για απόρριψη πετρελαίου, όταν η απόρριψη έγινε με σκοπό την ασφάλεια του πλοίου ή τη διάσωση ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα ή ήταν αποτέλεσμα βλάβης με την προϋπόθεση ότι ελήφθησαν όλα τα απαραίτητα μέτρα και ο πλοίαρχος δεν ενήργησε σκόπιμα ή αδιαφόρησε.

Σύμφωνα με τον **κανονισμό 12** κάθε κράτος-μέλος της MARPOL πρέπει να εξασφαλίζει επαρκείς ΕΥΚ, οι οποίες θα βρίσκονται σε τεματικούς σταθμούς φορτώσεως πετρελαίου, σε λιμάνια επισκευών πλοίων ή οπουδήποτε τα εμπορικά πλοία έχουν να παραδώσουν κατάλοιπα πετρελαίου ή ελαιώδη μείγματα.

Σύμφωνα με τον **κανονισμό 13** πρέπει τα νέα Δ/Ξ μεταφοράς αργού πετρελαίου από 20.000 DWT [(Νεκρό Βάρος) Dead Weight Tonnage] και άνω και τα υπάρχοντα Δ/Ξ από 40.000 DWT και άνω να διαθέτουν SBT και COW. Αντίστοιχα τα νέα Δ/Ξ μεταφοράς προϊόντων από 30.000 DWT και άνω πρέπει να διαθέτουν ξεχωριστές δεξαμενές έρματος SBT και τα υπάρχοντα Δ/Ξ μεταφοράς προϊόντων από 40.000 DWT και άνω να διαθέτουν SBT ή CBT.

Πρόσθετα ο **κανονισμός 13 E** απαιτεί οι SBT να είναι τοποθετημένες σε σημεία που να παρέχουν προστασία (protectively located), έτσι ώστε να αποφεύγεται η διαρροή πετρελαίου σε περιπτώσεις προσαράξεως ή συγκρούσεως.

Στη συνέχεια, ο **κανονισμός 14** απαγορεύει τον ερματισμό των δεξαμενών καυσίμων του πλοίου για όλα τα νέα Δ/Ξ από 150 GRT και άνω και τα νέα πλοία όλων των άλλων τύπων από 4.000 GRT και άνω. Η μόνη εξαίρεση αφορά σε αφύσικες καταστάσεις ή σε πλοία που μεταφέρουν μεγάλες ποσότητες καυσίμων, π.χ. μεγάλα αλιευτικά σκάφη, ρυμουλκά, όπου επιβάλλεται η τοποθέτηση έρματος σε δεξαμενές καυσίμων και εάν αυτό δεν είναι καθαρό έρμα, τότε πρέπει να παραδοθεί σε ΕΥΚ ή να απορριφθεί στη θάλασσα σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού 9 ή με τη χρήση του εξοπλισμού που απαιτεί ο κανονισμός 16.

Ο **κανονισμός 15** καθορίζει ότι ένα Δ/Ξ πάνω από 150 GRT πρέπει να συμμορφώνεται με τις παρακάτω απαιτήσεις:

α) Να διαθέτει **δεξαμενές καταλοίπων** με σημαντική χωρητικότητα, έτσι ώστε αυτές να δέχονται υπολείμματα πετρελαίου και κατάλοιπα ακάθαρτου έρματος.

β) Να διαθέτει τον κατάλληλο εξοπλισμό για τον καθαρισμό των δεξαμενών φορτίου και για τη μεταφορά των καταλοίπων στις κατάλληλες δεξαμενές.

γ) Η ελάχιστη συνολική χωρητικότητα των δεξαμενών καταλοίπων είναι μεταξύ 0,8% και 3% της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου ανάλογα με το σύστημα COW και την ύπαρξη δεξαμενών SBT ή CBT. Τα νέα Δ/Ξ 70.000 DWT και άνω πρέπει να διαθέτουν τουλάχιστον δύο δεξαμενές καταλοίπων.

δ) Να διαθέτει το **σύστημα αυτόματης παρακολούθησης και ελέγχου απορρίψεως πετρελαίου** (Oil Discharge Monitoring and Control System—ODMCS) που καταγράφει είτε την απόρριψη πετρελαίου σε λίτρα ανά ναυτικό μίλι και τη συνολική ποσότητα που απορρίφθηκε στη θάλασσα είτε την περιεκτικότητα του πετρελαίου και το ρυθμό απορρίψεως.

ε) Να διαθέτει εγκατεστημένους **διεπιφανειακούς ανιχνευτές** (Oil/water interface detectors) για τις δεξαμενές καταλοίπων.

Σύμφωνα με τον **κανονισμό 16** όλα τα νέα και υπάρχοντα Δ/Ξ πρέπει να εφοδιάζονται με τον εξής εξοπλισμό που ελέγχει τη λειτουργική ρύπανση από πετρέλαιο:

α) Σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου απορρίψεως πετρελαίου.

β) Ελαιοδιαχωριστήρα των 100 PPM (Parts Per Million). Πρόκειται για τη μονάδα μετρήσεως της περιεκτικότητας του πετρελαίου στο νερό.

γ) Σύστημα φιλτραρίσματος των 15 PPM.

Οι παραπάνω απαιτήσεις ποικίλλουν ανάλογα με τον τύπο ή το μέγεθος του πλοίου και με τις θαλάσσιες περιοχές που πρόκειται αυτό να κινηθεί, π.χ. μέσα στις ειδικές περιοχές, το πλοίο πρέπει να διατηρεί σε λειτουργία το σύστημα φιλτραρίσματος πετρελαίου (15 PPM) με αυτόματο διακόπτη της εκροής.

Στις περιπτώσεις που εμφανισθεί βλάβη στο ODMCS, η απόρριψη σταματά αυτόματα και ακολουθεί η σχετική εγγραφή στο **βιβλίο πετρελαίου** (ΒΠ). Κατά συνέπεια η μονάδα που υπέστη τη βλάβη πρέπει να επισκευασθεί πριν το πλοίο αναχωρήσει για το επόμενο ταξίδι. Συμπληρωματικά, στα υπάρχοντα πλοία η παύση της απορρίψεως μπορεί να γίνει χειροκίνητα.

Τα Δ/Ξ από 150 GRT και άνω και τα άλλα εμπορικά πλοία από 400 GRT και άνω, υπόκεινται στις εξής επιθεωρήσεις:

α) Αρχική επιθεώρηση, πριν το πλοίο ξεκινήσει τη λειτουργία του με σκοπό να εξασφαλισθεί ότι χορηγείται το ΙOPPC, του οποίου η διάρκεια δεν μπορεί να υπερβαίνει τα 5 έτη.

β) Ενδιάμεση επιθεώρηση, κατά τη διάρκεια της περιόδου που ισχύει το ΙOPPC.

γ) Υποχρεωτική ετήσια επιθεώρηση ή έκτακτες επιθεωρήσεις.

δ) Περιοδική επιθεώρηση, σε διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τα 5 έτη, για να διαπιστωθεί ότι το ΙOPP μπορεί να επανεκδοθεί.

Σύμφωνα με τον **κανονισμό 20** το ΒΠ πρέπει να τηρείται **πρώτον** από Δ/Ξ 150 GRT και άνω και **δεύτερον** από πλοία που δεν είναι Δ/Ξ 400 GRT και άνω. Το ΒΠ περιέχει δύο μέρη. Το πρώτο μέρος αφορά σε όλα τα πλοία για τις λειτουργίες του μηχανοστασίου και το δεύτερο μόνο στα Δ/Ξ για τις λειτουργίες φορτώσεως, εκφορτώσεως και ερματισμού. Κάθε ΒΠ πρέπει να διατηρείται για 3 έτη μετά την τελευταία εγγραφή.

Ο **κανονισμός 21** αναφέρεται στις απορρίψεις πετρελαίου από τη λειτουργία των μονίμων ή πλωτών γεωτρυπάνων και άλλων εξεδρών, διότι αυτά θεωρούνται «πλοία» σύμφωνα με τη MARPOL, που βέβαια δεν είναι Δ/Ξ όσον αφορά στους χώρους των μηχανοστασίων τους.

Οι **κανονισμοί 22-25** καθορίζουν τις απαιτήσεις για την ελαχιστοποίηση πιθανής ρυπάνσεως από πετρέλαιο εξαιτίας ζημιών στις πλευρές ή στον πυθμένα των Δ/Ξ. Συγκενρωτικά οι απορρίψεις πετρελαίου στο θαλάσσιο περιβάλλον παρουσιάζονται στον Πίνακα 5.2.

5.2.2 Παράρτημα II: Ρύπανση από υγρές επιβλαβείς ουσίες χύμα.

Η αύξηση της θαλάσσιας μεταφοράς χημικών προϊόντων την τελευταία δεκαετία είχε ως αποτέλεσμα την παράλληλη αύξηση των περιστατικών ρυπάνσεως εξαιτίας των ατυχημάτων των πλοίων που μεταφέρουν χημικά φορτία, αλλά και των απορρίψεων που προέρχονται από τις λειτουργικές τους διαδικασίες. Μολονότι οι ποσότητες των μεταφερομένων χημικών είναι σημαντικά μικρότερες από τις αντίστοιχες των πετρελαιοειδών, οι πιθανότητες ρυπάνσεως του θαλάσσιου περιβάλλοντος μπορεί να είναι σοβαρότερες, δεδομένου ότι τα χημικά αποβαίνουν πολλές φορές πολύ πιο επικίνδυνα από το πετρέλαιο για τον άνθρωπο.

Σε αυτό το Παράρτημα περιλαμβάνονται τα κριτήρια απορρίψεως και οι μέθοδοι ελέγχου της θαλάσσιας ρυπάνσεως από τις τοξικές υγρές ουσίες, που μεταφέρονται σε χύμα μορφή. Περίπου 250 ουσίες έχουν εκτιμηθεί και περιέχονται στη σχετική λίστα του Παραρτήματος. Η απόρριψη των καταλοίπων που δημιουργούν τα πλοία επιτρέπεται να γίνεται μόνο στους ΕΥΚ, με την προϋπόθεση ότι λαμβάνεται υπόψη η κατηγορία των ουσιών. Σε κάθε περίπτωση, καμία απόρριψη τοξικών ουσιών δεν μπορεί να γίνει σε απόσταση μικρότερη των 12 ν.μ. από την πλησιέστερη ακτή. Αυστηρότερες ρυθμίσεις υπάρχουν για τη Βαλτική και τη Μαύρη Θάλασσα.

Το πρόβλημα της αντιμετώπισεως αυτής της μορφής ρυπάνσεως σε διεθνές επίπεδο διέπεται από τις δύο ΔΣ του IMO:

α) Τη SOLAS (1974/1978), όπου στις τροποποιήσεις του 1983 υιοθετήθηκαν οι **Διεθνείς Κώδικες για την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα χύδη**

χημικά. Ένας αριθμός των απαιτήσεων αυτών σχετίζεται άμεσα με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, π.χ. η θέση των δεξαμενών σε σχέση με το περίβλημα του πλοίου, έτσι ώστε να παρέχεται πρόσθετη ασφάλεια σε περίπτωση ατυχήματος.

β) Τη MARPOL (1973/1978) και ιδιαίτερα στο παρόν Παράρτημα και στο Παράρτημα III που ακολουθεί.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.2

Απορρίψεις πετρελαίου σύμφωνα με τη MARPOL.

Δ/Ξ όλων των μεγεθών: απορρίψεις πετρελαίου από τους χώρους δεξαμενών φορτίου και αντλιοστασίου.	
Μέσα σε ειδικές περιοχές ή έξω από ειδικές περιοχές, αλλά εντός 50 ν.μ. από την πλησιέστερη ακτή.	Απαγορεύονται οι απορρίψεις εκτός από το καθαρό ή διαχωρισμένο έρμα.
Έξω από ειδικές περιοχές, αλλά πέραν των 50 ν.μ. από την πλησιέστερη ακτή.	Απαγορεύονται οι απορρίψεις εκτός καθαρού ή διαχωρισμένου έρματος ή εάν: <ul style="list-style-type: none"> • Το Δ/Ξ κινείται στον προορισμό του. • Ο στιγμιαίος ρυθμός απορρίψεως δεν ξεπερνά τα 60 λίτρα ανά ν.μ. • Η συνολική ποσότητα πετρελαίου που απορρίφθηκε δεν ξεπερνά για τα υπάρχοντα Δ/Ξ το 1/15.000 και για τα νέα Δ/Ξ το 1/30.000 του φορτίου που μετέφερε στο τελευταίο ταξίδι. • Το Δ/Ξ έχει σε λειτουργία το σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου απορρίψεως πετρελαίου και διάταξη δεξαμενών καταλοίπων σύμφωνα με τον κανονισμό 15.
Δ/Ξ όλων των μεγεθών και όλα τα άλλα πλοία από 400GRT και άνω: απορρίψεις πετρελαίου από τους χώρους της μηχανής.	
Μέσα σε ειδικές περιοχές.	Απαγορεύεται η απόρριψη πετρελαίου εκτός εάν: <ul style="list-style-type: none"> • Το πλοίο κινείται στον προορισμό του. • Η περιεκτικότητα του πετρελαίου στην εκροή χωρίς διάλυση δεν ξεπερνά τα 15 PPM. • Το πλοίο έχει σε λειτουργία μηχανήμα φιλτραρίσματος πετρελαίου των 15 PPM με αυτόματο διακόπτη της εκροής. • Τα νερά των σεντινών δεν έχουν αναμιχθεί με κατάλοιπα φορτίου ή με σεντίνες αντλιοστασίου φορτίου.
Έξω από ειδικές περιοχές.	Απαγορεύεται η απόρριψη πετρελαίου εκτός εάν: <ul style="list-style-type: none"> • Το πλοίο βρίσκεται πέραν των 12 ν.μ. από την πλησιέστερη ακτή. • Το πλοίο κινείται στον προορισμό του. • Η περιεκτικότητα πετρελαίου στην εκροή είναι μικρότερη τω 100 PPM. • Το πλοίο έχει σε λειτουργία σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου απορρίψεως πετρελαίου, ελαιοδιαχωριστήρα ή μηχανήμα φιλτραρίσματος ή άλλη εγκατάσταση σύμφωνα με τον κανονισμό 16. • Τα νερά των σεντινών δεν έχουν αναμιχθεί με κατάλοιπα φορτίου ή με σεντίνες αντλιοστασίου φορτίου.

Πηγή: HELMEPA, (1987).

5.2.3 Παράρτημα III: Ρύπανση από επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται θαλάσσια σε συσκευασίες, εμπορευματοκιβώτια, φορητές δεξαμενές ή βυτιοφόρα οχήματα.

Το Παράρτημα αυτό αποτελεί το πρώτο από τα εναλλακτικά Παραρτήματα της MARPOL. Τα κράτη-μέλη που επικύρωσαν τη MARPOL πρέπει να αποδεχθούν τα δύο πρώτα Παραρτήματα, αλλά μπορεί να επιλέξουν την αποδοχή ή τη μη αποδοχή των τριών επομένων Παραρτημάτων. Αυτός είναι ο κύριος λόγος, που τα Παραρτήματα III, IV και IV χρειάστηκαν περισσότερο χρόνο για να τεθούν σε ισχύ.

Οι κανονισμοί του Παραρτήματος III ισχύουν για όλα τα πλοία που μεταφέρουν επιβλαβείς ουσίες σε συσκευασία. Οι επιβλαβείς ουσίες είναι αυτές που καθορίζονται στον Κώδικα IMDG.

Σύμφωνα με τους **κανονισμούς 2-3** οι συσκευασίες που περιέχουν επιβλαβείς ουσίες πρέπει να είναι ανεξίτηλα σημαδεμένες με τη σωστή τεχνική ονομασία, διότι δεν χρησιμοποιούνται οι εμπορικές ονομασίες. Πρόσθετα πρέπει να διαθέτουν ειδικό σήμα, το οποίο επισημαίνει ότι η ουσία είναι θαλάσσιο ρυπογόνο στοιχείο και έχει διαφορετικό χρώμα από αυτό της συσκευασίας. Η μέθοδος σημάνσεως και επικολλήσεως ετικετών πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι πληροφορίες εξακολουθούν να αναγνωρίζονται στις συσκευασίες τουλάχιστον μετά την πάροδο τριών μηνών βυθίσεώς τους μέσα στη θάλασσα.

Ο **κανονισμός 4** αναφέρεται στα αποδεικτικά έγγραφα που σχετίζονται με τη θαλάσσια μεταφορά επιβλαβών ουσιών. Ειδικότερα, όταν το πλοίο διαθέτει ειδικό κατάλογο (λίστα) ή δηλωτικό ή λεπτομερές σχέδιο στοιβασίας, που απαιτείται από την τροποποιημένη ΔΣ SOLAS για τη μεταφορά επικινδύνων φορτίων, τα έγγραφα που απαιτούνται από αυτόν τον κανονισμό μπορούν να συνδυασθούν με εκείνα που αφορούν στις επιβλαβείς ουσίες. Κατά συνέπεια, πρέπει να γίνεται διάκριση ανάμεσα στα επικίνδυνα φορτία, που αναφέρονται στη SOLAS και τις επιβλαβείς ουσίες που ορίζονται στη MARPOL στο Παράρτημα III.

Σύμφωνα με τον **κανονισμό 5** οι επιβλαβείς ουσίες πρέπει να στοιβάζονται και να ασφαλιζονται με τα κατάλληλα μέσα, έτσι ώστε να ελαχιστοποιούνται οι κίνδυνοι για το θαλάσσιο περιβάλλον χωρίς να τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια του πλοίου και του πληρώματος.

Ο **κανονισμός 6** αναφέρεται στους περιορισμούς που υφίστανται για τη μεταφορά επιβλαβών ουσιών, δηλαδή, για λόγους επιστημονικούς και τεχνικούς, είναι όμως πιθανόν να απαγορευθεί η μεταφορά τους ή να περιοριστεί η ποσότητά τους.

Ο **κανονισμός 7** ορίζει ότι απαγορεύεται η απόρριψη στη θάλασσα επιβλαβών ουσιών που μεταφέρονται σε συσκευασίες, εκτός εάν είναι απαραίτητο για την ασφάλεια του πλοίου ή τη διάσωση ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Τέλος, ο πλοίαρχος υποχρεούται, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της MARPOL, να αναφέρει στις αρχές του πλησιέστερου παράκτιου κράτους οποιοδήποτε περιστατικό διαρροής ή πιθανότητα διαρροής επιβλαβών ουσιών στο θαλάσσιο περιβάλλον.

5.2.4 Παράρτημα IV: Ρύπανση από λύματα.

Το πλήρωμα ενός εμπορικού πλοίου που πραγματοποιεί υπερπόντια ταξίδια (20-25 άτομα) δημιουργεί **λύματα** (sewage) οικιακής μορφής σε σταθερή βάση, π.χ. απόβλητα αποχετεύσεων, νιπτήρων και λουτρών, χώρων του πλοίου στους οποίους υπάρχουν ζώα, ακάθαρτα νερά κάθε είδους κλπ. Ευνόητο είναι ότι πολύ γρήγορα προκύπτει το πρόβλημα της διαθέσεώς τους.

Σύμφωνα με αυτό το Παράρτημα ισχύουν τα εξής:

α) Τα λύματα θα απορρίπτονται σε απόσταση μεγαλύτερη των 12 ν.μ. από την πλησιέστερη ακτή.

β) Επιτρέπεται όμως να απορριφθούν σε απόσταση μεγαλύτερη των 4 ν.μ. με την προϋπόθεση να πολτοποιούνται και να απολυμαίνονται με συστήματα εγκεκριμένα από τις αρμόδιες κρατικές αρχές.

γ) Θα μπορούν να απορρίπτονται οπουδήποτε εάν το πλοίο διαθέτει εγκατάσταση επεξερ-

γασίας λυμάτων, αλλά με αργό ρυθμό και όταν η ταχύτητα του πλοίου είναι μεγαλύτερη από 4 κόμβους (μίλια/ώρα).

Στην Ελλάδα υπάρχει το **ΠΔ 400/1996** που αφορά στην πρόληψη της ρυπάνσεως της θάλασσας από τα λύματα των πλοίων. Ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται σε νέα πλοία που διαθέτουν δίκτυο αποχετεύσεως λυμάτων και είναι **πρώτον** ολικής χωρητικότητας 200 κοχ και άνω, **δεύτερον** ολικής χωρητικότητας μικρότερης των 200 κοχ, τα οποία έχουν τη δυνατότητα να μεταφέρουν περισσότερους από 10 επιβάτες, σύμφωνα με το Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεωρήσεως (ΠΓΕ) ή το Πιστοποιητικό Ασφάλειας και **τρίτον** έχουν τη δυνατότητα, με βάση το ΠΓΕ, να μεταφέρουν περισσότερους από 10 επιβάτες και χορηγείται για πρώτη φορά άδεια σκοπιμότητας για εκτέλεση δρομολογίων μεταξύ ελληνικών λιμένων.

5.2.5 Παράρτημα V: Ρύπανση από απορρίμματα.

Το πλήρωμα ενός εμπορικού πλοίου παράγει μεγάλη ποσότητα **απορριμμάτων** (garbage) κάθε είδους, π.χ. υπολείμματα τροφών, κουτιά, χαρτιά, πλαστικά, σακούλες κλπ., τα οποία κάθε άλλο παρά αποτελούν αμελητέα ποσότητα. Ευνόητο είναι ότι η απευθείας απόρριψη τόσο μεγάλων ποσοτήτων και σε σταθερή μάλιστα βάση, θα διατάραζε αργά ή γρήγορα το θαλάσσιο οικοσύστημα. Εξάλλου πολλές φορές έχουμε γίνει μάρτυρες αντιαισθητικών εικόνων σε παράκτιες περιοχές από τη συσσώρευση απορριμμάτων.

Σύμφωνα με αυτό το Παράρτημα ισχύουν τα εξής:

α) Μέσα σε ειδικές περιοχές:

- Απαγορεύεται η απόρριψη όλων των ειδών απορριμμάτων εκτός των τροφίμων.
- Επιτρέπεται η απόρριψη σε απόσταση μεγαλύτερη των 12 ν.μ. από την πλησιέστερη ακτή υπολειμμάτων τροφίμων κονιοποιημένων ή αλεσμένων ή όχι.

β) Έξω από ειδικές περιοχές:

- Απαγορεύεται αυστηρά η απόρριψη πλαστικών σε οποιαδήποτε θαλάσσια περιοχή· εδώ περιλαμβάνονται τα συνθετικά σχοινιά, τα δίχτυα αλιείας και οι σάκοι απορριμμάτων.
- Επιτρέπεται η απόρριψη σε απόσταση μεγαλύτερη των 3 ν.μ. από την ακτή υπολειμμάτων τροφίμων κονιοποιημένων ή αλεσμένων, χαρτικών, κουρελιών, γυαλιών.
- Επιτρέπεται η απόρριψη σε απόσταση μεγαλύτερη των 12 ν.μ. από την ακτή υπολειμμάτων τροφίμων όχι κονιοποιημένων ή αλεσμένων καθώς και χαρτικών, κουρελιών, γυαλιών μεταλλικών φιαλών και παρομοίων απορριμμάτων.
- Επιτρέπεται η απόρριψη υλικών στοιβασίας, επενδύσεων, συσκευασίας που επιπλέουν με την προϋπόθεση ότι το πλοίο βρίσκεται σε απόσταση μεγαλύτερη των 25 ν.μ. από την ακτή.

Συμπληρωματικά στις **πλωτές εξέδρες** επιτρέπεται η απόρριψη μόνο κονιοποιημένων ή αλεσμένων υπολειμμάτων τροφίμων σε απόσταση μεγαλύτερη των 12 ν.μ. από την ακτή. Εδώ επίσης ανήκουν όλα τα πλοία που βρίσκονται σε απόσταση 500 μέτρων από τις ακτές. Όμως, οι κανονισμοί του Παραρτήματος δεν εφαρμόζονται όταν **πρώτον** η απόρριψη είναι αναγκαία για την ασφάλεια του πλοίου, του πληρώματος και των επιβατών και για τη διάσωση ανθρώπου στη θάλασσα, **δεύτερον** διαφύγουν απορρίμματα λόγω ζημιάς του πλοίου ή του εξοπλισμού του και εφόσον έχουν ληφθεί τα απαραίτητα μέτρα για την αποφυγή ρυπάνσεως πριν και μετά τη ζημιά και **τρίτον** λόγω ατυχήματος απωλεσθούν συνθετικά αλιευτικά δίχτυα και εφόσον έχουν ληφθεί τα απαραίτητα μέτρα για την αποφυγή της απώλειας.

Τα κράτη-μέλη της MARPOL που έχουν επικυρώσει και κατά συνέπεια αποδεχθεί το Παράρτημα, έχουν την υποχρέωση να διαθέτουν επαρκείς ΕΥΚ για την παραλαβή των απορριμμάτων των πλοίων, δίχως να προκαλείται μεγάλη καθυστέρηση. Ο ΙΜΟ έχει εκδώσει οδηγίες για την ελάττωση των απορριμμάτων πάνω στο πλοίο, για τη διαχείριση και αποθήκευσή τους στο πλοίο με τις μεθόδους συγκεντρώσεως και διαχωρισμού, επεξεργασίας, αποθηκείσεως και παραδόσεως στην ξηρά ή απορρίψεως στη θάλασσα.

5.2.6 Παράρτημα VI: Ρύπανση της ατμόσφαιρας από τα πλοία.

Οι σχετικοί κανονισμοί θέτουν περιοριστικά όρια για τις εκπομπές **οξειδίου του θείου** και **οξειδίου του αζώτου** από τη μηχανή του πλοίου και απαγορεύουν τις εσκεμμένες εκπομπές ουσιών μειώσεως του όζοντος.

Το Παράρτημα ορίζει ειδικές περιοχές ελέγχου των εκπομπών θείου, που πρέπει να καθιερωθούν π.χ. η Βαλτική Θάλασσα, και η αναλογία οξειδίου του θείου στα καύσιμα του πλοίου να μην υπερβαίνει το 1,5% m/m. Τέλος, σύμφωνα με το Παράρτημα αυτό απαγορεύεται η καύση πάνω στο πλοίο συγκεκριμένων προϊόντων, όπως μολυσμένα υλικά σε συσκευασμένη μορφή.

5.3 Οι τροποποιήσεις της MARPOL.

Γεγονός είναι ότι η MARPOL αποτελούσε την πληρέστερη ΔΣ που κάλυπτε τις διάφορες μορφές θαλάσσιας ρυπάνσεως. Ωστόσο, υπήρχε μεγάλη καθυστέρηση στις διαδικασίες επικυρώσεως και υπογραφής από τα κράτη-μέλη, λόγω και της αδυναμίας επιτεύξεως συμβιβαστικών λύσεων. Πρόσθετα η διεθνής νομοθεσία για τη ρύπανση από τα εμπορικά πλοία εδώ και τρεις δεκαετίες έχει υποστεί σύγχυση εξαιτίας της υπάρξεως προβλημάτων σε θέματα δικαιοδοσίας, παθητικής συμπεριφοράς των ναυτιλιακών κρατών και τεχνολογικής ανωριμότητας. Τέλος οι δυσκολίες στο στάδιο της επικυρώσεως προκύπτουν από το μεγάλο κόστος και τη μη προσαρμογή των τεχνικών προδιαγραφών στις διατάξεις της MARPOL.

Μέχρι το 1976, μόλις τρία κράτη είχαν δεχθεί την από κοινού επικύρωση των δύο πρώτων πρωτοκόλλων. Τα περισσότερα κράτη έδειχναν φανερό απροθυμία να υπογράψουν κάποιο πρωτόκολλο που θα επέβαλλε αυστηρότερα μέτρα από τα ήδη υπάρχοντα. Παράλληλα, η αγορά των Δ/Ε αντιμετώπιζε έντονο πρόβλημα **υπερπροσφοράς**, λόγω του υπερβολικού αριθμού ναυπηγήσεως νέων Δ/Ε κατά τη διάρκεια της ανόδου της αγοράς τη δεκαετία του 1960.

Μέσα σε διάστημα λίγων ετών, το 15% περίπου της παγκόσμιας χωρητικότητας (world tonnage) των Δ/Ε είχε ήδη παροπλισθεί. Η ναυτιλιακή βιομηχανία αναγκάστηκε να εφεύρει τρόπους αντιμετώπισεως του πλεονάσματος, π.χ. ταξίδια με χαμηλή ταχύτητα άρα και χαμηλή κατανάλωση, μερική ναύλωση του πλοίου, επέκταση του χρόνου παραμονής στα λιμάνια. Μέχρι το Μάρτιο του 1976 είχαν ήδη παροπλισθεί 46 εκατομμύρια της παγκόσμιας χωρητικότητας.

Η κατάσταση αυτή παρουσίασε μια ασυνήθιστη ευκαιρία για επίλυση του προβλήματος της λειτουργικής ρυπάνσεως από τα Δ/Ε, με τη μέθοδο της μετασκευής των SBT στα υπάρχοντα Δ/Ε. Δεν ήταν τυχαίο ότι η πρόταση έγινε αμέσως αποδεκτή διότι δινόταν κίνητρο σε ορισμένα κράτη, όχι βέβαια από περιβαλλοντικό, αλλά οικονομικό ενδιαφέρον. Η υιοθέτηση της προτάσεως θα επανεργοποιούσε μεγάλο τμήμα από την παροπλισμένη χωρητικότητα, μειώνοντας τη μεταφορική ικανότητα του πλοίου. Άλλωστε, η Νορβηγία και η Ελλάδα πρότειναν στον IMO να διεξαγάγει μια έρευνα, για τη μετασκευή SBT στα υπάρχοντα Δ/Ε (1975). Την πρόταση υποστήριξαν και αρκετά μεσογειακά κράτη, τα οποία δεν διέθεταν στόλους Δ/Ε αλλά συχνά αντιμετώπιζαν περιστασιακά θαλάσσιας ρυπάνσεως και ορισμένες χώρες εξαγωγής πετρελαίου, που ήθελαν μια καλύτερη εναλλακτική πρόταση, από την κατασκευή EYK.

Από την άλλη πλευρά, μια ομάδα ναυτιλιακών κρατών που διέθετε στόλους Δ/Ε, οι οποίοι ανήκαν σε εταιρείες πετρελαιοειδών, δεν έδειχνε ιδιαίτερη συμπάθεια στις SBT. Την ίδια άποψη είχαν τα αναπτυσσόμενα κράτη, όπως και εκείνα που έκαναν εισαγωγή πετρελαίου, φοβούμενα μια νέα αύξηση στις τιμές (λόγω του μεταφορικού κόστους και της μειώσεως της μεταφορικής ικανότητας). Η πρόταση αυτή απορρίφθηκε (πίν. 5.3).

Όμως οι κυριότεροι λόγοι που οδήγησαν στη σύγκληση της **Συνδιασκέψεως για την Ασφάλεια των Δ/Ε και την Πρόληψη της Ρυπάνσεως** (Tanker Safety Pollution Prevention-TSPP), το 1978,

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.3

Θέσεις των κρατών-μελών προς τις αμερικανικές προτάσεις τεχνικού περιεχομένου κατά τη διάρκεια της Συνδιασκέψεως για τη θαλάσσια ρύπανση (1973).

ΚΡΑΤΗ	Κανονισμοί για διυλισμένα πετρέλαια	SBT για δεξαμενόπλοια πάνω από 70.000DWT	Διπλοί πυθμένες για δεξαμενόπλοια πάνω από 70.000DWT
ΗΠΑ	X	X	X
Αίγυπτος	X	X	X
Βουλγαρία	X	X	X
ΕΣΣΔ (πρώην)	X	X	X
Αργεντινή	X	X	
Ινδία	X	X	
Αυστραλία	X	X	O
Καναδάς	X	X	O
Ιταλία	X	X	O
Ρουμανία	X		
Νότιος Αφρική	X		
Βέλγιο	O	X	O
Φιλανδία	X	O	O
Ελλάδα	X	O	O
Γαλλία	O	X	O
Λιβερία	O	X	O
Ολλανδία	O	X	O
Νέα Ζηλανδία	O	X	O
Η.Β.	O	X	O
Δανία	O	O	O
Δυτική Γερμανία	O	O	O
Ιαπωνία	O	O	O
Νορβηγία	O	O	O
Σουηδία	O	O	O

Πηγή: R. M'Gonigle - M. Zacher, (1981), Pollution, Politics and International Law.

Επεξήγηση: Η ψήφος με το χαρακτήρα (X) σημαίνει υπέρ και η ψήφος με το χαρακτήρα (O) κατά. Οι δύο πρώτες προτάσεις εγκρίθηκαν με αποτέλεσμα ψηφοφορίας 23-19 και 30-7 ενώ η τρίτη πρόταση καταψηφίστηκε με ψήφους 9-22. Μόνο 4 από τα 39 αναπτυσσόμενα κράτη συμμετείχαν στην ψηφοφορία.

δεν ήταν τόσο οι διαδικασίες επισπεύσεως του σταδίου επικυρώσεως της MARPOL αλλά αυτό που ονομάζεται **μαύρη περίοδος** για την αγορά των Δ/Ξ.

Σε μία περίοδο δύο μηνών (Δεκέμβριος 1976 - Ιανουάριος 1977) συνέβησαν μια σειρά από τα σοβαρότερα ατυχήματα Δ/Ξ, τα περισσότερα πλησίον των ακτών των ΗΠΑ, εξαιτίας ανθρώπινου λάθους ή αμέλειας, τα οποία έτυχαν εκτεταμένης καλύψεως από τα μέσα ενημερώσεως και προκάλεσαν σοβαρή ρύπανση. Πρόκειται για τα Δ/Ξ *Argo Merchant* (15/12/1976), *Sansinena* (17/12/1976), *Oswego Peace* (24/12/1976), *Olympic Games* (27/12/1976), *Grand Zenith* (29/12/1976), *Barcola Mary*, *Mary Ann*, *Universe Leader* (όλα στις αρχές του 1977) και τελευταίο το *Irenes Challenge* (18/1/1977).

5.3.1 Το πρωτόκολλο της MARPOL.

Επόμενο ήταν να επισπευσθούν οι διαδικασίες επικυρώσεως με την υιοθέτηση του πρωτοκόλλου το 1978 κατά τη διάρκεια της TSPP, που έθετε τις προϋποθέσεις για να γίνει κάποιο κράτος συμβαλλόμενο μέλος της MARPOL (ήταν αρκετή η αποδοχή του Παραρτήματος Ι), μολονότι υπήρχε και μια πρόσθετη αξίωση, δηλαδή τα κράτη που θα επικύρωναν την εν λόγω Σύμβαση να κατείχαν το 50% της παγκόσμιας χωρητικότητας.

Τρεις μήνες μετά το ναυάγιο του Δ/Ξ *Argo Merchant* (1976) ανακοινώθηκαν οι λεγόμενες **πρωτοβουλίες του Κάριτερ**. Ο πρόεδρος των ΗΠΑ υποσχέθηκε ένα σχέδιο δράσεως για την πρόληψη της θαλάσσιας ρυπάνσεως από ατυχήματα Δ/Ξ σε μία περίοδο πέντε ετών. Ειδικότερα, απαιτούσε **βελτιωμένα συστήματα βοήθειας για την αποφυγή των συγκρούσεων στη θάλασσα** (collision avoidance aids), **συστήματα αδρανούς αερίου** (Inert Gas Systems-IGS), βελτίωση των **συστημάτων πλοηγώσεως** (improved steering gears) και τοποθέτηση **διπλών πυθμένων** (double bottoms) σε όλα τα Δ/Ξ άνω των 20.000 DWT. Παράλληλα συνέβη το ατύχημα του *Amoco Cadiz* (16/3/1978) (σχ. 5.3). Χρήσιμο θα ήταν να επιχειρήσουμε μία σύντομη περιγραφή του IGS.

1) Το σύστημα αδρανούς αερίου (IGS).

Το IGS καθιερώθηκε με το πρωτόκολλο της SOLAS (1978) επειδή οι πολλές εκρηξεις που σημειώθηκαν σε πολλά Δ/Ξ την περίοδο 1960-1970, προκάλεσαν σημαντική ρύπανση στο θαλάσσιο περιβάλλον. Για να δημιουργηθεί πυρκαγιά ή έκρηξη σε ένα χώρο όπως οι δεξαμενές φορτίου, πρέπει να συνυπάρχουν οξυγόνο πάνω από 11%, καύσιμη ύλη και πηγή αναφλέξεως (σπινθήρες, στατικός ηλεκτρισμός). Εάν εκλείψει ένα από τα τρία στοιχεία, δεν είναι δυνατόν να συμβεί έκρηξη.



Σχ. 5.3

Το λιβεριανό Δ/Ξ *Amoco Cadiz* (χωρητικότητας 237.439 DWT) προσάραξε πλησίον των γαλλικών ακτών στις 16/03/78, προκαλώντας μία από τις σοβαρότερες θαλάσσιες ρυπάνσεις, 223.000 τόνοι πετρέλαιο. Το ατύχημα αυτό οδήγησε στη σύγκλιση της διεθνούς συνδιασκέψεως του IMO, την TSPP, όπου καθιερώθηκαν τα συστήματα SBT, COW, IGS στα νέα Δ/Ξ άνω των 20.000 DWT (τροποποιήσεις των ΔΣ MARPOL και SOLAS).

Σύμφωνα με το IGS μείγμα διαφόρων αδρανών αερίων από τα καυσαέρια της μηχανής του πλοίου ή της γεννήτριας παραγωγής αδρανούς αερίου (δηλ. διοξείδιο του άνθρακα 12-14%, οξυγόνο 2-4%, διοξείδιο του θείου 0,2-0,3% και άζωτο 75-80%) διοχετεύεται στους χώρους των δεξαμενών φορτίου μετά από κατάλληλη επεξεργασία (πλύση, έλεγχο) στον πύργο καθαρισμού κατά τη διάρκεια που αυτές πλένονται με το σύστημα COW. Με αυτό τον τρόπο επιτυγχάνεται η μείωση του οξυγόνου της ατμόσφαιρας των δεξαμενών τυπικά σε ποσοστό κάτω από 8% (συνήθως για πρόσθετα μέτρα ασφάλειας γύρω στο 6%), δηλαδή σε όρια που δεν μπορεί να προκληθεί ανάφλεξη ή έκρηξη. Για τη σωστή λειτουργία του IGS απαιτείται κατάλληλη εκπαίδευση του πληρώματος και διατήρησή του σε άριστη κατάσταση λειτουργίας. Πρέπει να τονιστεί ότι το IGS προσφέρει προστασία μόνο στους κλειστούς χώρους των δεξαμενών και έτσι πρέπει να τηρούνται αυστηρά τα υπόλοιπα μέτρα ασφάλειας στο πλοίο.

Το IGS προσφέρει ασφάλεια στο πλοίο κατά τη διάρκεια χρησιμοποίησης του συστήματος COW αλλά δεν είναι άμοιρο ρυπάνσεως. Καθώς τα καυσαέρια της μηχανής του πλοίου περνούν μέσα από τον πύργο καθαρισμού πολλά από αυτά που χαρακτηρίζονται ως δηλητηριώδη, π.χ. διοξείδιο του άνθρακα, υδροθείο κλπ. ψύχονται και στέλνονται κατευθείαν στη θάλασσα ως ακατάλληλα για τους χώρους φορτίου. Έτσι προκαλείται μία μικρή αλλά σταθερή σε κάθε διαδικασία εκφορτώσεως ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Η ενδεχόμενη απειλή ψηφίσεως νέου εθνικού νόμου από την πλευρά των ΗΠΑ, οδήγησε τον IMO στη σύγκληση της Συνδιασκέψεως TSPP το Φεβρουάριο του 1978 και αποφασίσθηκε τα νέα μέτρα να ενσωματωθούν στα πρωτόκολλα των MARPOL και SOLAS. Έτσι εξηγείται η καθιέρωση της νέας ονομασίας των εν λόγω Συμβάσεων σε **MARPOL 1973/1978** και **SOLAS 1974/1978**. Αρχικά η πρόταση που αφορούσε στους διπλούς πυθμένες αντικαταστάθηκε από μια εναλλακτική λύση, δηλαδή οι μελλοντικές SBT να είναι τοποθετημένες πάνω στο πλοίο σε μέρη που θα είναι δυνατόν να προστατεύουν τις δεξαμενές φορτίου από ενδεχόμενα ρήγματα, στις περιπτώσεις ατυχημάτων (PL-SBT). Ουσιαστικά, η Συνδιάσκεψη υιοθέτησε μέτρα που αφορούσαν περισσότερο στη λειτουργική ρύπανση παρά σε αυτήν που προκαλείται από τα ατυχήματα των Δ/Ξ. Τρεις ήταν οι βασικές εναλλακτικές προτάσεις:

α) Η πρώτη πλησίαζε τις αμερικανικές θέσεις, απαιτώντας SBT και IGS για όλα τα Δ/Ξ, υπάρχοντα και νέα, πάνω από 20.000 DWT και υποστηρίχθηκε από την Ελλάδα, τη Σουηδία και τη Νορβηγία.

β) Η δεύτερη πρόταση, στην οποία πρωτοστάτησε η Βρετανία και είχε την υποστήριξη από τις εταιρείες πετρελαιοειδών, στηρίχθηκε στο σύστημα COW για όλα τα Δ/Ξ πάνω από 70.000 DWT.

γ) Η συμβιβαστική λύση κατατέθηκε από τον εκπρόσωπο του Καναδά και τελικά ήταν αυτή που επικράτησε. Για όλα τα νέα Δ/Ξ πάνω από 20.000 DWT θα υπήρχε απαίτηση για PL-SBT, COW και IGS η οποία και θα εφαρμοζόταν στα πλοία που η ημερομηνία ναυπηγήσεώς τους θα ξεκινούσε το μεσοδιάστημα του 1979, ανεξάρτητα εάν το πρωτόκολλο είχε τεθεί σε ισχύ εκείνη την περίοδο. Για τα υπάρχοντα Δ/Ξ άνω από 40.000 DWT απαιτούνταν είτε COW είτε μετασκευή των SBT.

Παρά τις συστηματικές αλλαγές που δέχθηκε η MARPOL (1978) υπήρχε μακρύς δρόμος ακόμη μέχρι να φθάσουμε στον επιθυμητό αριθμό κρατών για το στάδιο της επικυρώσεως. Πραγματικά, πέντε χρόνια πέρασαν (1983) έως τη στιγμή που τέθηκε σε ισχύ το Παράρτημα I της MARPOL. Η μεγάλη αυτή καθυστέρηση εν μέρει δεν δικαιολογείται διότι τα ατυχήματα Δ/Ξ όχι μόνο δεν είχαν μειωθεί, αλλά ορισμένα αποδείχθηκαν εξαιρετικά σοβαρά, όσον αφορά τις επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον, όλα το έτος 1979. Πρόκειται για τα εξής ατυχήματα υπερδεξαμενοπλοίων: το **Energy Determination**, το οποίο υπέστη έκρηξη σε ταξίδι υπό έρμα, το **Atlantic Empress**, που συγκρούστηκε με το **Aegean Captain** προκαλώντας σοβαρότατη ρύπανση, το **Atlas Titan** που αντιμετώπισε πολλαπλές εκρήξεις ενώ γίνονταν πλύση των

δεξαμενών φορτίου, το *Independenta*, που συγκρούστηκε με άλλο πλοίο στα στενά του Βοσπόρου με συνέπεια σημαντική διαρροή πετρελαίου, το *Betelguese* επίσης, μετά από έκρηξη προκάλεσε σοβαρή ρύπανση καθώς και τα *Chevron Hawaii*, έκρηξη και ρύπανση και *Ioannis Angelicoussis* έκρηξη και πυρκαγιά.

5.3.2 Τροποποιήσεις των ετών 1984 και 1985.

Οι τροποποιήσεις (τέθηκαν σε ισχύ στις 7 Ιανουαρίου 1986), αναφέρονταν στο Παράρτημα I και είχαν ως στόχο την καλύτερη και αποτελεσματικότερη εφαρμογή των κανονισμών του, π.χ. νέες απαιτήσεις για την πρόληψη της θαλάσσιας ρυπάνσεως από την απόρριψη ελαιωδών καταλοίπων στις ειδικές περιοχές. Σε ορισμένες περιπτώσεις επιτρέπεται η απόρριψη *below the waterline*, διότι συντελεί στη μείωση του κόστους από την αποφυγή εγκαταστάσεως προσθέτων σωληνώσεων πάνω στο πλοίο.

Οι δεύτερες αφορούν στο Παράρτημα II της MARPOL και τέθηκαν σε ισχύ στις 6 Απριλίου 1987. Με βάση τις τεχνολογικές εξελίξεις από τη δεκαετία του 1970 έχουν ως σκοπό να μειώσουν την ανάγκη για παράδοση των χημικών καταλοίπων στις ΕΥΚ και να βελτιώσουν τη δυνατότητα απορροφήσεως των δεξαμενών φορτίου. Επίσης, καθιερώνουν ως υποχρεωτικό το Διεθνή Κώδικα για τα χημικά φορτία (IBC Code) ο οποίος αναφέρεται όχι μόνο στις διαδικασίες απορρίψεως τέτοιων ουσιών, αλλά και σε αυτές της μεταφοράς τους.

5.3.3 Τροποποιήσεις των ετών 1987, 1989, 1990 και 1991.

Πρόκειται για την καθιέρωση νέων ειδικών περιοχών προστασίας από τη θαλάσσια ρύπανση. Οι πρώτες, που τέθηκαν σε ισχύ την 1η Απριλίου 1989, αφορούν στο Παράρτημα I (ρύπανση από πετρέλαιο) και ενσωματώνουν τον κόλπο του Άντεν. Οι δεύτερες, που τέθηκαν σε ισχύ στις 18 Φεβρουαρίου 1991, αφορούν στο Παράρτημα V (ρύπανση από απορρίμματα) και ορίζουν ως νέα ειδική περιοχή τη Βόρεια Θάλασσα. Οι τρίτες τέθηκαν σε ισχύ στις 17 Μαρτίου 1992 και καθιερώνουν ως ειδική περιοχή την Ανταρκτική, σύμφωνα με τα Παραρτήματα I και V. Οι τελευταίες τέθηκαν σε ισχύ στις 4 Απριλίου 1993 και ορίζουν ως ειδική περιοχή την ευρύτερη Καραϊβική Θάλασσα, σύμφωνα με το Παράρτημα V.

5.3.4 Τροποποιήσεις του έτους 1992.

Το 1989 συνέβησαν δύο σοβαρά ατυχήματα Δ/Ξ, η προσάραξη του *Exxon Valdez* στην Αλάσκα και η έκρηξη και ατοχία στη δομή του στο *Khark-5* κοντά στις ακτές του Μαρόκου, τα οποία προκάλεσαν το ενδιαφέρον της κοινής γνώμης, ιδίως το πρώτο μετά την εκτεταμένη κάλυψη από τα μέσα ενημερώσεως. Αυτός ήταν ο λόγος που οι ΗΠΑ ψήφισαν ένα νέο νόμο, για τη ρύπανση της θάλασσας από το πετρέλαιο (Oil Pollution Act-OPA) το 1990, που τελικά είχε σημαντικές επιπτώσεις στη ναυτιλιακή βιομηχανία, ιδιαίτερα στην αγορά των Δ/Ξ. (*Αναλυτική παρουσίαση του νόμου OPA 1990 στο παράρτημα, σελ. 238*).

Παράλληλα, τα επόμενα χρόνια ακολούθησαν δύο εξίσου σοβαρά ατυχήματα Δ/Ξ με χρονική διαφορά μόλις ενός μηνός, αυτή τη φορά όμως σε ευρωπαϊκά ύδατα. Πρόκειται για την προσάραξη του *Aegean Sea*, το Δεκέμβριο του 1992 στο ισπανικό λιμάνι της Λα Κορούνα που προκάλεσε ρύπανση 72.000 τόνων πετρελαίου και την προσάραξη του *Braer* τον Ιανουάριο του 1993 πλησίον των νησιών Σέτλαντ, βόρεια της Σκωτίας με αποτέλεσμα να διαρρεύσουν 85.000 τόνοι πετρέλαιο στο θαλάσσιο περιβάλλον.

Στη Σύνοδο της MEPC του IMO για την τροποποίηση του Παραρτήματος I της MARPOL υιοθετήθηκαν ο *κανονισμός 13F*, που αναφέρεται στις απαιτήσεις για τα νέα Δ/Ξ, και ο *κανονισμός 13G* που αναφέρεται στα υπάρχοντα Δ/Ξ. Βλέπουμε λοιπόν ότι από την αρχή της δεκαετίας του 1990 η πρόληψη της θαλάσσιας ρυπάνσεως από τα ατυχήματα των Δ/Ξ βασίζεται σε λύσεις που σχετίζονται με το σχεδιασμό και τη ναυπήγηση.

Σύμφωνα με τον κανονισμό 13F για τα νέα Δ/Ξ πάνω από 600 DWT ισχύουν τα εξής:

α) Κατασκευή Δ/Ξ με *διπλό πυθμένα* ή *διπλό περίβλημα* (Double Bottom, Double Hull-DB/DH).

β) Κατασκευή Δ/Ξ με *ενδιάμεσο κατάστρωμα* (Mid-Deck-MD). Όπως ήταν φυσικό οι ΗΠΑ εξέφρασαν την αντίθεσή τους σε αυτό το εναλλακτικό σχέδιο, διότι θεώρησαν ότι ενδεχόμενη διαρροή πετρελαίου σε περίπτωση ατυχήματος (συγκρούσεως ή προσαράξεως) θα υπερβαίνει την ποσότητα του 1% της μεταφορικής ικανότητας του Δ/Ξ, φθάνοντας το όριο των 7-8%.

γ) *Οποιοδήποτε άλλο εναλλακτικό σχέδιο*, που μπορεί να εξασφαλίσει ίδιο επίπεδο προστασίας ενάντια στη ρύπανση από πετρελαιοειδή σε περιπτώσεις συγκρούσεων ή προσαράξεων.

Ο IMO είναι ένας εξειδικευμένος οργανισμός του ΟΗΕ, που στο πλαίσιο του οι ΗΠΑ δραματίζουν σπουδαίο ρόλο στις αποφάσεις του. Όμως υπάρχουν πολλά άλλα παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη, που ο IMO δεν θα ήθελε να δυσαρεστήσει και επομένως προτάθηκαν οι δυο προηγούμενες εναλλακτικές λύσεις. Το εναλλακτικό σχέδιο MD Δ/Ξ μετουσιώνει αυτή την πρακτική, μετά από την επίμονη πρόταση των εταιρειών πετρελαιοειδών και των κρατών που την υποστήριζαν.

Ο κανονισμός 13F εφαρμόζεται σε Δ/Ξ 600 DWT και άνω όπου το συμβόλαιο ναυπηγήσεως θα γίνεται την ή μετά την 6/7/1993, ή οι εργασίες ναυπηγήσεως άρχισαν μετά την 6/1/1994, ή οι εργασίες θα έχουν ολοκληρωθεί μετά την 6/7/1996, ενώ για τα νέα Δ/Ξ 5.000DWT και άνω απαιτείται DH/DB ή άλλο εναλλακτικό σχέδιο ισοδύναμης προστασίας, ενώ ο κανονισμός εξαιρεί πλοία χωρητικότητας μικρότερης από 600 DWT. Τέλος, για τα Δ/Ξ πάνω από 20.000DWT καθιερώθηκαν νέες απαιτήσεις που αφορούσαν σε ζητήματα υποδιαίρεσεως και ευστάθειας.

Μετά από ανάθεση του IMO, μια *Ειδική Επιτροπή* (Steering Committee) με τη συνεργασία της Intertanko, διεξήγαγε μία μελέτη σχετικά με την αποτελεσματικότητα των DH/DB και των MD Δ/Ξ και κατέληξε ότι προσφέρουν σχεδόν ίση προστασία όταν συμβαίνει κάποιο ατύχημα. Σε περιπτώσεις σφοδρών προσαράξεων (πρόκληση ρήγματος όχι μόνο στο εξωτερικό αλλά και το εσωτερικό περίβλημα του DH) το MD θα έχει λιγότερη διαρροή πετρελαίου, ενώ αντίθετα όταν η προσάραξη περιορισθεί σε ζημιές στο εξωτερικό τοίχωμα του πλοίου, χωρίς να υποστεί ρήγμα το εσωτερικό, το σχέδιο DB/DH είναι περισσότερο αποτελεσματικό.

Σύμφωνα με τον *κανονισμό 13G*, τα υπάρχοντα Δ/Ξ έχουν χρονικό περιθώριο 30 ετών από την ημερομηνία παραδόσεώς τους μέχρι να συμμορφωθούν με τον προηγούμενο κανονισμό (13F), χωρίς κατασκευαστικές μετατροπές, παρά μόνο λειτουργικές διευθετήσεις, π.χ. σταδιακή διάθεση των πλευρικών δεξαμενών φορτίου για χρήση έρματος. Πρόκειται για τα Δ/Ξ που το συμβόλαιο ναυπηγήσεώς τους ήταν μετά τον Ιούνιο του 1979 ή παραδόθηκαν από τα ναυπηγεία μετά τον Ιούνιο του 1982 και ήταν εφοδιασμένα με PL-SBT, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του πρωτοκόλλου της ΔΣ MARPOL (1978). Τούτα τα πλοία μπορούν να συμμετέχουν στο εμπόριο πετρελαίου μέχρι να φθάσουν το όριο ηλικίας των 30 ετών. Κατόπιν πρέπει να συμμορφωθούν με τον κανονισμό 13F.

Ο κανονισμός 13G αφορά και σε μία άλλη κατηγορία, που συμπληρώνει τον υπόλοιπο παγκόσμιο στόλο Δ/Ξ και χωρίζεται σε δύο υποκατηγορίες:

α) Πρόκειται για Δ/Ξ που ήταν ήδη εφοδιασμένα με DB/DH, προσφέροντας προστασία του φορτίου τουλάχιστον κατά 30% και συνεχίζουν τη δραστηριότητά τους μέχρι το όριο των 30 ετών, όπου και πρέπει να συμμορφωθούν με τον κανονισμό 13F. Θυμίζουμε ότι το πλάτος του DH ή το ύψος των DB πρέπει να ικανοποιεί τις απαιτήσεις του κανονισμού 13G ώστε να θεωρούνται ως προστατευμένες δεξαμενές.

β) Πρόκειται για το υπόλοιπο μέρος του παγκόσμιου στόλου Δ/Ξ, το οποίο αντιπροσώπευε ικανό ποσοστό. Τα Δ/Ξ που ανήκουν σε αυτήν την υποκατηγορία μπορούν να συμμετέχουν στο θαλάσσιο εμπόριο μέχρι το 25ο έτος της ηλικίας τους, χωρίς καμμία μετατροπή. Για να εξακολουθούν να μεταφέρουν πετρέλαιο μετά από αυτό το όριο, αλλά όχι μετά το 30ο έτος, πρέπει να

γίνουν οι κατάλληλες μετατροπές ώστε να συμμορφωθούν με την παραπάνω υποκατηγορία ή με μία εναλλακτική μέθοδο προστασίας. Σύμφωνα με τον κανονισμό 13G οι απαραίτητες μετατροπές αφορούν κυρίως στον επαναπροσδιορισμό των δεξαμενών φορτίου σε SBT με το απαραίτητο δίκτυο σωληνώσεων.

Πρόσθετα, ο κανονισμός 13G προτείνει τα εξής μέτρα, για την αντιμετώπιση της λειτουργικής ρυπάνσεως:

α) Ένα αυξημένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων.

β) Τροποποιήσεις στο συμπλήρωμα του Πιστοποιητικού ΙΟΡCC με σκοπό να περιληφθούν οι απαιτήσεις που εισάγονται με τους νέους κανονισμούς.

γ) Αυστηρότερα κριτήρια απορρίψεως πετρελαιοειδών από Δ/Ξ, π.χ. 15 PPM για τα κατάλοιπα των σεντινών του μηχανοστασίου, ενώ ο στιγμιαίος ρυθμός απορρίψεως μειώνεται σε 30 λίτρα ανά διανυόμενο ναυτικό μίλι.

Οι νέοι κανονισμοί θα απασχολήσουν σε σημαντικό βαθμό τον κάθε εμπλεκόμενο:

α) Οι επιστήμονες που ασχολούνται με το περιβάλλον οι οποίοι θα πρέπει να είναι αρκετά ευχαριστημένοι, μαζί τους όμως και η αμερικανική κυβέρνηση από τη στιγμή που αυτό που επιθυμούσαν έγινε πράξη, έστω και μετά την πάροδο αρκετών ετών.

β) Οι διάφορες ναυπηγικές και επισκευαστικές βιομηχανίες που φαίνεται πως θα έχουν ικανοποιητική απασχόληση σε μακροπρόθεσμη βάση.

γ) Τα διαλυτήρια πλοίων με τη σειρά τους πιθανόν να βρεθούν στην ευνοϊκή θέση να δέχονται υποχρεωμένους αλλά και περισσότερο πρόθυμους πελάτες.

δ) Οι πλοιοκτήτες που τα πλοία τους δεν χρειάζονται μετατροπές ή δεν έχουν φθάσει τα επιτρεπτά χρονικά όρια, θα παραμείνουν στο εμπόριο ίσως όμως με λιγότερο ανταγωνιστικά πλοία.

ε) Οι ερευνητές θα έχουν αρκετή δουλειά σχετικά με την απώλεια χωρητικότητας και τις οικονομίες μετασκευών.

στ) Οι νηογνώμονες πρέπει να ενημερώσουν το προσωπικό τους για τις αλλαγές.

5.3.5 Τροποποιήσεις του έτους 2001.

Αυτές οι τροποποιήσεις της MARPOL τέθηκαν σε ισχύ την 1η Σεπτεμβρίου 2002 και αφορούν στο Παράρτημα I με συντόμηση του χρόνου της σταδιακής αποσύρσεως των συμβατικών Δ/Ξ (single-hull tankers). Το σχετικό χρονοδιάγραμμα προβλέπει την οριστική απόσυρση όλων των παλαιών Δ/Ξ μέχρι το 2015 ή νωρίτερα. Όλα τα νέα Δ/Ξ που ναυπηγήθηκαν το 1996 και ύστερα πρέπει να έχουν εφοδιασθεί με DH/DB. Ο κανονισμός προσδιορίζει τρεις κατηγορίες Δ/Ξ (πίν. 5.4).

α) Η πρώτη κατηγορία περιλαμβάνει τα Δ/Ξ των 20.000 DWT και άνω που μεταφέρουν αργό πετρέλαιο, μαζούτ, πετρέλαιο καύσεως και λιπαντικά ως φορτίο και αυτά των 30.000 DWT και άνω που μεταφέρουν άλλα παράγωγα πετρελαίου και τα οποία δεν έχουν συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις για τις PL-SBT, που είναι γνωστά και με τον όρο **Pre-MARPOL tankers**.

β) Η δεύτερη κατηγορία περιλαμβάνει τα Δ/Ξ των 20.000 DWT και άνω και αυτά των 30.000 DWT και άνω για τη μεταφορά άλλων πετρελαιοειδών και τα οποία συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της MARPOL.

γ) Η τρίτη κατηγορία περιλαμβάνει τα Δ/Ξ των 5.000 DWT και άνω, αλλά κάτω από τα όρια χωρητικότητας που έχουν ορίσει οι δύο παραπάνω κατηγορίες.

5.3.6 Τροποποιήσεις του έτους 2003.

Οι τροποποιήσεις αυτές τέθηκαν σε ισχύ τον Απρίλιο του 2005 και αφορούσαν στον κανονισμό 13G του Παραρτήματος I. Πιο συγκεκριμένα, πρόκειται για την τελική ημερομηνία αποσύρσεως των Δ/Ξ που ανήκουν στην πρώτη κατηγορία (pre-MARPOL tankers) η οποία μετατέθηκε από

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.4
Χρονοδιάγραμμα αποσύρσεως Δ/Ξ σύμφωνα με τον Κανονισμό 13G.

Κατηγορία Δ/Ξ	Ημερομηνία σύμφωνα με την οποία το πλοίο πρέπει να συμμορφωθεί με τον κανονισμό 13G	
	Εναλλακτική πρόταση Α	Εναλλακτική πρόταση Β
Κατηγορία 1	1/1/2003 για Δ/Ξ που παραδόθηκαν το 1973 ή νωρίτερα 1/1/2004 για Δ/Ξ που παραδόθηκαν το 1974 και το 1975 1/1/2005 για Δ/Ξ που παραδόθηκαν το 1976 και το 1977 1/1/2006 για Δ/Ξ που παραδόθηκαν το 1978, το 1979 και το 1980 1/1/2007 για Δ/Ξ που παραδόθηκαν το 1981 ή αργότερα	
Κατηγορία 2	1/1/2003 για Δ/Ξ που παραδόθηκαν το 1977 ή νωρίτερα 1/1/2004 για Δ/Ξ που παραδόθηκαν το 1978 1/1/2005 για Δ/Ξ που παραδόθηκαν το 1979 1/1/2006 για Δ/Ξ που παραδόθηκαν το 1980 1/1/2007 για Δ/Ξ που παραδόθηκαν το 1981 1/1/2008 για Δ/Ξ που παραδόθηκαν το 1982 1/1/2009 για Δ/Ξ που παραδόθηκαν το 1983 1/1/2010 για Δ/Ξ που παραδόθηκαν το 1984 1/1/2011 για Δ/Ξ που παραδόθηκαν το 1985	
Κατηγορία 3	01/01/2012 για Δ/Ξ που παραδόθηκαν το 1986 και το 1987 01/01/2013 για Δ/Ξ που παραδόθηκαν το 1988 και το 1989 01/01/2014 για Δ/Ξ που παραδόθηκαν το 1990 και το 1991 01/01/2015 για Δ/Ξ που παραδόθηκαν το 1992 ή αργότερα	01/01/2012 για Δ/Ξ που παραδόθηκαν το 1986 01/01/2013 για Δ/Ξ που παραδόθηκαν το 1987 και το 1988 01/01/2014 για Δ/Ξ που παραδόθηκαν το 1989 και το 1990 01/01/2015 για Δ/Ξ που παραδόθηκαν το 1991 και το 1992 01/01/2016 για Δ/Ξ που παραδόθηκαν το 1993 και το 1994 01/01/2017 για Δ/Ξ που παραδόθηκαν το 1995 ή αργότερα
	1/1/2003 για Δ/Ξ που παραδόθηκαν το 1974 ή νωρίτερα 1/1/2004 για Δ/Ξ που παραδόθηκαν το 1975 και το 1976 1/1/2005 για Δ/Ξ που παραδόθηκαν το 1977 και το 1978 1/1/2006 για Δ/Ξ που παραδόθηκαν το 1979 και το 1980 1/1/2007 για Δ/Ξ που παραδόθηκαν το 1981 1/1/2008 για Δ/Ξ που παραδόθηκαν το 1982 1/1/2009 για Δ/Ξ που παραδόθηκαν το 1983 1/1/2010 για Δ/Ξ που παραδόθηκαν το 1984 1/1/2011 για Δ/Ξ που παραδόθηκαν το 1985 1/1/2012 για Δ/Ξ που παραδόθηκαν το 1986	
	01/2013 για Δ/Ξ που παραδόθηκαν το 1987 και το 1988 01/2014 για Δ/Ξ που παραδόθηκαν το 1989, το 1990 και το 1991 01/2015 για Δ/Ξ που παραδόθηκαν το 1992 ή αργότερα	01/2013 για Δ/Ξ που παραδόθηκαν το 1987 01/2014 για Δ/Ξ που παραδόθηκαν το 1988 01/2015 για Δ/Ξ που παραδόθηκαν το 1989 και το 1990 01/2016 για Δ/Ξ που παραδόθηκαν το 1991, το 1992 και το 1993 01/2017 για Δ/Ξ που παραδόθηκαν το 1994 ή αργότερα

το 2007 στο 2005. Αντίστοιχα, για τις ημερομηνίες των κατηγοριών 2 και 3 (MARPOL tankers, smaller tankers) το ορόσημο είναι το 2010 αντί για το 2015. Επομένως, ο προηγούμενος πίνακας 5.4 διαμορφώνεται ως εξής (πίν. 5.5):

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.5

Νέο χρονοδιάγραμμα αποσύρσεως Δ/Ξ σύμφωνα με τον Κανονισμό 13G.

Κατηγορία Λεξαμενόπλοιου	Ημερομηνίες Αποσύρσεως
Κατηγορία 1	<ul style="list-style-type: none"> • 5 Απριλίου 2005 για πλοία που παραλήφθηκαν στις 5 Απριλίου 1982 ή νωρίτερα. • 2005 για πλοία που παραλήφθηκαν μετά την 5^η Απριλίου 1982.
Κατηγορία 2 και Κατηγορία 3	<ul style="list-style-type: none"> • 5 Απριλίου 2005 για πλοία που παραλήφθηκαν στις 5 Απριλίου 1977 ή νωρίτερα. • 2005 για πλοία που παραλήφθηκαν μετά την 5^η Απριλίου 1977, αλλά πριν την 1^η Ιανουαρίου 1978. • 2006 για πλοία που παραλήφθηκαν το 1978 και 1979. • 2007 για πλοία που παραλήφθηκαν το 1980 και 1981. • 2008 για πλοία που παραλήφθηκαν το 1982. • 2009 για πλοία που παραλήφθηκαν το 1983. • 2010 για πλοία που παραλήφθηκαν το 1984 ή αργότερα.

Σύμφωνα με τον κανονισμό, το Σχέδιο Αξιολογήσεως της Καταστάσεως των Δ/Ξ (Condition Assessment Scheme – CAS) θα εφαρμοσθεί σε όλα τα συμβατικά Δ/Ξ (single-hull tankers) ηλικίας 15 ετών ή περισσότερο, εν αντιθέσει με τις προηγούμενες τροποποιήσεις που αφορούσε μόνο στην πρώτη κατηγορία για τα πλοία που συμμετείχαν στο διεθνές εμπόριο μετά το 2005 και σε όλα τα πλοία της δεύτερης κατηγορίας μετά το 2010.

Ο κανονισμός επιτρέπει στο κράτος της σημαίας του πλοίου (flag state) να δίνει την έγκρισή του για τη συνεχή διακίνηση των πλοίων που ανήκουν στις κατηγορίες 2 και 3 μετά το 2010, με την προϋπόθεση ότι είναι ικανοποιητικά τα αποτελέσματα της αξιολογήσεως (CAS), αλλά υπάρχει το χρονικό ορόσημο είτε της επετείου παραδόσεως του πλοίου το 2015, είτε της ημερομηνίας που το πλοίο θα φθάσει τα 25 χρόνια, όποια ημερομηνία είναι νωρίτερα.

Παράλληλα ένας **νέος κανονισμός** της συμβάσεως, ο **13H**, αφορά στην πρόληψη της ρυπάνσεως από πετρελαιοειδή, όταν τα Δ/Ξ μεταφέρουν πετρέλαια υψηλής πυκνότητας (heavy grade oil - HGO), και απαγορεύει τη μεταφορά τους με συμβατικά Δ/Ξ άνω των 5.000 dwt μετά την έναρξη ισχύος του κανονισμού (5 Απριλίου 2005) και με συμβατικά Δ/Ξ 600 έως 5.000 dwt όχι αργότερα από την επέτειο παραδόσεώς τους το 2008.

Σύμφωνα με τον κανονισμό 13H τα HGO σημαίνουν τα εξής:

- α) Αργά πετρέλαια (crude oils) με πυκνότητα 15°C υψηλότερη από 900 kg/m³.
- β) Μαζούτ (fuel oils) που είτε έχουν πυκνότητα 15°C υψηλότερη από 900 kg/m³ είτε ένα κινηματικό ιξώδες 50°C υψηλότερο από 180 mm²/s.
- γ) Πίσσα, βιτούμιο (άσφαλτος) και τα γαλακτώματά τους.

5.3.7 Τροποποιήσεις του έτους 2004.

Οι **πρώτες** τροποποιήσεις υιοθετήθηκαν την 1η Απριλίου 2004 και τέθηκαν σε ισχύ την 1η Αυγούστου 2005 και αφορούν στο Παράρτημα IV της Συμβάσεως, και ειδικότερα σε νέα πλοία που ασκούν διεθνή ταξίδια και έχουν χωρητικότητα άνω των 400 GT ή διαθέτουν άνω των 15 ατόμων ως πλήρωμα. Τα υπάρχοντα πλοία είναι υποχρεωμένα να συμμορφωθούν με τις νέες διατάξεις του Παραρτήματος, 5 έτη μετά την έναρξη ισχύος του. Το Παράρτημα

απαιτεί τα πλοία να είναι εφοδιασμένα με σύστημα επεξεργασίας λυμάτων (sewage treatment plant) ή μία δεξαμενή παρακρατήσεως των λυμάτων (sewage holding tank) ή ένα σύστημα συνεχούς απολυμάνσεως (sewage continuing and disinfecting system).

Η απόρριψη λυμάτων στο θαλάσσιο περιβάλλον απαγορεύεται, εκτός εάν το πλοίο διαθέτει ένα από τα παραπάνω εγκεκριμένα συστήματα και το χρησιμοποιεί όταν βρίσκεται σε απόσταση μεγαλύτερη των 3 ν.μ. από την πλησιέστερη ξηρά ή όταν απορρίπτει λύματα μη επεξεργασμένα, αλλά σε απόσταση μεγαλύτερη των 12 ν.μ. από την πλησιέστερη ξηρά.

Οι *δεύτερες* τροποποιήσεις υιοθετήθηκαν στις 15 Οκτωβρίου 2004 και τέθηκαν σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2007 και αφορούν στα Παραρτήματα I και II της Συμβάσεως. Για το πρώτο Παράρτημα οι τροποποιήσεις περιλαμβάνουν όλες τις προηγούμενες αλλαγές και διατυπώνουν μία απλού-στερη ερμηνεία του περιεχομένου του. Συγκεκριμένα:

α) Κανονισμός 22. Προστασία του αντιλιοστασίου με διπλό πυθμένα για τα Δ/Ξ άνω των 5.000 DWT ή όσων κατασκευάστηκαν από την 1^η Ιανουαρίου 2007.

β) Κανονισμός 23. Απόδοση του πλοίου σχετικά με την τυχαία διαρροή πετρελαίου (accidental oil outflow performance). Εφαρμόζεται σε όλα τα Δ/Ξ που παραδόθηκαν την 1^η Ιανουαρίου 2010 ή αργότερα. Επίσης, περιλαμβάνει κατασκευαστικές απαιτήσεις ώστε να παρέχουν πρόσθετη προστασία από τη ρύπανση από πετρελαιοειδή σε περιπτώσεις προσαράξεως ή συγκρούσεως.

Για το πρώτο Παράρτημα καθιερώνεται η *θαλάσσια περιοχή του Ομάν* (που αποτελεί τμήμα της Αραβικής Θάλασσας) ως «ειδική περιοχή». Εκεί ανήκουν η Μεσόγειος, η Βαλτική, η Μαύρη Θάλασσα, η Ερυθρά Θάλασσα, ο Περσικός Κόλπος, ο Κόλπος του Άντεν, η Ανταρκτική και τα Βορειοδυτικά Ευρωπαϊκά ύδατα. Θυμίζουμε ότι στις ειδικές περιοχές εφαρμόζονται αυστηρότεροι κανονισμοί για τις απορρίψεις πετρελαϊκών καταλοίπων.

Για το δεύτερο Παράρτημα καθιερώνονται 4 νέες ομάδες κατηγοριοποίησης για τις τοξικές υγρές ουσίες χύμα (noxious liquid substances carried in bulk). Οι νέες τροποποιήσεις τέθηκαν σε ισχύ την 1^η Ιανουαρίου 2007 (πίν. 5.6). Συγκεκριμένα:

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.6

Αναθεωρημένο Παράρτημα II της Συμβάσεως MARPOL.

<i>Κατηγορία</i>	<i>Επιβλαβείς υγρές ουσίες</i>
Κατηγορία X	Εκείνες που, αν απορριφθούν στο θαλάσσιο περιβάλλον λόγω διαδικασίας πλυσίματος των δεξαμενών ή αφερματισμού, θα αποτελέσουν σοβαρό κίνδυνο (major hazard) είτε για τους θαλάσσιους πόρους, είτε για την ανθρώπινη υγεία και επομένως δικαιολογείται η απαγόρευση απορρίψεώς τους.
Κατηγορία Y	Εκείνες που, αν απορριφθούν στο θαλάσσιο περιβάλλον λόγω διαδικασίας πλυσίματος των δεξαμενών ή αφερματισμού, αποτελούν κίνδυνο (hazard) είτε για τους θαλάσσιους πόρους, είτε για την ανθρώπινη υγεία ή προκαλούν ζημιές σε ανέσεις (amenities) ή άλλες νόμιμες χρήσεις της θάλασσας και επομένως δικαιολογούν τον περιορισμό στην ποσότητα και την ποιότητα κατά την απόρριψή τους στη θάλασσα.
Κατηγορία Z	Εκείνες που, αν απορριφθούν στο θαλάσσιο περιβάλλον λόγω διαδικασίας πλυσίματος των δεξαμενών ή αφερματισμού, θα αποτελέσουν μικρό κίνδυνο (minor hazard) είτε για τους θαλάσσιους πόρους, είτε για την ανθρώπινη υγεία και επομένως δικαιολογούνται λιγότεροι περιορισμοί (less stringent restrictions) στην ποσότητα και την ποιότητα κατά την απόρριψή τους στη θάλασσα.
Άλλες ουσίες	Εκείνες που έχουν εκτιμηθεί και αποδειχθεί ότι δεν ανήκουν στις 3 παραπάνω κατηγορίες, διότι θεωρείται ότι δεν είναι επιζήμιες για τους θαλάσσιους πόρους, την ανθρώπινη υγεία, τις ανέσεις ή άλλες νόμιμες χρήσεις της θάλασσας. Ας σημειωθεί ότι η απόρριψη σεντινών, έρματος ή άλλων μειγμάτων που περιέχουν αυτές τις ουσίες δεν υπόκειται στις απαιτήσεις του παρόντος Παραρτήματος.

5.3.8 Τροποποιήσεις του έτους 2005.

Υιοθετήθηκαν στις 22 Ιουλίου 2005 και τέθηκαν σε ισχύ στις 21 Νοεμβρίου 2006 και αφορούν στους κανονισμούς του Παραρτήματος VI «για την πρόληψη της ρυπάνσεως της ατμόσφαιρας από τα πλοία», περιλαμβάνοντας την καθιέρωση της **Βόρειας Θάλασσας** ως ειδικής περιοχής ελέγχου των εκπομπών θείου (Sox Emission Control Area – SECA). Επίσης, αναβαθμίστηκε και ο τεχνικός κώδικας για το οξείδιο του αζώτου (Nox).

5.3.9 Τροποποιήσεις του έτους 2006.

Αυτές υιοθετήθηκαν το Μάρτιο του 2006 και τέθηκαν σε ισχύ την 1^η Αυγούστου 2007. Σχετικά με το Παράρτημα I (αφορούν σε προηγούμενες τροποποιήσεις του 2004) περιλαμβάνεται πλέον ένας νέος κανονισμός, ο 12A για την προστασία των δεξαμενών καυσίμων (oil fuel tanks). Ο κανονισμός πρόκειται να εφαρμοσθεί σε όλα τα πλοία που θα παραδοθούν την 1^η Αυγούστου 2010 ή αργότερα, με συνολική χωρητικότητα καυσίμων 600 m³ ή περισσότερο. Περιέχει απαιτήσεις για την ειδική θέση προστασίας των δεξαμενών καυσίμου, καθώς και την αποδοτικότητά τους σε περίπτωση τυχαίας διαρροής. Η μέγιστη χωρητικότητα ανά δεξαμενή καυσίμων αγγίζει τα 2.500 m³ και απαιτείται η συνδρομή των αρχών των κρατών-μελών για θέματα ασφάλειας μαζί με την ανάγκη επιθεωρήσεων των πλευρικών δεξαμενών και των διπλών πυθμένων.

Οι ίδιες τροποποιήσεις αφορούν και στο Παράρτημα IV για τα λύματα των πλοίων και προσθέτουν ένα νέο κανονισμό, τον 13, σχετικά με τους λιμενικούς ελέγχους για διαχειριστικά θέματα (port state control on operational requirements). Συγκεκριμένα, όταν ένα πλοίο βρίσκεται εντός λιμένα ή τερματικού σταθμού που ανήκει σε άλλο κράτος, υπόκειται σε έλεγχο από την τοπική αρχή όταν υπάρχουν ενδείξεις ότι ο πλοίαρχος ή το πλήρωμα δεν είναι γνώστες των διαδικασιών πάνω στο πλοίο για την πρόληψη της ρυπάνσεως από τα λύματα.

Επίσης, σχετικά με το Παράρτημα II τροποποιήθηκε ο Κώδικας για την Κατασκευή και τον Εξοπλισμό των Πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα χημικά χύμα (BCH Code), ακολουθώντας τις τροποποιήσεις του αντίστοιχου διεθνούς κώδικα για τα επικίνδυνα χημικά (IBC Code) και τέθηκε σε ισχύ την 1^η Ιανουαρίου 2007.

Τέλος, για το Παράρτημα I προστέθηκαν νέες τροποποιήσεις τον Οκτώβριο του 2006 που θα τεθούν σε ισχύ την 1^η Μαρτίου 2008 και αφορούν στην καθιέρωση των νοτίων υδάτων της **Νότιας Αφρικής** ως «ειδική περιοχή», με σκοπό την προστασία της άγριας πανίδας και του θαλάσσιου περιβάλλοντος διότι πρόκειται για μία περιοχή οικολογικά ευαίσθητη και με αρκετή κυκλοφορία πλοίων.

Για το Παράρτημα III οι ίδιες τροποποιήσεις θα τεθούν σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2010 και αφορούν στην εναρμόνιση των διατάξεων του Παραρτήματος με ειδικά κριτήρια ορισμού των ρυπογόνων ουσιών, τα οποία έχουν υιοθετηθεί από την Υποεπιτροπή των Η.Ε. για τη μεταφορά επικινδύνων αγαθών (Transport of Dangerous Goods-TDG).

5.3.10 Τροποποιήσεις του έτους 2007.

Αφορούν στο Παράρτημα I και περιλαμβάνουν τον **κανονισμό 38.2.5**, σχετικά με τους Σταθμούς Υποδοχής Καταλοίπων (Slop Reception Facilities) εκτός των ειδικών περιοχών. Η υποχρέωση είναι να υπάρχουν τέτοιοι σταθμοί για την παραλαβή πετρελαϊκών μειγμάτων που προέρχονται από τις δεξαμενές φορτίου των Δ/Ε, σύμφωνα με τον κανονισμό 34 που προβλέπει τις διαδικασίες απαρρύθωσης από αυτούς τους χώρους.

Επίσης, τροποποιείται το Παράρτημα IV προκειμένου να περιληφθεί ο **κανονισμός 11.1.1**, σχετικά με τις απαιτήσεις για την απόρριψη των λυμάτων στη θάλασσα, και συγκεκριμένα από τους χώρους πάνω στο πλοίο όπου κατοικούν ζώα. Το είδος των λυμάτων αυτών θα απορριφθεί στο θαλάσσιο περιβάλλον, όχι στιγμιαία αλλά με ένα συνηθισμένο ρυθμό (moderate rate), σύμφωνα με τις απαιτήσεις για την απόρριψη μη επεξεργασμένου λύματος από τις ειδικές δεξαμενές (holding tanks).

5.4 Συμπληρωματικές πηγές.

1. Alexopoulos A.B., (2007), *International Co-operation and Response Arrangements for Oil Spills and Other Harmful Substances in European waters. Improving Contingency Plans by Assessing the Risks*, Revue Hellenique De Droit International, Issue No. 60, pp. 1-14.
2. Αλεξόπουλος Α.Β., (2007), *Απορρίψεις Πετρελαίου στην Ελληνική Παράκτια Ζώνη εξαιτίας των Ολικών Απωλειών και των Ατυχημάτων των Πλοίων. Μία Λεπτομερής Ανάλυση των Σχετικών Ναυτικών Περιστατικών*, στο: Περιβάλλον και Θαλάσσιες Μεταφορές. Σε Αναζήτηση μίας Βιώσιμης Προσέγγισης, (επιμ.) Γ. Τσάλτας, σελ. 1-14.
3. Τσάλτας Γ. και Αλεξόπουλος Α.Β., (2007), *Προβλήματα Ανεπάρκειας και Ελλείψεων στις Εγκαταστάσεις Παραλαβής Καταλοίπων των Εμπορικών Πλοίων για τους Μεσογειακούς Λιμένες με ιδιαίτερη έμφαση στις Νοτιο-ανατολικές Περιοχές*, στο: Περιβάλλον και Θαλάσσιες Μεταφορές. Σε Αναζήτηση μίας Βιώσιμης Προσέγγισης, (επιμ.) Γ. Τσάλτας, σελ. 1-10.
4. Ventikos N., Alexopoulos A.B. and Psaraftis N., (2005), *Design of a Database Application for Oil Spill Incidents: A Pro-active Analysis for the Mediterranean Sea*, Journal of Management Sciences & Regional Development, Vol. 2, No. 5, pp. 7-30.
5. Alexopoulos A.B and Dounias G., (2003), *An Assessment of Vessel-Source Oil Pollution Incidents in the Mediterranean Sea Using Inductive Machine Learning Methodologies*, Aegean Working Papers, Vol. 1, No. 1, pp. 1-18.
6. Βλάχος Γ.Π. και Αλεξόπουλος Α.Β., (2003), *Το Ζήτημα της Ρύπανσης του Θαλασσίου Περιβάλλοντος από τα Πολεμικά Πλοία: Θεσμική Προσέγγιση και Αναγκαίες Πολιτικές*, στο: Μελέτες προς τιμήν του Καθηγητή Α. Λάζαρη, Τόμος II, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, σελ. 141-153.
7. Αλεξόπουλος Α.Β. and Mavranzoulis A., (2003), *Oil Spills in the Eastern Mediterranean Region. The Case of Single-Hull Tankers*, Cyprus Journal of Science & Technology, Vol. 3, No. 4, pp. 17-28.
8. Αλεξόπουλος Α.Β. and Zois K., (2002), *Tanker Losses prior to the Torrey Canyon Disaster: An Overview*, Archives of Economic History, Vol. XIV, No. 2, pp. 131-146.
9. Αλεξόπουλος Α.Β., (2002), *Πρότυπα Αειφόρου Ανάπτυξης και Ορθολογική Διαχείριση Παράκτιων Περιοχών. Η Περίπτωση των Σταθμών Υποδοχής Καταλοίπων*, στο: Πρακτικά Συνεδρίου ΕΚΔΔ, Καλαμάτα, σελ. 1-16.
10. Αλεξόπουλος Α.Β., (2001), *Environmental Impact of the Maritime Transportation of Crude Oil. An Analysis of Tanker Routine Operations and Serious Casualties with Particular Reference to the Mediterranean Basin*, Revue Hellenic de Droit International, Issue No. 54, pp. 341-354.
11. Βλάχος Γ.Π., (1999), *Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον*, Εκδόσεις Σταμούλη.
12. Hooke N., (1997), *Maritime Casualties 1963-1996*, Lloyd's of London Press.
13. Βλάχος Γ.Π. και Αλεξόπουλος Α.Β., (1995), *Τεχνικο-Οικονομικές Απόψεις της Θαλάσσιας Διακίνησης των Αγαθών και της Προστασίας του Θαλασσίου Περιβάλλοντος*, Εκδόσεις Σταμούλη.
14. Mitchell R., (1994), *Intentional Oil Pollution at Sea*, The MIT Press.
15. Timagenis G. and Pavlopoulos B., (1982), *the Law and Practice Relating to Pollution Control in Greece*, Graham & Trotman.
16. M' Gonigle R.M. and Zacher M., (1981), *Pollution, Politics and International Law. Tankers at Sea*, University of California Press.

6

Η Διεθνής Σύμβαση για τα Πρότυπα Πιστοποιητικών Εκπαιδύσεως και Τηρήσεως Φυλακών των Ναυτικών (STCW 1978/1995)

Σκοπός του κεφαλαίου.

Ο κύριος σκοπός του κεφαλαίου είναι να αναλυθεί η διεθνής Σύμβαση STCW για τα Πρότυπα Πιστοποιητικών Εκπαιδύσεως και Τηρήσεως Φυλακών των Ναυτικών. Ο σκοπός αυτός επιτυγχάνεται μέσω της κατανοήσεως των εξελίξεων που πραγματοποιήθηκαν, ώστε να εφαρμοσθεί η STCW 1978 και η σχετικά πρόσφατη τροποποίησή της (STCW 1995), μέσω του εντοπισμού και της αναλύσεως συγκεκριμένων σημείων από τους κανονισμούς της εν λόγω Σύμβασης.

Προσδοκώμενα αποτελέσματα.

Όταν θα έχετε μελετήσει αυτό το κεφάλαιο θα γνωρίζετε τη δομή της νέας Σύμβασης STCW 1995, δηλαδή τα κεφάλαια και τους κανονισμούς της, τις ημερομηνίες εφαρμογής της, τα πιστοποιητικά που προκύπτουν, τις ελάχιστες απαιτήσεις γνώσεων, εμπειρίας και δεξιοτήτων των αξιωματικών ναυσιπλοΐας.

Έννοιες-κλειδιά του κεφαλαίου.

Πρότυπα Εκπαιδύσεως, Τήρηση Φυλακής, Απαιτήσεις Εμπειρίας-Γνώσεων-Δεξιοτήτων, Ιεραρχία και Καθήκοντα.

Εισαγωγικές παρατηρήσεις.

Στο κεφάλαιο αυτό επισημαίνονται και σχολιάζονται οι κύριες κατευθυντήριες γραμμές της STCW/95, παρουσιάζεται η δομή της, ώστε να είναι κατανοητή στους αναγνώστες/φοιτητές και καταγράφονται τα απαιτούμενα πιστοποιητικά που προκύπτουν από την εφαρμογή της. Στο **Παράρτημα**, στο **Θέμα 13** (σελ. 251) προσδιορίζονται τα ελάχιστα πρότυπα γνώσεων ναυσιπλοΐας καθώς και τα ελάχιστα πρότυπα ικανότητας των αξιωματικών γέφυρας.

6.1 Ιστορική εξέλιξη της Διεθνούς Συμβάσεως SCTW 1978

6.2 Βασικά στοιχεία της «νέας» Συμβάσεως SCTW 1995

6.3 Η δομή της «νέας» Συμβάσεως SCTW 1995

6.4 Πιστοποιητικά που προβλέπονται από την STCW 1995

6.5 Μελέτη περιπτώσεως: Αξιωματικοί Ναυσιπλοΐας

6.6 Η σχέση της STCW 1995 με τον Κώδικα ISM

6.7 Αντιπροσωπευτικά υποδείγματα της STCW 1995

6.8 Συμπληρωματικές πηγές

6.1 Ιστορική εξέλιξη της Διεθνούς Συμβάσεως STCW 1978.

Η Σύμβαση για τα *Πρότυπα Πιστοποιητικών Εκπαιδύσεως και Τηρήσεως Φυλακών των Ναυτικών* (Convention on the Standards of Training, Certification and Watchkeeping of Seafarers–STCW) υιοθετήθηκε στις 7 Ιουλίου 1978 και τέθηκε σε ισχύ το 1984. Οι προηγούμενες προσπάθειες για την καθιέρωση μίας τέτοιας συμβάσεως συνάντησαν την αντίδραση δύο πλευρών, αρχικά των πλοιοκτητών, οι οποίοι βέβαια ενδιαφέρονταν άμεσα για τα επίπεδα των μισθών, αλλά και των συνδικάτων των ναυτικών, των οποίων το κύριο μέλημά τους ήταν η προστασία της εργασίας.

Η Συνδιάσκεψη TSPP (1978) δεν επίστευσε μόνο τις διαδικασίες επικυρώσεως της ΔΣ MARPOL, αλλά αποτέλεσε και την αφορμή, τέσσερεις μήνες αργότερα, να υιοθετήσει ο ΙΜΟ τη ΔΣ STCW. Συμπληρωματικά η *SOLAS* (1974/1978) στο Κεφάλαιο V αναφέρει ότι όλα τα εμπορικά πλοία πρέπει να είναι επαρκώς και ικανοποιητικά επανδρωμένα. Η *Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας* (Law Of the Sea Convention–LOSC) του 1982, στο άρθρο 94 ορίζει ότι τα κράτη της σημαίας των πλοίων πρέπει να εξασφαλίζουν ότι το καθένα από αυτά διοικείται από πλοίαρχο και αξιωματικούς, οι οποίοι διαθέτουν τα απαραίτητα προσόντα, ενώ το πλήρωμα είναι το ενδεδειγμένο σε ζητήματα αριθμού και προσόντων για το είδος, το μέγεθος, τη μηχανή και τον εξοπλισμό ενός πλοίου. Επίσης, η *Σύμβαση για τις Προϋποθέσεις Μηολογήσεως των Πλοίων* (Convention in the Conditions for Registration of Ships) του 1986, στο άρθρο 9 αναφέρει ότι τα κράτη της σημαίας πρέπει να προωθούν, σε συνεργασία με τους πλοιοκτήτες, τη μόρφωση και εκπαίδευση των ναυτικών και να βεβαιώνουν ότι τα επίπεδα επανδρώσεως, ικανότητας και συνθηκών εργασίας πάνω στο πλοίο συμμορφώνονται προς τους ισχύοντες διεθνείς κανονισμούς.

Στην περίπτωση του Δ/Ξ *Amoco Cadiz* (1978), παρόλο που αρχικά το ατύχημα προκλήθηκε από μία τεχνικής φύσεως δυσλειτουργία, η ανθρώπινη παρέμβαση συνέβαλε σε σημαντικό βαθμό. Αυτός ήταν ένας από τους λόγους που ο ΙΜΟ κατάρτισε τη ΔΣ STCW 1978, ενώ συνέτελεσαν και μία άλλη σειρά ατυχημάτων Δ/Ξ, όπως οι εκρήξεις στα *Betelguese* και *Independenta*, οι συγκρούσεις μεταξύ των *Venoil* και *Venpet*, των *Atlantic Empress* και *Aegean Captain* και η ολική απώλεια λόγω αμέλειας του πληρώματος του *Energy Concentration*. Όλα τα παραπάνω ατυχήματα οφείλονταν σε ανθρώπινα λάθη. Το τελευταίο ατύχημα Δ/Ξ αποτέλεσε τη μεγαλύτερη απώλεια πλοίου από πλευράς χωρητικότητας κατά την περίοδο 1979-1980, το οποίο ενώ εκφόρτωνε στο Ρότερνταμ υπέστη μεγάλο ρήγμα στο εξωτερικό περίβλημα λόγω κακού χειρισμού κατά τη διαδικασία εκφορτώσεως με αποτέλεσμα να πλημμυρίσει το μεσαίο τμήμα του πλοίου και τα δύο ακραία τμήματα να ακουμπήσουν στο βυθό του λιμένα. Ο πλοίαρχος και ο ύπαρχος καταδικάστηκαν σε 4μηνη φυλάκιση λόγω αμέλειας.

Ο σκοπός της καταρτίσεως της STCW 1978 ήταν (και παραμένει) η καθιέρωση διεθνώς υποχρεωτικών απαιτήσεων για τη χορήγηση πιστοποιητικών (*ελάχιστα όρια*) σε πλοίαρχους, αξιωματικούς και πληρώματα, ιδίως γι' αυτά των αναπτυσσομένων χωρών που βρίσκονταν στο στάδιο της αναπτύξεως των στόλων τους. Η δικαιοδοσία παραμένει στο κράτος της σημαίας του πλοίου, αλλά και το παράκτιο κράτος έχει το δικαίωμα να ασκεί έλεγχο στο αλλοδαπό πλοίο για τα πιστοποιητικά ικανότητας του πληρώματος, όπως ορίζει η εν λόγω Σύμβαση.

Η STCW 1978 είναι συγκροτημένη σε 17 άρθρα, ενώ οι τεχνικές απαιτήσεις περιέχονται σε σχετικό παράρτημα. Τα διάφορα μέρη της αφορούν στις γενικές διατάξεις για τις διαδικασίες ελέγχου, σε αυτές που αναφέρονται σε θέματα πλοίαρχου και καταστρώματος, μηχανοστασίου, ραδιοεπικοινωνιών, σε ειδικές απαιτήσεις για τα Δ/Ξ και στις ειδικές ικανότητες, που απαιτούνται όταν κάποιος βρίσκεται σε ένα σκάφος διασώσεως. Η STCW 1978 σε γενικές γραμμές επικεντρώνεται στον ανθρώπινο παράγοντα.

Το ερώτημα είναι εάν αυτό το πεδίο έρευνας (ο ανθρώπινος παράγοντας) τυχαίνει του άμεσου ενδιαφέροντος με τους άλλους τομείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Επίσης ένα άλλο ερώ-

τημα αφορά στο κατά πόσο είναι εφικτό η εκπαίδευση να παραμείνει αντικείμενο αποκλειστικά του IMO και των εθνικών αρχών ή θα πρέπει να αναλάβουν δράση και άλλοι διεθνείς φορείς. Ωστόσο δεν πρέπει να λησμονούμε ότι είναι αδύνατο να νομοθετηθούν μέτρα που θα εκμηδενίσουν την ανθρώπινη αδυναμία.

Η ανάλυση του ανθρώπινου παράγοντα ήταν αρχικά έργο του *Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας* (ILO), αλλά η μεγαλύτερη αποδοχή του IMO από τους πλοιοκτήτες και τις κυβερνήσεις των κρατών-μελών, ως φορέα που θα προστατεύσει καλύτερα τα συμφέροντά τους, είχε ως αποτέλεσμα να θεωρηθεί η Σύμβαση STCW 1978 το βασικό εργαλείο. Ο ILO έδειξε ενδιαφέρον από το 1933 με σκοπό τη μείωση του ποσοστού των *πλοίων χαμηλών προδιαγραφών* (substandard vessels), που κατά κανόνα έφεραν σημαίες ευκαιρίας, αλλά και τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας των ναυτικών. Η STCW 1978 δεν παρέχει το δικαίωμα στο παράκτιο κράτος να διώξει ποινικά ένα άτομο που υπέπεσε σε αδίκημα. Ίσως η STCW 1978 έντεχνα να απέφυγε την υιοθέτηση περιοριστέρων διατάξεων που αφορούν στους λιμένες, διότι τέσσερα χρόνια από την κατάρτισή της, στα κοινοτικά ύδατα δημιουργήθηκε το *Μνημόνιο του Παρισιού, 1982* (Memorandum of Understanding–MOU), που ασχολείται αποκλειστικά με τους *λιμενικούς ελέγχους* των πλοίων που καταπλέουν στα ευρωπαϊκά λιμάνια.

Όταν το εμπορικό πλοίο προσεγγίζει ένα λιμάνι ή τερματικό σταθμό, τα προβλήματα πιθανόν να διογκώνονται, διότι πληθαίνει και ο αριθμός των ανθρώπων που εμπλέκονται στη διαχείριση του πλοίου, π.χ. πλοηγόι, ρυμουλκά, άλλα πλοία, αυξάνοντας αντίστοιχα και τους κινδύνους προκλήσεως ατυχήματος, προσαράξεως ή συγκρούσεως.

Οι πρώτες τροποποιήσεις της STCW 1978 έγιναν το έτος 1991 και αναφέρονται στην εκπαίδευση και τις ικανότητες των ασυρματιστών για την εξοικείωση με το *Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Ασφάλειας και Κινδύνου* (GMDSS). Στις αρχές του 1994 ο IMO προχώρησε στη σύγκληση διασκέψεως με σκοπό την αναθεώρηση της STCW 1978 και την προετοιμασία μίας «νέας» Συμβάσεως για την εκπαίδευση και την επάνδρωση των αλιευτικών πλοίων (STCW-F/1995).

Οι νέες τροποποιήσεις της STCW 1995 εισάγουν ορισμένες καινοτομίες: *πρώτον* αναφέρονται ουσιαστικά σε θέματα εκπαίδευσεως στα οποία υπάγονται και τα ζητήματα ασφαλούς τηρήσεως των φυλακών, *δεύτερον* παρακολουθούνται από ένα νέο κώδικα και *τρίτον* ενσωματώνουν το νέο σύστημα εξειδικεύσεως γνώσεων λειτουργικής προσεγγίσεως.

6.2 Βασικά στοιχεία της «νέας» Συμβάσεως STCW 1995.

Η ΔΣ STCW 1978 τροποποιήθηκε και απέκτησε μια αναθεωρημένη δομή (STCW 1995), με τέτοιον τρόπο, ώστε να θεωρείται σχετικά ως μια *νέα Σύμβαση*, που στοχεύει με εκσυγχρονισμένο τρόπο στην προαγωγή της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής και της παρουσίας στη θάλασσα και στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η STCW 1978 κυρώθηκε από τη χώρα μας με τον Ν 1314/83 (ΦΕΚ 2Α/83) και τέθηκε σε ισχύ την 25/4/1984. Με το ΠΔ 132/97 (ΦΕΚ 116 Α) έγινε η αποδοχή των τροποποιήσεων της «νέας» Συμβάσεως του 1995. Μέχρι το 2001 έχουν πραγματοποιηθεί οι εξής δύο τροποποιήσεις της αναθεωρημένης Συμβάσεως:

α) Οι τροποποιήσεις του 1997, οι οποίες τέθηκαν σε ισχύ την 1/1/1999 και αφορούν στις απαιτήσεις εκπαίδευσεως για πλοιάρχους, αξιωματικούς και όλες τις ειδικότητες Ε/Γ και Ε/Γ-Ο/Γ (Ro-Ro) πλοίων.

β) Οι τροποποιήσεις του 1998, οι οποίες τέθηκαν σε ισχύ την 1/1/2003 και αφορούν στα θέματα χειρισμού και στοιβασίας του φορτίου στα πλοία.

Οι Κανονισμοί της STCW 1995 εμπεριέχονται σε έναν *Κώδικα*, ο οποίος χωρίζεται σε δύο μέρη: στο *Πρώτο Μέρος* του Κώδικα περιλαμβάνονται τα υποχρεωτικά ελάχιστα κριτήρια *τεχνολογικής* και στο *Δεύτερο Μέρος* παρέχονται οδηγίες για την αρωγή των ατόμων-φορέων, που εμπλέκονται στη διαδικασία εκπαίδευσεως και αξιολογήσεως της ικανότητας των ναυτικών (και

γενικότερα αυτών που εμπλέκονται στην εφαρμογή των διατάξεων της STCW 1995).

Ο σκοπός της τροποποιημένης STCW 1995, η οποία τέθηκε σε ισχύ την 1η Φεβρουαρίου 1997, είναι να καθιερώσει ενιαία εκπαίδευση, πιστοποίηση, επικύρωση και αξιολόγηση των γνώσεων (δηλ. της ικανότητας, της κατανόησης και της αποδεδειγμένης δεξιοτήτας) των ναυτικών. Με αυτά τα πρότυπα, οι ναυτικοί θα μπορούν να εκτελούν τα καθήκοντά τους με περισσότερο ασφαλή και περιβαλλοντικά αποδεκτό τρόπο. Ειδικότερα, ο κώδικας εμπεριέχει διατάξεις που θα πιστοποιούν ότι κάθε ναυτικός έχει τις κατάλληλες ειδικές γνώσεις, την εμπειρία και την απαιτούμενη εξειδίκευση, τόσο στο χειρισμό των εξαρτημάτων πάνω στο πλοίο όσο και στις μεθόδους πρακτικής για την ενδεχόμενη αντιμετώπιση περιστατικών ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Επίσης, υποστηρίζεται η άποψη ότι μετά την πλήρη εφαρμογή της STCW 1995 θα εκλείψουν οι περιπτώσεις «πλαστών» πιστοποιητικών αλλά και οι τρόποι που αυτά αποκτήθηκαν. Οι διατάξεις της STCW 1995 αφορούν κυρίως στα εξής:

- α) Ορισμός των ενοποιημένων προτύπων ικανότητας.
- β) Ειδική αναφορά στις μεθόδους εγκρίσεως εθνικών και αλλοδαπών πιστοποιητικών.
- γ) Ειδική αναφορά στις πληροφορίες για τους κανονισμούς παράκτιου εμπορίου.
- δ) Καθορισμός των μεθόδων ελέγχου που πλέον αναφέρονται σε θέματα ασφάλειας.
- ε) Κατοχή ενός αρχείου πιστοποιητικών (από τη διοίκηση) σύμφωνα με τα κριτήρια ποιότητας.

στ) Έλεγχος εφαρμογής της Συμβάσεως (από τον IMO) που θα οδηγήσει στην καθιέρωση μίας λευκής λίστας.

ζ) Καθορισμός των ευθυνών της επιχειρήσεως για τα πιστοποιητικά.

Η «νέα» Σύμβαση προβλέπει ότι οι αξιωματικοί πρέπει να γνωρίζουν τις σοβαρές επιδράσεις της θαλάσσιας ρυπάνσεως, που προκαλείται από τις λειτουργικές απορρίψεις των πλοίων και αυτής που προκαλείται από ατυχήματα, και να λαμβάνουν τα απαραίτητα προληπτικά μέτρα σύμφωνα με τους διεθνείς και λιμενικούς κανονισμούς. Ειδικά το **κεφάλαιο 5** περιέχει διατάξεις για τα πληρώματα που απασχολούνται σε Δ/Ξ, μόνο που είναι περισσότερο γενικού περιεχομένου και η εφαρμογή τους στηρίζεται κυρίως στο **κράτος της σημαίας** (flag state). Ο κανονισμός V/1 προβλέπει:

‘[...] αξιωματικοί και βαθμοφόροι που έχουν σχετικά καθήκοντα με... το φορτίο ή τον εξοπλισμό του φορτίου στα δεξαμενόπλοια και δεν έχουν εργαστεί σε πλοία αυτού του τύπου πριν ασκήσουν τα καθήκοντά τους πρέπει να έχουν εκπληρώσει ένα πρόγραμμα εκπαίδευσης στην ξηρά για την αντιμετώπιση της πυρκαγιάς και

(α) μία αποδεκτή περίοδο απασχόλησης πάνω στα πλοία με σκοπό την απόκτηση επαρκούς γνώσης για θέματα ασφαλούς λειτουργικής πρακτικής

ή (β) ένα αποδεκτό πρόγραμμα εξοικείωσης με τη λειτουργική διαχείριση των δεξαμενόπλοιων το οποίο εμπεριέχει διαδικασίες βασικών μέτρων ασφάλειας στη θάλασσα και πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης.

Πλοίαρχοι ή άλλοι αξιωματικοί... άλλο πρόσωπο με την άμεση ευθύνη της φόρτωσης, εκφόρτωσης και μεταφοράς του φορτίου πρέπει να διαθέτουν

(α) σχετική εμπειρία σύμφωνα με τα καθήκοντά τους σε δεξαμενόπλοια και

(β) εκπλήρωση ειδικού εκπαιδευτικού προγράμματος που αναφέρεται σε θέματα ασφάλειας δεξαμενόπλοιων, συστήματα προστασίας από την πυρκαγιά, πρόληψη και έλεγχο της ρύπανσης, λειτουργικές πρακτικές και υποχρεώσεις σύμφωνα με τους εφαρμοστέους κανονισμούς [...].’

Επίσης, προβλέπονται διαδικασίες που πρέπει να εφαρμόζονται έτσι ώστε να γίνει η αναγνώριση των πιστοποιητικών ικανότητας όλων των εθνικοτήτων των πληρωμάτων. Παράλληλα για τη χορήγηση των σχετικών πιστοποιητικών θα ελέγχεται η ηλικία, η ψυχική και σωματική υγεία και η απαιτούμενη θαλάσσια υπηρεσία.

Ο Κώδικας της STCW 1995 κρίθηκε απαραίτητος με σκοπό να παρέχει ευχέρεια ευκολότερης και ταχύτερης συμπληρώσεώς του όταν οι συνθήκες το απαιτούν, κάτι που ήταν δύσκολο να επιτευχθεί με τη STCW 1978. Ο Κώδικας αναφέρεται σε θέματα ποιοτικής αναβαθμίσεως της ναυτικής εκπαίδευσης, τα προσόντα και τις προϋποθέσεις του διδακτικού προσωπικού και διάφορες άλλες οδηγίες σχετικές με την παροχή και την αναγνώριση της εκπαίδευσης.

Αυτό που καθιερώνει η «νέα» Σύμβαση είναι οι άμεσες ευθύνες των ναυτιλιακών εταιρειών, διότι οι τελευταίες πρέπει να εξασφαλίζουν ότι οι ναυτικοί έχουν υποβληθεί στις απαραίτητες διαδικασίες εξοικειώσεως με τα θέματα ασφάλειας, τα θέματα διοικήσεως πάνω στο πλοίο και τα διαστήματα διακοπών από την εργασία για ξεκούραση. Οι διαχειριστριες ναυτιλιακές εταιρείες θα πρέπει να ενθαρρύνουν όλους τους αξιωματικούς ώστε να συμμετέχουν ενεργά στην εκπαίδευση των νέων πληρωμάτων και να ελέγχουν/αναθεωρούν συχνά την πρόοδο του νεαρότερου προσωπικού στην απόκτηση γνώσεως και δεξιότητας κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας του. Ιδιαίτερη σημασία αποδίδεται στην αναβαθμισμένη και ανανεωμένη εκπαίδευση σε κατάλληλα χρονικά διαστήματα και στη λήψη των απαραίτητων μέτρων, ώστε να ενθαρρύνεται το πνεύμα υπερηφάνειας και επαγγελματισμού των ναυτικών.

Η συμμόρφωση με τις δεδομένες υποχρεώσεις εξαρτάται από την πολιτική των κυβερνήσεων. Έχοντας υπόψη ότι, σε εθνικό επίπεδο ορισμένες απαιτήσεις της STCW 1995 θα εφαρμοστούν από διάφορες χώρες σε διαφορετικά χρονικά διαστήματα, είναι πιθανόν κάποια παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη να αποφασίσουν την υιοθέτηση σχετικών απαιτήσεων πριν την έναρξη ισχύος της.

Η «νέα» Σύμβαση απαιτεί από τις Αρχές των κρατών της σημαίας και των παρακτίων κρατών να επιβάλλουν ποινές σε εκείνες τις ναυτιλιακές εταιρείες που έμπρακτα δεν συμμορφώνονται με τις νέες απαιτήσεις. Τα παράκτια κράτη έχουν το δικαίωμα της επιθεωρήσεως των αλλοδαπών πλοίων από τον Φεβρουάριο του 1997. Σύμφωνα με τη STCW 1995, από αυτό το χρονικό σημείο θα υπάρχει ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τους λιμενικούς ελέγχους για τις ΗΠΑ και τα κράτη που ανήκουν στο MOU (1982). Σημειώνεται ότι στο MOU εκτός από τα κράτη της Ευρωπαϊκής Ενώσεως συμμετέχουν και ο Καναδάς, η Κροατία, η Νορβηγία, η Πολωνία και η Ρωσία.

Επίσης, η STCW 1995 προβλέπει μέτρα για τους λιμενικούς ελέγχους, αλλά περιορίζεται στην εξακρίβωση των πιστοποιητικών ικανότητας και εάν κάποιο συμβάν δημιουργεί υποψίες ότι τα επίπεδα επανδρώσεως δεν βρίσκονται σε υψηλό επίπεδο. Σύμφωνα με τη STCW 1995 υπάρχουν δύο κύριοι λόγοι για να κρατηθεί το πλοίο σε ένα λιμάνι, *πρώτον* η αποτυχία να επιδιορθωθούν προβλήματα σχετικά με τη σαστή επάνδρωση και την τήρηση φυλακών γέφυρας και *δεύτερον* εφόσον υπάρχει κίνδυνος απειλής της ανθρώπινης ζωής, της περιουσίας και του περιβάλλοντος.

Αν οι ελλείψεις, που διαπιστώθηκαν, δεν αποκατασταθούν και αυτό εγκυμονεί κινδύνους για τα πρόσωπα, την περιουσία ή το περιβάλλον, απαγορεύεται ο απόπλους μέχρι να αποκατασταθούν αυτές οι ελλείψεις, σε βαθμό που να αποκλείουν τον κίνδυνο. Τέτοιες ελλείψεις (σύμφωνα με τον Καν. I/4 παράγρ. 2 του Κεφ. 1 του Παραρτήματος της διεθνούς Συμβάσεως STCW 1978, όπως τροποποιήθηκε το 1995) είναι:

α) Η έλλειψη κατοχής από τους ναυτικούς των καταλλήλων πιστοποιητικών ή πιστοποιητικών εξαιρέσεως ή αδυναμία προσκομίσεως στην Αρχή Ελέγχου αποδεικτικών στοιχείων ότι έχει υποβληθεί στην αρμόδια Αρχή αίτηση για θεώρηση πιστοποιητικών.

β) Η μη συμμόρφωση με τις ισχύουσες απαιτήσεις της Αρχής περί ασφαλούς επανδρώσεως.

γ) Η έλλειψη ρυθμίσεων τήρησης φυλακής γέφυρας ή μηχανοστασίου σύμφωνα με τις απαιτήσεις που καθορίζονται από την Αρχή για το πλοίο και

δ) η απουσία κατά τη φυλακή ατόμου, που διαθέτει προσόντα χειρισμού του εξοπλισμού που είναι ουσιώδης για την ασφαλή ναυσιπλοΐα, ασφάλεια ραδιοεπικοινωνιών ή την πρόληψη θαλάσσιας ρυπάνσεως και αδυναμία τήρησης των φυλακών στο πλοίο από άτομα τα οποία έχουν αναπαυθεί επαρκώς και είναι ικανά να αναλάβουν καθήκοντα.

Η STCW 1995 είναι περισσότερο ελαστική στην καθιέρωση λειτουργιών στα πλοία, διευρύνοντας έτσι τις ευκαιρίες σταδιοδρομίας των ναυτικών. Σε αυτό το σημείο τονίζουμε ότι η κύρια απαίτηση της τροποποιημένης STCW 1995 είναι η **εξασφαλισμένη** διαπίστωση της ικανότητας των ναυτικών.

Οι ημερομηνίες που αποτελούν σταθμό στην υλοποίηση της STCW 1995 παρουσιάζονται στον Πίνακα 6.1.

Η STCW 1995 αφορά σε ναυτικούς που υπηρετούν σε θαλασσοπλοούντα πλοία εκτός αυτών που υπηρετούν σε:

- α) Πολεμικά πλοία και βοηθητικά πλοία του πολεμικού ναυτικού.
- β) Κρατικά πλοία, τα οποία απασχολούνται μόνο σε κυβερνητική (μη εμπορική) υπηρεσία.
- γ) Αλιευτικά σκάφη.
- δ) Θαλαμηγά πλοία αναψυχής, που δεν απασχολούνται σε εμπορικές επιχειρήσεις.
- ε) Εύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής.

Η STCW 1995, λοιπόν, αποδίδει ιδιαίτερη σημασία στο πιστοποιημένο αποτέλεσμα και ειδικότερα στην εκτέλεση θαλάσσιας υπηρεσίας και στην κατευθυνόμενη εκπαίδευση εν πλω.

Επίσης, βασικότατο χαρακτηριστικό της STCW 1995 είναι οι **αυξημένες απαιτήσεις για γνώση της αγγλικής γλώσσας** από τους ναυτικούς. Συγκεκριμένα:

α) Οι αξιωματικοί καταστροφώματος προβλέπεται να βρίσκονται σε τέτοιο επίπεδο που να τους επιτρέπεται να επικοινωνούν με άλλα πλοία και παράκτιους σταθμούς, να διαβάζουν και να κατανοούν με ευχέρεια χάρτες, ναυτικές εκδόσεις, μετεωρολογικά δελτία και διάφορα μηνύματα συναφή με θέματα λειτουργίας και ασφάλειας του πλοίου.

β) Οι αξιωματικοί μηχανής πρέπει να είναι σε θέση να μελετούν τις διάφορες εκδόσεις στην αγγλική που αφορούν σε **Τεχνικές Οδηγίες** και να μπορούν να επικοινωνούν με το υπόλοιπο προσωπικό που εποπτεύουν, εξασφαλίζοντας ότι οι εντολές και οι κατευθύνσεις που δίδουν να γίνονται κατανοητές.

Επομένως, οι τροποποιήσεις του 1995 εισήγαγαν αυστηρότερα μέτρα παρόλο που τα πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί από την προηγούμενη STCW 1978 είναι αποδεκτά μέχρι το 2002, αλλά όχι και η **υποχρεωτική εκπαίδευση των ναυτικών** που από το 1998 ακολουθεί τις απαιτήσεις της «νέας» Συμβάσεως.

Γνωστό είναι ότι η εφαρμογή των βασικών κανονισμών της STCW 1995 εξαρτάται αποκλειστικά από το κράτος της σημαίας, μόνο που τα γενικά επίπεδα εκπαίδευσης διαφέρουν από κράτος σε κράτος, επομένως είναι εύλογο να περιμένει κάποιος ένα ευρύ φάσμα διοικήσεων πάνω στο πλοίο από τα κράτη-μέλη. Ο IMO αναγνωρίζοντας το πρόβλημα ζήτησε από τα κράτη-

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.1

Κρίσιμες ημερομηνίες εφαρμογής της Συμβάσεως STCW/95.

1η Φεβρουαρίου 1997
Όλες οι απαιτήσεις της αναθεωρημένης STCW/95 τίθενται σε ισχύ.
1η Αυγούστου 1998
α) Οι νεοεισερχόμενοι στο ναυτικό επάγγελμα που ξεκινούν την εκπαίδευσή τους πρέπει να ακολουθήσουν τα νέα πρότυπα. β) Οι κυβερνήσεις των κρατών-μελών πρέπει να υποβάλλουν στον IMO αναφορά, στην οποία θα αποδεικνύεται ότι εφαρμόζουν τα δεδομένα της Συμβάσεως.
1η Φεβρουαρίου 2002
Οι μεταβατικές διατάξεις για την έκδοση πιστοποιητικών παύουν να ισχύουν και εφαρμόζεται πλήρως η Σύμβαση.
1η Ιουλίου 2002
Παράταση εφαρμογής της Συμβάσεως.

μέλη της «νέας» Συμβάσεως να προσφέρουν τεχνικής φύσεως βοήθεια σε άλλα κράτη, όταν αυτό κρίνεται αναγκαίο.

Θα ήταν πολύ εύκολο να θεωρήσουμε ότι η STCW 1978 δεν αποδείχθηκε τόσο χρήσιμη όσο υποσχόταν, και ότι η «νέα» STCW 1995 έρχεται να αλλάξει τα δεδομένα. Προτιμότερο είναι να αξιολογηθεί ως μία ουσιαστικότερη αρχή, όπως συμβαίνει άλλωστε με τις περισσότερες ΔΣ του ΙΜΟ, ένας συμβιβασμός χαμηλοτέρων αντί των επιθυμητών υψηλοτέρων προδιαγραφών. Άλλωστε αυτό αποδεικνύεται και από τη μη ευρεία αποδοχή της νέας Συμβάσεως από τα κράτη-μέλη (μόνο 8 κράτη την έχουν υπογράψει και κατά συνέπεια δεν έχει τεθεί ακόμα επισήμως σε ισχύ).

6.3 Η δομή της «νέας» Συμβάσεως STCW 1995.

Η τροποποιημένη Σύμβαση STCW 1995 διατηρεί τα άρθρα της αρχικής STCW 1978 και αντικαθιστά ολόκληρο το κείμενο του Παραρτήματος με τα Παραρτήματα 1 και 2. Η τελική μορφή του κειμένου της STCW 1995 περιέχει Κανονισμούς και αντίστοιχες Τεχνικές Οδηγίες υπό μορφή Κώδικα, δημιουργώντας τις ομαδοποιήσεις που παρουσιάζονται στον Πίνακα 6.2.

Ο Κώδικας έχει θέση Παραρτήματος στην τελική πράξη της σχετικής Συνελεύσεως του ΙΜΟ για την υιοθέτηση των τροποποιήσεων της STCW 1995 και χωρίζεται σε δύο μέρη:

- α) Το υποχρεωτικό μέρος Α, ως Παράρτημα 1 και
- β) το προαιρετικό μέρος Β, συμπληρωματικό του Α, ως Παράρτημα 2.

Στο μέρος Α του Κώδικα, περιλαμβάνονται υποχρεωτικές ρυθμίσεις, που περιέχουν με κάθε δυνατή λεπτομέρεια τα ελάχιστα πρότυπα, τα οποία αφού τηρηθούν από τα κράτη-μέλη θα υπάρξει πλήρης, αποτελεσματική και ομοιόμορφη εφαρμογή των διατάξεων και των κανονισμών της «νέας» STCW 1995. Ο Κώδικας αποτελείται από τμήματα ισάριθμα με τους κανονισμούς, προς τους οποίους τηρείται αυστηρά μια σχέση αντιστοιχίας, χωρίς όμως αυτό να σημαίνει ότι δεν πρόκειται για ανεξάρτητα μέρη της STCW 1995.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.2
Η δομή της Συμβάσεως STCW 1995.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ I: (15 Κανονισμοί) Γενικές Διατάξεις
ΚΕΦΑΛΑΙΟ II: (4 Κανονισμοί) Πλοίαρχος, Αξιωματικοί και Προσωπικό Καταστρώματος
ΚΕΦΑΛΑΙΟ III: (4 Κανονισμοί) Αξιωματικοί και Προσωπικό Μηχανής
ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV: (2 Κανονισμοί) Ραδιοεπικοινωνίες και Προσωπικό Ραδιοεπικοινωνιών
ΚΕΦΑΛΑΙΟ V: (2 Κανονισμοί) Ειδική Εκπαίδευση και Απαιτήσεις για το Προσωπικό Συγκεκριμένων Τύπων Πλοίων
ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI: (2 Κανονισμοί) Αντιμετώπιση Εκτάκτων Περιστατικών, Ιατρική Βοήθεια και Τεχνικές Επιβιώσεως
ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII: (3 Κανονισμοί) Εναλλακτικά Πιστοποιητικά
ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII: (2 Κανονισμοί) Τήρηση Φυλακών

Στο Μέρος Β του Κώδικα, τηρείται η ίδια διαδικασία με αυτήν του Μέρους Α ως προς την αρίθμηση των τμημάτων, με τη διαφορά ότι υπάρχουν επιπλέον οδηγίες, που αντιστοιχούν στα άρθρα της αρχικής Συμβάσεως STCW 1978.

Παράλληλα με την επισήμανση του προαιρετικού χαρακτήρα του Μέρους Β, πρέπει να τονισθεί ότι και αυτό αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της STCW 1995, το οποίο ανεξάρτητα εάν εφαρμόζεται ή όχι από το κράτος-μέλος πρέπει πάντα να λαμβάνεται υπόψη, προκειμένου να διευκολύνεται η εφαρμογή των υποχρεωτικών διατάξεων.

Στη «νέα» Σύμβαση γίνεται διαχωρισμός των καθηκόντων, που αναλαμβάνουν οι εργαζόμενοι στο πλοίο, ώστε να διεκπεραιώνεται η λειτουργική διαχείρισή του, από τρία ιεραρχικά επίπεδα (πίν. 6.3). Με αυτόν τον τρόπο καθορίζονται οι απαραίτητες γνώσεις, που πρέπει να κατέχουν οι ναυτικοί για την επιτυχή εκτέλεση της υπηρεσίας τους, ανάλογα με τη θέση τους.

Συγχρόνως με την αναθεώρηση της «νέας» Συμβάσεως, η οποία πραγματοποιήθηκε με τις *Αποφάσεις του IMO 1 και 2*, υιοθετήθηκαν δώδεκα επιπλέον Αποφάσεις, καθαρά προτρεπτικού χαρακτήρα, που μπορούν όμως να βοηθήσουν και να κατευθύνουν τα κράτη-μέλη προς την ευκολότερη υλοποίηση των υποχρεωτικών διατάξεων (πίν. 6.4).

6.4 Πιστοποιητικά που προβλέπονται από τη STCW 1995.

Κάθε εταιρεία υποχρεούται να εξασφαλίζει ότι κάθε ναυτικός της κατέχει κατάλληλο **Πιστοποιητικό Ικανότητας** και ότι οι ναυτικοί κατά την ανάληψη της εργασίας τους είναι εξοικειωμένοι με τα συγκεκριμένα καθήκοντά τους, τον εξοπλισμό του πλοίου και έχουν δυνατότητες συντονισμού σε κατάσταση ανάγκης, ώστε να εκτελέσουν καθήκοντα ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια ή τον περιορισμό ρυπάνσεως.

Η STCW 1995 προβλέπει ότι οι αρμόδιες Αρχές χορηγούν πιστοποιητικά στους πλοιάρχους, στους αξιωματικούς και στο κατώτερο πλήρωμα. Με τα πιστοποιητικά αυτά θα βεβαιώνεται ότι οι κάτοχοί τους ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της STCW 1995, όσον αφορά στην υπηρεσία, ηλικία, υγειονομική καταλληλότητα, εκπαίδευση, προσόντα και εξετάσεις σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος της Συμβάσεως. Ο τύπος των πιστοποιητικών καθορίζεται στον Κανονισμό I/2 του Παραρτήματος 1 της STCW 1995. Το πιστοποιητικό πρέπει να είναι επικυρωμένο από το κράτος που το εκδίδει. Οι ναυτικοί υποχρεούνται να φέρουν επί του πλοίου τα πρότυπα πιστοποιητικά τους. Σημειώνουμε ότι τα πιστοποιητικά αυτά για τους Έλληνες ναυτικούς εκδίδονται στην ελληνική και στην αγγλική γλώσσα από τις αρμόδιες κατά περίπτωση ελληνικές αρχές (ΑΕΝ, ΚΕΣΕΝ, Λιμενικές Αρχές).

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να τονίσουμε τη σημασία, που αποδίδεται στον καθορισμό των απαιτήσεων για την έκδοση πιστοποιητικών εξειδικευμένης εκπαίδευσης σε θέματα καταστάσεως ανάγκης, επαγγελματικής ασφάλειας, ιατρικής μέριμνας, διασώσεως και πυροσβέσεως (σύμφωνα με το Κεφάλαιο VI της STCW 1995). Στην Ελλάδα, στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) στις Δημόσιες Σχολές Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων (ΔΣΣΠΜ) λειτουργούν κύκλοι σπουδών, που παρέχουν εξειδικευμένη εκπαίδευση και τα αντίστοιχα πιστοποιητικά σε αυτούς τους τομείς (πίνακας 6.5).

Το **Πιστοποιητικό Συνεχούς Ικανότητας και Εκσυγχρονισμού των Γνώσεων**, πιστοποιεί τα ειδικά προσόντα που απαιτούνται για την ανά πενταετία εξασφάλιση (όπου απαιτείται) της συνεχούς ικανότητας και εκσυγχρονισμού των γνώσεων των πλοιάρχων, των αξιωματικών καταστρώματος-μηχανής και των ραδιοεπικοινωνιών κάθε πλοίου, του προσωπικού των Δ/Ξ και των Ro-Ro Ε/Γ πλοίων διεθνών πλόων.

Σύμφωνα με την *Ελληνική Νομοθεσία*, μετά την 31/12/1999, ορίζονται τα εξής: Οι πλοίαρχοι και αξιωματικοί καταστρώματος, μηχανής, ραδιοεπικοινωνιών κάθε πλοίου πρέπει να έχουν θαλάσσια υπηρεσία ενός (1) έτους την τελευταία πενταετία ή τριών (3) μηνών ως υπεράριθμοι με ειδικότητα αντίστοιχη του κατεχόμενου πιστοποιητικού ή επιτυχή αποφοίτηση από αντίστοιχο τμήμα εκπαίδευσης ΔΣΕΝ ή επιτυχή δοκιμασία σε αντίστοιχες εξετάσεις ή

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.3
Επίπεδα ιεραρχίας και λειτουργίες στο πλοίο.

Επίπεδα ιεραρχίας στο πλοίο.
Διοικητικό (Πλοίαρχος-Υποπλοίαρχος, Α΄ και Β΄ Μηχανικός). Επιχειρησιακό-Λειτουργικό (Λοιποί Αξιωματικοί). Υποστηρικτικό (Κατώτερο Πλήρωμα).
Λειτουργίες στο πλοίο.
Ναυσιπλοΐα. Έγχαση και στοιβασία φορτίου. Χειρισμοί πλοίου και μέριμνα επιβαινόντων (πλήρωμα-επιβάτες). Συντήρηση και επισκευές. Ραδιοεπικοινωνίες. Καθήκοντα Μηχανικού. Ηλεκτρολογικός, Ηλεκτρονικός και Μηχανολογικός έλεγχος.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.4
Αποφάσεις προτρεπτικού χαρακτήρα του IMO.

Απόφαση 3	Τα κράτη-μέλη καλούνται να παρέχουν διαρκή πληροφόρηση προς την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του IMO (MSC), σχετικά με την πρόοδο εφαρμογής των ρυθμίσεων της Συμβάσεως και να ζητούν συμβουλές για τις δυσκολίες που τυχόν θα παρουσιασθούν.
Απόφαση 4	Καλούνται οι κυβερνήσεις να λάβουν μέτρα προς εξασφάλιση επαρκούς εκπαίδευσης και πιστοποιήσεως για τους χειριστές ραδιοεπικοινωνιών GMDSS, πριν από την 1η Φεβρουαρίου 1999 και να επιστήσουν την προσοχή των πλοιοκτητών και των ναυτικών προς αυτό το θέμα.
Απόφαση 5	Ο IMO καλείται να δώσει άμεση προτεραιότητα στον καθορισμό λεπτομερών ρυθμίσεων σχετικά με την εκπαίδευση των πληρωμάτων των Ro-Ro E/Γ σε θέματα που αφορούν στη διαχείριση πλήθους σε κατάσταση κρίσεως και ανθρώπινη συμπεριφορά, ώστε αυτά να συμπεριληφθούν στη Σύμβαση.
Απόφαση 6	Τα κράτη-μέλη καλούνται, εθελοντικά, να εξετάσουν τη δυνατότητα εφαρμογής των διατάξεων του Κανονισμού V/2 (υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις εκπαίδευσης πλοίαρχων, αξιωματικών και υπόλοιπου προσωπικού που υπηρετεί σε πλοία Ro-Ro E/Γ) στο προσωπικό που υπηρετεί σε E/Γ πλοία. Παράλληλα ο IMO καλείται να καθορίσει απαιτήσεις που θα αφορούν στο προσωπικό των E/Γ, προκειμένου αυτές να συμπεριληφθούν στη Σύμβαση.
Απόφαση 7	Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του IMO καλείται να επανεξετάσει τις ρυθμίσεις περί εφαρμογής του Κεφαλαίου VII για τα εναλλακτικά πιστοποιητικά.
Απόφαση 8	Συστήνεται προς τα κράτη-μέλη να εξασφαλίσουν ότι οι εταιρείες παίρνουν τα απαραίτητα μέτρα για τη βελτίωση των τεχνικών γνώσεων και των επαγγελματικών ικανοτήτων του προσωπικού που χρησιμοποιούν.
Απόφαση 9	Καλούνται ο ILO, ο IMO και ο WHO να καθορίσουν Διεθνή Πρότυπα Υγειονομικής Καταλληλότητας για τους ναυτικούς.
Απόφαση 10	Ο IMO καλείται να καθορίσει τις απαιτήσεις εκπαίδευσης και πιστοποιήσεως των πλοηγών, του προσωπικού ελέγχου της θαλάσσιας κυκλοφορίας και του ναυτικού προσωπικού των κινητών πλωτών ναυπηγημάτων.
Απόφαση 11	Τα κράτη-μέλη καλούνται να παρέχουν, σε συνεργασία με τον IMO, κάθε δυνατή βοήθεια στις χώρες που αντιμετωπίζουν δυσκολίες στην εφαρμογή των βελτιωμένων ρυθμίσεων της STCW 1995.

συνεχίζεται

Απόφαση 12	Τονίζεται η βαρύνουσα σημασία και προτείνεται η χρήση των πηγών και των εξειδικευμένων γνώσεων, που παρέχονται μέσω του Παγκόσμιου Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου (W.M.U.).
Απόφαση 13	Καλείται ο IMO να αναθεωρήσει και να εκσυγχρονίσει τα Πρότυπα Εκπαιδευτικά Προγράμματα, ώστε να παρέχονται οι κατάλληλες κατευθύνσεις προς εφαρμογή της τροποποιημένης Συμβάσεως.
Απόφαση 14	Οι κυβερνήσεις των κρατών-μελών καλούνται να φροντίσουν ιδιαίτερα και να προωθήσουν την απασχόληση των γυναικών στο ναυτιλιακό χώρο.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.5

Εξειδικευμένη εκπαίδευση σχολών σωστικών και πυροσβεστικών μέσων.

Βασικός Κύκλος	VI/1-1: Εκπαίδευση στην ατομική επιβίωση. VI/1-2: Εκπαίδευση στην πρόληψη και στην καταπολέμηση της πυρκαγιάς. VI/1-3: Στοιχειώδης εκπαίδευση στις πρώτες βοήθειες. VI/1-4: Προσωπική ασφάλεια και κοινωνικά καθήκοντα.
Κύκλος Σωστικών	VI/2-1: Ανώτερη εκπαίδευση στη χρήση σωστικών σκαφών και λεμβών διασώσεως. VI/2-2: Ανώτερη εκπαίδευση στη χρήση ταχυπλόων λεμβών διασώσεως.
Κύκλος Πυροσβεστικών	VI/3-1: Προχωρημένη εκπαίδευση καταπολέμησης της πυρκαγιάς.
Κύκλος Πρώτων Βοηθειών	VI/4-1: Ανώτερη εκπαίδευση στις πρώτες βοήθειες.

υπηρεσία δύο ετών κατά την τελευταία πενταετία με ειδικότητα αντίστοιχη του κατεχόμενου πιστοποιητικού ως καθηγητές Σχολής EN ή σύμβουλοι ναυτικής εκπαίδευσης ή στελέχη ναυτιλιακών εταιρειών ή μέλη διοικήσεως-συνδικαλιστικού οργάνου αναγνωρισμένων ενώσεων-εφοπλιστών και ναυτικών.

Σχετικά με το **Πιστοποιητικό** (βεβαίωση) **Τηρήσεως Φυλακής Γέφυρας** ή **Μηχανής** αυτό χορηγείται στους κατώτερους ναυτικούς, που μετέχουν σε φυλακές γέφυρας (προσωπικό καταστρώματος) και μηχανής (προσωπικό μηχανής). Από τους Κανονισμούς II/6 και III/6 της STCW 1995 καθορίζονται οι ελάχιστες απαιτήσεις σε κατώτερους ναυτικούς που μετέχουν σε φυλακές γέφυρας σε θαλασσοπλοούντα πλοία 200 κοχ και άνω καθώς και σε φυλακές μηχανής.

Σχετικά με τις υποχρεωτικές απαιτήσεις εκπαίδευσης και προσόντων για την απόκτηση **Πιστοποιητικών Προσωπικού Δ/Ξ**, όσοι ναυτολογούνται σε Δ/Ξ (σύμφωνα με το άρθρ. 4 του ΠΔ 243/98 για τους Έλληνες ναυτικούς) ισχύουν εξειδικευμένα κριτήρια και χορηγείται ειδική βεβαίωση.

Σχετικά με το **προσωπικό Ro-Ro E/Γ** πλοίων, σύμφωνα με τις τροποποιήσεις της STCW 1995, καθορίστηκαν οι απαιτήσεις για την απόκτηση πιστοποιητικών, οι οποίες ισχύουν υποχρεωτικά από 1/8/1998. Έτσι, από τον Κανονισμό V/2 απαιτείται οι πλοίαρχοι, οι αξιωματικοί τα μέλη πληρώματος και το λοιπό προσωπικό που υπηρετεί σε Ro-Ro E/Γ πλοία, τα οποία εκτελούν διεθνείς πλόες, πριν τους ανατεθούν τα σχετικά καθήκοντα σε τέτοιου τύπου πλοία, εκτός από το απαιτούμενο κατά περίπτωση αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας πρέπει να έχουν ολοκληρώσει την απαιτούμενη εκπαίδευση (που αναφέρεται στις παραγρ. 4 έως 8 του Καν. V/2), ανάλογα με την ειδικότητα και τις ευθύνες τους. Επιπλέον, θα πρέπει να είναι εφοδιασμένοι με ανάλογο αποδεικτικό έγγραφο εκπαίδευσης (πιστοποιητικό). Τα πιστοποιητικά που απαιτούνται από τον παραπάνω κανονισμό (V/2) είναι τα εξής: **Εκπαίδευσης σε Διαχείριση Πλήθους, Εκπαίδευσης Εξοικειώσεως, Εκπαίδευσης Ασφάλειας Προσωπικού που παρέχει Άμεσες Υπηρεσίες σε Επι-**

βάτες στους Χώρους Επιβατών, Εκπαίδευσης για την Ασφάλεια των Επιβατών, Ασφάλεια του Φορτίου και Ακεραιότητα του Σκάφους, Εκπαίδευσης Διαχείρισης Καταστάσεως Ανάγκης και Ανθρώπινης Συμπεριφοράς.

Κατ' εξαίρεση των παραπάνω χορηγείται άδεια ναυτολόγησεως σε ναυτικούς, που δεν κατέχουν κατάλληλο αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας (σύμφωνα με το ΠΔ 455/83 και το ΠΔ 46/96) σε περιπτώσεις εξαιρετικών αναγκών (και εφόσον δεν προσφέρονται για ναυτολόγηση ναυτικοί με κατάλληλα προσόντα) με δικαίωμα σε συγκεκριμένο πλοίο και για ορισμένη χρονική περίοδο, η οποία δεν υπερβαίνει τους έξι (6) μήνες (άρθ. 1 παράγρ. 1). Η άδεια αυτή δεν χορηγείται στον πλοίαρχο και στον Α' μηχανικό. Επίσης, η άδεια αυτή δεν χορηγείται σε αξιωματικό ραδιοτηλεγραφήτη ή χειριστή ραδιοτηλεφώνου εκτός και αν προβλέπεται από τους ισχύοντες διεθνείς κανονισμούς ραδιοεπικοινωνιών. Οι άδειες χορηγούνται μετά από αίτηση των ενδιαφερομένων στο εσωτερικό ενός κράτους από τις Αρμοδίες Αρχές (στην Ελλάδα τα Κεντρικά Λιμεναρχεία, τα Λιμεναρχεία και τα Υπολιμεναρχεία) και στο εξωτερικό για τους Έλληνες υπηκόους από τις Λιμενικές Προξενικές Αρχές και όπου δεν υπάρχουν αυτές από τις Ελληνικές Προξενικές Αρχές. Εφόσον ο κάτοχος της ανωτέρω άδειας δεν ναυτολογήθηκε εντός δεκαημέρου από την έκδοση αυτής, η άδεια αυτή παύει να ισχύει (άρθ. 3 παράγρ. 2).

6.5 Μελέτη περιπτώσεως: Αξιωματικοί Ναυσιπλοΐας.

Για την πληρέστερη κατανόηση ορισμένων ιδιαίτερα χρησίων πληροφοριών για τους **αξιωματικούς γέφυρας**, παρουσιάζονται στη συνέχεια οι υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις πιστοποίησής τους, **ακολουθώντας τη δομή του αυθεντικού κειμένου της STCW 1995**. Συγκεκριμένα, αναφέρονται οι υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για τους υπεύθυνους φυλακής ναυσιπλοΐας σε πλοία 500 κοχ και άνω (πίν. 6.6) και οι υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για τους πλοίαρχους ή υποπλοίαρχους πλοίων 500 κοχ και άνω (πίν.6.7). Το πρωτότυπο κείμενο της STCW 1995 περιλαμβάνει επιπλέον τους **αντίστοιχους πίνακες για πλοία κάτω των 500 κοχ** και αυτούς που αναφέρονται στους **Αξιωματικούς Μηχανής**. Τα στοιχεία, που παρουσιάζονται σε αυτό το τμήμα, έχουν επίσημα κυρωθεί και μεταφρασθεί από την Ελλάδα με το Ν 1314/1983 για την κύρωση της ΔΣ για πρότυπα εκπαίδευσεως, εκδόσεως πιστοποιητικών και τηρήσεως φυλακών των ναυτικών, 1978 και τις τροποποιήσεις του που έγιναν αποδεκτές με τα Π.Δ. 132/1997, 268/1999, 125/2004 και 243/2004 και αναφέρονται ειδικά στο Κεφάλαιο II σχετικά με τα **Πρότυπα που αφορούν στον Πλοίαρχο και το Τμήμα Καταστρώματος** και προέρχονται από το Μέρος Α- II/1 και από το Μέρος Α - II/2 του Κώδικα της STCW 1995.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.6

Προσδιορισμός Ελάχιστου Προτύπου Ικανότητας για Αξιωματικούς Φυλακής Γέφυρας σε Πλοία 500 κοχ και άνω.

1. Λειτουργία: Ναυσιπλοΐα σε επιχειρησιακό επίπεδο.

Σχεδιασμός και πραγματοποίηση πλου και προσδιορισμός θέσεως.
Τήρηση ασφαλούς φυλακής ναυσιπλοΐας και χρήση του ραντάρ και του ARPA για την τήρηση ασφαλούς ναυσιπλοΐας.
Ανταπόκριση σε επείγουσες καταστάσεις.
Ανταπόκριση σε σήματα κινδύνου στη θάλασσα.
Χρήση του διεθνούς προτύπου ναυτικού λεξιλογίου του IMO και χρήση της αγγλικής προφορικά και γραπτά.
Εκπομπή και λήψη πληροφοριών με οπτικά σήματα.
Κινήσεις του πλοίου.

2. Λειτουργία: Διαχείριση φορτίου και στοιβασία σε επιχειρησιακό επίπεδο.

Παρακολούθηση φορτώσεως, στοιβασίας, ασφαλίσεως και εκφορτώσεως φορτίων και η φροντίδα τους κατά τον πλου.
Εξασφάλιση συμμορφώσεως με απαιτήσεις προλήψεως ρυπάνσεως.
Διατήρηση της αξιοπλοΐας του πλοίου.
Πρόληψη, έλεγχος και καταπολέμηση πυρκαγιών στο πλοίο.
Χειρισμός συσκευών διασώσεως.
Εφαρμογή ιατρικών πρώτων βοηθειών στο πλοίο.
Παρακολούθηση συμμορφώσεως με τις νομικές απαιτήσεις.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.7

Προσδιορισμός Ελάχιστου Προτύπου Ικανότητας για Πλοιάρχους και Υποπλοιάρχους σε Πλοία 500 κοχ και άνω.

3. Λειτουργία: Ναυσιπλοΐα σε επίπεδο διοικήσεως.

Προγραμματισμός ταξιδιού και εκτέλεση εργασιών.
Προσδιορισμός στίγματος και ακρίβεια του προσδιορισθέντος στίγματος με οποιοδήποτε τρόπο.
Προσδιορισμός και περιθώριο για τα σφάλματα πυξίδας.
Συντονισμός επιχειρήσεων έρευνας και διασώσεως.
Θέσπιση διαδικασιών και ρυθμίσεων τηρήσεως φυλακής.
Διατήρηση ασφαλούς ναυσιπλοΐας με τη χρησιμοποίηση ραντάρ, ARPA και συγχρόνων συστημάτων ναυσιπλοΐας ώστε να βοηθηθεί η λήψη αποφάσεων διακυβερνήσεως.
Μετεωρολογικές προβλέψεις και ωκεανογραφικές συνθήκες.
Ανταπόκριση σε ναυσιπλοΐα υπό συνθήκες εκτάκτου ανάγκης.
Ελιγμοί και χειρισμοί πλοίου σε όλες τις συνθήκες.
Χειρισμός τηλε-ελέγχων της εγκαταστάσεως προώσεως και συστημάτων-υπηρεσιών μηχανών.
Σχεδιασμός και εξασφάλιση ασφαλούς φορτώσεως, στοιβασίας, επιμέλειας κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και της εκφορτώσεως φορτίων.
Μεταφορά επικινδύνων φορτίων.
Έλεγχος διαγωγής ευστάθειας και τάσεων.
Παρακολούθηση και έλεγχος συμμορφώσεως με τις νομικές απαιτήσεις και τα μέτρα που εξασφαλίζουν την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
Διατήρηση της ασφάλειας και της εξασφαλίσεως του πληρώματος του πλοίου και των επιβατών και επιχειρησιακή κατάσταση των σωστικών, πυροσβεστικών και άλλων συστημάτων ασφάλειας.
Ανάπτυξη σχεδίων έκτακτης ανάγκης και ελέγχου ζημιών και χειρισμός καταπτώσεων εκτάκτου ανάγκης.
Οργάνωση και διοίκηση πληρώματος.
Οργάνωση και διαχείριση της παροχής ιατρικής μέριμνας στο πλοίο.

6.6 Η σχέση της STCW 1995 με τον Κώδικα ISM.

Η STCW 1995 θεσπίστηκε από τον IMO εξαιτίας της ανεπάρκειας της προηγούμενης STCW 1978 να αποδείξει ότι είναι το κατάλληλο νομικό εργαλείο για την αντιμετώπιση του ανθρώπινου λάθους. Μέχρι εκείνη τη στιγμή οι σχετικές υπάρχουσες ΔΣ, MARPOL και SOLAS, ενώ εξέταζαν διεξοδικά τα ζητήματα της ναυτικής ασφάλειας και της προστασίας του θαλάσσιου

περιβάλλοντος, δεν προέβλεπαν κανονισμούς σχετικούς με τη συμβολή του ανθρώπινου παράγοντα στα ναυτικά ατυχήματα. Αυτοί οι κανονισμοί ήταν έργο της ΔΣ STCW 1978.

Αναμφίβολα η STCW 1995 είναι μία νέα αρχή και πιθανόν να δείχνει το δρόμο που πρέπει να ακολουθήσουν οι επόμενες διεθνείς συμβάσεις του IMO. Καθιερώνει αυστηρότερα κριτήρια για την εκπαίδευση και την επιμόρφωση των πληρωμάτων, μόνο που πλέον είναι σημαντική η στάση των εθνικών κυβερνήσεων κατά την εφαρμογή των απαιτήσεων της STCW 1995 και περισσότερο κρίσιμη είναι η θέση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που σκοπεύουν ή όχι να τηρήσουν τα νέα πρότυπα.

Ευρέως γνωστή πλέον είναι η άποψη ορισμένων ναυτικών που αλλάζουν συχνά εταιρείες και πλοία και έχουν εκφράσει τις έντονες διαφορές που υπάρχουν στην πολιτική που υιοθετεί η κάθε ναυτιλιακή εταιρεία για τη διαχείριση των πλοίων της. Αυτό επιβεβαιώνεται: **πρώτον** από την πίεση, που ασκούν ορισμένες ναυτιλιακές εταιρείες στους υποψήφιους για ναυτολόγηση ναυτικούς να έχουν διεκπεραιώσει όλες τις απαραίτητες ενέργειες, όπως τις ιατρικές εξετάσεις, τα κατάλληλα πιστοποιητικά, τις αποδείξεις εμπειρίας και ικανοτήτων τους και **δευτέρον** από την υιοθέτηση «ηπιότερων απαιτήσεων» από άλλες ναυτιλιακές εταιρείες ίσως επειδή και το εργασιακό περιβάλλον, που πρόκειται να απασχοληθούν οι ναυτικοί, να μην είναι το καλύτερο δυνατό, π.χ. κατάσταση πλοίου, επίπεδα εκπαιδύσεως υπαρχόντων ναυτικών, ποιότητα υπηρεσιών κλπ.

Η STCW 1995 είναι μία από τις κύριες διεθνείς συμβάσεις του IMO και επομένως δεν ξεφεύγει από το γενικό κανόνα της επαναλήψεως και ασάφειας, που παρουσιάζουν οι περισσότερες από αυτές, πόσο μάλλον όταν δεν έχει γίνει ακόμη μία αποτίμηση της συμβολής της. Συχνά υποστηρίζεται ότι, όταν πρόκειται για τροποποίηση υφιστάμενης διεθνούς σύμβασης, προτιμάται ο όρος **βελτίωση** αντί για τον αντίστοιχο **επανάληψη**. Στην περίπτωση της STCW 1995 έχει τονιστεί η πρωτοτυπία της και συχνά αναφέρεται στα σχετικά κείμενα ως «**νέα**» **Σύμβαση** παρόλο που η προηγούμενη σύμβαση θα εξακολουθούσε να ισχύει κατά μέρη μέχρι το 1998. Όμως, δεν συνέβη το ίδιο με τη MARPOL που μόλις θεσπίστηκε αυτομάτως αντικατέστησε την προηγούμενη Σύμβαση OILPOL.

Ωστόσο, όπως αποδείχθηκε, πολλά κράτη-μέλη που έχουν ήδη επικυρώσει την STCW 1978, δεν αποδέχονται τους κανονισμούς της νέας Σύμβασης και επομένως καθυστερούν να την επικυρώσουν δεδομένου ότι αυτή προτείνει αυστηρότερους κανονισμούς. Υπενθυμίζουμε ότι μέχρι σήμερα (2008) η STCW 1978 έχει επικυρωθεί από 151 κράτη-μέλη, που αντιπροσωπεύουν το 98,77% της παγκόσμιας χωρητικότητας.

Εξάλλου δεν είναι σπάνιο το γεγονός ότι, ιδίως στις παραδοσιακά ναυτιλιακές χώρες, η εκάστοτε κυβερνητική πολιτική συχνά συνδράμει με τα συμφέροντα των εθνικών πλοιοκτητών και ενδεχόμενη δυσαρέστησή τους να επιφέρει διαρροές από την εθνική σημαία. Εάν δεχθούμε ότι ένας μεγάλος αριθμός ναυτιλιακών εταιρειών υιοθετήσει όλα τα πρότυπα, που θεσπίζει ο Κώδικας ISM, το προβλεπόμενο κόστος είναι δυσανάλογα αυξημένο, που σημαίνει ότι οι μικρού μεγέθους ναυτιλιακές εταιρείες θα αντιμετωπίσουν αρκετά οικονομικά προβλήματα.

Πολλές από τις άμεσες ευθύνες που έχει μία ναυτιλιακή εταιρεία σύμφωνα με την STCW 1995 προκύπτουν από τις σχετικές διατάξεις του Κώδικα ISM. Η ειδοποιός διαφορά είναι ότι, ενώ ο Κώδικας ISM απαιτεί από τις ναυτιλιακές εταιρείες να εξασφαλίσουν ότι οι ασφαείς διαδικασίες για τα πληρώματα θα πρέπει να τηρούνται, η STCW 1995 αναφέρει ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες πρέπει να διαθέτουν την ικανότητα να αποδείξουν ότι οι διατάξεις της έχουν εφαρμοστεί και επομένως έχει επιτευχθεί ο αρχικός σκοπός της, π.χ. οι ναυτικοί που πρόκειται να ναυτολογηθούν είναι ικανοί, έχουν τα κατάλληλα προσόντα και μπορούν πραγματικά να εκπληρώσουν τα καθήκοντά τους με ασφάλεια και αποτελεσματικότητα.

Ορισμένοι νηογνώμονες θεωρούν ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν ήδη πιστοποιηθεί σύμφωνα με τον Κώδικα ISM θα είναι χρήσιμο να εφαρμόσουν και τις διατάξεις της STCW 1995. Ωστόσο πρέπει να λάβουμε υπόψη μας ότι οι περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες σε παγκόσμιο επίπεδο δεν διαθέτουν τόση ευλυγισία, χρονική ευχέρεια αλλά και τη διάθεση ώστε να συμμορφωθούν με τις επιταγές δύο διεθνών νομικών εργαλείων.

Το αναμφισβήτητο στοιχείο είναι ότι ο Κώδικας ISM και η STCW 1995 θέτουν μία καινοτομία στη ναυτιλιακή βιομηχανία, δηλαδή ο ρόλος των ανθρώπων που εργάζονται στην ξηρά (γραφείο) είναι εξίσου σημαντικός με τους ανθρώπους που εργάζονται πάνω στο πλοίο και η αδιαφορία ή η άγνοια ή όποιο άλλο σύμπτωμα που σχετίζεται με το ανθρώπινο λάθος πάνω στο πλοίο είναι το ίδιο κρίσιμο όταν προέρχεται από τη βάση της ναυτιλιακής εταιρείας.

6.7 Αντιπροσωπευτικά υποδείγματα της ΔΣ STCW 1995.

Σε αυτό το σημείο θα παραθέσουμε δύο υποδείγματα που σχετίζονται με την εν λόγω Σύμβαση: α) τα Προγράμματα Εκπαιδύσεως πάνω στο πλοίο διαμέσου ενός Συστήματος Ασφαλών Διαχειρίσεως κατά τα πρότυπα του Κώδικα ISM (πίν. 6.8) και β) οι απαιτήσεις να κα-ταγραφούν οι Περίοδοι Αναπαύσεως των πληρωμάτων (πίν 6.9).

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.8
Πρόγραμμα Εκπαιδύσεως επί του Πλοίου.

ΘΕΜΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ	ΑΝΑΛΥΣΗ ΘΕΜΑΤΟΣ	ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΞΑΣΚΗΣΗ
Σύστημα Ασφαλούς Διαχειρίσεως	Επεξήγηση ISM Code-Εγχειριδίου Ασφαλούς Διαχειρίσεως (Ε.Α.Δ.).	Μελέτη Ε.Α.Δ.
Επιβίωση στη θάλασσα σε περίπτωση εγ-καταλείψεως πλοίου. Κανονισμός A-VI/1-1 STCW 1995	<ul style="list-style-type: none"> - Τύποι καταστάσεων έκτακτης ανάγκης που μπορεί να συμβούν όπως σύγκρουση, πυρκαγιά, βύθιση κλπ.. - Τύποι συσκευών διασώσεως που υπάρχουν στο πλοίο. - Εξοπλισμός Σ. Λέμβων / Life rafts. - Αξία εκπαίδευσης / γυμνασίων. - Ατομικός προστατευτικός εξοπλισμός και ιματισμός. - Ετοιμότητα για οποιαδήποτε έκτακτη ανάγκη. - Ενέργειες κατά τη συγκέντρωση στους σταθμούς επιβίβασης. - Ενέργειες κατά την εγκατάλειψη. - Ενέργειες όταν είναι κάποιος στο νερό. - Μέτρα που λαμβάνονται όταν βρίσκεται κάποιος σε σκάφος επιβίωσης. - Κύριοι κίνδυνοι για επιζώντες. - Χειρισμός συσκευών εντοπισμού. 	Εκτέλεση Γυμνασίων.
Ελαχιστοποίηση του κινδύνου πυρκαγιάς και διατήρηση καταστάσεως ετοιμότητας για να ανταποκρίνεται σε καταστάσεις επείγουσας ανάγκης που περιλαμβάνουν πυρκαγιά. Κανονισμός A-VI/1-2 STCW 1995	<ul style="list-style-type: none"> - Οργάνωση πυροσβέσεως στο πλοίο. - Εντοπισμός των συσκευών πυροσβέσεως και οδοί διαφυγής σε κατάσταση επείγουσας ανάγκης. - Τα στοιχεία πυρκαγιάς και εκρήξεως (Τρίγωνο Πυρκαγιάς). - Εύφλεκτα υλικά, κίνδυνοι πυρκαγιάς. - Συνεχής επαγρύπνηση. - Σύστημα ανιχνεύσεως πυρκαγιάς, καπνού και συναγερμού του πλοίου. - Κατάταξη πυρκαγιών και χρησιμοποιούμενα υλικά πυροσβέσεως. - Εξοπλισμός πυροσβέσεως και η θέση του. - Εκπαίδευση σε: <ul style="list-style-type: none"> • Μόνιμες εγκαταστάσεις πυροσβέσεως πλοίου. • Στολές πυροσβέσεως. • Ατομικός εξοπλισμός πυροσβέστη. 	Εκτέλεση Γυμνασίων.

<p>Καταπολέμηση και κατάσβεση πυρκαγιών.</p> <p>Κανονισμός A-VI/1-2 STCW 95</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Συσκευές πυροσβέσεως και εξοπλισμός. - Μέθοδοι / Μέσα πυροσβέσεως. - Διαδικασία πυροσβέσεως. - Χρήση αναπνευστικών συσκευών για πυρόσβεση και διάσωση από κλειστό χώρο. 	<p>Επίδειξη χρήσεως πυροσβεστικών μέσων πλοίου.</p>
<p>Λήψη αμέσων ενεργειών όταν προκύψει ατύχημα ή άλλη ιατρική κατάσταση επείγουσας ανάγκης.</p> <p>Κανονισμός A-VI/1-3 STCW 1995</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Αξιολόγηση των αναγκών των τραυματισθέντων προσώπων και απειλή της ατομικής ασφάλειας. - Τεχνικές ανανήψεως. - Αιμορραγία. - Ηλεκτροπληξία / Εγκαύματα. - Διάσωση / μεταφορά τραυματία. 	
<p>Συμμόρφωση με διαδικασίες έκτακτης ανάγκης.</p> <p>Κανονισμός A-VI/1-4 STCW 1995</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Καταστάσεις έκτακτης ανάγκης που προσδιορίζονται στο Ε.Α.Δ. - Σχέδια ανάγκης πλοίου για αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης. - Σήματα επείγουσας ανάγκης και συγκεκριμένα καθήκοντα που έχουν ανατεθεί σε μέλη πληρώματος. - Μέτρα που πρέπει να ληφθούν όταν ανακαλυφθεί πιθανόν κατάσταση επείγουσας ανάγκης. - Μέτρα που πρέπει να ληφθούν όταν ακουστούν σήματα συναγερμού επείγουσας ανάγκης. - Αξία εκπαίδευσης και γυμνασίων. - Οδοί διαφυγής / εσωτερικών συστημάτων επικοινωνιών / συναγερμοί. 	<p>Εκτέλεση Γυμνασίων για την αντιμετώπιση Περιστατικών Έκτακτης Ανάγκης που ορίζονται στο Ε.Α.Δ.</p>
<p>Λήψη προληπτικών μέτρων για την πρόληψη ρυπάνσεως του θαλάσσιου περιβάλλοντος.</p> <p>Κανονισμός A-VI/1-4 STCW 1995</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Επιπτώσεις ρυπάνσεως στο θαλάσσιο περιβάλλον. Βασικές διαδικασίες περιβαλλοντολογικής προστασίας. 	<p>Προβολή ταινίας VIDEO.</p> <p>Μελέτη SOPEP.</p>
<p>Τήρηση ασφαλών πρακτικών εργασίας.</p> <p>Κανονισμός A-VI/1-4 STCW 1995</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Σημασία της συνεχούς τηρήσεως των ασφαλών πρακτικών εργασίας. - Συσκευές ασφάλειας και προστασίας που είναι διαθέσιμες για προστασία από ενδεχόμενους κινδύνους στο πλοίο. - Προληπτικά μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται πριν γίνει είσοδος απόμων σε κλειστούς χώρους. - Εξοικείωση με τα διεθνή μέτρα που αφορούν στην πρόληψη ατυχημάτων και στην εργασιακή υγεία. 	<p>Γυμνάσιο Ρυπάνσεως.</p> <p>Επίδειξη μέσων προλήψεως / μειώσεως της ρυπάνσεως.</p>

ΘΕΜΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ	ΑΝΑΛΥΣΗ ΘΕΜΑΤΟΣ	ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΞΑΣΚΗΣΗ
<p>Χαρακτηριστικά φορτίων.</p> <p>Κανονισμός V/I STCW 1995</p> <p>Τοξικότητα</p> <p>Κανονισμός V/I STCW 1995</p> <p>Κίνδυνοι</p> <p>Κανονισμός V/I STCW 1995</p> <p>Έλεγχος κινδύνων</p> <p>Κανονισμός V/I STCW 1995</p>	<p>Γενική Περιγραφή (φυσικές ιδιότητες, συνθήκες μεταφοράς και στοιβασίας).</p> <p>Αρχές και βασικές έννοιες/ όρια τοξικότητας / οξείες και χρόνιες επιπτώσεις / ενεργών δηλητηρίων και ερεθιστικών.</p> <p>Εξήγηση των κινδύνων:</p> <ul style="list-style-type: none"> - κίνδυνοι εκρήξεως και ευφλεκτότητας, όρια ευφλεκτότητας και πηγές αναφλέξεως και εκρήξεως, - κίνδυνοι υγείας, - κίνδυνοι για το περιβάλλον, - κίνδυνοι αντιδραστικότητας και - κίνδυνοι διαβρώσεως. <ul style="list-style-type: none"> - Αδρανοποίηση, εξαερισμός, αντιστατικά μέτρα, διαχωρισμός κλπ.. - Εξοπλισμός ασφάλειας και προστασία προσωπικού, - Εξειδικευμένες συσκευές πυροσβέσεως, αναπνευστικές συσκευές, εκκένωση Δ/Ξ, χρήση μιατισμού και εξοπλισμού προστασίας, λειτουργία και διαβάθμιση οργάνων μετρήσεως κλπ.. 	
<p>Πρόληψη ρυπάνσεως</p> <p>Κανονισμός V/I STCW 1995</p>	<p>Διαδικασίες προλήψεως ρυπάνσεως αέρα και ύδατος και μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται σε περίπτωση διαρροής περιλαμβανομένης της ανάγκης για:</p> <ul style="list-style-type: none"> - άμεση αναφορά, - ταχεία ενημέρωση προσωπικού ξηράς και - κατάλληλη εφαρμογή των διαδικασιών περιορισμού της ρυπάνσεως επί του πλοίου. 	
<p>Κατανόηση των εντολών και ικανότητα να γίνεται και ο ίδιος κατανοητός σε σχέση με εκτέλεση καθηκόντων στο πλοίο.</p> <p>Κανονισμός A-VI/1-4 STCW 1995</p> <p>Συμβολή σε αποτελεσματικές ανθρώπινες σχέσεις στο πλοίο.</p> <p>Κανονισμός A-VI/1-4 STCW 1995</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Ικανότητα κατανόησης εντολών και επικοινωνία με άλλους σε σχέση με τα καθήκοντα στο πλοίο. - Σημασία διατηρήσεως καλών ανθρωπίνων και εργασιακών σχέσεων στο πλοίο. - Κοινωνικές ευθύνες, συνθήκες εργασίας, ατομικά δικαιώματα και υποχρεώσεις, κίνδυνοι από κατάχρηση οινόπνευματος και ναρκωτικών. 	

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.9
Περίοδοι Αναπαύσεως των Ναυτικών.

ΠΛΟΙΟ:

ΟΝΟΜΑ:

ΒΑΘΜΟΣ:

ΜΗΝΑΣ:

ΩΡΕΣ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	Σύνολο αριθμού ωρών εργασίας
1.																									
2.																									
3.																									
4.																									
5.																									
6.																									
7.																									
8.																									
9.																									
10.																									
11.																									
12.																									
13.																									
14.																									
15.																									
16.																									
17.																									
18.																									
19.																									
20.																									
21.																									
22.																									
23.																									
24.																									
25.																									
26.																									
27.																									
28.																									
29.																									
30.																									
31.																									

ΣΗΜΕΙΩΣΤΕ ΩΡΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ✓ ✓ ✓

ΩΡΕΣ ΑΝΑΠΑΥΣΗΣ ΜΕΝΟΥΝ ΚΕΝΕΣ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ STCW 1995
ΚΑΤ' ΕΛΑΧΙΣΤΟ 10 ΩΡΕΣ ΑΝΑΠΑΥΣΗΣ
ΑΝΑ 24ΩΡΟ. ΔΥΟ ΠΕΡΙΟΔΟΙ ΑΝΑΠΑΥΣΗΣ,
Η ΜΙΑ ΕΚ ΤΩΝ ΟΠΟΙΩΝ 6 ΩΡΕΣ ΚΑΤ'
ΕΛΑΧΙΣΤΟ. 6 ΩΡΕΣ ΑΝΑΠΑΥΣΗ ΣΤΟ
24ΩΡΟ.

ΟΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΩΡΕΣ
ΑΝΑΠΑΥΣΗΣ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΜΗΝ
ΤΗΡΗΘΟΥΝ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ
ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ Ή ΕΙΔΙΚΩΝ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΩΝ ΣΥΝΘΗΚΩΝ

ΥΠΟΓΡΑΦΗ

ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ή Α' ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

6.8 Συμπληρωματικές πηγές.

1. Alexopoulos A.B., (2007), *Introducing System Dynamics Modeling into the Passenger and Cruise Markets focusing on the Marine Manpower*, Journal of Applied Systemic Studies, Vol. 1, No. 4, pp. 436-449.
2. Konstantopoulos N. and Alexopoulos A.B., (2007), *The Human Resource Management in Dry-Bulk Shipping*, in: Proceedings of the International Conference on Computational Methods in Science and Engineering, Vol. 2, Part B, pp. 1102-1105.
3. Αλεξόπουλος Α.Β., (2002), *Ο Ανθρώπινος Παράγοντας ως Βασικό Αίτιο της Πρόκλησης Ατυχημάτων και της Θαλάσσιας Ρύπανσης*, ΕΛΝΑΒΙ, Τεύχη 19-20.
4. Alexopoulos A.B., Fournarakis N. and Katarelou E., (2001), *Current Trends in the Greek Marine Manpower Market: A Qualitative and Quantitative Approach*, Journal of Management Sciences & Regional Development, Issue No. 3, pp. 1-20.
5. Alexopoulos A.B., Fournarakis N. and Hatzikonstantis L., (2001), *A System Dynamic Analysis of the Availability Levels of Greek Seafarers*, στο: Πρακτικά 2^{ου} Διεθνούς Συνεδρίου Safety of Maritime Transport, University of the Aegean, pp. 1-12.
6. Gulielmos A., Alexopoulos A.B. and Theotokas I., (1999), *Organisational Culture as a Source of Competitive Advantage in the Bulk Shipping Industry*, στο: Πρακτικά 5^{ου} Διεθνούς Συνεδρίου: Decision Sciences Institute, Οικονομικό Πανεπιστήμιο, Volume II, pp. 1531-1535.
7. Αλεξόπουλος Α.Β., (1998), *Τα Ατυχήματα των Δεξαμενόπλοιων ως Σύγχρονος Παράγοντας Διαμόρφωσης της Αγοράς των Ναύλων*, στο: Πρακτικά 1^{ου} Πανελληνίου Συνεδρίου Ασφάλεια Θαλάσσιων Μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, σελ. 320-333.
8. Βλάχος Γ.Π. και Νικολαΐδης Ε.Δ., (1998), *Ο Ρόλος του Ανθρώπινου Παράγοντα στη Ναυτιλία κάτω από το πρίσμα της Οικονομικής Αποδοτικότητας και της Αύξησης των Επιπέδων Ασφαλείας*, στο: Πρακτικά 1^{ου} Πανελληνίου Συνεδρίου Ασφάλεια Θαλάσσιων Μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, σελ. 268-289.
9. Θεμέλαρος Ν., (1997), *Αναθεωρημένη Σύμβαση STCW 95: Ανάλυση και Οδηγίες για την Εφαρμογή των Νέων Απαιτήσεων*, εκδόσεις J&J Hellas.
10. Helmera, (1997), *Η Νέα STCW και ο Κώδικας. Ποιοι και Πώς την εφαρμόζουν*, εκδόσεις Ελληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος.

Ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχειρίσεως (ISM Code)

Σκοπός του κεφαλαίου.

Ο κύριος σκοπός του κεφαλαίου είναι η ανάλυση του διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχειρίσεως πλοίων, με την παράθεση μίας σύντομης ιστορικής αναδρομής του, τους ορισμούς, σκοπούς και στόχους του και τέλος το σχολιασμό των άρθρων του.

Προσδοκώμενα αποτελέσματα.

Όταν θα έχετε μελετήσει αυτό το κεφάλαιο θα έχετε κατανοήσει ποιες είναι οι αρμοδιότητες της εταιρείας διαχειρίσεως πλοίων, του εξουσιοδοτημένου προσώπου (DPA) και του πλοιάρχου. Επίσης θα εξοικειωθείτε με τον τρόπο εφαρμογής, παρακολούθησης και βελτίωσης του συστήματος ασφαλούς διαχειρίσεως των πλοίων.

Έννοιες-κλειδιά του κεφαλαίου.

Διεθνής Κώδικας και Σύστημα Ασφαλούς Διαχειρίσεως, Ετοιμότητα Αντιμετώπισης Επικινδύνων Καταστάσεων, Γυμνάσια, Συντήρηση, Τεκμηρίωση, Πιστοποίηση.

Εισαγωγικές παρατηρήσεις.

Στο κεφάλαιο αυτό περιλαμβάνεται μια παρουσίαση των διατάξεων του Κώδικα ISM, η οποία συμπληρώνεται με ερμηνευτικά σχόλια, ώστε να γίνει κατανοητός και εύχρηστος στους αναγνώστες/φοιτητές. Επίσης παρουσιάζεται κατά ένα μεγάλο μέρος, αντιπροσωπευτικό υπόδειγμα ενός Συστήματος Ασφαλούς Διαχειρίσεως. Στο **Παράρτημα** στα **θέματα 14, 15, 16** και **17** (σελ. 263, 265, 271 και 274) επιχειρείται σχολιασμός ειδικών θεμάτων όπως αξιοπλοΐας, περιορισμού της ευθύνης του πλοιοκτήτη και της θαλάσσιας ασφάλισης στα πλαίσια του Κώδικα ISM. Επίσης παρουσιάζονται οι νέες μέθοδοι εκτιμήσεως για την ασφάλεια των θαλασσιών μεταφορών, όπως FSA και HRA, και η σχέση τους με τον Κώδικα ISM. Τέλος, αναλύονται τα πρότυπα ασφαλούς και ποιοτικής διαχειρίσεως, με έμφαση στους κινδύνους του ναυτικού επαγγέλματος (ISO 9001, 9002 και 14000).

7.1 Ιστορική αναδρομή

7.2 Ορισμοί, σκοπός και στόχοι του Κώδικα ISM

7.3 Λειτουργικές απαιτήσεις του Συστήματος Ασφαλούς Διαχειρίσεως (SMS)

7.4 Υπόδειγμα Συστήματος Ασφαλούς Διαχειρίσεως

7.5 Συμπληρωματικές πηγές

7.1 Ιστορική αναδρομή.

Η ανάγκη ποιοτικής αναβαθμίσεως της ναυτιλιακής βιομηχανίας προέκυψε από τη διαπίστωση ότι αρκετά και σημαντικά ναυτικά ατυχήματα, συνέβησαν κατά τη διάρκεια της περιόδου 1990-2000. Ορισμένα από τα ναυτικά ατυχήματα, που οδήγησαν τον IMO στην επιτακτική θεσμοθέτηση ενός νέου πρότυπου κώδικα και που κατέστησαν επείγουσα την ανάγκη για λήψη μέτρων ως προς το ρόλο του ανθρώπινου παράγοντα ήταν αυτά των πλοίων *Ro-Ro E/Γ Herald of Free Enterprise* (1987), *Scandinavian Star* (1991), *Estonia* (1994) και των Δ/Ξ *Aegean Sea* (1992) και *Braer* (1993).

Αξιοσημείωτο είναι ότι τα τελευταία χρόνια, παρά τις σημαντικές τεχνολογικές και τηλεπικοινωνιακές βελτιώσεις στα πλοία, έχουν πραγματοποιηθεί ουσιώδεις αλλαγές στην κουλτούρα της διεθνούς ναυτιλίας, όπως για παράδειγμα είναι η προοδευτική **εξαφάνιση των παραδοσιακών πλοιοκτητών**, η διατήρηση των **σημαιών ευκολίας** (Flags of Convenience–FOC) και η εμφάνιση των **παραλλήλων ή διπλών νηολογίων** (offshore registries), που έχουν διαφορετική αντίληψη του όρου «ασφάλεια» από τα παραδοσιακά νηολόγια. Επίσης, οι δημογραφικές αλλαγές σε παγκόσμιο επίπεδο και η έλλειψη εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού, οι μεγάλες ανταγωνιστικές πιέσεις και η τάση διαχωρισμού του πλοιοκτήτη από τον εφοπλιστή ή το διαχειριστή του πλοίου είναι στοιχεία, τα οποία οφείλουν να έχουν υπόψη τους οι διεθνείς ρυθμιστικές αρχές.

Έχοντας υπόψη αυτά τα στοιχεία αρκετοί τεχνικοί σύμβουλοι, πραγματογνώμονες, συγγραφείς και επιστήμονες αναλύοντας το γενικό ρόλο της ποιότητας στη ναυτιλία, τη διακρίνουν σε σχέση με την υπηρεσία και σε σχέση με την ασφάλεια. Η πρώτη σχετίζεται με την απόδοση του πλοίου, την αξιοπιστία των μεταφορικών υπηρεσιών του πλοίου, τη συμμόρφωση του πλοίου και της επιχειρήσεως με τους διεθνείς και εθνικούς κανονισμούς και την εξυπηρέτηση του ναυλωτή. Η δεύτερη καθορίζεται από τον IMO και επικεντρώνεται στην αποφυγή ατυχημάτων και συνεπακόλουθα στην αποφυγή θαλάσσιας ρυπάνσεως.

Εξετάζοντας το θέμα από την οικονομική πλευρά, οι περισσότερες ναυτιλιακές δραστηριότητες μπορούν να περιγραφούν ως συστήματα, τα οποία ορίζονται από τους ανθρώπους, το μηχανικό εξοπλισμό και την οργάνωση για την επίτευξη ενός ειδικού σκοπού σε συγκεκριμένο περιβάλλον. Η ασφάλεια κάθε συστήματος μπορεί να μετρηθεί από την ικανότητά του να εκτελεί τους σκοπούς για τους οποίους δημιουργήθηκε, χωρίς απώλειες, που οφείλονται σε ατυχήματα.

Επομένως, ως **ατυχήματα** ορίζονται οι αποτυχίες του συστήματος, που προκύπτουν από κακή λειτουργία του εξοπλισμού, από τη συμπεριφορά του ανθρώπινου παράγοντα ή από το ίδιο το περιβάλλον μέσα στο οποίο λειτουργεί το σύστημα. Εάν ένα χαρακτηριστικό του συστήματος φαίνεται ότι έχει επίδραση στα ατυχήματα, πρέπει να γίνουν οι απαραίτητες βελτιώσεις ώστε να μειωθούν τα ατυχήματα.

Συνεπώς, η εφαρμογή ενός συστήματος ασφαλούς και «εν δυνάμει» ποιοτικής διαχειρίσεως στη ναυτιλία πρέπει να λαμβάνει υπόψη:

- α) Την επικινδυνότητα αλλά και την ευαισθησία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- β) Την ποσοτική και ποιοτική διαφορά των μεταφερομένων φορτίων καθώς και την επικινδυνότητά τους.
- γ) Την ασφάλεια της ζωής των επιβατών και των πληρωμάτων.
- δ) Την ασφαλή διεκπεραίωση μεταφοράς των φορτίων.
- ε) Την τεχνολογική πολυπλοκότητα και πολυσυνθετικότητα των πλοίων.
- στ) Την εργασιακή, εκπαιδευτική και συχνά πολυεθνική σύνθεση των πληρωμάτων και
- ζ) την αδυναμία συνεχούς, άμεσης και αποτελεσματικής επικοινωνίας μεταξύ ναυτιλιακού γραφείου και πλοίου.

Με βάση αυτήν την προσέγγιση, τις υπάρχουσες συνθήκες και τους υφιστάμενους περιορι-

σμούς γνώσεων, ο IMO το 1993 προετοίμασε την καθιέρωση ενός διεθνούς προτύπου για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων, το οποίο ονόμασε *Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχειρίσεως* (International Safety Management Code–ISM code). Το 1994 ενσωμάτωσε αυτόν τον Κώδικα στον Κανονισμό 2 του Κεφαλαίου IX της ΔΣ SOLAS, ο οποίος είναι *υποχρεωτικός* για όλες τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις από την 1/7/1998.

Σύμφωνα με τον Κώδικα ISM προβλέπεται υποχρεωτική εφαρμογή του σε όλα τα εμπορικά πλοία άνω των 500 κοχ. Ειδικότερα για:

α) Τα Δ/Ξ μεταφορές πετρελαίου, χημικά Δ/Ξ, υγραεριοφόρα, Φ/Γ χύμα ξηρού φορτίου, Ε/Γ πλοία και Φ/Γ υψηλής ταχύτητας μέχρι την 1/7/1998 και

β) όλα τα λοιπά Φ/Γ πλοία και τις κινητές μονάδες εξορύξεως πετρελαίου μέχρι την 1/7/2002.

Η καινοτομία που εισήγαγε ο Κώδικας ISM αφορά στην άμεση και επιτακτική ανάγκη *συνεχούς επικοινωνίας γραφείου και πλοίου*. Θεωρείται ότι ο Κώδικας ISM είναι επαναστατικός διότι αποτέλεσε την πρώτη προσπάθεια του IMO να θεσπίσει ένα γενικό πρότυπο για τη διαχείριση της ασφάλειας στη ναυτιλία.

Σύμφωνα με τον Κώδικα ISM, κάθε εταιρεία έχει ορισμένες βασικές υποχρεώσεις, όπως:

α) Να εφαρμόσει ένα δικό της σύστημα ασφαλούς διαχειρίσεως το οποίο όμως θα είναι εναρμονισμένο με τις απαιτήσεις του συγκεκριμένου διεθνώς αποδεκτού Κώδικα.

β) Να θεσπίσει μία πολιτική ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος στην οποία θα καθορίζεται ρητά με ποιον τρόπο θα επιτευχθούν οι στόχοι.

γ) Να καταγράψει τις συγκεκριμένες ευθύνες και αρμοδιότητες του προσωπικού που ασχολείται με τα θέματα ασφάλειας και να τους εξασφαλίσει τα απαραίτητα μέσα για την εκτέλεση των καθηκόντων τους.

Για την αριότερη εμπέδωση της «κουλτούρας» του Κώδικα ISM, θεωρείται απαραίτητο να δεσμευθεί η διοίκηση της ναυτιλιακής εταιρείας ότι θα τον εφαρμόσει και πιθανότατα θα επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις ή βελτιώσεις στον τρόπο διοικήσεως των πλοίων της, τόσο από την πλευρά της *διαχειρίσεως επί του πλοίου* (ship-board management), όσο και από την πλευρά της *διαχειρίσεως του πλοίου από την ξηρά* (shore-based management).

7.2 Ορισμοί, σκοπός και στόχοι του Κώδικα ISM.

Σκοπός του Κώδικα ISM είναι η εξασφάλιση ενός διεθνούς προτύπου για την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων και για την πρόληψη της θαλάσσιας ρυπάνσεως.

Η Συνέλευση του IMO υιοθέτησε την απόφαση A.443[XI] (τη 15η Νοεμβρίου 1989), με την οποία κάλεσε όλες τις κυβερνήσεις να λάβουν τα αναγκαία μέτρα, ώστε να εξασφαλίσουν στον πλοίαρχο τις κατάλληλες προϋποθέσεις ώστε να ανταπεξέρχεται στις ευθύνες της θέσεώς του σε σχέση με τη ναυτική ασφάλεια και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Η Συνέλευση υιοθέτησε επίσης την απόφαση A.680[17] (την 6η Νοεμβρίου 1991) με την οποία αναγνωρίζεται η ανάγκη για κατάλληλη οργάνωση της διαχειρίσεως της ναυτιλιακής εταιρείας, προκειμένου αυτή να ανταποκρίνεται στις ανάγκες εκείνων που βρίσκονται στο πλοίο, ώστε να διατηρούν υψηλά επίπεδα ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος.

Αναγνωρίζοντας ότι δύο ναυτιλιακές εταιρείες ή πλοιοκτήτες δεν λειτουργούν σε κοινή βάση και ότι τα πλοία λειτουργούν κάτω από ένα ευρύ πεδίο διαφορετικών συνθηκών, ο Κώδικας ISM βασίζεται σε γενικές αρχές και στόχους. Ο Κώδικας ISM διατυπώνεται με γενικούς όρους, έτσι ώστε να μπορεί να έχει ευρεία εφαρμογή. Γεγονός είναι ότι διαφορετικά επίπεδα διαχειρίσεως στην ξηρά ή στο πλοίο απαιτούν μεταβαλλόμενα επίπεδα γνώσεως και αντιλήψεως των περιγραφόμενων θεμάτων.

Ο ακρογωνιαίος λίθος της ασφαλούς διαχειρίσεως είναι η *δέσμευση των ανωτέρων κλιμα-*

κίων μίας ναυτιλιακής εταιρείας. Στα θέματα της ασφάλειας και της προλήψεως της ρυπάνσεως αυτό ερμηνεύεται ως δέσμευση, αρμοδιότητα, στάση και παρακίνηση των μεμονωμένων προσώπων σε όλα τα επίπεδα, που καθορίζουν το τελικό αποτέλεσμα.

Για τους βασικούς ορισμούς που χρησιμοποιούνται στον Κώδικα ISM, προς αποφυγή παρερμηνειών θα πρέπει να λάβομε υπόψη μας ότι:

Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχειρίσεως (ISM) ορίζεται ο Κώδικας, που αφορά στην ασφαλή λειτουργία των πλοίων και στην πρόληψη της θαλάσσιας ρυπάνσεως, όπως υιοθετήθηκε από τη Συνέλευση του ΙΜΟ.

Εταιρεία καλείται ο ιδιοκτήτης του πλοίου ή οποιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή πρόσωπο, όπως είναι ο διαχειριστής ή ο ναυλωτής «γυμνού» πλοίου που έχει από τον πλοιοκτήτη την ευθύνη για τη λειτουργία του πλοίου και ο οποίος με την ανάληψη τέτοιας ευθύνης συμφώνησε να αναλάβει όλα τα καθήκοντα και την ευθύνη που επιβάλλεται από τον Κώδικα ISM.

Αρχή ονομάζεται η κυβέρνηση της χώρας, τη σημαία της οποίας φέρει το πλοίο.

Μη συμμόρφωση ονομάζεται μια απόκλιση από τις απαιτήσεις που προδιαγράφονται στο *Σύστημα Ασφαλούς Διαχειρίσεως (ΣΑΔ)* (Safety Management System – SMS) ή ένα λάθος το οποίο θα ήταν δυνατό να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια των ανθρώπων, του περιβάλλοντος, του πλοίου ή του μεταφερόμενου φορτίου.

Επικίνδυνα περιστατικά ονομάζονται οι καταστάσεις που μπορούν να οδηγήσουν σε ένα ατύχημα αν εξελιχθούν δυσμενώς, όπως για παράδειγμα η απώλεια ελέγχου του πλοίου κατά τη διάρκεια ενός συμβάντος στη θάλασσα.

Ατυχήματα καλούνται τα περιστατικά που περιλαμβάνουν τραυματισμό ή βλάβη στη ζωή ενός ανθρώπου, το περιβάλλον, το πλοίο ή το φορτίο.

Επιβεβαίωση ονομάζεται η έρευνα και επαλήθευση ότι μία δραστηριότητα ή εργασία γίνεται σύμφωνα με την προδιαγραφόμενη απαίτηση.

Εξουσιοδοτημένο (-α) πρόσωπο (-α) είναι ένα πρόσωπο ή πρόσωπα στην ξηρά με απευθείας πρόσβαση στο υψηλότερο κλιμάκιο της διευθύνσεως. Αυτό το πρόσωπο έχει την ευθύνη και εξουσιοδότηση να παρακολουθεί τα θέματα της ασφάλειας και της προλήψεως της ρυπάνσεως. Επίσης, πρέπει να εξασφαλίζει ότι παρέχονται επαρκείς πόροι, και εφόσον απαιτείται, επαρκής υποστήριξη από την ξηρά.

Κύριοι στόχοι του Κώδικα ISM είναι η «πιστοποίηση και εξασφάλιση της ασφάλειας» στη θάλασσα, η πρόληψη βλάβης στον άνθρωπο και η απώλεια ανθρώπινης ζωής, όπως επίσης η αποφυγή ζημιάς στο περιβάλλον και ειδικότερα στο θαλάσσιο περιβάλλον.

Οι στόχοι της ασφαλούς διαχειρίσεως της εταιρείας μεταξύ άλλων θα πρέπει να είναι:

α) Η παροχή ασφαλών πρακτικών λειτουργίας του πλοίου και ασφαλές περιβάλλον εργασίας.

β) Η καθιέρωση εξασφαλίσεων έναντι όλων των αναγνωρισμένων κινδύνων.

γ) Η συνεχής βελτίωση της εκπαίδευσης ασφαλούς διαχειρίσεως του προσωπικού της ξηράς και των πλοίων, που περιλαμβάνει την προετοιμασία για αντιμετώπιση εκτάκτων περιστατικών, τα οποία σχετίζονται άμεσα με την ασφάλεια και την περιβαλλοντική προστασία.

Το ΣΑΔ μίας εταιρείας θα πρέπει να εξασφαλίζει τη συμμόρφωση του πλοίου με τους υποχρεωτικούς κανόνες και κανονισμούς, όπως επίσης ότι θα εφαρμόζονται οι απαραίτητοι κώδικες και θα λαμβάνονται υπόψη τα πρότυπα και οι οδηγίες που συνιστώνται από τον Οργανισμό, τις Αρχές, τους Νηογνώμονες και τους διάφορους οργανισμούς της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

7.3 Λειτουργικές απαιτήσεις του Συστήματος Ασφαλούς Διαχειρίσεως (ΣΑΔ).

Στη συνέχεια ακολουθεί η ανάλυση των δεκατριών άρθρων-απαιτήσεων του Κώδικα ISM για τη διαχείριση της ασφάλειας και την πρόληψη της ρυπάνσεως:

1. **Γενικά** (Definitions, Objectives, Application, Functional requirements of a Safety Management System).
2. **Πολιτική Ασφάλειας και Προστασίας Περιβάλλοντος** (Safety and Environmental Protection Policy).
3. **Ευθύνες και Αρμοδιότητες της Εταιρείας** (Company Responsibilities and Authority).
4. **Εξουσιοδοτημένο (-α) Πρόσωπο (-α)** (Designated Person (-s) Ashore– DPA).
5. **Ευθύνη και Δικαιοδοσία Πλοιάρχου** (Master’s Responsibility and Authority).
6. **Πόροι και Ανθρώπινο Δυναμικό** (Resources and Personnel).
7. **Εκπόνηση Σχεδίων για Λειτουργίες στο Πλοίο** (Development of Plans for Shipboard Operations).
8. **Προετοιμασία για Έκτακτες Ανάγκες** (Emergency Preparedness).
9. **Αναφορές και Ανάλυση Περιπτώσεων μη Συμμορφώσεως, Ατυχημάτων και Επικινδύνων Περιστατικών** (Reports and Analysis of non-Conformities, Accidents and Hazardous Occurrences).
10. **Συντήρηση Πλοίου και Εξοπλισμού** (Maintenance of the Ship and Equipment).
11. **Έγγραφο Τεκμηρίωση** (Documentation).
12. **Επαλήθευση, Έλεγχος και Αξιολόγηση Εταιρείας** (Company Verification, Review and Evaluation).
13. **Πιστοποίηση, Επαλήθευση και Έλεγχος** (Certification, Verification and Control).

1) Γενικά. Το Σύστημα Ασφαλούς Διαχειρίσεως.

Σχετικά με το Σύστημα Ασφαλούς Διαχειρίσεως (ΣΑΔ–SMS) ισχύουν τα εξής με βάση τον Κώδικα ISM:

«Κάθε εταιρεία θα πρέπει να αναπτύσσει, εφαρμόζει και να τηρεί ΣΑΔ», το οποίο θα περιλαμβάνει τις παρακάτω λειτουργικές απαιτήσεις:

- α) Πολιτική ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας.
- β) Οδηγίες και διαδικασίες για την εξασφάλιση της ασφαλούς λειτουργίας των πλοίων και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος σε συμμόρφωση με τη σχετική διεθνή νομοθεσία καθώς και με εκείνη του κράτους της σημαίας.
- γ) Καθορισμένα επίπεδα εξουσιοδοτήσεως και γραμμές επικοινωνίας μεταξύ του προσωπικού του πλοίου και της ξηράς.
- δ) Διαδικασίες για την αναφορά ατυχημάτων και περιπτώσεων μη συμμορφώσεως με τις διατάξεις αυτού του Κώδικα.
- ε) Διαδικασίες προετοιμασίας για επέμβαση σε έκτακτες καταστάσεις.
- στ) Διαδικασίες για εσωτερικούς ελέγχους.

2) Πολιτική Ασφάλειας και Προστασίας Περιβάλλοντος.

Σχετικά με την Πολιτική Ασφάλειας και Προστασίας του Περιβάλλοντος, επισημαίνεται από τον κώδικα ISM ότι:

«Η εταιρεία θα πρέπει να καθιερώνει μια πολιτική ασφαλείας και περιβαλλοντικής προστασίας η οποία θα περιγράφει πώς θα πρέπει να πραγματοποιηθούν οι καθορισμένοι στόχοι.

Η εταιρεία θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι η πολιτική εφαρμόζεται και τηρείται σε όλα τα επίπεδα της οργάνωσης τόσο στο πλοίο όσο επίσης και στην ξηρά».

Η πολιτική πρέπει να είναι περιεκτική και σαφής. Αυτή θα περιγράφει το σκοπό του ΣΑΔ και θα καθορίζει μία στρατηγική με σχέδιο δράσεως προς επίτευξη και διατήρηση του σκοπού.

Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δίνεται στην αλληλεπίδραση της πολιτικής με άλλες υπάρ-

χουρες πολιτικές και διαδικασίες της εταιρείας. Αυτή πρέπει να οδηγεί στη συνεχή ενθάρρυνση της βελτιώσεως της ασφάλειας και στην ικανότητα ασφαλούς διαχειρίσεως.

Ως μία ένδειξη της υποχρεώσεως των ανωτάτων κλιμακίων της διευθύνσεως, η πολιτική πρέπει να σχεδιάζεται από τον αρμόδιο διευθυντή ή από σχετικά υψηλόβαθμο πρόσωπο που λαμβάνει αποφάσεις και να αναθεωρείται σε τακτικά χρονικά διαστήματα για να εξασφαλίζεται ότι αυτή παραμένει σύγχρονη και αποτελεσματική. Μία στρατηγική για την εφαρμογή του συστήματος θα πρέπει να εξετάζεται κατά το χρόνο αναπτύξεως της πολιτικής, η οποία κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο θα εξασφαλίζει ότι όλοι οι εργαζόμενοι κατανοούν το περιεχόμενό της και τις υποχρεώσεις που τίθενται από τα υψηλά κλιμάκια της διευθύνσεως, για εκπλήρωση των στόχων της.

3) Ευθύνες και Αρμοδιότητες της Εταιρείας.

Σχετικά με τις Ευθύνες και τις Αρμοδιότητες της Εταιρείας, επισημαίνεται από τον Κώδικα ISM ότι:

«Αν το πρόσωπο το οποίο είναι υπεύθυνο για τη λειτουργία του πλοίου είναι άλλο εκτός από τον πλοιοκτήτη, ο τελευταίος πρέπει να αναφέρει στην Αρχή το πλήρες όνομα και τα στοιχεία αυτού του προσώπου.

Η εταιρεία θα πρέπει να καθορίσει και να παρουσιάσει εγγράφως την ευθύνη, την εξουσιοδότηση και τις σχέσεις όλου του προσωπικού το οποίο διευθύνει, εκτελεί και επαληθεύει εργασίες που σχετίζονται και επηρεάζουν την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης.

Η εταιρεία είναι υπεύθυνη για την εξασφάλιση ότι παρέχονται επαρκείς πόροι και υποστήριξη από την ξηρά για να είναι ικανό το καθορισμένο πρόσωπο (ή πρόσωπα) να εκτελέσει τα καθήκοντά του».

Ο λόγος για τον οποίο απαιτείται γραπτός καθορισμός της ευθύνης και της εξουσιοδοτήσεως του προσωπικού είναι η εξασφάλιση του γεγονότος ότι εκείνοι που εμπλέκονται στην ασφαλή διαχείριση και την περιβαλλοντική προστασία γνωρίζουν με λεπτομέρεια τι αναμένεται από αυτούς. Με αυτόν τον τρόπο η λειτουργία του συστήματος γίνεται αποτελεσματική.

Στο προσωπικό που ασχολείται με το ΣΑΔ στην ξηρά και στο πλοίο, πρέπει να δίνονται σαφώς διατυπωμένοι και ξεκάθαροι ορισμοί των ευθυνών και της εξουσιοδοτήσεώς τους. Με αυτόν τον τρόπο δίνεται κίνητρο στο προσωπικό να κατανοεί τη ζωτική σημασία της αποδόσεώς του (εφόσον υπάρχουν ή καθιερώνονται δείκτες με μετρήσιμα και συγκρίσιμα στοιχεία), ώστε να συμβάλλει στην επιτυχία του ΣΑΔ.

Το επίπεδο της εξουσιοδοτήσεως για τα καθήκοντα που περιλαμβάνονται, πρέπει σαφώς να καθορίζεται και τα υψηλά κλιμάκια της διευθύνσεως πρέπει να εξασφαλίζουν ότι το προσωπικό της ξηράς και του πλοίου έχει επαρκή προσόντα και εμπειρία για να αναλάβει τα καθήκοντά του.

Η χρησιμοποίηση οργανογραμμάτων πρέπει να εξετασθεί, για να δείχνει πως οι καθορισμένες ευθύνες του προσωπικού ξηράς και πλοίου αλληλοεπηρεάζονται για την επίτευξη των στόχων του συστήματος.

4) Εξουσιοδοτημένο (-α) Πρόσωπο (-α).

Όσον αφορά στο Εξουσιοδοτημένο (-α) Πρόσωπο (-α) (DPA) επισημαίνεται από τον Κώδικα ISM ότι:

«Για να εξασφαλίζεται η ασφαλής λειτουργία κάθε πλοίου και για την καθιέρωση ενός συνδέσμου μεταξύ της εταιρείας και εκείνων που βρίσκονται στο πλοίο, κάθε εταιρεία, ανάλογα με την περίπτωση θα ορίζει ένα πρόσωπο ή πρόσωπα στην ξηρά τα οποία έχουν απευθείας πρόσβαση στο υψηλότερο επίπεδο της διοίκησης.

Η ευθύνη και η αρμοδιότητα του καθορισμένου προσώπου ή προσώπων θα πρέπει να περιλαμβάνει την παρακολούθηση θεμάτων ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης κατά τη λειτουργία κάθε πλοίου και την εξασφάλιση ότι παρέχονται στο βαθμό που απαιτείται επαρκείς πόροι και υποστήριξη από την ξηρά».

Προκειμένου ένα οποιοδήποτε σύστημα διαχείρισης να διατηρείται σε ικανοποιητικό επίπεδο, είναι αναγκαίο:

- α) Να αναφέρονται οι ελλείψεις του στο υπεύθυνο κλιμάκιο της διεύθυνσης.
- β) Να πιστοποιείται η αποτελεσματικότητα και ο βαθμός εφαρμογής του και
- γ) να προσδιορίζονται τα πρόσωπα που είναι υπεύθυνα για την αποκατάσταση των ελλείψεων.

Το καθήκον της εφαρμογής και τήρησης του ΣΑΔ είναι ευθύνη της διεύθυνσης. Η πιστοποίηση και η παρακολούθηση των δραστηριοτήτων πρέπει να εκτελούνται από πρόσωπο (-α) που δεν έχουν σχέση με τις ευθύνες εφαρμογής. Το εξουσιοδοτημένο πρόσωπο(-α) πρέπει να έχουν κατάλληλα προσόντα και εμπειρία στα θέματα ασφάλειας και ελέγχου της ρύπανσης, των εργασιών του πλοίου και θα πρέπει να είναι ενημερωμένα για τις πολιτικές της εταιρείας σχετικά με την ασφάλεια και την περιβαλλοντική προστασία.

5) Ευθύνη και Δικαιοδοσία Πλοιάρχου.

Σχετικά με την Ευθύνη και Δικαιοδοσία του Πλοιάρχου επισημαίνεται από τον Κώδικα ISM ότι:

«Η εταιρεία θα πρέπει να καθορίζει σαφώς και να τεκμηριώνει την ευθύνη του πλοιάρχου σχετικά με την:

- α) Εφαρμογή της πολιτικής ασφαλείας και περιβαλλοντικής προστασίας της Εταιρείας.*
- β) Παρακίνηση του πληρώματος στην τήρηση αυτής της πολιτικής.*
- γ) Έκδοση κατάλληλων εντολών και οδηγιών κατά σαφή και απλό τρόπο.*
- δ) Επαλήθευση ότι τηρούνται οι καθορισμένες απαιτήσεις.*
- ε) Αναθεώρηση του ΣΑΔ και αναφορά των ελλείψεων του προς τη διοίκηση της εταιρείας στην ξηρά.*

Η εταιρεία θα πρέπει να διασφαλίζει ότι το ΣΑΔ που λειτουργεί στο πλοίο περιέχει μια σαφή δήλωση που δίνει έμφαση στη δικαιοδοσία του πλοιάρχου. Η εταιρεία θα πρέπει να καθορίζει στο ΣΑΔ ότι ο πλοίαρχος έχει την προέχουσα αρμοδιότητα και την ευθύνη να λαμβάνει αποφάσεις σχετικά με την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης και να ζητά τη βοήθεια της εταιρείας εφόσον αυτό είναι απαραίτητο».

Η σαφής καθοδήγηση για την ευθύνη και την αρμοδιότητα του πλοιάρχου σε θέματα που επηρεάζουν την ασφάλεια του πληρώματος, του περιβάλλοντος, του πλοίου και του φορτίου, είναι σημαντικό στοιχείο στη σύνδεση μεταξύ του πλοίου και της ξηράς. Αν τα ανώτερα κλιμάκια της διεύθυνσης δεσμεύονται για την εφαρμογή του ΣΑΔ και οι προσπάθειες της εταιρείας για βελτίωση της αποδόσεως στους τομείς ασφαλείας και περιβαλλοντικής προστασίας επιφέρουν τα επιθυμητά αποτελέσματα στο πλοίο, τότε πρέπει να δίδεται κάθε ενθάρρυνση και βοήθεια στους πλοιάρχους για την εφαρμογή του συστήματος.

Οποιοδήποτε σύστημα ελέγχων και ισορροπιών, που εφαρμόζεται από τη διεύθυνση στην ξηρά, πρέπει να λαμβάνει υπόψη και να είναι προσαρμοσμένο με την προέχουσα εξουσιοδότηση και κρίση του πλοιάρχου να πραγματοποιεί οποιαδήποτε ενέργεια που αυτός θεωρεί ότι είναι η καλύτερη για τα συμφέροντα των επιβατών, του πληρώματος, του πλοίου και του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

6) Πόροι και Ανθρώπινο Δυναμικό.

Για τους Πόρους (πηγές) και το Ανθρώπινο Δυναμικό επισημαίνεται από τον Κώδικα ISM ότι:

«Η εταιρεία πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο πλοίαρχος:

α) Διαθέτει όλα τα κατάλληλα για διοίκηση προσόντα.

β) Είναι πλήρως ενημερωμένος σχετικά με το ΣΑΔ της Εταιρείας.

γ) Έχει την αναγκαία υποστήριξη προκειμένου να εκτελέσει με ασφάλεια τα καθήκοντά του.

Η εταιρεία θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε πλοίο επανδρώνεται (ή αλλιώς στελεχώνεται) με ναυτικούς που έχουν τα κατάλληλα προσόντα, τα απαραίτητα πιστοποιητικά και είναι σε καλή ιατρική κατάσταση σύμφωνα με τις Εθνικές και Διεθνείς απαιτήσεις.

Η εταιρεία θα πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες και να εξασφαλίσει ότι στο νέο προσωπικό και στο προσωπικό που αναλαμβάνει νέα καθήκοντα τα οποία σχετίζονται με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος, δίνεται η κατάλληλη εξοικείωση με τα καθήκοντά του. Οδηγίες οι οποίες είναι βασικές πρέπει να παρέχονται, εντοπίζονται, γράφονται και τεκμηριώνονται πριν από τον απόπλου.

Η εταιρεία θα πρέπει να εξασφαλίσει ότι όλο το προσωπικό που εμπλέκεται στο ΣΑΔ της εταιρείας, έχει επαρκή κατανόηση των σχετικών κανόνων, κανονισμών, κωδίκων και οδηγιών.

Η εταιρεία οφείλει να καθιερώνει και να διατηρεί διαδικασίες για προσδιορισμό οποιασδήποτε εκπαίδευσης η οποία ενδεχομένως απαιτείται για υποστήριξη του ΣΑΔ και να εξασφαλίσει ότι μια τέτοια εκπαίδευση παρέχεται σε όλο το ενδιαφερόμενο προσωπικό.

Η εταιρεία οφείλει να καθιερώνει διαδικασίες με τις οποίες το προσωπικό του πλοίου θα λαμβάνει ενημέρωση σχετική με το ΣΑΔ, σε μια γλώσσα εργασίας ή σε γλώσσες κατανοητές από αυτούς.

Η εταιρεία πρέπει να εξασφαλίζει ότι το προσωπικό του πλοίου είναι ικανό να επικοινωνεί αποτελεσματικά κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του τα οποία σχετίζονται με το ΣΑΔ.

Ο βασικότερος συντελεστής επιτυχούς εφαρμογής του ΣΑΔ είναι η επιλογή του κατάλληλου προσωπικού για να καλύψει τις θέσεις που επηρεάζουν την απόδοση του συστήματος. Έτσι πρέπει η εταιρεία να διορίζει ως πλοίαρχους μόνο εκείνους οι οποίοι έχουν το απαιτούμενο επίπεδο εκπαίδευσης, διαθέτουν τα ανάλογα διεθνώς αναγνωρισμένα πιστοποιητικά και θεωρούνται από την εταιρεία ότι έχουν την ικανότητα να κυβερνούν το συγκεκριμένο τύπο πλοίου, στο οποίο πρόκειται να υπηρετήσουν.

Η υποχρέωση να εκτελούνται οι σωστές διαδικασίες πρέπει να διδαχθεί στο προσωπικό του πλοίου, αφού από αυτό εξαρτάται η αποτελεσματικότητα του συστήματος. Η εταιρεία θα πρέπει να εξετάζει τα ακόλουθα στοιχεία, όταν προβαίνει στην επάνδρωση σε σχέση με το ΣΑΔ:

α) Το εμπόριο στο οποίο απασχολείται το πλοίο και ο φόρτος εργασίας του πληρώματος.

β) Η επιδεξιότητα που απαιτείται από το πλήρωμα για την ασφαλή εκτέλεση των καθηκόντων που αυτό αναμένεται να εκτελέσει σε συνήθεις εργασίες και κατά τη διάρκεια εκτάκτων αναγκών.

γ) Η συναίσθηση του πληρώματος σε σχέση με τα καθήκοντά του στο ΣΑΔ και

δ) η ύπαρξη των καταλλήλων πιστοποιητικών, των προσόντων και της ιατρικής ικανότητας.

Η εταιρεία είναι αναγκαίο να επιλέγει την καταλληλότερη μέθοδο μεταξύ των υπαρχόντων εκπαιδευτικών συστημάτων ώστε το προσωπικό της να εξοικειώνεται με τις επιχειρησιακές διαδικασίες. Επίσης πρέπει να εξασφαλίζεται ότι το προσωπικό είναι εξοικειωμένο με άλλες διεθνείς συμβάσεις και κώδικες, που ενσωματώνονται στην εθνική νομοθεσία και διέπουν θέματα ασφαλών λειτουργιών του πλοίου και προλήψεως της ρυπάνσεως (όπως επίσης και τους κανονισμούς

που θέτουν οι νηογνώμονες). Σε αυτό το σημείο πρέπει να αναφέρουμε ότι πληροφορίες, συστάσεις και οδηγίες που δημοσιεύονται από τους νηογνώμονες καθώς και χρήσιμες οδηγίες για ασφαλείς εργασίες πάνω στο πλοίο αλλά και ασφαλείς συνήθειες εργασίες, που καθορίζονται από διάφορους οργανισμούς της βιομηχανίας, ειδικότερα από το *Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο* (ISC), το *Διεθνές Φόρουμ Ναυτιλιακών Εταιρειών Πετρελαίου* (OCIMF) και τη *Διεθνή Εταιρεία Χειριστών Υγραεροφόρων και Εγκαταστάσεων* (SIGTTO), πρέπει να λαμβάνονται υπόψη.

Οι εταιρείες πρέπει να εξετάζουν την καθιέρωση βιβλιοθηκών στην ξηρά και στο πλοίο, όπου θα διατίθεται υλικό αναγνώσεως, σχετικό με την ασφάλεια. Οι βιβλιοθήκες αυτές πρέπει να επιβλέπονται, να συντηρούνται και να ενημερώνονται ως προς τις εκδόσεις.

Εκπαιδευτικά γυμνάσια για την ασφάλεια στη θάλασσα πρέπει να εκτελούνται σύμφωνα με τις διαδικασίες και απαιτήσεις που παρατίθενται στο ΣΑΔ. Τα γυμνάσια πρέπει να καλύπτουν πιθανές καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και να αποσκοπούν στην εξασφάλιση ότι τα μέλη του πληρώματος ικανοποιούν τα πρότυπα του ΣΑΔ της εταιρείας και αποκτούν εμπιστοσύνη στον έλεγχο καταστάσεων, οι οποίες πιθανόν να ανακύψουν σε μία κατάσταση έκτακτης ανάγκης. Τα αποτελέσματα των ελέγχων ασφαλείας, των γυμνασίων και η ανάλυση των ατυχημάτων, των επικινδύνων συμβάντων και των περιστατικών μη συμμορφώσεως βοηθούν στον εντοπισμό προσθέτων απαιτήσεων εκπαίδευσης της εταιρείας ή αναγκαίων βελτιώσεων στις διαδικασίες του ΣΑΔ.

Η εταιρεία πρέπει να εξετάζει τρόπους αναθεωρήσεως μεμονωμένων αναγκών αυτοεκπαιδεύσεως καθώς και τρόπους για τον έλεγχο της αξιοπιστίας των αναγραφόμενων προσόντων, σύμφωνα με τις διεθνείς, εθνικές και ειδικές απαιτήσεις της εταιρείας. Η εταιρεία πρέπει να εξετάζει την καθιέρωση διαδικασιών, για τη διεξαγωγή επαναληπτικών σειρών μαθημάτων για το προσωπικό που εμπλέκεται σε κρίσιμες εργασίες ασφαλείας και έκτακτης ανάγκης και τη μεταφορά πρακτικής για το έργο της εκπαίδευσης/εξοικειώσεως τόσο για το προσωπικό της ξηράς όσο και για εκείνο του πλοίου που εμπλέκεται στο ΣΑΔ. Σημαντικό είναι όλες οι διαδικασίες και οδηγίες, που καθιερώνονται στο ΣΑΔ, να είναι γραπτές και διατυπωμένες με τρόπο σαφή και απλό.

Σε περίπτωση περιστατικών που καταλήγουν σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης και κατά τη διάρκεια αυτών, η ικανότητα των μελών του πληρώματος να επικοινωνούν μεταξύ τους και με τους επιβάτες, προς τους οποίους έχουν ειδικές ευθύνες, αποδείχθηκε κατά το παρελθόν ότι ήταν κρίσιμος συντελεστής στην έκβαση πολλών περιστατικών. Η αποτελεσματική επικοινωνία πρέπει να αποτελεί στόχο για τη βελτίωση των επιπέδων της ασφαλείας και της προλήψεως της θαλάσσιας ρυπάνσεως.

Όταν χρησιμοποιούνται συμβεβλημένα πρακτορεία πληρωμάτων, οι εταιρείες πρέπει να εκδίδουν γι' αυτά αντίγραφα των σχετικών διατάξεων του ΣΑΔ μαζί με τις αναγκαίες οδηγίες για τη χρησιμοποίησή τους, πριν από τη ναυτολόγηση του επιλεγμένου προσωπικού. Εταιρείες που χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες πρακτορείων πληρωμάτων, πρέπει να εξασφαλίζουν ότι οι απαιτήσεις σε αυτόν τον τομέα γίνονται πλήρως αντιληπτές κατά το στάδιο της ναυτολόγησεως. Η απόδοση του πρακτορείου στην εξασφάλιση πληρώματος που ικανοποιεί τις απαιτήσεις αυτές, πρέπει να παρακολουθείται και να τηρούνται ανάλογες εγγραφές.

7) Εκπόνηση Σχεδίων για Λειτουργίες στο Πλοίο.

Σχετικά με την Εκπόνηση Σχεδίων για Λειτουργίες στο Πλοίο επισημαίνεται από τον Κώδικα ISM ότι:

«Η Εταιρεία θα πρέπει να καθιερώνει διαδικασίες για την προετοιμασία των σχεδίων και οδηγιών για βασικές λειτουργίες-κλειδιά στο πλοίο που αφορούν στην ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης. Τα διάφορα καθήκοντα που περιλαμβάνονται, πρέπει να καθορίζονται και να ανατίθενται σε προσωπικό που διαθέτει τα ανάλογα προσόντα».

Έμφαση πρέπει να δίνεται σε προληπτικές ενέργειες, ενώ διατηρείται η ικανότητα επεμβάσεως και διορθώσεως περιπτώσεων μη συμμορφώσεως ή επικινδύνων καταστάσεων που θα σημειωθούν.

Οι εταιρείες πρέπει να εντοπίζουν τις βασικές εργασίες στο πλοίο και να εκδίδουν οδηγίες για τον τρόπο, με τον οποίο πρέπει να εκτελούνται οι εργασίες αυτές. Σημαντική είναι η συνεχής επίβλεψη και πιστοποίηση της συμμορφώσεως με αυτές τις οδηγίες. Οι διαδικασίες, τα σχέδια και οι οδηγίες του ΣΑΔ μπορούν να αναπτυχθούν για κάθε μία από τις εργασίες αυτές.

Σχετικοί διεθνείς και εθνικοί κανονισμοί που διέπουν ορισμένα θέματα των εργασιών αυτών είναι ανάγκη να ενσωματώνονται στις διαδικασίες, τα σχέδια και τις οδηγίες της εταιρείας. Πρόσθετα, οι εταιρείες πρέπει να αναφέρονται σε χρήσιμες τεχνικές οδηγίες, που εκδίδονται από διάφορους οργανισμούς της βιομηχανίας.

Όλες οι γραπτές διαδικασίες, οδηγίες ή σχέδια πρέπει να είναι σαφείς και απλές. *Λίστες ελέγχων* (check lists) είναι δυνατόν να βοηθούν σημαντικά στην εξασφάλιση ότι καλύπτονται όλες οι συνήθεις εργασίες σε λειτουργική φάση.

Αναγνωρίζοντας ότι όλες οι εργασίες στο πλοίο μπορούν να επηρεάσουν την ασφάλεια και την πρόληψη της θαλάσσιας ρυπάνσεως, οι εταιρείες μπορούν να διαχωρίζουν τα επίπεδα της ασφάλειας που σχετίζονται με τις εργασίες στο πλοίο, σε δύο κατηγορίες:

- α) Ειδικές εργασίες και
- β) κρίσιμες εργασίες.

Αυτό είναι δυνατόν να γίνει για τον καθορισμό προτεραιοτήτων λειτουργικής σχεδιάσεως και για να δοθεί το μέγιστο επίπεδο προσοχής σε εκείνες τις εργασίες του πλοίου οι οποίες είναι κρίσιμες για την ασφάλεια και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Ειδικές εργασίες στο πλοίο χαρακτηρίζονται εκείνες, όπου τα σφάλματα πιθανόν να καταστούν εμφανή μόνο μετά την πρόκληση επικινδύνων καταστάσεων ή όταν συμβούν ατυχήματα.

Οι διαδικασίες και οι οδηγίες για ειδικές εργασίες στο πλοίο θα καλύπτουν τα μέτρα προφυλάξεως και τους ελέγχους που στοχεύουν στη διόρθωση μη ασφαλών πρακτικών πριν συμβούν ατυχήματα. Παραδείγματα ειδικών εργασιών είναι τα εξής:

- α) Ασφάλεια του πλοίου, τρομοκρατία και πειρατεία.
- β) Εργασίες συντηρήσεως.
- γ) Εξασφάλιση υδατοστεγανής ακεραιότητας.
- δ) Ασφαλής ναυσιπλοΐα, περιλαμβανομένης της διορθώσεως των χαρτών και των εκδόσεων.
- ε) Εργασίες που επηρεάζουν την αξιοπιστία του εξοπλισμού, όπως του μηχανισμού πηδαλίου και του συνδεδεμένου μηχανισμού ετοιμότητας του μηχανοστασίου.
- στ) Εργασίες πετρελεύσεως και μεταγγίσεις πετρελαίου στο λιμάνι.
- ζ) Διατήρηση της ευστάθειας και αποφυγή της υπερφορτώσεως και υπερκοπώσεως.
- η) Πρόσδεση εμπορευματοκιβωτίων, φορτίων και άλλων δεμάτων.

Κρίσιμες εργασίες στο πλοίο χαρακτηρίζονται εκείνες όπου ένα σφάλμα δύναται αμέσως να προκαλέσει ένα ατύχημα ή μία κατάσταση η οποία μπορεί να απειλήσει τους ανθρώπους, το περιβάλλον ή το πλοίο. Ειδικότερη προσοχή πρέπει να δίνεται στην ανάγκη αυστηρής προσηλωσεως στις οδηγίες κατά την εκτέλεση των κρίσιμων εργασιών και πρέπει να παρακολουθείται προσεκτικά η ικανοποιητική απόδοσή τους. Παραδείγματα κρίσιμων εργασιών είναι τα εξής:

- α) Ναυσιπλοΐα σε περιορισμένες θαλάσσιες περιοχές ή σε περιοχές με μεγάλη πυκνότητα κυκλοφορίας.
- β) Ναυσιπλοΐα σε συνθήκες μειωμένης ορατότητας.
- γ) Εργασίες που είναι δυνατόν να προκαλέσουν αιφνίδια απώλεια της ικανότητας ελιγμών σε κλειστές ή μεγάλης κυκλοφορίας περιοχές.
- δ) Εργασίες με πολύ δυσμενείς καιρικές συνθήκες.

- ε) Χειρισμός και στοιβασία επικινδύνων φορτίων και επιβλαβών ουσιών.
- στ) Πετρέλευση και μετάγγιση πετρελαίου στη θάλασσα.
- ζ) Εργασίες φορτίου σε υγραεριοφόρα, χημικά Δ/Ξ και Δ/Ξ μεταφοράς αργού πετρελαίου.
- η) Κρίσιμες εργασίες στο μηχανοστάσιο.

8) Προετοιμασία για Έκτακτες Ανάγκες.

Σχετικά με την Προετοιμασία Καταστάσεων Έκτακτης Ανάγκης επισημαίνεται από τον Κώδικα ISM ότι:

«Η Εταιρεία πρέπει να καθιερώνει διαδικασίες για τον εντοπισμό, την περιγραφή και την επέμβαση σε πιθανές περιστάσεις έκτακτης ανάγκης στο πλοίο.

Η Εταιρεία πρέπει επίσης να καθιερώνει προγράμματα για γυμνάσια και ασκήσεις για την προετοιμασία ενεργειών έκτακτης ανάγκης.

Το ΣΑΔ θα προβλέπει μέτρα εξασφάλισης ότι η οργάνωση της εταιρείας μπορεί να ανταποκριθεί οποτεδήποτε στους κινδύνους, τα ατυχήματα και τις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης στις οποίες εμπλέκονται τα πλοία της».

Σημαντικό είναι η σχεδίαση διαδικασιών έκτακτης ανάγκης για την ξηρά και το πλοίο να είναι συνεπής και κατάλληλα ολοκληρωμένη.

Τα *σχέδια έκτακτης ανάγκης (ΣΕΑ) της ξηράς* περιλαμβάνουν:

- α) Τη σύνθεση και τα καθήκοντα των ατόμων που συμμετέχουν.
 - β) Τις διαδικασίες για την κινητοποίηση κατάλληλης εταιρείας επεμβάσεως σε έκτακτη ανάγκη.
 - γ) Τις διαδικασίες που ακολουθούν την επέμβαση σε διαφορετικών τύπων ατυχήματα ή επικίνδυνα περιστατικά.
 - δ) Τις διαδικασίες για την επίτευξη και διατήρηση επαφής μεταξύ πλοίου και διευθετήσεως στην ξηρά [αναφορά στην απόφαση της Συνελεύσεως του IMO A.648 (16): Γενικές Αρχές για Συστήματα Αναφοράς Πλοίων και Απαιτήσεις Αναφοράς Πλοίου για παραπέρα καθοδήγηση].
 - ε) Την ύπαρξη στο πλοίο των ειδικών σχεδίων, πληροφοριών ευστάθειας και ασφάλειας καθώς και του φερόμενου εξοπλισμού περιβαλλοντικής προστασίας.
 - στ) Τους καταλόγους ελέγχων ανάλογα με τον τύπο έκτακτης ανάγκης, οι οποίοι δυνατόν να βοηθούν στη συστηματική απάντηση σε ερωτήματα που τίθενται για το πλοίο κατά τη διάρκεια της επεμβάσεως.
 - ζ) Τους καταλόγους των ονομάτων με τα οποία απαιτείται επαφή και τηλεπικοινωνιακές λεπτομέρειες όλων των σχετικών μερών, τα οποία είναι ανάγκη να ενημερωθούν και να συμβουλευθούν.
 - η) Τις διαδικασίες για γνωστοποίηση και σύνδεση με τα πλησιέστερα πρόσωπα στο πλοίο.
 - θ) Τις διαδικασίες για την έκδοση δελτίων πληροφοριών προς απάντηση σε ερωτήματα από τα μέσα ενημερώσεως και το κοινό.
 - ι) Τις εφεδρικές διευθετήσεις για την αρχική επέμβαση της εταιρείας σε περίπτωση παρατηνόμενου περιστατικού έκτακτης ανάγκης.
 - ια) Την κατάσταση του προσωπικού της εταιρείας και των ειδικών προσώπων, που διατίθενται αποκλειστικά για την υποστήριξη της επεμβάσεως και επαρκή βοήθεια για διατήρηση των συνηθισμένων καθηκόντων της.
- Τα ΣΕΑ του πλοίου πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τους διάφορους τύπους έκτακτης ανάγκης, οι οποίοι πιθανότατα να ανακύψουν σε ένα πλοίο και οι οποίοι ενδεχομένως να περιλαμβάνουν:
- α) Τον καταμερισμό των καθηκόντων.

β) Τις ενέργειες που πρέπει να αναληφθούν για την επανάκτηση του ελέγχου της καταστάσεως.

γ) Τις μεθόδους επικοινωνίας που πρέπει να χρησιμοποιούνται στο πλοίο.

δ) Τις διαδικασίες για αίτηση βοήθειας από τρία μέρη.

ε) Τις διαδικασίες για ενημέρωση της εταιρείας και αναφοράς προς τις αρμόδιες Αρχές.

στ) Τη διατήρηση των επικοινωνιών μεταξύ του πλοίου και της ξηράς.

ζ) Τις διαδικασίες για το χειρισμό των μέσων ενημερώσεως ή άλλων πηγών πληροφοριών του πλοίου ή της εταιρείας.

Τα ΣΕΑ πρέπει να καταρτίζονται για να περιγράφουν πώς γίνεται ο χειρισμός εκτάκτων καταστάσεων, που σχετίζονται με ζημιά, πυρκαγιά, ρύπανση, προσωπικό, ασφάλεια και φορτίο. Στα παραδείγματα εκτάκτων καταστάσεων μπορεί να περιλαμβάνονται τα εξής:

α) Κατασκευαστική βλάβη.

β) Βλάβη της κύριας μηχανής.

γ) Βλάβη του μηχανισμού πηδαλιουχίσεως.

δ) Βλάβη στο σύστημα ηλεκτρικής ισχύος.

ε) Σύγκρουση.

στ) Προσάραξη.

ζ) Μετατόπιση φορτίου.

η) Πετρελαιοκηλίδες από φορτίο ή μόλυνση του φορτίου.

θ) Πυρκαγιά.

ι) Αβαρία φορτίου.

ια) Κατάκλιση.

ιβ) Βλάβη στο μηχανοστάσιο.

ιγ) Εγκατάλειψη του πλοίου.

ιδ) Άνθρωπος στη θάλασσα/έρευνα και διάσωση.

ιε) Είσοδος σε κλειστούς χώρους.

ιστ) Σοβαρός τραυματισμός.

ιζ) Τρομοκρατική ενέργεια ή πειρατεία.

ιη) Εργασίες ελικοπτέρου.

ιθ) Βλάβη λόγω ιδιαίτερα δυσμενών καιρικών συνθηκών.

Ο παραπάνω κατάλογος δεν σημαίνει ότι εξαντλεί όλα τα θέματα γι' αυτό και η εταιρεία θα πρέπει να προσπαθεί να εντοπίζει όλες τις πιθανές καταστάσεις, όπου ένα ΣΕΑ του πλοίου θα απαιτείται και θα σχετίζεται με το πλοίο, την κατασκευή του, τον εξοπλισμό και το είδος των ταξιδιών που εκτελεί.

Επίσης, ενέργειες για την αντιμετώπιση πιθανών εκτάκτων καταστάσεων πρέπει να εκτελούνται κατά τη διάρκεια των *γυμνασίων*. Ένα πρόγραμμα τέτοιων γυμνασίων, επιπλέον εκείνων που απαιτούνται από τη SOLAS, πρέπει να διεξάγεται για την ανάπτυξη και διατήρηση εμπιστοσύνης στο πλοίο. Τα γυμνάσια αυτά πρέπει να εκτελούνται για εξάσκηση στα ΣΕΑ, που καταρτίζονται για κρίσιμες καταστάσεις, και ανάλογα πρέπει να κινητοποιούν τη διεύθυνση στην ξηρά, που είναι υπεύθυνη για τη διαχείριση των ΣΕΑ κάτω από παρόμοιες συνθήκες. Γυμνάσια και ασκήσεις έκτακτης ανάγκης πρέπει να εκτελούνται τακτικά για δοκιμή της αποτελεσματικότητας και σαφήνειας των ΣΕΑ και για την ανάπτυξη εμπιστοσύνης και αμοιodyότη-
τας του προσωπικού, το οποίο εμπλέκεται σε πραγματικές έκτακτες καταστάσεις.

Καταχωρίσεις όλων των γυμνασίων και ασκήσεων που διεξάγονται στην ξηρά και στο πλοίο θα πραγματοποιούνται και θα είναι διαθέσιμες για σκοπούς πιστοποιήσεως.

Κατάλληλο προσωπικό θα αξιολογεί τα αποτελέσματα αυτών των γυμνασίων και ασκήσεων ως ένα βοήθημα για τον προσδιορισμό της αποτελεσματικότητας των γραπτών διαδικασιών. Για παράδειγμα στον Πίνακα 7.1 παρουσιάζουμε ένα *ενδεικτικό* ετήσιο πρόγραμμα γυμνασίων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 7.1
Ετήσιο πρόγραμμα εκτελέσεως γυμνασίων.

Περιστατικά καταστάσεως ανάγκης	Συχνότητα εκτελέσεως
Τρομοκρατία πειρατεία	2 ανά έτος
Ρύπανση	3 ανά έτος
Πυρκαγιά	1/7 ανά ημέρα
Έκρηξη	2 ανά έτος
Προσάραξη	2 ανά έτος
Σύγκρουση	2 ανά έτος
Κατασκευαστική ζημιά	2 ανά έτος
Βλάβη κύριας μηχανής	1 ανά έτος
Βλάβη μηχανισμού πηδαλιουχίας	4 ανά έτος
Απώλεια ηλεκτρικής ισχύος	2 ανά έτος
Κατάκλιση/διαρροή	1 ανά μήνα
Εγκατάλειψη πλοίου	1/7 ανά ημέρα
Πτώση ανθρώπου στη θάλασσα	2 ανά έτος
Έρευνα και διάσωση	2 ανά έτος

9) Αναφορές και Ανάλυση Περιπτώσεων μη Συμμορφώσεως, Ατυχημάτων και Επικινδύνων Περιστατικών.

Για τις Αναφορές και την Ανάλυση Περιστατικών μη Συμμορφώσεως, των Ατυχημάτων και των Επικινδύνων Συμβάντων επισημαίνεται από τον Κώδικα ISM ότι:

«Το ΣΑΔ θα περιλαμβάνει διαδικασίες που να εξασφαλίζουν ότι οι περιπτώσεις μη συμμόρφωσης, τα ατυχήματα και οι επικίνδυνες καταστάσεις αναφέρονται στην εταιρεία, διερευνώνται και αναλύονται με στόχο τη βελτίωση της ασφάλειας και της πρόληψης της ρύπανσης.

Η εταιρεία θα πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες για την εφαρμογή διορθωτικών ενεργειών.

Το ΣΑΔ καθορίζει ότι ο πλοίαρχος αναφέρει τα ατυχήματα, τα επικίνδυνα συμβάντα, τις περιπτώσεις μη συμμορφώσεως με το ΣΑΔ και τις προτεινόμενες τροποποιήσεις και βελτιώσεις στο ΣΑΔ προς το(-α) καθορισμένο(-α) πρόσωπο(-α) στην ξηρά. Όταν λαμβάνονται οι αναφορές αυτές από το καθορισμένο(-α) πρόσωπο(-α) πρέπει να εξετάζονται και να αξιολογούνται από το ανάλογο κλιμάκιο της ιεραρχίας της διεύθυνσεως για τον προσδιορισμό της διορθωτικής ενέργειας (βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα) και προς εξασφάλιση ότι αποφεύγονται περιπτώσεις να επαναληφθούν παρόμοια περιστατικά.

Οι αναφορές θα περιλαμβάνουν μία περιγραφή πιθανών αιτιών, λεπτομέρειες των συνεπειών σε σχέση με βλάβη σε πρόσωπα, ζημιά στο περιβάλλον ή την περιουσία ή και κάθε πρόταση βελτιώσεως. Κάθε παρέκκλιση από τις διαδικασίες και τις οδηγίες του ΣΑΔ (περίπτωση μη συμμορφώσεως) θα καταγράφεται και σύμφωνα με τις διαδικασίες που ορίζονται στο ΣΑΔ θα αναφέρεται όπως και όπου απαιτείται.

Το ΣΑΔ θα σχεδιάζεται για να επιτρέπει συνεχή ενημέρωση, τροποποίηση και βελτίωση ως αποτέλεσμα της αναλύσεως των ατυχημάτων, των επικινδύνων συμβάντων και των περιπτώσεων μη συμμορφώσεως καθώς επίσης και της αλλαγής των συνθηκών εντός της εταιρείας.

Η εταιρεία πρέπει να διαθέτει ένα σύστημα καταγραφής, έρευνας, αξιολογήσεως, αναθεωρήσεως και αναλύσεως των αναφορών καθώς επίσης και για την ανάληψη των καταλλήλων ενεργειών.

Οι αναγκαίες πληροφορίες από τον πλοίαρχο πρέπει να παρέχονται στα πρόσωπα εκείνα, τα οποία συγκέντρωσαν τις αναφορές χρησιμοποιώντας τις κατάλληλες διαδικασίες. Οι πληροφορίες είναι ένα σημαντικό κίνητρο και βοηθούν στην ενθάρρυνση για αποτελεσματικότερη αναφορά. Οι πληροφορίες θα περιλαμβάνουν μία επιβεβαίωση της λήψεως, της αναφοράς, του καθεστώτος της και των τελικών αποφάσεων που λήφθηκαν.

Η αξιολόγηση των αναφορών έχει ως αποτέλεσμα τη διορθωτική ενέργεια που ήδη αναλήφθηκε, την κατανομή εμπειριών διά μέσου της εταιρείας, την τροποποίηση των υφισταμένων διαδικασιών και οδηγιών του ΣΑΔ ή και την ανάπτυξη νέων διαδικασιών του ΣΑΔ.

10) Συντήρηση Πλοίου και Εξοπλισμού.

Όσον αφορά στη Συντήρηση του Πλοίου και του Εξοπλισμού επισημαίνεται από τον Κώδικα ISM ότι:

«Η Εταιρεία θα πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες για να εξασφαλίζει ότι το πλοίο συντηρείται σύμφωνα με τις διατάξεις των σχετικών κανόνων και κανονισμών με οποιαδήποτε πρόσθετη απαίτηση η οποία ενδεχομένως καθιερώνεται από την Εταιρεία.

Για την εκπλήρωση των απαιτήσεων αυτών η Εταιρεία πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

- α) επιθεωρήσεις διενεργούνται στα κατάλληλα χρονικά διαστήματα.*
- β) οποιαδήποτε περίπτωση μη συμμόρφωσης θα αναφέρεται με την πιθανή αιτία που την προκαλεί αν αυτή είναι γνωστή*
- γ) γίνονται κατάλληλες διορθωτικές ενέργειες και*
- δ) τηρούνται αρχεία αυτών των δραστηριοτήτων.*

Η Εταιρεία θα πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες στο ΣΑΔ για τον εντοπισμό του εξοπλισμού και των τεχνικών συστημάτων, των οποίων η αιφνίδια λειτουργική βλάβη μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα επικίνδυνες καταστάσεις. Το ΣΑΔ θα προβλέπει ειδικά μέτρα που αποσκοπούν στην προώθηση της αξιοπιστίας αυτού του εξοπλισμού ή των συστημάτων. Τα μέτρα αυτά θα περιλαμβάνουν τον τακτικό έλεγχο των συστημάτων ετοιμότητας και του εξοπλισμού ή των τεχνικών συστημάτων που δεν είναι σε διαρκή χρήση.

Οι προαναφερθείσες επιθεωρήσεις καθώς επίσης και τα ειδικά μέτρα θα ενσωματωθούν στη συνήθη λειτουργική συντήρηση του πλοίου».

Πρέπει να καθιερώνονται διαδικασίες οι οποίες εξασφαλίζουν ότι η συντήρηση, οι επισκευές και οι σχετικές επιθεωρήσεις διεξάγονται με ένα σχεδιασμένο, ασφαλή και χρονικά κατάλληλο τρόπο. Τα άτομα που είναι σε θέσεις υπεύθυνες για τις λειτουργίες του πλοίου, πρέπει να είναι εξοικειωμένα με τις απαιτήσεις της Αρχής, της σημαίας και του νηογνώμονα που συνήθως απαιτούν γνωστοποίηση ή/και παρακολούθηση των εργασιών από έναν επιθεωρητή στο πλοίο.

Άτομα με τα κατάλληλα προσόντα στην ξηρά πρέπει να διορίζονται για να παρακολουθούν και να παρέχουν επαρκή τεχνική υποστήριξη και τεχνικές πληροφορίες στα πλοία. Διαδικασίες θα εξασφαλίζουν πάντοτε την αξιοπλοΐα του πλοίου και θα περιλαμβάνουν αναφορά στον εφοδιασμό και επάρκεια των εργαλείων συντηρήσεως, τεχνικών ενημερώσεως, εφεδρικών εξαρτημάτων και εφοδίων. Διαδικασίες **προληπτικής συντηρήσεως** θα καθιερώνονται τουλάχιστον για τα παρακάτω:

- α) Ελάσματα γάστρας και υπερκατασκευής.
- β) Ασφάλεια, εξοπλισμός καταπολεμήσεως πυρκαγιάς και προστασίας από τη ρύπανση.
- γ) Εξοπλισμός ναυσιπλοΐας.
- δ) Μηχανισμός πηδαλίου.
- ε) Εξοπλισμός αγκυροβολίας και προσδέσεως.
- στ) Κύρια μηχανή και βοηθητικά εξαρτήματα.

- ζ) Σωληνώσεις και επιστόμια.
- η) Εξοπλισμός φορτοεκφορτώσεως του φορτίου.
- θ) Συστήματα αδρανοποίησης.
- ι) Συστήματα ανιχνεύσεως πυρκαγιάς, αερίου και θερμοτήτας.
- ια) Συστήματα υδροσυλλεκτών αντλήσεως έρματος καθώς και διαχωριστήρας.
- ιβ) Συστήματα διαθέσεως αποβλήτων και λυμάτων.
- ιγ) Εξοπλισμός επικοινωνιών.

Οι επιθεωρήσεις που γίνονται με πρωτοβουλία της εταιρείας, πρέπει να σχεδιάζονται κατάλληλα και να εκτελούνται από εξουσιοδοτημένο προσωπικό. Το ΣΑΔ θα επεξηγή περιληπτικά με ποιον τρόπο πρέπει να διεξάγονται οι επιθεωρήσεις της εταιρείας. Το ΣΑΔ θα περιλαμβάνει τις οδηγίες επιθεωρήσεως του τομέα ασφάλειας του πλοίου, που περιλαμβάνουν αναλυτικές πληροφορίες σχετικές με την επιθεώρηση, εκτίμηση και τεκμηρίωση της καταστάσεως του πλοίου.

Συγκεκριμένες διαδικασίες θα εξασφαλίζουν ότι η συντήρηση περιπτώσεων μη συμμορφώσεως, αναφέρονται αμέσως και ότι τίθεται μία ορισμένη χρονική περίοδος για την αποκατάστασή τους. Ο πλοίαρχος πρέπει να είναι ενήμερος των ευθυνών του για την αναφορά της συντηρήσεως και των απαιτήσεων επισκευών.

Επίσης, άλλες διαδικασίες θα εξασφαλίζουν ότι οι αναφορές διερευνώνται και ότι αναλαμβάνονται διορθωτικές ενέργειες, εφόσον απαιτείται. Πρέπει να καθορίζεται η ευθύνη και η αρμοδιότητα του προσωπικού που ασχολείται με τις αναφορές αυτές. Ο πλοίαρχος πρέπει να διαθέτει όλη την αναγκαία υποστήριξη από την ξηρά.

Αν και οι πρωτότυπες υπογεγραμμένες εκθέσεις και πιστοποιητικά (ή τα θεωρημένα αντίγραφα) απαιτείται από την αρμόδια Αρχή ή το νηογνώμονα να κρατούνται στο πλοίο, τα **αντίγραφα** αυτών, οι εκθέσεις επιθεωρήσεων και οι καταχωρήσεις συντηρήσεως θα φυλάσσονται στην ξηρά από ένα υπεύθυνο πρόσωπο. Εκθέσεις συνηθισμένων επιθεωρήσεων θα φυλάσσονται, θα υπογράφονται και αν είναι δυνατόν θα περιλαμβάνουν αντίγραφα των εκθέσεων συντηρήσεως. Στις υπογεγραμμένες καταχωρήσεις επιθεωρήσεων θα καταγράφονται οι όποιες ελλείψεις ή διορθωτικές ενέργειες. Οι καταχωρήσεις πρέπει να διατηρούνται στο πλοίο και στην ξηρά για μια προκαθορισμένη χρονική περίοδο.

Χρήσιμο είναι να γίνονται οι κατάλληλες δοκιμές του **κρίσιμου εξοπλισμού και των συστημάτων** του πλοίου ώστε να εξασφαλίζεται η λειτουργική αξιοπιστία και η χρήση των εναλλακτικών συστημάτων σε περίπτωση αιφνίδιας βλάβης. Η δοκιμή του εξοπλισμού που είναι σε ετοιμότητα λειτουργίας θα βοηθήσει στην εξασφάλιση ότι μια απλή βλάβη δεν προκαλεί απώλεια μιας κρίσιμης για το πλοίο λειτουργίας που μπορεί να καταλήξει σε ένα ατύχημα. Ο εξοπλισμός και τα συστήματα που δεν είναι συνεχώς σε λειτουργία ή έμειναν ανενεργά για ορισμένο χρόνο, πρέπει να δοκιμάζονται τακτικά και πριν από την πραγματοποίηση κρίσιμων εργασιών. Συστηματικά σχέδια και διαδικασίες για τη δοκιμή κρίσιμων λειτουργιών πρέπει να περιλαμβάνονται στους συνήθεις ελέγχους της φυλακής (βάρδιας).

11) Έγγραφη Τεκμηρίωση.

Για την Έγγραφη Τεκμηρίωση επισημαίνεται από τον Κώδικα ISM ότι:

«Η Εταιρεία θα πρέπει να καθιερώσει και να διατηρεί διαδικασίες για τον έλεγχο όλων των εγγράφων και στοιχείων τα οποία σχετίζονται με το ΣΑΔ.

Η Εταιρεία θα εξασφαλίζει ότι τα ισχύοντα έγγραφα είναι διαθέσιμα σε όλες τις προβλεπόμενες θέσεις και ότι αλλαγές στα έγγραφα εξετάζονται και εγκρίνονται από εξουσιοδοτημένο προσωπικό και ότι τα απαρχαιωμένα έγγραφα αποσύρονται άμεσα.

*Τα έγγραφα που χρησιμοποιούνται για την περιγραφή και εφαρμογή του ΣΑΔ μπορούν να αναφέρονται ως **Εγχειρίδιο Ασφαλούς Διαχείρισης**. Τα σχετικά έγγραφα και αρχεία θα πρέπει*

να τηρούνται σε μορφή που η Εταιρεία θεωρεί πιο αποτελεσματική. Κάθε πλοίο θα είναι εφοδιασμένο με τα αναφερόμενα σε αυτό έγγραφα».

Ο έλεγχος όλων των εντύπων και δεδομένων των σχετικών με το ΣΑΔ είναι ζωτικό στοιχείο για την αποτελεσματικότητα του συστήματος. Πρέπει να δίνεται προσοχή στην τεκμηρίωση του ΣΑΔ σε τέτοιο βαθμό ώστε αυτή να καλύπτει επαρκώς την εφαρμογή του συστήματος στους τομείς ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος. Οι εταιρείες πρέπει να προχωρούν στην τεκμηρίωση κατά τον τρόπο που αυτές βρίσκουν περισσότερο αποτελεσματικό. Πρέπει να σημειωθεί ότι ο εφοδιασμός με πολλά έντυπα, πιθανόν να παρεμποδίζει την αποτελεσματικότητα του ΣΑΔ.

Τα έντυπα πρέπει να εγκρίνονται πριν από την έκδοση και να εξετάζονται για την επάρκεια και τη φιλικότητά τους προς το χρήστη σε τακτική βάση. Θα πρέπει να καθιερώνεται μια διαδικασία ελέγχου των εντύπων, η οποία θα επιτρέπει στο προσωπικό να εντοπίζει το καθεστώς αναθεώρησης των εντύπων και να αποκλείει τη χρήση εντύπων που έχουν αντικατασταθεί ή θεωρούνται απαρχαιωμένα. Για παράδειγμα, αυτό μπορεί να επιτευχθεί με το να περιληφθεί μια σελίδα αναθεώρησης σε κάθε έντυπο, με αρίθμηση των εντύπων ή με την έκδοση περιορισμένου αριθμού αντιγράφων.

Οι μέθοδοι διανομής των εντύπων και η προδιαγραφόμενη θέση ή ο κάτοχός τους πρέπει να καθορίζονται σαφώς. Επίσης, είναι σημαντικό τα έντυπα του ΣΑΔ που υπάρχουν στο πλοίο να είναι σχετικά με το συγκεκριμένο πλοίο.

Η εταιρεία θα εξετάζει το διορισμό ενός προσώπου (ή προσώπων) στην ξηρά υπεύθυνου για τον έλεγχο, την τροποποίηση και τη διανομή των εντύπων του ΣΑΔ. Η δραστηριότητα αυτή πρέπει να παρακολουθείται από καθορισμένο πρόσωπο. Ο έλεγχος των εντύπων στο πλοίο είναι ευθύνη του πλοιαρχού. Οι έλεγχοι του ΣΑΔ θα πιστοποιούν την επάρκεια του ελέγχου των εντύπων στο πλοίο.

Η τεκμηρίωση θα σχεδιάζεται και θα καθιερώνονται διαδικασίες, που θα επιτρέπουν να γίνονται αλλαγές και τροποποιήσεις κατά ένα ελεγχόμενο τρόπο. Οι αλλαγές θα εντοπίζονται άμεσα και θα γνωστοποιούνται στο αρμόδιο προσωπικό στην ξηρά και στο πλοίο. Προσωπικό που επηρεάζεται από τις αλλαγές πρέπει πάντοτε να ασχολείται με τον καθορισμό και την εφαρμογή αυτών.

Διαδικασίες θα προδιαγράφουν την αναγκαία γνωστοποίηση προς επιβεβαίωση ότι τα απαρχαιωμένα έντυπα απομακρύνθηκαν και καταστράφηκαν. Μόνο το υπεύθυνο πρόσωπο για τον έλεγχο της τεκμηρίωσης θα κρατεί αντίγραφα των απαρχαιωμένων εντύπων. Όταν το πλοίο αποχωρεί από το στόλο της εταιρείας (π.χ πώληση, διάλυση κλπ.) όλα τα αντίγραφα των εντύπων του ΣΑΔ θα πρέπει να επιστρέφονται στο εξουσιοδοτημένο πρόσωπο (DPA).

Το ΣΑΔ της εταιρείας θα περιλαμβάνει όλες τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM. Η οργάνωση της τεκμηρίωσης του ΣΑΔ της εταιρείας θα προσαρμόζεται, για να ικανοποιεί την παιδεία της εταιρείας, το μέγεθος, τα πρότυπα του εμπορίου που εκτελούν τα πλοία της κλπ. Η τεκμηρίωση του ΣΑΔ θα στηρίζεται και στα δύο μέρη, δηλαδή τα έγγραφα στο γραφείο και τα εγχειρίδια του πλοίου. Τα εγχειρίδια αυτά θα ταξινομηθούν κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να επιτρέπεται σε κάθε εργαζόμενο που ασχολείται με το ΣΑΔ να στρέφεται αμέσως στις σχετικές διατάξεις του, κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του. Η εταιρεία θα εξασφαλίζει ότι οι σχέσεις μεταξύ του ΣΑΔ και των υπολοίπων συστημάτων στην ξηρά και το πλοίο έχουν γίνει κατανοητές με κατάλληλο τρόπο και ότι καθιερώνονται οι σχετικές αναφορές.

12) Επαλήθευση, Έλεγχος και Αξιολόγηση Εταιρείας.

Σχετικά με την Επαλήθευση, τον Έλεγχο και την Αξιολόγηση της Εταιρείας επισημαίνεται από τον Κώδικα ISM ότι:

«Η εταιρεία θα πρέπει να πραγματοποιεί εσωτερικούς ελέγχους για να διαπιστώνει ότι οι δραστηριότητες σχετικά με την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης συμμορφώνονται με το ΣΑΔ.

Η εταιρεία περιοδικά θα αξιολογεί την απόδοση και όταν απαιτείται θα αναθεωρεί το ΣΑΔ σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθιερώνονται από την εταιρεία.

Οι έλεγχοι και οι πιθανές διορθωτικές ενέργειες θα πρέπει να διενεργούνται σύμφωνα με τις τεκμηριωμένες έγγραφες διαδικασίες.

Το προσωπικό που πραγματοποιεί τους ελέγχους θα είναι ανεξάρτητο των τομέων που ελέγχονται εκτός και αν αυτό δεν είναι πρακτικά δυνατό λόγω του μεγέθους και της φύσης της εταιρείας.

Τα αποτελέσματα των ελέγχων και αναθεωρήσεων θα πρέπει να τίθενται υπόψη όλου του προσωπικού το οποίο έχει ευθύνη στο συγκεκριμένο τομέα.

Το διευθυντικό προσωπικό που είναι υπεύθυνο για τον συγκεκριμένο τομέα θα πρέπει να πραγματοποιεί έγκαιρα διορθωτικές ενέργειες για τις ελλείψεις που διαπιστώθηκαν».

Τα σχέδια ελέγχων θα προετοιμάζονται και θα περιλαμβάνουν όλα τα τμήματα που εμπλέκονται στο ΣΑΔ για καθένα πλοίο ξεχωριστά. Τα σχετικά τμήματα της εταιρείας θα ελέγχονται από ανώτερα κλιμάκια σε λογικά χρονικά διαστήματα.

Τα σχέδια θα καλύπτουν:

- α) Τους ειδικούς τομείς και δραστηριότητες που θα ελεγχθούν.
- β) Τα προσόντα του προσωπικού που εκτελεί τους ελέγχους και
- γ) τις διαδικασίες για την αναφορά των αποτελεσμάτων, τα συμπεράσματα και τις προτάσεις.

Τα ανώτερα κλιμάκια της διεύθυνσης θα λαμβάνουν τακτικές αναφορές για τη συνέχεια, καταλληλότητα και αποτελεσματικότητα του ΣΑΔ. Οι αναφορές αυτές θα παρουσιάζονται από το υπεύθυνο προσωπικό για το ΣΑΔ.

Οι αντικειμενικές αξιολογήσεις των αποτελεσμάτων των ελέγχων πρέπει να πραγματοποιούνται από αρμόδια πρόσωπα και να γίνεται ανασκόπηση:

- α) Των δομών οργανωτικής διαχείρισης.
- β) Των διαδικασιών διοικήσεως.
- γ) Του προσωπικού, περιλαμβανομένης της ευθύνης και δικαιοδοσίας του.
- δ) Της εξοικείωσης με προσήλωση στις πολιτικές του ΣΑΔ, τις διαδικασίες και οδηγίες.
- ε) Των αιτήσεων για πρόσθετη εξοικείωση ή εκπαίδευση στην εργασία.
- στ) Της τεκμηριώσεως, των αναφορών και τηρήσεως καταχωρήσεων.

Οι επιθεωρήσεις της διεύθυνσης θα διεξάγονται:

α) Στην ανάλυση των ατυχημάτων, επικινδύνων συμβάντων και περιπτώσεων μη συμμορφώσεως.

β) Στα ευρήματα των ελέγχων.

γ) Στις συστάσεις που ακολουθούν την απόκτηση κλάσεως και τις θεσμοθετημένες επιθεωρήσεις.

δ) Στην εξέταση για ενημέρωση του συστήματος, ως αποτέλεσμα αλλαγών του στόλου, του εμπορίου και των στρατηγικών αγορών καθώς και σε νέους κανονισμούς ή αλλαγές στις κοινωνικές και περιβαλλοντικές τάσεις.

Τα πρακτικά των συναντήσεων της διεύθυνσης για επισκόπηση θα κρατούνται και θα φυλάσσονται. Τα ευρήματα, συμπεράσματα και συστάσεις θα τεκμηριώνονται. Τα σχέδια ενεργειών που ακολουθούν τα ευρήματα επισκοπήσεως θα τεκμηριώνονται και οι καταχωρήσεις θα διατηρούνται.

13) Πιστοποίηση, Επαλήθευση και Έλεγχος.

Για την Πιστοποίηση, την Επαλήθευση και τον Έλεγχο επισημαίνεται από τον Κώδικα ISM ότι:

«Το πλοίο θα πρέπει να λειτουργεί από μια εταιρεία, η οποία εκδίδει ένα Έγγραφο Συμμόρφωσης (ΕΣ) (Document of Compliance–DOC) σχετικό με αυτό (το πλοίο).

Το ΕΣ θα εκδίδεται για κάθε εταιρεία που συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM από την Αρχή, από ένα οργανισμό αναγνωρισμένο από την Αρχή ή από την Κυβέρνηση της χώρας που ενεργεί για λογαριασμό της Αρχής, την οποία η εταιρεία επέλεξε για να πραγματοποιεί τις δραστηριότητές της. Το ΕΣ θα γίνεται αποδεκτό ως ένδειξη ότι η εταιρεία είναι σε θέση να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του Κώδικα.

Ένα αντίγραφο του ΕΣ θα διατίθεται στο πλοίο προκειμένου ο πλοίαρχος, αν του ζητηθεί, να μπορεί να παρουσιάσει αυτό για επιβεβαίωση της Αρχής ή των αναγνωρισμένων από αυτήν οργανισμών.

Ένα πιστοποιητικό που ονομάζεται Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης (Safety Management Certificate–SMC) θα πρέπει να εκδίδεται για ένα πλοίο από την Αρχή ή αναγνωρισμένο από την Αρχή οργανισμό. Η Αρχή εκδίδοντας το ΣΑΔ θα διαπιστώνει ότι η εταιρεία και η διοίκηση στο πλοίο λειτουργούν σύμφωνα με το εγκεκριμένο ΣΑΔ.

Η Αρχή ή ένας αναγνωρισμένος από την Αρχή οργανισμός θα πρέπει περιοδικά να πιστοποιεί τη σωστή λειτουργία του ΣΑΔ του πλοίου όπως αυτό έχει εγκριθεί».

7.4 Υπόδειγματα συστήματος ασφαλούς διαχείρισης.

Σ' αυτήν την παράγραφο παραθέτουμε ένα αντιπροσωπευτικό υπόδειγμα ΣΑΔ, όχι πλήρες βέβαια, για μία ναυτιλιακή εταιρεία και για ένα πλοίο. Επιλέχθηκαν κάποια είδη εντύπων ως παραδείγματα (διότι η ολοκληρωμένη παρουσίαση ενός ΣΑΔ δεν μπορεί να περιληφθεί σε ένα βιβλίο λόγω της εκτεταμένης αναλύσεώς του και των ειδικών απαιτήσεων που πρέπει να αναφερθούν) (πίν. 7.2 – 7.11). Ωστόσο θεωρούμε ότι, με την παρουσίαση κάποιων εγγράφων, π.χ. checklists, copies, αναφορές, εξοικειώσεις, οδηγίες κλπ., γίνεται κατανοητό πόσο απαραίτητα είναι αυτά για την τεκμηρίωση του Κώδικα ISM από τους εκάστοτε επιθεωρητές.

ΠΙΝΑΚΑΣ 7.2

Εξοικείωση με τον Εξοπλισμό του Μηχανοστασίου (για Αξιωματικούς Μηχανοστασίου).

Όνομα πλοίου:		
1. Ενημερώθηκες για τα παρακάτω;	ΝΑΙ	ΟΧΙ
– Τοπική εκκίνηση και χειριστήρια K/M.		
– Κράτηση ανάγκης K/M-ασφάλιση μη εκκινήσεως-αυτόματη κράτηση.		
– Σύστημα πηδαλιουχίας ανάγκης.		
– Ηλεκτρονική παροχή αντλιών πηδαλιουχίας/λίπανση μηχανισμών πηδαλιουχίας.		
– Εξοπλισμός κατασβέσεως πυρκαγιάς και λειτουργία μόνιμου συστήματος CO2-FOAM.		
– Βασικές γνώσεις λειτουργίας κυρίων και βοηθητικών μηχανημάτων.		
– Σύστημα διακοπής παροχής καυσίμων-DAMPERS.		
– Χειρισμός ανεμιστήρων/εξαεριστικών Μηχανοστασίου.		
– Εκκίνηση/σύμπλεξη/φόρτωση/εκφόρτωση ηλεκτρογεννητριών.		
– Λειτουργία ηλεκτρογεννήτριας ανάγκης.		

συνεχίζεται

- Αντλίες θαλάσσης/Αντλία θαλάσσης ανάγκης/χρήση, λειτουργία.		
- Θέση επιστομίων θαλάσσης/αναρροφήσεων/αναρρόφηση ανάγκης σεντινών.		
- Αντλίες φορτίου.		
- Βασικές γνώσεις για την εκτέλεση φυλακής.		
- Διαδικασίες πετρελεύσεως, μεταγίσεως πετρελαίου.		
- Θέσεις ανιχνευτών πυρκαγιάς Μηχανοστασίου και ενεργοποίηση ALARMS.		
- Χρήση συστημάτων εσωτερικής επικοινωνίας.		
- Έξοδοι διαφυγής από το Μηχανοστάσιο.		
- Χρήση και αναγνώριση δεξαμενών σεντινών και καταλοίπων/Λειτουργία συστήματος αποχετεύσεως /Διαχείριση απορριμμάτων Μηχανοστασίου.		
- Γνώση των προειδοποιητικών συστημάτων χώρου Μηχανοστασίου και διάκριση μεταξύ των διαφόρων προειδοποιητικών συστημάτων και ιδιαίτερα του συναγερμού πυρκαγιάς.		
Μόνιμες Διαταγές.		
2. Διαδικασίες έκτακτης ανάγκης.		
Να γνωρίζει τι πρέπει να κάνει:		
Εάν ένας άνθρωπος πέσει στη θάλασσα.		
Εάν ανιχνευθεί πυρκαγιά ή καπνός.		
Εάν ηχήσει ο συναγερμός πυρκαγιάς ή εγκαταλείψεως.		
Αναγνώριση σταθμών συγκεντρώσεως και επιβιάσεως και εξόδων διαφυγής.		
Να εντοπίζουν και φορούν τις σωσίβιες ζώνες.		
Να θέτουν σε λειτουργία το συναγερμό και να έχουν βασικές γνώσεις χρήσεως των φορητών πυροσβεστήρων.		
Να λαμβάνουν άμεσα μέτρα όταν βρίσκονται αντιμέτωποι με ατύχημα ή άλλης καταστάσεως ιατρική ανάγκη προτού αναζητήσουν στο πλοίο άλλη ιατρική βοήθεια.		
Να ανοίγουν και να κλείνουν τις πόρτες πυρκαγιάς (αεροστεγείς και υδατοστεγείς θύρες που υπάρχουν στο συγκεκριμένο πλοίο και δεν αποτελούν ανοίγματα στο κέλυφός του).		

Ημερομηνία:.....

Εκπαιδευτής:

Υπογραφή:.....

Εκπαιδευόμενος :

Υπογραφή :

Α΄ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ 7.3
Εξοικείωση με τον Εξοπλισμό της Γέφυρας (για Αξιωματικούς Γέφυρας).

Όνομα πλοίου:		
1. Ενημερώθηκες για τα παρακάτω;	ΝΑΙ	ΟΧΙ
– Φωτισμός γέφυρας, συμπεριλαμβανομένων των μέσων ελέγχου του φωτισμού καταστρώματος.		
– Μέσα επικοινωνίας, εσωτερική, εξωτερική, φορητός εξοπλισμός/ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΙ.		
– Ραδιογωνιόμετρο/Ηχοβολιστική συσκευή.		
– GPS/VHF(s).		
– Σύστημα έκτακτης ανάγκης για την περίπτωση απώλειας ηλεκτρικής ισχύος και εξοπλισμός για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης.		
– Μαγνητική.		
– RADAR και μέσα αποτυπώσεως.		
– Μηχανισμός πηδάλιουχίας, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων αλλαγής από αυτόματο σε χειροκίνητο.		
– Φώτα ναυσιπλοίας, συμπεριλαμβανομένων των φώτων έκτακτης ανάγκης, φώτα ακυβερνησίας και άλλα φωτιστικά σήματα.		
– Εξοπλισμός ασφάλειας (φωτοβολίδες κ.λπ.).		
– Τηλέγραφος, συμπεριλαμβανομένων του ελέγχου της κύριας μηχανής και των υδατοστεγών θυρών.		
– Θέση και χρήση του υπόλοιπου βοηθητικού εξοπλισμού (κιάλια, aldis κ.λπ.) και τη θέση αποθηκεύσεως Ν. Χαρτών και λοιπών Ν. Εκδόσεων;		
– Λειτουργία των μονίμων συστημάτων πυροσβέσεως;		
– Θέση αναπνευστικών συσκευών και πυρίμαχης ενδυμασίας;		
– Λειτουργία αντλιών φορτίου.		
– Μόνιμες διαταγές.		
2. Διαδικασίες έκτακτης ανάγκης.		
Να γνωρίζει τι πρέπει να κάνει:		
Εάν ένας άνθρωπος πέσει στη θάλασσα.		
Εάν ανιχνευθεί πυρκαγιά ή καπνός.		
Εάν ηχήσει ο συναγερμός πυρκαγιάς ή εγκαταλείψεως.		
Αναγνώριση σταθμών συγκεντρώσεως και επιβιβάσεως και εξόδων διαφυγής.		
Να εντοπίζουν και φορούν τις σωσίβιες ζώνες.		
Να θέτουν σε λειτουργία το συναγερμό και να έχουν βασικές γνώσεις χρήσεως των φορητών πυροσβεστήρων.		
Να λαμβάνουν άμεσα μέτρα όταν βρίσκονται αντιμέτωποι με ατύχημα ή άλλης καταστάσεως ιατρική ανάγκη προτού αναζητήσουν στο πλοίο άλλη ιατρική βοήθεια.		
Να ανοίγουν και να κλείνουν τις πόρτες πυρκαγιάς (αεροστεγείς και υδατοστεγείς θύρες που υπάρχουν στο συγκεκριμένο πλοίο και δεν αποτελούν ανοίγματα στο κέλυφος του πλοίου).		

Ημερομηνία:.....

Εκπαιδευτής:

Εκπαιδευόμενος :

Υπογραφή:.....

Υπογραφή :

ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ 7.4*Μηνιαία Αναφορά Επιθεωρήσεων Εξοπλισμού Ασφάλειας και Συσκευών Έκτακτης Ανάγκης.***Μ/Ν:****ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ:****Μέρος 1: ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

NO	ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΕΣ ΕΛΕΓΧΩΝ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1.	ΣΩΣΙΒΙΕΣ ΛΕΜΒΟΙ, ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ, ΜΗΧΑΝΕΣ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ			
2.	ΚΑΠΟΝΙΑ, ΣΥΡΜΑΤΟΣΚΟΙΝΑ ΕΒΔΟ- ΜΑΔΙΑΙΑ			
3.	ΛΕΜΒΟΣ ΔΙΑΣΩΣΕΩΣ, ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ, ΜΗΧΑΝΗ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ			
4.	ΣΧΕΔΙΕΣ, ΥΔΡΟΣΤΑΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙ- ΣΜΟΣ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ			
5.	ΑΤΟΜΙΚΑ ΣΩΣΙΒΙΑ			
6.	ΚΥΚΛΙΚΑ ΣΩΣΙΒΙΑ			
7.	ΘΕΡΜΙΚΕΣ ΕΝΔΥΜΑΣΙΕΣ, ΕΝΔΥΜΑ- ΣΙΕΣ ΕΜΒΑΠΤΙΣΕΩΣ			
8.	ΑΝΑΠΝΕΥΣΤΙΚΕΣ ΣΥΣΚΕΥΕΣ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ			
9.	ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ			
10.	ΜΑΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ			
11.	ΦΟΡΗΤΟΙ ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΗΡΕΣ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ			
12.	ΣΤΑΘΕΡΟΙ ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΗΡΕΣ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ			
13.	ΣΥΣΤΗΜΑ CO ₂ /ΑΦΡΟΥ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ			
14.	ΑΝΙΧΝΕΥΤΕΣ ΚΑΠΝΟΥ, ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ			
15.	ΦΩΤΟΒΟΛΙΔΕΣ, ΒΕΓΓΑΛΙΚΑ, ΟΡΜΙΔΟΒΟΛΑ			
16.	ΣΚΑΛΕΣ ΠΙΛΟΤΟΥ			
17.	ΦΩΤΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ			
18.	ΦΩΤΑ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ			
19.	ΑΛΑΝΤΙΣ			

Μέρος 2: ΦΟΡΗΤΑ ΟΡΓΑΝΑ

NO	ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΕΣ ΕΛΕΓΧΩΝ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1.	ΜΕΤΡΗΤΗΣ ΟΞΥΓΟΝΟΥ			
2.	ΜΕΤΡΗΤΗΣ ΕΚΡΗΚΤΙΚΩΝ ΑΕΡΙΩΝ			
3.	ΜΕΤΡΗΤΗΣ ΤΟΞΙΚΩΝ ΑΕΡΙΩΝ			
4.	ΘΕΡΜΟΜΕΤΡΟ ΦΟΡΤΙΟΥ			
5.	ΥΓΡΟΜΕΤΡΟ ΦΟΡΤΙΟΥ			

Μέρος 3: ΣΥΣΚΕΥΕΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

NO	ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΕΣ ΕΛΕΓΧΩΝ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1.	ΑΝΤΛΙΑ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ ΚΑΙ ΑΛΑΡΜ			
2.	ΕΦΕΔΡΙΚΗ ΑΝΤΛΙΑ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ ΚΑΙ ΑΛΑΡΜ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ			
3.	ΕΦΕΔΡΙΚΗ ΗΛΕΚΤΡΟΓΕΝΝΗΤΡΙΑ			
4.	ΤΙΜΟΝΑΚΙ			
5.	ΜΠΑΤΑΡΙΕΣ			
6.	ΑΕΡΟΦΡΑΚΤΕΣ (ΝΤΑΜΠΕΡΣ)			
7.	ΦΩΤΑΙΩΓΟΙ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ (ΣΠΙΡΑΓΙΑ / SKY LIGHTS).			
8.	ΕΠΙΣΤΟΜΙΑ ΤΑΧΕΙΑΣ ΔΙΑΚΟΠΗΣ ΡΟΗΣ ΚΑΥΣΙΜΟΥ			
9.	ΤΗΛΕΧΕΙΡΙΣΜΟΙ ΑΝΤΛΙΩΝ			
10.	ΑΛΑΡΜ ΚΥΡΙΑΣ ΜΗΧΑΝΗΣ			
11.	ΑΛΑΡΜ ΗΛΕΚΤΡΟΓΕΝΝΗΤΡΙΩΝ			
12.	ΑΛΑΡΜ ΛΕΒΗΤΑ			
13.	ΕΦΕΔΡΙΚΟΣ ΑΕΡΟΣΥΜΠΙΕΣΤΗΣ			
14.	ΑΛΑΡΜ (ΓΕΝΙΚΑ ΚΑΙ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ) ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ			
15.	ΑΛΑΡΜ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ CO ₂			
16.	ΑΛΑΡΜ ΥΔΡΟΣΥΛΛΕΚΤΩΝ			
17.	ΔΙΑΧΩΡΙΣΤΗΣ ΕΛΑΙΟΥ			
18.	15 PPM			

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

ΑΥΤΟ ΤΟ ΕΝΤΥΠΟ ΘΑ ΑΠΟΣΤΕΛΛΕΤΑΙ ΣΤΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΑΘΕ ΜΗΝΑ. ΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ ΚΑΙ ΟΙ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΕΩΣ ΘΑ ΕΚΤΕΛΟΥΝΤΑΙ ΟΠΩΣ ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ ΣΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΤΟΥ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟΥ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ SOLAS ΚΑΙ ΘΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΟΝΤΑΙ ΟΛΕΣ ΟΙ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΕΣ ΕΛΕΓΧΩΝ.

ΣΤΗ ΣΤΗΛΗ "ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ" ΘΑ ΜΠΑΙΝΕΙ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ ΩΣ ΕΞΗΣ:

- 5: ΑΡΙΣΤΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
- 4: ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
- 3: ΜΕΤΡΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ - ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗ
- 2: ΚΑΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ - ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΕΠΙΔΙΟΡΘΩΣΗ
- 1: ΠΟΛΥ ΚΑΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ - ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΑΜΕΣΗ ΕΠΙΣΚΕΥΗ

ΣΤΗΝ ΣΤΗΛΗ "ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ" ΘΑ ΑΝΑΓΡΑΦΟΝΤΑΙ ΤΥΧΟΝ ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ, ΟΠΩΣ ΕΠΙΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΕΣ ΛΗΞΕΩΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΗΡΩΝ, ΣΧΕΔΙΩΝ ΚΑΠ. ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ (Π.Χ. ΒΕΓΓΑΛΙΚΑ, ΤΡΟΦΙΜΑ ΛΕΜΒΩΝ ΚΑΠ.).

.....
ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

.....
Α' ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

.....
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ 7.5
Εξαρτησια. Αναφορά Επιθεωρήσεων και Συντηρήσεως Σκάφους.

ΠΛΟΙΟ

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ
Α΄ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ
ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΣ
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ.....

ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΣΚΑΦΟΣ

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ	ΣΗΜΕΙΑ / ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΛΕΓΧΟΥ	ΒΑΘΜΟΣ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	ΗΜ/ΝΙΑ	ΕΡΓΑΣΙΑ
ΕΞΩΤΕΡΙΚΑ	ΣΚΟΥΡΙΑ, ΔΙΑΒΡΩΣΗ, ΠΑΡΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ, ΚΤΥΠΗΜΑΤΑ, ΕΛΑΣΜΑΤΑ ΜΠΑΣΙΜΑΤΑ				
ΟΝΟΜΑ, ΣΗΜΑΝΣΗ ΒΥΘΙΣΜΑΤΟΣ	ΑΝΑΓΝΩΣΙΜΟΤΗΤΑ				

ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑ / ΥΠΕΡΚΑΤΑΣΚΕΥΗ

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ	ΣΗΜΕΙΑ / ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΛΕΓΧΟΥ	ΒΑΘΜΟΣ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	ΗΜ/ΝΙΑ	ΕΡΓΑΣΙΑ
ΠΡΟΣΤΕΓΟ	ΣΚΟΥΡΙΑ, ΔΙΑΒΡΩΣΗ, ΠΑΡΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ, ΚΤΥΠΗΜΑΤΑ, ΜΠΑΣΙΜΑΤΑ				
ΚΟΥΒΕΡΤΑ, ΚΑΠΑΚΙΑ ΑΜΠΑΡΙΩΝ, ΑΝΘΡΩΠΟΦΥΡΙΑΣ	ΣΚΟΥΡΙΑ, ΔΙΑΒΡΩΣΗ, ΠΑΡΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ, ΚΤΥΠΗΜΑΤΑ, ΜΠΑΣΙΜΑΤΑ				
ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΥΠΕΡΚΑΤΑΣΚΕΥΗ	ΣΚΟΥΡΙΑ, ΔΙΑΒΡΩΣΗ, ΠΑΡΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ, ΚΤΥΠΗΜΑΤΑ, ΜΠΑΣΙΜΑΤΑ				
ΤΣΙΜΠΕΡΑ	ΣΚΟΥΡΙΑ, ΔΙΑΒΡΩΣΗ, ΠΑΡΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ, ΚΤΥΠΗΜΑΤΑ, ΜΠΑΣΙΜΑΤΑ				
ΑΜΠΑΡΙΑ	ΣΤΕΓΑΝΟΤΗΤΑ, ΛΑΣΤΙΧΑ				
ΙΣΤΟΙ	ΣΚΟΥΡΙΑ, ΔΙΑΒΡΩΣΗ, ΠΑΡΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ, ΚΤΥΠΗΜΑΤΑ, ΜΠΑΣΙΜΑΤΑ				
ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ	ΥΔΡΑΥΛΙΚΑ, ΦΙΛΤΡΑ, ΔΙΑΡΡΕΣ, ΦΡΕΝΑ				

ΓΕΡΑΝΟΣ

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ	ΣΗΜΕΙΑ / ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΛΕΓΧΟΥ	ΒΑΘΜΟΣ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	ΗΜ/ΝΙΑ	ΕΡΓΑΣΙΑ
ΤΡΟΧΟΙ, ΣΥΡΜΑΤΑ	ΓΡΑΣΑΡΙΣΜΑ, ΕΛΕΓΧΟΣ ΣΥΡΜΑΤΩΝ				
ΒΡΑΧΙΟΝΑΣ	ΕΛΕΓΧΟΣ ΓΙΑ ΠΑΡΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ				
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΛΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ				
ΔΙΑΚΟΠΤΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΛΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ				

ΚΥΤΗ
ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ ΕΡΜΑΤΟΣ Νο ()

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ	ΣΗΜΕΙΑ / ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΛΕΓΧΟΥ	ΒΑΘΜΟΣ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	ΗΜ/ΝΙΑ	ΕΡΓΑΣΙΑ
ΦΡΑΚΤΕΣ	ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΛΑΣΜΑΤΩΝ, ΕΝΙΣΧΥΤΙΚΩΝ, ΒΑΦΗΣ				
ΠΛΑΓΙΑ ΤΟΙΧΩΜΑΤΑ	ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΛΑΣΜΑΤΩΝ, ΕΝΙΣΧΥΤΙΚΩΝ, ΒΑΦΗΣ				
ΔΑΠΕΛΟ ΚΥΤΟΥΣ	ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΛΑΣΜΑΤΩΝ, ΘΥΡΙΑΔΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ				
ΕΞΑΕΡΙΣΤΙΚΑ	ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΛΕΓΜΑΤΩΝ				
ΣΚΑΛΕΣ	ΕΛΕΓΧΟΣ ΧΕΙΡΑΓΩΓΩΝ, ΣΚΑΛΟΠΑΤΙΩΝ				
ΣΩΛΗΝΩΣΕΙΣ	ΕΛΕΓΧΟΣ ΔΙΑΡΡΟΩΝ, ΣΤΗΡΙΓΜΑΤΩΝ				
ΥΔΡΟΣΥΛΛΕΚΤΕΣ	ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΘΑΡΙΟΤΗΤΑΣ, ΔΙΑΡΡΟΩΝ, ΦΙΛΤΡΩΝ, ΣΩΛΗΝΩΣΕΩΝ				
ΕΓΚΑΡΣΙΕΣ ΔΟΚΟΙ	ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΑΡΑΜΟΡΦΩΣΕΩΝ, ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ				
ΚΑΠΑΚΙΑ	ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΑΡΑΜΟΡΦΩΣΕΩΝ, ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΣΤΕΓΑΝΟΤΗΤΑΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΡΑΟΥΛΩΝ ΕΛΕΓΧΟΣ ΥΔΡΑΥΛΙΚΩΝ				

ΚΑΒΟΙ / ΣΥΡΜΑΤΟΣΚΟΙΝΑ / ΑΓΚΥΡΕΣ / ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΠΡΟΣΔΕΣΣΕΩΣ

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ	ΣΗΜΕΙΑ / ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΛΕΓΧΟΥ	ΒΑΘΜΟΣ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	ΗΜ/ΝΙΑ	ΕΡΓΑΣΙΑ
ΦΡΑΚΤΕΣ	ΕΛΕΓΧΟΣ ΔΙΑΜΗΚΩΝ ΔΟΚΩΝ, ΕΝΙΣΧΥΤΙΚΩΝ, ΒΑΦΗΣ				
ΠΥΘΜΕΝΕΣ	ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΛΑΣΜΑΤΩΝ				
ΕΓΚΑΡΣΙΟΙ ΝΟΜΕΙΣ	ΕΛΕΓΧΟΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ, ΡΩΓΜΩΝ, ΒΑΦΗΣ				
ΠΛΑΓΙΑ ΤΟΙΧΩΜΑΤΑ	ΕΛΕΓΧΟΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ, ΡΩΓΜΩΝ, ΒΑΦΗΣ				
ΣΚΑΛΕΣ	ΕΛΕΓΧΟΣ ΧΕΙΡΑΓΩΓΩΝ, ΣΚΑΛΟΠΑΤΙΩΝ				
ΣΩΛΗΝΩΣΕΙΣ	ΕΛΕΓΧΟΣ ΔΙΑΡΡΩΝ, ΣΤΗΡΙΓΜΑΤΩΝ				

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ	ΣΗΜΕΙΑ / ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΛΕΓΧΟΥ	ΒΑΘΜΟΣ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	ΗΜ/ΝΙΑ	ΕΡΓΑΣΙΑ
ΠΥΘΜΕΝΑΣ	ΕΛΕΓΧΟΣ ΔΙΑΡΡΩΝ, ΠΟΣΟΤΗΤΑΣ ΛΑΣΠΗΣ				
ΠΛΕΥΡΙΚΑ ΤΟΙΧΩΜΑΤΑ	ΕΛΕΓΧΟΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ, ΕΝΙΣΧΥΤΙΚΩΝ				
ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ	ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ ΠΕΙΡΟΥ				

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ	ΣΗΜΕΙΑ / ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΑ ΕΛΕΓΧΟΥ	ΒΑΘΜΟΣ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	ΗΜ/ΝΙΑ	ΕΡΓΑΣΙΑ
ΚΑΒΟΙ	ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ				
ΣΥΡΜΑΤΟΣΚΟΙΝΑ	ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ				
ΑΓΚΥΡΕΣ	ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΛΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ				
ΕΡΓΑΤΗΣ ΑΓΚΥΡΩΝ	ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΛΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ				
ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΙ ΠΛΑΓΙΟΔΕΤΗΣΕΩΣ	ΕΛΕΓΧΟΣ ΦΡΕΝΩΝ ΕΛΕΓΧΟΣ ΔΙΑΡΡΩΝ ΕΛΕΓΧΟΣ ΣΤΑΘΕΡΩΝ ΜΕΡΩΝ				
ΟΚΙΑ	ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ				

ΠΙΝΑΚΑΣ 7.6
Έντυπο Ελέγχου Πετρελεύσεων (Bunkering Checklist).

ΠΛΟΙΟ		ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΑΞΙΔΙΟΥ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	
ΑΠΟ		ΕΩΣ		
A/A	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ		Ναι	Όχι
1.	<ul style="list-style-type: none"> Κατά την προετοιμασία του σχεδίου πετρελεύσεως που ετοιμάστηκε ελήφθησαν υπόψη τα κάτωθι: 			
	Η ποσότητα του πετρελαίου προς παραλαβή, σε σχέση με τις διαθέσιμες χωρητικότητες των δεξαμενών.		!	!
	Οι βάνες των συστημάτων χρήσεως πετρελεύσεων που δεν χρησιμοποιούνται, να είναι κλειστές και τυφλές φλάντζες.		!	!
	Οι εκροές του καταστρώματος να είναι σφραγισμένες.		!	!
	Τα κύρια και τα βοηθητικά συστήματα επικοινωνίας μεταξύ του προσωπικού ξηράς και του πληρώματος της μπάρτζας.		!	!
	Οι σωληνώσεις πρέπει να είναι σε καλή κατάσταση, κατάλληλα συνδεδεμένες και υποστηριζόμενες.		!	!
	Τα ξηρά απορροφητικά υλικά έτοιμα προς διάθεση.		!	!
	Το σύστημα σωληνώσεων να είναι σωστά συνδεδεμένο.		!	!
	Είναι ανοικτές οι βάνες που θα δεχθούν τις πρώτες ποσότητες πετρελαίου;		!	!
	Οι εξαγόμενες ποσότητες αέρα από τις δεξαμενές μπορούν να βγουν ανεμπόδιστα από τα εξαεριστικά;		!	!

✓ Check στην ανάλογη ένδειξη!

A/A	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ		Ναι	Όχι
2.	<ul style="list-style-type: none"> Κατά την παραλαβή πετρελαίου έλεγξε ότι: 		!	!
	Υπάρχει διαρροή από τις σωληνώσεις και τις συνδέσεις.		!	!
	Στις δεξαμενές που τείνουν να γεμίσουν από πετρέλαιο η πίεση ροής του πετρελαίου μειώνεται είτε από περιορισμό της ποσότητας του εισερχόμενου πετρελαίου, είτε από τη διέλευση του στην επόμενη προς φόρτωση δεξαμενή.		!	!
	Οι γεμάτες δεξαμενές σφραγίζονται και διατηρούνται οι υψομετρικές επιφάνειες του πετρελαίου, ενώ στις υπόλοιπες δεξαμενές ολοκληρώνεται η φόρτωση.		!	!
	Η διακοπή της ροής της παροχής του πετρελαίου πρέπει να αποφεύγεται εκτός εάν έχει δοθεί έγκριση από το προσωπικό των εγκαταστάσεων παροχής πετρελαίου ή της μπάρτζας.		!	!
	Ενημέρωση/Προειδοποίηση θα δίδεται στις εγκαταστάσεις ξηράς/μπάρτζας κατά το τελικό στάδιο της φορτώσεως του πετρελαίου και πριν την τελική ειδοποίηση διακοπής της ροής.		!	!
	Στην τελευταία δεξαμενή προς φόρτωση πρέπει να παραμένει αρκετή χωρητικότητα, έτσι ώστε να δέχεται τα υπόλοιπα του πετρελαίου που εμπεριέχονται στις σωληνώσεις.		!	!
3.	<ul style="list-style-type: none"> Μετά το τέλος των διαδικασιών παραλαβής πετρελαίου έλεγξε τα εξής: 			
	Οι σωληνώσεις είναι στεγνές πριν από την αποσύνδεσή τους;		!	!

συνεχίζεται

	Τα επιστόμια των σωληνώσεων πετρελεύσεως είναι κλειστά;	!	!
	Οι σωληνώσεις έχουν «φλαντζωθεί» ή στεγανοποιηθεί πριν από την απο-σύνδεσή τους;	!	!
	Οι λήψεις των συστημάτων παροχής πετρελαίου έχουν φλαντζωθεί» μόλις αποσυνδεθούν οι σωληνώσεις;	!	!
	Τα επιστόμια των γραμμών παροχής και γεμίσεως του πετρελαίου έχουν κλείσει με ασφάλεια;	!	!
	Έχουν ληφθεί οι υψομετρικές επιφάνειες του πετρελαίου σε όλες τις δε-ξαμενές και έχει αφαιρεθεί αρκετός χώρος για τις διαστολές;	!	!
	Έχουν ληφθεί σφραγισμένα δείγματα του παραληφθέντος πετρελαίου;	!	!

✓ Check στην ανάλογη ένδειξη!

ΠΙΝΑΚΑΣ 7.7
Σχέδιο Ταξιδιού.

ΛΙΜΕΝΕΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΩΣ:

.....

ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΙ:

.....

ΑΦΙΞΕΙΣ:

.....

ΑΠΟΣΤΑΣΕΙΣ:

.....

ΒΥΘΙΣΜΑ ΠΛΩΡΗΣ			
ΒΥΘΙΣΜΑ ΠΡΥΜΗΣ			
ΜΕΣΟ ΒΥΘΙΣΜΑ			
ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΟ ΒΥΘΙΣΜΑ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΣ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΩΝ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΩΣ			
ΕΚΔΟΣΕΙΣ	ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΗ	ΔΙΑΘΕΣΙΜΗ	ΔΙΟΡΘΩΣΕΙΣ
Almanac			
Nautical Tables			
List of Lights			
Tide Tables			
Radio Signals			
Ships' Routing			
Ocean Passages			
Notices to Mariners			

ΣΗΜΕΙΑ ΟΠΟΥ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑ ΚΥΡΙΑΣ ΜΗΧΑΝΗΣ (STAND BY)

ΤΟΠΟΣ ΜΗΚΟΣ/ΠΛΑΤΟΣ	ΕΤΑ ΗΜΕΡΑ/ΩΡΑ	ΑΙΤΙΑ

ΣΗΜΕΙΑ ΟΠΟΥ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ Η ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΣΤΗ ΓΕΦΥΡΑ

ΤΟΠΟΣ ΜΗΚΟΣ/ΠΛΑΤΟΣ	ΕΤΑ ΗΜΕΡΑ/ΩΡΑ	ΑΙΤΙΑ

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΚΟΥΑΤ

ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΣ: _____

ΑΝΘΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΣ: _____

ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΣ

ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ: _____

 ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΚΑΙ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΤΟΥ ΤΑΞΙΔΙΟΥ ΤΑ
ΑΚΟΛΟΥΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΥΠΟΨΗ:

1. ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΠΛΟΥ ΠΛΗΣΙΟΝ ΑΚΤΩΝ ΘΑ ΑΚΟΛΟΥΘΕΙΤΑΙ Η ΠΡΑΚΤΙΚΗ PARALLEL INDEXING.
2. ΤΑ ΣΗΜΕΙΑ ΜΗ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗΣ ΘΑ ΣΗΜΕΙΩΝΟΝΤΑΙ ΣΑΦΩΣ ΣΤΟΥΣ ΧΑΡΤΕΣ.
3. ΣΤΗΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΣΕΛΙΔΑ ΘΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΕΤΑΙ Ο ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΚΟΥΑΤ.
4. Η ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΚΑΤΩ ΑΠΟ ΤΟ ΣΚΑΦΟΣ ΔΕΝ ΘΑ ΕΙΝΑΙ ΠΟΤΕ ΛΙΓΟΤΕΡΗ ΑΠΟ ΒΥΘΙΣΜΑ+ΣΚΟΥΑΤ+10% ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΒΥΘΙΣΜΑ + ΣΚΟΥΑΤ.
5. Η ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΣΤΙΓΜΑΤΩΝ ΣΤΟΥΣ ΧΑΡΤΕΣ ΘΑ ΓΙΝΕΤΑΙ ΜΕ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΔΙΑΘΕΣΙΜΕΣ ΜΕΘΟΔΟΥΣ (ΡΑΝΤΑΡ, GPS, ΟΠΤΙΚΗ ΔΙΟΠΤΕΥΣΗ).

ΠΙΝΑΚΑΣ 7.8
Checklist Εγκαταλείψεως Πλοίου.

Tick

1	ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗ ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΥ.	
2	ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΣΗΜΑΤΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ / ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ.	
3	ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ / ΧΡΗΣΗ ΑΤΟΜΙΚΩΝ ΣΩΣΙΒΙΩΝ.	
4	ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΣΩΣΙΒΙΩΝ ΛΕΜΒΩΝ.	
5	ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΠΝΕΥΣΤΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ.	
6	ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΦΟΔΙΩΝ ΣΤΙΣ ΛΕΜΒΟΥΣ.	
7	ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΠΛΟΙΟΥ ΣΤΙΣ ΛΕΜΒΟΥΣ.	
8	ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΦΟΡΗΤΩΝ ΑΣΥΡΜΑΤΩΝ ΣΤΙΣ ΛΕΜΒΟΥΣ.	
9	ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΑΝΑΓΚΗΣ ΣΤΙΣ ΛΕΜΒΟΥΣ.	
10	ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΙΒΙΒΑΣΕΩΣ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΩΝ ΜΕ ΧΡΗΣΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ.	
11	ΑΠΟΜΑΚΡΥΝΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΠΛΟΙΟ / ΠΑΡΑΜΟΝΗ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ.	

(*) ΤΑ ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΚΑΘΕ ΜΕΛΟΥΣ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟΥΣ ΣΧΕΤΙΚΟΥΣ ΠΙΝΑΚΕΣ ΔΙΑΙΡΕΣΕΩΣ

(**) ΤΟ ΕΝΤΥΠΟ ΑΥΤΟ ΘΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΣΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΓΥΜΝΑΣΙΑ ΚΑΙ ΣΕ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

ΠΙΝΑΚΑΣ 7.9
Checklist Εκπόξεως.

A/A	Ενέργειες που πρέπει να γίνουν	Υπεύθυνος
1.	Ενεργοποίηση του γενικού συναγερμού.	Α/Φ Γέφυρας
2.	Κλήση Πλοίαρχου.	Α/Φ Γέφυρας
3.	Ενημέρωση γέφυρας.	Άτομο που ενεργοποίησε το συναγερμό
4.	Ενημέρωση μηχανοστασίου.	Α/Φ Γέφυρας
5.	Σταμάτημα οποιασδήποτε λειτουργίας πετρελεύσεως/φορτίου.	Β' Μηχανικός Υποπλοίαρχος
6.	Εκκένωση από την περιοχή όλου του προσωπικού που δεν έχει σχέση με την περιοχή εργασίας.	Υποπλοίαρχος
7.	Οποιαδήποτε απώλεια πληρώματος/τραυματισμός.	Υποπλοίαρχος
8.	Είναι το μόνιμο σύστημα κατασβέσεως πυρκαγιάς στη γραμμή;	Υποπλοίαρχος
9.	Είναι η αντλία ανάγκης σε ετοιμότητα;	Υποπλοίαρχος
10.	Μεταβολή πορείας και ταχύτητας για εξάπλωση πυρκαγιάς και καπνού	Όπως πίνακας διαιρέσεως
11.	Το VHF στο κανάλι 16.	Α/Φ
12.	Εκπομπή SOS.	Πλοίαρχος

συνεχίζεται

13.	Εάν υπάρχει σοβαρή ζημιά στη γάστρα, προετοιμασία σωστικών λέμβων.	Υποπλοίαρχος
14.	Εάν βρίσκεται το πλοίο μέσα/ή πλησίον λιμένα, ενεργοποίηση των Αρχών Λιμένα, Υπηρεσίες Ξηράς, Πράκτορα.	Πλοίαρχος
15.	Στη θάλασσα: <ul style="list-style-type: none"> • Καθορισμός θέσεως. • Δώσε τη θέση στον ασύρματο. • Ενεργοποίησε τα φώτα και τα σχήματα. 	Α/Φ
16.	Διαβίβαση αναφοράς.	Πλοίαρχος

ΠΙΝΑΚΑΣ 7.10

Πλήρες Σχέδιο Συντηρήσεως Κύριας Μηχανής Πλοίου (Maintenance Plan).

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΚΥΡΙΑ ΜΗΧΑΝΗ	ΩΡΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ
ΕΛΕΓΧΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΛΙΠΑΝΤΕΛΛΑΙΟΥ ΕΛΑΙΟΛΕΚΑΝΗΣ.	ΗΜΕΡΗΣΙΩΣ
ΕΛΕΓΧΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΛΙΠΑΝΤΕΛΛΑΙΟΥ ΣΤΡΟΒΙΛΟΦΥΣΗΤΗΡΑ.	ΗΜΕΡΗΣΙΩΣ
ΕΛΕΓΧΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΛΙΠΑΝΤΕΛΛΑΙΟΥ ΡΥΘΜΙΣΤΗ ΣΤΡΟΦΩΝ.	ΗΜΕΡΗΣΙΩΣ
ΕΞΥΔΑΤΩΣΗ ΥΔΡΑΤΜΩΝ ΑΠΟ ΠΟΛΛΑΠΛΗ ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΑΕΡΑ.	50 ΩΡΕΣ
ΕΛΑΦΡΑ ΛΙΠΑΝΣΗ ΣΥΝΔΕΣΜΩΝ ΤΗΣ ΝΤΙΖΑΣ ΑΝΤΛΙΩΝ ΚΑΥΣΙΜΟΥ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΙΣΜΩΝ ΡΥΘΜΙΣΤΗ ΣΤΡΟΦΩΝ.	50 ΩΡΕΣ
ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΕΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΣΥΜΠΙΕΣΤΗ ΑΕΡΑ ΤΟΥ ΣΤΡΟΒΙΛΟΦΥΣΗΤΗΡΑ.	50 ΩΡΕΣ
ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΦΥΤΟΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΦΙΛΤΡΟΥ ΛΙΠΑΝΤΕΛΛΑΙΟΥ (ΕΚΤΟΣ ΕΑΝ ΠΑΡΑΤΗΡΕΙΤΑΙ ΒΡΩΜΙΚΗ ΕΠΙΚΑΘΙΣΗ 5 - 8 mm).	50 ΩΡΕΣ
ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΦΙΛΤΡΟΥ ΚΑΥΣΙΜΟΥ.	50 ΩΡΕΣ
ΑΠΑΓΩΓΗ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΛΙΠΑΝΤΕΛΛΑΙΟΥ ΑΠΟ ΤΟ ΦΙΛΤΡΟ ΑΛΛΑΓΗ ΦΙΛΤΡΟΥ, ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΓΥΑΛΙΟΥ (ΟΤΑΝ Ο ΠΕΙΡΟΣ ΥΠΕΡΧΕΙΛΙΣΕΩΣ ΜΕΤΑΚΙΝΕΙΤΑΙ ΠΡΟΣ ΤΑ ΑΝΩ Η ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΝΑ ΓΙΝΕΤΑΙ ΣΥΝΤΟΜΟΤΕΡΑ).	1000 – 15000 ΩΡΕΣ
ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ ΛΙΠΑΝΤΕΛΛΑΙΟΥ ΓΙΑ ΑΝΑΛΥΣΗ (ΑΝΑΛΟΓΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΒΑΣΕΙ ΤΟΥ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ).	1000 – 1500 ΩΡΕΣ
ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΕΞΑΕΡΙΣΤΗΡΑ ΕΛΑΙΟΛΕΚΑΝΗΣ.	1000 – 1500 ΩΡΕΣ
ΕΛΕΓΧΟΣ ΔΙΑΚΕΝΩΝ ΒΑΛΒΙΔΩΝ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ - ΕΞΑΓΩΓΗΣ.	1000 – 1500 ΩΡΕΣ
ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΦΙΛΤΡΩΝ ΑΕΡΑ.	1000 – 1500 ΩΡΕΣ
ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΥΣΤΗΡΩΝ.	2500 ΩΡΕΣ
ΑΠΟΣΥΝΔΕΣΗ, ΕΛΕΓΧΟΣ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΩΝ ΑΝΤΛΙΩΝ, ΕΛΕΓΧΟΣ ΡΟΥΛΕΜΑΝ ΚΑΙ ΤΣΙΜΟΥΧΩΝ.	2500 ΩΡΕΣ
ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΨΥΓΕΙΩΝ ΛΙΠΑΝΤΕΛΛΑΙΟΥ, ΓΛΥΚΟΥ ΝΕΡΟΥ, ΑΕΡΑ.	2500 ΩΡΕΣ
ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΔΙΟΔΩΝ ΛΙΠΑΝΤΕΛΛΑΙΟΥ ΣΤΙΣ ΑΝΤΛΙΕΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΚΑΙ ΣΤΟ ΣΩΜΑ ΤΗΣ ΜΗΧΑΝΗΣ.	2500 ΩΡΕΣ
ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΑΝΑΚΟΥΦΙΣΤΙΚΩΝ ΒΑΛΒΙΔΩΝ ΕΛΑΙΟΛΕΚΑΝΗΣ.	2500 ΩΡΕΣ Ή ΑΝΑ 12 ΜΗΝΕΣ

συνεχίζεται

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΚΥΡΙΑ ΜΗΧΑΝΗ	ΩΡΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ
ΕΛΕΓΧΟΣ ΒΙΔΩΝ ΒΑΣΕΩΣ ΜΗΧΑΝΗΣ.	2500 ΩΡΕΣ Ή ΑΝΑ 12 ΜΗΝΕΣ
ΕΛΕΓΧΟΣ ΒΙΔΩΝ ΑΝΤΙΒΑΡΩΝ ΣΤΡΟΦΑΛΟΦΟΡΟΥ.	2500 ΩΡΕΣ
ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΥΘΥΓΡΑΜΜΙΣΕΩΣ ΣΤΡΟΦΑΛΟΦΟΡΟΥ.	2500 ΩΡΕΣ Ή ΑΝΑ 6 ΜΗΝΕΣ
ΑΠΟΣΥΝΔΕΣΗ ΠΩΜΑΤΩΝ ΚΥΛΙΝΔΡΩΝ ΚΑΙ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ, ΕΛΕΓΧΟΣ ΒΑΛΒΙΔΩΝ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ, ΕΞΑΓΩΓΗΣ, ΠΡΟΚΙΝΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.	8000 - 10000 ΩΡΕΣ
ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΩΝ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΣΜΩΝ ΒΑΛΒΙΔΩΝ.	8000 - 10000 ΩΡΕΣ
ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΟΥ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΥ ΜΕΤΑΔΟΣΕΩΣ ΚΙΝΗΣΕΩΣ ΤΟΥ ΡΥΘΜΙΣΤΗ ΣΤΡΟΦΩΝ.	8000 - 10000 ΩΡΕΣ
ΑΠΟΣΥΝΔΕΣΗ ΚΑΙ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΕΜΒΟΛΩΝ, ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΕΜΒΟΛΩΝ, ΑΛΛΑΓΗ ΕΛΑΤΗΡΙΩΝ.	16000 - 20000 ΩΡΕΣ Ή ΑΝΑΛΟΓΩΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΚΛΑΣΕΩΣ
ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΧΙΤΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ.	16000 - 20000 ΩΡΕΣ Ή ΑΝΑΛΟΓΩΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΚΛΑΣΕΩΣ
ΕΛΕΓΧΟΣ ΑΝΟΜΟΙΟΜΟΡΦΙΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΧΙΣΗ (ΣΥΝΙΣΤΑΤΑΙ Η ΑΠΟΣΥΝΔΕΣΗ ΔΥΟ ΧΙΤΩΝΙΩΝ ΠΡΟΣ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΕΛΕΓΧΟ).	16000 - 20000 ΩΡΕΣ Ή ΑΝΑΛΟΓΩΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΚΛΑΣΕΩΣ
ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΔΙΩΣΤΗΡΩΝ ΚΑΙ ΕΛΑΙΟΔΙΟΔΩΝ.	16000 - 20000 ΩΡΕΣ
ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΡΙΒΕΩΝ ΚΑΙ ΔΙΩΣΤΗΡΑ.	16000 - 20000 ΩΡΕΣ
ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΗΣ ΥΨΗΣ ΣΙΛΙΚΟΝΗΣ ΤΟΥ ΑΠΟΣΒΕΣΤΗΡΑ ΤΑΛΑΝΤΩΣΕΩΝ.	16000 - 20000 ΩΡΕΣ
ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΚΑΤΑΝΕΜΗΤΗ ΑΕΡΑ ΠΡΟΚΙΝΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΒΑΛΒΙΔΑΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ.	16000 - 20000 ΩΡΕΣ
ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΓΧΥΣΕΩΣ ΚΑΥΣΙΜΟΥ.	16000 - 20000 ΩΡΕΣ
ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΠΟΛΛΑΠΛΩΝ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΞΑΓΩΓΗΣ.	16000 - 20000 ΩΡΕΣ
ΕΛΕΓΧΟΣ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΚΙΝΟΥΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ ΤΗΣ ΜΗΧΑΝΗΣ.	32000 - 40000 ΩΡΕΣ
ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΩΝ ΕΛΕΥΘΕΡΙΩΝ ΤΡΙΒΕΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΝΟΧΩΝ ΤΩΝ ΓΡΑΝΑΖΙΩΝ.	32000 - 40000 ΩΡΕΣ
ΕΛΕΓΧΟΣ ΣΤΡΟΦΑΛΟΦΟΡΟΥ ΚΑΙ ΕΚΚΕΝΤΡΟΦΟΡΟΥ ΓΙΑ ΤΥΧΟΝ ΚΡΑΚ.	32000 - 40000 ΩΡΕΣ
ΑΛΛΑΓΗ ΒΙΔΩΝ ΔΙΩΣΤΗΡΑ.	32000 - 40000 ΩΡΕΣ
ΑΠΟΣΥΝΔΕΣΗ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΓΡΑΝΑΖΙΩΝ ΣΤΟ ΕΜΠΡΟΣ ΤΜΗΜΑ ΤΗΣ ΜΗΧΑΝΗΣ.	32000 - 40000 ΩΡΕΣ
ΑΠΟΣΥΝΔΕΣΗ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΧΙΤΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΕΡΙΧΙΤΩΝΙΟΥ ΧΩΡΟΥ.	32000 - 40000 ΩΡΕΣ
ΑΠΟΣΥΝΔΕΣΗ ΤΗΣ ΕΞΑΡΤΗΜΕΝΗΣ ΑΝΤΛΙΑΣ ΛΙΠΑΝΤΕΛΑΙΟΥ, ΕΛΕΓΧΟΣ, ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ.	32000 - 40000 ΩΡΕΣ
ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΤΣΙΜΟΥΧΩΝ ΚΑΙ ΠΑΡΕΜΒΥΣΜΑΤΩΝ.	32000 - 40000 ΩΡΕΣ
ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΚΑΥΣΙΜΟΥ.	32000 - 40000 ΩΡΕΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ 7.11
Οδηγίες (Instructions): Σχέση Πλοίαρχου / Πιλότου.

Ο Πλοίαρχος διατηρεί όλη την αρμοδιότητα, έλεγχο και ευθύνη για το πλοίο του, ακόμη και αν ο Πιλότος του λιμανιού βρίσκεται στο πλοίο.

Επίσης, αξιολογεί τις συμβουλές του Πιλότου και, σε ακραίες περιπτώσεις, αγνοώντας αυτές, θα αναλάβει προσωπικά τη διακυβέρνηση του πλοίου του.

Σε περίπτωση που ο Πλοίαρχος έχει σαφείς ενδείξεις να αμφιβάλλει για την ικανότητα του Πιλότου, θα πάρει όλα τα αναγκαία μέτρα, ώστε να διατηρήσει την ασφάλεια του πλοίου, συμπεριλαμβάνοντας την αντικατάσταση του Πιλότου από άλλον.

Σε περίπτωση οποιασδήποτε αμφιβολίας αναφορικά με τις διαθέσεις ή ενέργειες του Πιλότου, ο Αξιωματικός Υπεύθυνος Φυλακής στη Γέφυρα μπορεί να ζητήσει διευκρινήσεις από τον Πλοίαρχο και να ακολουθήσει τις οδηγίες του.

Οι κανονισμοί για την επιβίβαση και αποβίβαση του πλοηγού ποικίλλουν από λιμάνι σε λιμάνι. **Ο Πλοίαρχος και οι Αξιωματικοί θα πρέπει να είναι εξοικειωμένοι με τους κανονισμούς αυτούς**, ώστε να ρυθμίζουν εκ των προτέρων τις απαραίτητες διατάξεις. Οι υπεύθυνοι του πλοίου θα πρέπει να έχουν υπόψη τους και να τηρούν τα ακόλουθα:

- Έγκαιρη επικοινωνία με τον πλοηγό και ρύθμιση των διαδικασιών επιβίβασης.
- Έγκαιρη προετοιμασία των μέσων επιβίβασης, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του συγκεκριμένου λιμανιού.
- Μεταβίβαση των απαραίτητων πληροφοριών από τον Πλοίαρχο στον πλοηγό.
- Παραχώρηση συνοδείας στον πλοηγό από/προς τη γέφυρα προς/από το χώρο επιβίβασης.
- Συνεννόηση σχετικά με την πλευρά επιβίβασης, αποβίβασης του πλοηγού.
- Ενημέρωση του μηχανοστασίου για το χρόνο αναμονής (stand-by).
- Ανάθεση καθηκόντων σε συγκεκριμένο αξιωματικό για τη συνοδεία του πλοηγού.
- Ενημέρωση του πλοηγού, σχετικά με τη θέση των σωστικών μέσων που είναι στη διάθεσή του.
- Συμφωνία μεταξύ Πλοίαρχου και πλοηγού για το σχέδιο ταξιδιού, τη χρησιμοποίηση ρυμουλκών και άλλων εξωτερικών διευκολύνσεων.
- Διαρκής παρακολούθηση των ενεργειών του πλοηγού από τον Πλοίαρχο και τον Αξιωματικό Φυλακής.
- Οι οδηγίες του πλοηγού γίνονται αντιληπτές και εκτελούνται σωστά.
- Το RADAR είναι σε λειτουργία και κατάλληλα βαθμονομημένο και σε καμία περίπτωση δεν αλλάζει η κλίμακά του χωρίς να ενημερωθεί ο πλοηγός.

7.5 Συμπληρωματικές πηγές.

1. Alexopoulos A.B. and Konstantopoulos N., (2007), *Total Quality Management in Dry-Bulk Shipping*, in: Proceedings of the International Conference on Computational Methods in Science and Engineering, Vol. 2, Part B, pp.1110-1113.
2. Alexopoulos A.B. and Konstantopoulos N., (2004), *New Elements in International Maritime Standards: Developing a Safety Case Approach for the Treatment of Tanker Incidents*, Journal of Operational Research, Vol. 4, No. 3, pp. 333-346.
3. Alexopoulos A.B. and Konstantopoulos N., (2003), *Managing Risks through International Legislation: the Formal Safety Assessment in the Tanker Industry*, στο: Πρακτικά 16^{ου} Επιστημονικού Συνεδρίου ΕΕΕΕ Διοίκηση και Διαχείριση Έργων, ΤΕΙ Λάρισας, σελ. 175-184.

4. Γουλιέλμος Α. και Γκιζιάκης Κ., (2001), Έλεγχος Ποιότητας στη Ναυτιλιακή Επιχείρηση και στο Πλοίο (ISM Code & ISO 9002), 2η Έκδοση, Εκδόσεις Σταμούλη.
5. Αλεξόπουλος Α.Β., Φουρναράκης Ν., Καταρέλος Ε. και Λίτινας Ν., (2000), *Εφαρμογές Τηλεματικής στις Θαλάσσιες Μεταφορές με Έμφαση σε Θέματα Εκπαίδευσης στην Ασφαλή Διαχείριση των Πλοίων*, στο: Πρακτικά 13^{ου} Εθνικού Συνεδρίου ΕΕΕΕ Μεταφορές και Τεχνολογίες, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, σελ. 297-315.
6. Alexopoulos A.B. and Theotokas I., (1999), *Shipping Management in the post-ISM period. The Case of Dry Bulk Shipping Companies*, Studies in Regional & Urban Planning, Issue No.7, pp.123-133.
7. Theotokas I. and Alexopoulos A.B., (1998), *Quality and Safety in the Shipping Industry. A Legal Analysis of the ISM Code's Principles and Applications*, European Research Studies Journal, Vol. 1, Issue No. 3, pp. 81-98.
8. Γουλιέλμος Α., (1998), *Η Ευθύνη και η Δικαιοδοσία του Πλοιάρχου σε σχέση με τον ISM Code*, στο: Πρακτικά 1^{ου} Διεθνούς Συνεδρίου Ασφάλεια Θαλασσιών Μεταφορών, σελ. 290-302.
9. Αβτζιγιάννης Κ., (1998), *Επιπλοκές στις Επιθεωρήσεις του Κώδικα ISM λόγω Διαφορετικών Ερμηνειών του Κώδικα από τους Επιθεωρητές*, στο: Πρακτικά 1^{ου} Διεθνούς Συνεδρίου: Ασφάλεια Θαλασσιών Μεταφορών, σελ. 221-238.
10. ICS/ISF, (1996), *Guidelines on the Application of the IMO International Safety Management Code*, 3rd Edition.



8

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ

ΕΙΔΙΚΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου

Σκοπός του κεφαλαίου.

Ο σκοπός του κεφαλαίου είναι να παρουσιάσει με ποιον τρόπο εφαρμόζονται οι διεθνείς συμβάσεις και εθνικοί κανονισμοί στα εμπορικά πλοία. Αυτός ο σκοπός επιτυγχάνεται μέσω του συσχετισμού των ναυτιλιακών εγγράφων του πλοίου με τις αντίστοιχες συμβάσεις και την ανάλυση της έννομης σχέσεως πλοίου με το κράτος.

Προσδοκώμενα αποτελέσματα.

Όταν θα έχετε μελετήσει αυτό το κεφάλαιο, θα γνωρίζετε ποια είναι τα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου, με ποιες δημόσιες υπηρεσίες συναλλάσσεται και για ποιο σκοπό στα ελληνικά λιμάνια, ώστε να τηρεί τις διεθνείς συμβάσεις, τους κώδικες και κανονισμούς, που έχουν αναλυθεί στα προηγούμενα κεφάλαια. Επίσης θα γνωρίζετε τα βασικά στοιχεία του ελληνικού δημοσίου και ιδιωτικού ναυτικού δικαίου.

Έννοιες-κλειδιά του κεφαλαίου.

Ναυτιλιακά Έγγραφα, Πιστοποιητικά Πλοίου, Βιβλία και Ημερολόγια Πλοίου, Κανονισμοί Λιμένων, Υγειονομική Υπηρεσία, Συστήματα Ελέγχου Κυκλοφορίας Πλοίων, Τελωνεία, Πλοηγός.

Εισαγωγικές παρατηρήσεις.

Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζεται μια συνοπτική εικόνα του ελληνικού θεσμικού πλαισίου της ναυτιλίας, ώστε να αναλυθούν τα χαρακτηριστικά τεχνικής και νομικής φύσεως του πλοίου, που φέρει την ελληνική σημαία. Η δομή του κεφαλαίου στηρίζεται σε δύο διδακτικούς άξονες. Στην αρχή αναλύονται τα έγγραφα, τα πιστοποιητικά, τα βιβλία και τα ημερολόγια του πλοίου. Στη συνέχεια αναφέρονται τα θέματα σχέσεων του πλοίου με το κράτος και ειδικότερα με τις λιμενικές αρχές, τις τελωνειακές αρχές, τις πλοηγικές υπηρεσίες και τις υγειονομικές υπηρεσίες. Στο **Παράρτημα** στα **Θέματα 18** και **19** (σελ. 276 και 280) παρουσιάζονται οι Ευρωπαϊκές Οδηγίες σχετικά με την οργάνωση του χρόνου εργασίας των ναυτικών και σχετικά με την υγεία και ασφάλεια του ναυτικού επαγγέλματος. Στη συνέχεια στα **Θέματα 20** και **21** (σελ. 282 και 285) αναλύονται οι κώδικες, οι οδηγίες, οι συστάσεις, τα εγχειρίδια και τα έγγραφα που συνοδεύουν τα υποσυστήματα του πλοίου και τα θέματα χορηγήσεως και απαγορεύσεως άδειας απόπλου των πλοίων.

- 8.1 Χαρακτηριστικά τεχνικής φύσεως του πλοίου
- 8.2 Χαρακτηριστικά νομικής φύσεως του πλοίου
- 8.3 Εθνικότητα, νηολόγηση και έγγραφο εθνικότητας πλοίου
- 8.4 Το Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεωρήσεως
- 8.5 Η άδεια εγκαταστάσεως και λειτουργίας σταθμού τηλεπικοινωνιών των ε-μπορικών πλοίων
- 8.6 Τα πιστοποιητικά των πλοίων
- 8.7 Τα Βιβλία και Ημερολόγια των Πλοίων
- 8.8 Θέματα πλοηγήσεως
- 8.9 Θέματα υγειονομικής νομοθεσίας
- 8.10 Συστήματα ελέγχου κυκλοφορίας πλοίων
- 8.11 Θέματα τελωνειακών αρχών
- 8.12 Θέματα λιμενικών κανονισμών
- 8.13 Συμπληρωματικές πηγές

8.1 Χαρακτηριστικά τεχνικής φύσεως του πλοίου.

Για κάθε πλοίο υπάρχουν τα κύρια χαρακτηριστικά του, τα οποία καθορίζουν στην πραγματικότητα την ταυτότητά του, τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του, τις δυνατότητες και τις αδυναμίες του, σε σχέση με όλα τα υπόλοιπα πλοία, αλλά ακόμη και σε σχέση με πανομοιότυπα (αδελφά) πλοία.

Συγκεκριμένα τα **ατομικά χαρακτηριστικά** του πλοίου είναι συνοπτικά τα ακόλουθα:

- α) Όνομα.
- β) Σημαία.
- γ) Λιμάνι και αριθμός νηολογίου.
- δ) Διακριτικό σήμα κλίσεως.
- ε) Κράτος κατασκευής και ναυπηγείο.
- στ) Έτος ναυπηγήσεως.
- ζ) Νηογνώμονας.
- η) Αριθμός IMO.
- θ) Τύπος πλοίου.
- ι) Ολικό μήκος.
- ια) Μέγιστο πλάτος, κοίλο, μέγιστο βύθισμα, μέγιστο ύψος.
- ιβ) Χωρητικότητα.
- ιγ) Νεκρό βάρος.
- ιδ) Αριθμός κυτών και ανοιγμάτων, χωρητικότητα κυτών.
- ιε) Μέσα προώσεως.
- ιστ) Ταχύτητα σε έμφορτη και άφορτη κατάσταση.
- ιζ) Χωρητικότητα και αριθμός δεξαμενών καυσίμων και έρματος.

Επίσης, **βασικά χαρακτηριστικά** γνωρίσματα του κάθε πλοίου είναι τα ελκτικά στοιχεία του, δηλαδή ο κύκλος στροφής του, το διάγραμμα κρατήσεως, οι χρόνοι ανταποκρίσεως σε εκτέλεση ελιγμών και η συμπεριφορά του σκάφους όταν κινείται με χαμηλή ταχύτητα και στην αναπόδιση.

Παράλληλα τα βασικά **τεχνικά σχέδια** του πλοίου είναι:

- α) Σχέδιο γενικής διατάξεως.
- β) Σχέδιο χωρητικότητας κυτών και δεξαμενών φορτίου με την αντίστοιχη κλίμακα νεκρού βάρους του πλοίου σε όλες τις γραμμές φορτώσεως.
- γ) Σχέδιο εγκαρσίας τομής μέσου νομέα.
- δ) Σχέδιο ναυπηγικών γραμμών.
- ε) Σχέδιο διαμήκους τομής και καταστρωμάτων.
- στ) Σχέδιο αναπτύγματος εξωτερικών ελασμάτων.
- ζ) Σχέδιο στομίων κυτών.
- η) Σχέδιο διατάξεως μέσων φορτοεκφορτώσεως.
- θ) Σχέδια ειδικών δεξαμενών.
- ι) Σχέδιο δεξαμενισμού.
- ια) Σχέδια διατάξεως δικτύων (πυροσβέσεως, απαντλήσεως, ερματισμού, αφερματισμού).
- ιβ) Σχέδια διατάξεως και εγκαταστάσεων μηχανοστασίου.
- ιγ) Σχέδια ηλεκτρολογικού-επικοινωνιακού εξοπλισμού.
- ιδ) Σχέδιο αξονικού συστήματος προώσεως και έλικας.
- ιε) Σχέδια διατάξεως εξοπλισμού ασφάλειας και σωστικών μέσων.
- ιστ) Σχέδιο διατάξεως συστήματος πηδαλιονυχίας κ.ά.

8.2 Χαρακτηριστικά νομικής φύσεως του πλοίου.

Η νομική υπόσταση του πλοίου αποδεικνύεται από τα ναυτιλιακά έγγραφα που φέρει.

Αυτά τα έγγραφα πρέπει υποχρεωτικά να βρίσκονται στο πλοίο που εκτελεί ταξίδια και αναφέρονται κυρίως στην εθνικότητά του, στην κατασκευή του, στην ικανότητά του να πλέει με ασφάλεια, στις υποχρεώσεις για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, στο δικαίωμα της ναυτολογήσεως κλπ. Τα ναυτιλιακά έγγραφα αποτελούν βασικά αποδεικτικά έγγραφα, όχι μόνο για τον έλεγχο του πλοίου στα εθνικά αλλά και στα διεθνή ύδατα. Σύμφωνα με το άρθρο 46 παράγραφος 1 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ), τα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου διακρίνονται σε τρεις βασικές κατηγορίες, δηλαδή:

α) Τα **πιστοποιητικά** που υπόκεινται σε αρχική έκδοση και σε τακτικές και έκτακτες θεωρήσεις, μετά από επιθεωρήσεις των πλοίων και συγκεκριμένα το πιστοποιητικό καταμετρήσεως, το πιστοποιητικό γραμμής φορτώσεως, τα πιστοποιητικά που υπάγονται στα θέματα ασφάλειας και αυτά που υπάγονται στα θέματα προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος.

β) Το **έγγραφο εθνικότητας** που αποτελεί τη «ληξιαρχική πράξη γεννήσεως» του πλοίου καθώς και την ταυτότητά του για όσο χρονικό διάστημα φέρει την ελληνική σημαία.

γ) Τα **βιβλία και ημερολόγια** που αρχικά εκδίδονται όταν το πλοίο τεθεί σε ενέργεια και ανανεώνονται συνεχώς εφόσον συμπληρωθούν.

Παράλληλα αναφέρουμε τα εξής σημαντικά πιστοποιητικά:

α) Το **πιστοποιητικό καταγωγής**, που πιστοποιεί την προέλευση (καταγωγή) ενός εμπορεύματος, ώστε να καθορισθεί ο επιβαλλόμενος εισαγωγικός δασμός.

β) Τα **πιστοποιητικά κυκλοφορίας**, που δημιουργήθηκαν από την (πρώην) ΕΟΚ με ειδικό καθεστώς για τις εμπορικές σχέσεις της Κοινής Αγοράς.

γ) Το **πιστοποιητικό ασφαλούς επανδρώσεως**, που αναφέρεται στην ποσοτική και ποιοτική σύνθεση του προσωπικού του πλοίου, σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα εκπαίδευσης και τηρήσεως φυλακής.

δ) Το **πιστοποιητικό συμμορφώσεως του πλοίου**, που σύμφωνα με τον Κώδικα ISM, αποτελεί αποδεικτικό έγγραφο ακώλυτης και ασφαλούς θαλάσσιας μεταφορικής υπηρεσίας του πλοίου.

Υπάρχουν όμως και **πιστοποιητικά τεχνικής φύσεως**, τα οποία χορηγούνται κυρίως από τους Νηογνώμονες, όπως είναι τα Πιστοποιητικά **αξιοπλοΐας, επισκευής ζημιών, τηρήσεως των προγραμματισμένων επιθεωρήσεων κ.ά.** Επίσης Πιστοποιητικά εκδίδονται σχετικά με: **τους επιβάτες, το πλήρωμα, το φορτίο, τη διαχείριση του πλοίου, την υγειονομική καθαριότητα, την οικονομική δυνατότητα αποζημιώσεως σε περίπτωση ρυπάνσεως κλπ.**

Τα ναυτιλιακά έγγραφα διακρίνονται σε **οριστικά, προσωρινά και έκτακτα**, ανάλογα με τον τρόπο που έχουν εκδοθεί:

α) **Οριστικά ναυτιλιακά έγγραφα** καλούνται το σύνολο των εγγράφων που συνοδεύουν το πλοίο κατά τη διάρκεια του βίου του και είναι:

- Το έγγραφο εθνικότητας.
- Το πιστοποιητικό καταμετρήσεως.
- Το πιστοποιητικό ασφάλειας.
- Το πιστοποιητικό γραμμής φορτώσεως.
- Το ναυτολόγιο.
- Το ημερολόγιο γέφυρας.
- Το ημερολόγιο μηχανοστασίου.
- Το ποινολόγιο.
- Το βιβλίο πετρελαίου.
- Το βιβλίο επιθεωρήσεων και γυμνασίων.

β) **Προσωρινά ναυτιλιακά έγγραφα** καλούνται τα έγγραφα που εκδίδονται για περιορισμένη χρονική ισχύ, λόγω της μη εξασφαλίσεως των προϋποθέσεων εκδόσεως οριστικών εγγράφων. Αυτή η πρακτική επινοήθηκε με σκοπό την εξυπηρέτηση της κινήσεως των πλοίων, χωρίς γραφειοκρατικές καθυστερήσεις. Τα πλοία που έχουν προσωρινά έγγραφα απολαμβάνουν όλα τα δικαιώματα κατά τη διάρκεια ισχύος τους, η οποία δεν μπορεί να υπερβαίνει τους έξι μήνες.

γ) **Έκτακτα ναυτιλιακά έγγραφα** καλούνται τα έγγραφα, τα οποία εκδίδονται κατά τη διάρκεια εμπόλεμης καταστάσεως και χορηγούνται σε πλοία με σημαία ουδέτερου κράτους, με σκοπό τη διευκόλυνση του ελέγχου κινήσεως των πλοίων αυτών. Η έκδοση αυτών των εγγράφων χρονολογείται από τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο και έχει θέση εμπορικού διαβατηρίου με το οποίο διαβεβαιώνονται η προέλευση, το είδος και ο προορισμός των φορτίων.

Εκτός από τα παραπάνω έγγραφα, ορισμένες εθνικές και διεθνείς διατάξεις προβλέπουν την τήρηση και άλλων εγγράφων ή/και βοηθητικών βιβλίων, τα οποία εξυπηρετούν την **οικονομική εκμετάλλευση του πλοίου** και επιτρέπουν τον έλεγχο στις αρμόδιες Λιμενικές ή Προξενικές Αρχές. Ορισμένα από αυτά είναι τα ακόλουθα:

- Το βιβλίο υποθηκών και κατασχέσεων.
- Τα φορτωτικά έγγραφα.
- Τα τελωνειακά έγγραφα (δηλωτικό φορτίου, δηλωτικά εφοδίων πλοίου, δηλωτικά ατομικών ειδών πληρώματος, βιβλίο ατελειών κλπ.).
- Τα υγειονομικά έγγραφα.
- Το βιβλίο ληξιαρχικών πράξεων γεννήσεως και θανάτου.
- Το γενικό δηλωτικό, που παρέχει πληροφορίες για το πλοίο κατά τον κατάπλου και τον απόπλου.

Επίσης, διάφορα άλλα επίσημα έγγραφα και βιβλία τα οποία βρίσκονται σε κάθε πλοίο είναι:

- Η κατάσταση πληρώματος και επιβατών.
- Το πρόχειρο ημερολόγιο γέφυρας και μηχανοστασίου.
- Τα βιβλία διαταγών γέφυρας και μηχανής.
- Το βιβλίο επιτροπής τροφίμων.
- Το βιβλίο υπερωριών και προσθέτων αμοιβών.
- Οι πίνακες διαιρέσεως πληρώματος.
- Τα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας του πληρώματος κλπ.

8.3 Εθνικότητα, νηολόγηση και έγγραφο εθνικότητας πλοίου.

Κάθε πλοίο πρέπει να έχει εθνικότητα και να εφαρμόζει τους νόμους και τους κανονισμούς της χώρας στην οποία υπάγεται, και φέρει τη σημαία της. Σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, το πλοίο αποτελεί επέκταση του εδάφους της χώρας της οποίας έχει την εθνικότητα και συνδέεται με αυτήν έννομα, διατηρώντας τα ίδια δικαιώματα και υποχρεώσεις που έχει αυτή με τις άλλες χώρες. Πρόκειται για την ύπαρξη του **γνήσιου δεσμού** (genuine link) όταν το κράτος πρέπει να εξασκεί αποτελεσματικά τον έλεγχο και τη δικαιοδοσία του σε θέματα διοικητικής, τεχνικής και κοινωνικής φύσεως πάνω στα πλοία που φέρουν τη σημαία του. Αντιθέτως, ένα πλοίο που έχει υψώσει δύο ή περισσότερες σημαίες θεωρείται, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, ότι δεν έχει εθνικότητα.

Τα πλοία χωρίς εθνικότητα θεωρούνται πειρατικά, δεν έχουν καμιά προστασία και δεν μπορούν να συμμετέχουν σε νόμιμο εμπόριο. Στην Ελλάδα (άρθ. 11 ΚΑΝΑ) καθώς και σε άλλα κράτη, τα πλοία τα οποία φέρουν την αντίστοιχη προς τη χώρα νηολογήσεως σημαία (π.χ. ελληνικό πλοίο με ελληνική σημαία) απολαμβάνουν ορισμένων ιδιαίτερων προνομίων έναντι των άλλων πλοίων, όπως για παράδειγμα θαλάσσια αρωγή, ρυμούλκηση, αλιεία, προστασία εσωτερικών πλοίων, δηλαδή το προνόμιο της ακτοπλοΐας (Cabotage) που είχε ισχύ μέχρι το Νοέμβριο του 2002 στην Ελλάδα κλπ.

Η εγγραφή ενός πλοίου σε οποιοδήποτε νηολόγιο καλείται **νηολόγηση** πλοίου. Η νηολόγηση μπορεί να επιτευχθεί και σε ναυπηγούμενο πλοίο μετά από αίτηση του πλοιοκτήτη αλλά για πλοία άνω των 10 κοχ. Αν για οποιονδήποτε λόγο η νηολόγηση ενός πλοίου δεν είναι δυνατόν να γίνει άμεσα αλλά πληρούνται οι προϋποθέσεις για την επίσημη καταχώρησή του, είναι δυνατή η έκδοση προσωρινού εγγράφου εθνικότητας.

Τα βιβλία (μητρώα) στα οποία καταχωρούνται τα επίσημα στοιχεία των ελληνικών πλοίων καλούνται **νηολόγια** και τηρούνται από τις Λιμενικές Αρχές, οι οποίες είναι αρμόδιες για την έκδοση, επανέκδοση και διαφύλαξή τους καθώς και για την ενημέρωση κάθε ενδιαφερόμενου μετά από αίτηση του τελευταίου. Τα νηολόγια διακρίνονται σε **Κλάσεις**, σύμφωνα με τον τύπο και τη χωρητικότητα του πλοίου. Συγκεκριμένα:

- α) Νηολόγια πλοιαρίων καθαρής χωρητικότητας κάτω των 10 κοχ.
- β) Νηολόγια Α΄ Κλάσεως για μηχανοκίνητα και ιστιοκίνητα καθαρής χωρητικότητας 10-60 κοχ.
- γ) Νηολόγια Β΄ Κλάσεως για μηχανοκίνητα με καθαρή χωρητικότητα άνω των 60 κοχ.
- δ) Νηολόγια Β΄ Κλάσεως για ιστιοκίνητα με καθαρή χωρητικότητα άνω των 60 κοχ.
- ε) Νηολόγια πλωτών ναυπηγημάτων ολικής χωρητικότητας άνω των 500 κοχ.
- στ) Νηολόγια πλωτών εξεδρών.
- ζ) Νηολόγια ποταμοπλοίων Βραΐλας- Γαλαζίου.
- η) Νηολόγια Α΄ Κλάσεως Βραΐλας.
- θ) Νηολόγια Β΄ Κλάσεως Βραΐλας.
- ι) Νηολόγια Α΄ Κλάσεως Γαλαζίου.
- ια) Νηολόγια Β΄ Κλάσεως Γαλαζίου.
- ιβ) Βιβλία φορηγίδων κάτω των 500 κοχ.

Τα στοιχεία που πρέπει να καταχωρούνται στα νηολόγια είναι:

- α) Όνομα και ιθαγένεια ιδιοκτήτη.
- β) Ο διορισμός αντικλήτου που κατοικεί στην Ελλάδα.
- γ) Ο τίτλος κυριότητας του πλοίου.
- δ) Το όνομα του πλοίου.
- ε) Το διεθνές διακριτικό σήμα του πλοίου.
- στ) Το μέγιστο μήκος, πλάτος, ύψος, σύμφωνα με την καταμέτρηση του πλοίου από την Αρχή ή άλλο εξουσιοδοτημένο πρόσωπο ή οργανισμό.
- ζ) Η χωρητικότητα (ολική και καθαρή) του πλοίου.
- η) Η ισχύς των κυρίων μηχανών του (μηχανοκίνητα πλοία).

Έγγραφο εθνικότητας (certificate of registry) καλείται το έγγραφο με το οποίο πιστοποιείται η εθνικότητα του πλοίου και περιλαμβάνει όλα τα κύρια χαρακτηριστικά του, τα οποία του προσδίδουν μοναδικότητα.

Τα στοιχεία που αναφέρονται στο έγγραφο εθνικότητας ορίζονται από τη νομοθεσία κάθε χώρας, δηλαδή όνομα πλοίου, λιμάνι νηολογήσεως, αριθμός νηολογίου, διεθνές διακριτικό σήμα, αριθμός ΙΜΟ, τύπος πλοίου, ημερομηνία και τόπος εκδόσεως πιστοποιητικού καταμετρήσεως, χωρητικότητα καθαρή και ολική σε κόρους, στοιχεία πλοιοκτήτη ή πλοιοκτήτριας εταιρείας, διαστάσεις (μήκος, πλάτος, βάθος νηολογήσεως), υλικό κατασκευής σκάφους, αριθμός και είδος μηχανών, ιπποδύναμη. Γι' αυτό το λόγο, με το έγγραφο αυτό δεν αποδεικνύεται η κυριότητα παρά μόνο η εθνικότητα του πλοίου.

Στην Ελλάδα το έγγραφο εθνικότητας των ελληνικών πλοίων ορίζεται με το ΠΔ 402/95 «για το έγγραφο εθνικότητας των **Ελληνικών Εμπορικών Πλοίων**», όπου η κατοχή του από ένα πλοίο βεβαιώνει ότι το πλοίο αυτό έχει καταχωρηθεί στα ελληνικά νηολόγια και μπορεί να φέρει την ελληνική σημαία.

Το έγγραφο εθνικότητας είναι από τα σημαντικότερα ναυτιλιακά έγγραφα, γιατί αναφέρεται σε όλα τα πλοία ανεξάρτητα από το μέγεθος, τον τύπο ή το κράτος στο οποίο ανήκει το πλοίο και πρέπει να φυλάσσεται επί του πλοίου εκτός και αν αυτό ζητηθεί από τις Αρχές για έλεγχο.

Εάν για οποιονδήποτε λόγο το πλοίο διαγραφεί από τα ελληνικά νηολόγια, λόγω απώλειας ή λόγω αλλαγής της σημαίας του, το έγγραφο εθνικότητας πρέπει να επιστραφεί στην Αρχή νηολογήσεώς του (άρθ. 53 ΚΑΝΔ).

Προσωρινό έγγραφο εθνικότητας εκδίδεται κατά την **προσωρινή νηολόγηση** ελληνικού πλοίου

ου και ισχύει μέχρι της εκδόσεως του οριστικού εγγράφου ή της αναγραφόμενης ημερομηνίας σε αυτό και για διάστημα όχι μεγαλύτερο των έξι μηνών (άρθ. 9 ΚΑΝΔ).

Τέλος, είναι δυνατή η **αντικατάσταση** του εγγράφου εθνικότητας, λόγω:

- α) Αλλαγής των στοιχείων του πλοίου.
- β) Απώλειας ή καταστροφής ή φθοράς του προηγούμενου και
- γ) μεταβιβάσεως (μερικής ή ολικής) της κυριότητας του πλοίου.

Με την αντικατάσταση του εγγράφου εθνικότητας το παλαιό επιστρέφεται στην Αρχή νηολογήσεως του πλοίου, ενώ στο νέο θα πρέπει να αναφέρεται η αιτία εκδόσεώς του (άρθ. 13 ΚΑΝΔ).

8.4 Το Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεωρήσεως.

Σύμφωνα με το ΒΔ 542/68 (ΦΕΚ 181Α/ 1968), το ΒΔ 197/1969 (ΦΕΚ 53Α/1969) και το ΠΔ 175/88, τα πλοία με ελληνική σημαία που εκτελούν αποκλειστικά εσωτερικούς πλόες και αυτά που εκτελούν διεθνείς πλόες με χωρητικότητα μικρότερη από 500κοχ είναι υποχρεωμένα να εφοδιάζονται με το **Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεωρήσεως** [(ΠΓΕ) Certificate of Seaworthiness]. Αυτό το ναυτιλιακό έγγραφο εκδίδεται κατόπιν επιθεωρήσεως, η οποία πραγματοποιείται από τη **Διεύθυνση Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων** (ΔΕΕΠ) ή από τα **Τοπικά Κλιμάκια Επιθεωρήσεως Πλοίων** (ΤΚΕΠ) στις κατά τόπους Λιμενικές Αρχές. Στο ΠΓΕ των ελληνικών πλοίων καθορίζονται οι όροι αξιοπλοΐας του σκάφους, αφού σύμφωνα με τη SOLAS 1974/1978 για τις παραπάνω κατηγορίες πλοίων δεν προβλέπεται να εκδίδονται τα πιστοποιητικά ασφάλειας. Η διάρκεια ισχύος αυτού του εγγράφου ορίζεται ρητά και η λήξη του ή η ληξιπρόθεσμη αναγραφόμενη παρατήρηση αποτελεί λόγο απαγορεύσεως απόπλου.

8.5 Η άδεια εγκαταστάσεως και λειτουργίας σταθμού τηλεπικοινωνιών των εμπορικών πλοίων.

Σύμφωνα με το Κεφάλαιο IV της SOLAS (επικύρωση με το Ν. 2013/92 και το ΠΔ 474/91) από την 1-2-99 σε όλες τις κατηγορίες πλοίων που υπάγονται στις διατάξεις περί υποχρεώσεως εξοπλισμού με GMDSS πρέπει να υπάρχει η άδεια εγκαταστάσεως και λειτουργίας σταθμού τηλεπικοινωνιών. Στην Ελλάδα η άδεια αυτή εκδίδεται από την ΔΕΕΠ και περιέχει πίνακα των τεχνικών στοιχείων της τηλεπικοινωνιακής εγκαταστάσεως του πλοίου. Η μορφή του πίνακα εξαρτάται από το είδος της εγκαταστάσεως του πλοίου, δηλαδή αν έχει σταθμό ραδιοτηλεγραφίας ή ραδιοτηλεφωνίας ή αν έχει σταθμό GMDSS. Η άδεια αυτή αντικαθίσταται με μέριμνα του πλοιοκτήτη, όταν μεταβληθεί το όνομα του πλοίου ή το Διεθνές Διακριτικό Σήμα (ΔΔΣ) του ή ο Διακριτικός Σταθμός Πλοίου (ΔΣΠ) ή αλλάξει ο πλοιοκτήτης ή το λιμάνι νηολογίου και ο αριθμός νηολογίου.

8.6 Τα πιστοποιητικά των πλοίων.

Τα πλοία, ανάλογα με τον τύπο κατασκευής τους, το φορτίο που μεταφέρουν, τη χωρητικότητά τους και τα ταξίδια που πραγματοποιούν, είναι υποχρεωμένα να εφοδιάζονται με συγκεκριμένα πιστοποιητικά, σύμφωνα με τη διεθνή και εθνική νομοθεσία. Η διάκριση αυτών των πιστοποιητικών εξαρτάται από τον τομέα που καλύπτουν (π.χ ασφάλεια, προστασία θαλάσσιου περιβάλλοντος, σύνθεση πληρώματος) ή τη διάρκεια ισχύος τους (π.χ. δωδεκάμηνη, πενταετής, εικοσιπενταετής κλπ.) ή την αποδοχή τους (εθνική και διεθνής) ή τον τύπο του πλοίου (π.χ. Φ/Γ, Ε/Γ, Δ/Ξ, ταχύπλοα σκάφη κλπ.). Η διάρκεια ισχύος αυτών των πιστοποιητικών είναι καθορισμένη και συνήθως υπάρχει μια μικρή παράταση μηνών, εάν το πλοίο δεν βρίσκεται σε κατάλληλο μέρος για επιθεώρηση. Η απουσία τους επάνω στο πλοίο ή η λήξη της διάρκειας ισχύος τους είναι παράβαση που επιφέρει συγκεκριμένες συνέπειες, με κυριότερη από αυτές την απαγόρευση απόπλου. Στη συνέχεια αναφέρουμε συνοπτικά τα ακόλουθα δεκαοκτώ πιστοποιητικά.

1) Διεθνές Πιστοποιητικό Γραμμής Φορτώσεως.

Σύμφωνα με το άρθρο 16 της LL (επικυρώθηκε στην Ελλάδα με το ΠΔ 399/80), όλα τα πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες και δεν εξαιρούνται από τους κανονισμούς της εν λόγω ΔΣ πρέπει να είναι εφοδιασμένα με το **Διεθνές Πιστοποιητικό Γραμμής Φορτώσεως** (International Load Line Certificate). Το Πιστοποιητικό αυτό εκδίδεται μετά από επιθεώρηση και έχει διάρκεια ισχύος πέντε ετών, με την υποχρέωση ετήσιας θεωρήσεως. Στην περίπτωση που η κατηγορία και το μέγεθος του πλοίου δεν απαιτούν την έκδοσή του τότε εκδίδεται το **Διεθνές Πιστοποιητικό Απαλλαγής Γραμμής Φορτώσεως** (International Load Line Exemption Certificate).

Στην Ελλάδα τα πλοία με ελληνική σημαία που εκτελούν αποκλειστικά εσωτερικούς πλόες και τα πλοία μικρής χωρητικότητας (έως 150 κοχ), ανεξαρτήτως των ταξιδιών που εκτελούν, εφοδιάζονται με το **Πιστοποιητικό Γραμμής Φορτώσεως Εσωτερικών Πλόων** και το **Πιστοποιητικό Πλοίων Μικρής Χωρητικότητας ανεξαρτήτως εκτελέσεως πλόων**, αντίστοιχα.

2) Διεθνές Πιστοποιητικό Καταμετρήσεως.

Σύμφωνα με το άρθρο 7 της TONNAGE 1969 (επικυρώθηκε στην Ελλάδα με το Ν. 1373/1983), τα πλοία που υπάγονται στις διατάξεις της εν λόγω ΔΣ πρέπει να εφοδιάζονται με το **Διεθνές Πιστοποιητικό Καταμετρήσεως** (International Tonnage Certificate) ενώ, σύμφωνα με τον ΚΑΝΔ, τα πλοία με ελληνική σημαία πρέπει να εφοδιάζονται με το **Πιστοποιητικό Μετρήσεως** (Certificate of Measurement). Αυτό το ναυτιλιακό έγγραφο αποδεικνύει τις διαστάσεις του πλοίου, τη χωρητικότητά του, το είδος και την ισχύ των μηχανών του και εκδίδεται από την Αρχή νηολογήσεώς του.

Τα πιστοποιητικά καταμετρήσεως, που εμφανίζουν τις χωρητικότητες σε GRT ή GT και NRT ή NT έχουν συνταχθεί σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς. Αντίστοιχα, τα πιστοποιητικά που εμφανίζουν τις χωρητικότητες σε κοχ και κκχ έχουν συνταχθεί σύμφωνα με τους εθνικούς κανονισμούς. Η ορθή αναγραφή της χωρητικότητας του πλοίου υποδηλώνει τους εφαρμοζόμενους κανονισμούς σε διεθνές επίπεδο, π.χ. δώρυγες Σουέζ, Παναμά ή σε εθνικό επίπεδο, π.χ. σύμφωνα με το ΠΓΕ.

3) Πιστοποιητικό Ασφάλειας Κατασκευής Φορηγών Πλοίων.

Σύμφωνα με τις απαιτήσεις των κανονισμών του πρώτου και δεύτερου μέρους του Κεφαλαίου II της SOLAS (επικυρώθηκε στην Ελλάδα με τους Νόμους 1045/1980 και 1159/1981 ενώ οι τροποποιήσεις της με τα ΠΔ 175/88 και 94/96), τα πλοία που υπάγονται στις διατάξεις της πρέπει να εφοδιάζονται με το **Πιστοποιητικό Ασφάλειας Κατασκευής Φορηγών Πλοίων** (Cargo Ship Safety Construction Certificate). Εκδίδεται κατόπιν αρχικής επιθεωρήσεως και η διάρκεια ισχύος του δεν μπορεί να υπερβαίνει τα πέντε έτη, με ετήσια θεώρηση.

4) Πιστοποιητικό Ασφάλειας Εξαρτισμού Φορηγών Πλοίων.

Σύμφωνα με τις απαιτήσεις των κανονισμών του Κεφαλαίου II της SOLAS, όπως επίσης των κανονισμών των Κεφαλαίων III και V της SOLAS, τα πλοία που υπάγονται στις διατάξεις αυτές πρέπει να εφοδιάζονται με το **Πιστοποιητικό Ασφάλειας Εξαρτισμού Φορηγών Πλοίων** (Cargo Ship Safety Equipment Certificate). Εκδίδεται κατόπιν αρχικής επιθεωρήσεως και η διάρκεια ισχύος του δεν μπορεί να υπερβαίνει τα πέντε έτη, με ετήσια θεώρηση.

5) Πιστοποιητικό Ασφάλειας Ραδιοεπικοινωνιών Φορηγών Πλοίων.

Σύμφωνα με τις απαιτήσεις των κανονισμών του Κεφαλαίου IV της SOLAS, τα πλοία που υπάγονται στις διατάξεις της πρέπει να εφοδιάζονται με το **Πιστοποιητικό Ασφάλειας Ραδιοε-**

πικοινωνίας Φορηγών Πλοίων (Cargo Ship Safety Radio Certificate). Εκδίδεται κατόπιν αρχικής επιθεωρήσεως και η διάρκεια ισχύος του δεν μπορεί να υπερβαίνει τα πέντε έτη, με ετήσια θεώρηση. Η εγκατάσταση GMDSS είναι υποχρεωτική στις κατηγορίες πλοίων που κατασκευάστηκαν μετά την 1/2/1995 και σε όλα τα πλοία μετά την 1/2/1999. Οι απαιτήσεις εφαρμόζονται σε Φ/Γ πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες με χωρητικότητα πάνω από 300 κοχ και σε Ε/Γ πλοία ανεξαρτήτως χωρητικότητας, εφόσον μεταφέρουν πάνω από 12 επιβάτες.

6) Πιστοποιητικό Απαλλαγής.

Σύμφωνα με το Κεφάλαιο I της SOLAS, εάν δεν εφαρμόζεται κάποιο **Πιστοποιητικό Ασφάλειας** σε ένα πλοίο τότε προκύπτει η υποχρέωση εκδόσεως του αντίστοιχου **Πιστοποιητικού Απαλλαγής** (Exemption Certificate).

7) Πιστοποιητικό Ασφάλειας Επιβατηγών Πλοίων.

Τα Ε/Γ πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες είναι υποχρεωμένα να εφοδιάζονται με το **Πιστοποιητικό Ασφάλειας Επιβατηγού Πλοίου** (Passenger Ship Safety Certificate), το οποίο καλύπτει θέματα ασφάλειας κατασκευής, ραδιοπικοινωνίας και εξαρτισμού. Η διάρκεια ισχύος του είναι δώδεκα (12) μήνες. Στην Ελλάδα για τα Ε/Γ με ελληνική σημαία που εκτελούν εσωτερικούς πλόες εκδίδεται το ΠΠΕ.

8) Πιστοποιητικό Καταλληλότητας για τη Μεταφορά Επικινδύνων Χημικών Χύμα.

Σύμφωνα με τους κανονισμούς του Παραρτήματος II της MARPOL και του **Διεθνούς Κώδικα για την Κατασκευή και τον Εξοπλισμό Πλοίων που Μεταφέρουν Επικίνδυνα Χημικά Χύμα**, που αποτελεί ειδικό τμήμα της SOLAS, τα Δ/Ξ μεταφορές χημικών χύμα είναι υποχρεωμένα να εφοδιάζονται με το **Πιστοποιητικό Καταλληλότητας για τη Μεταφορά Χημικών Χύμα**. Η διάρκεια ισχύος του δεν πρέπει να υπερβαίνει τα πέντε χρόνια, με την υποχρέωση ετήσιας επιθεωρήσεως από την αρμόδια Αρχή.

9) Πιστοποιητικό Ασφάλειας Ταχύπλοου Σκάφους και η Άδεια Λειτουργίας του.

Σύμφωνα με το Κεφάλαιο X της SOLAS και ειδικότερα το **Διεθνή Κώδικα Ασφάλειας Ταχυπλόων Σκαφών**, που εγκρίθηκε στην Ελλάδα από το ΠΔ 74/96 και την ΥΑ 1218.112/1/98 (ΦΕΚ Β 726/98), κάθε πλοίο που υπάγεται στις αντίστοιχες διατάξεις πρέπει να εφοδιάζεται με το Πιστοποιητικό και να έχει την εγκεκριμένη ελληνική άδεια λειτουργίας του. Το Πιστοποιητικό εκδίδεται κατόπιν αρχικής επιθεωρήσεως και η διάρκεια ισχύος του δεν μπορεί να υπερβαίνει τα πέντε έτη.

10) Πιστοποιητικό Καταλληλότητας Ανυψωτικών Μηχανημάτων.

Σύμφωνα με το άρθρο 4 της ΔΣ του ILO Νο **134/1970** περί «Πρόληψης των εργατικών ατυχημάτων των ναυτικών» (επικυρώθηκε με το Νόμο 486/76 και ειδικότερα το ΠΔ 131/81), κάθε Φ/Γ πλοίο με χωρητικότητα πάνω από 100 κοχ και κάθε Ε/Γ πλοίο ανεξάρτητα της χωρητικότητάς του, εφόσον έχουν ανυψωτικά μέσα πρέπει να εφοδιάζονται με το **Πιστοποιητικό Καταλληλότητας Ανυψωτικών Μέσων**. Το Πιστοποιητικό αυτό εκδίδεται κατόπιν αρχικής επιθεωρήσεως και η διάρκεια ισχύος του είναι τέσσερα έτη με ετήσια θεώρηση. Την υποχρέωση τηρήσεως αυτού του εγγράφου έχουν και τα **βοηθητικά ναυπηγήματα** εφόσον έχουν ανυψωτικά μέσα. Στόχος της συντηρήσεως και καλής λειτουργίας των ανυψωτικών μέσων είναι η προστασία των χειριστών τους, είτε αυτοί είναι πλήρωμα του πλοίου είτε εργάτες από την ξηρά.

11) Πιστοποιητικό Πνευστών Σωσιβίων Σχεδίων των Πλοίων.

Σύμφωνα με το Κεφάλαιο III της SOLAS (επικυρώθηκε με το ΠΔ 920/77), οι πνευστές

σοσίβιες σχεδίες των ελληνικών πλοίων πρέπει να συνοδεύονται από Πιστοποιητικό του εργοστασίου κατασκευής τους, το οποίο θα πρέπει να έχει θεώρηση της αρμόδιας Αρχής, ώστε να πληρούνται οι απαιτήσεις της εν λόγω Συμβάσεως. Η διάρκεια ισχύος του είναι αυτή που ορίζεται από την Αρχή και συνήθως δεν υπερβαίνει τους δώδεκα (12) μήνες.

12) Διεθνές Πιστοποιητικό Προλήψεως Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο.

Σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού 5 του Παραρτήματος I της MARPOL (επικυρώθηκε με το Ν. 1269/82), τα πλοία, που υπάγονται στις διατάξεις της και εκτελούν διεθνείς πλόες προσεγγίζοντας λιμάνια ή τερματικούς σταθμούς που βρίσκονται στη δικαιοδοσία ενός κράτους-μέλους της εν λόγω Συμβάσεως πρέπει να εφοδιάζονται με το **Διεθνές Πιστοποιητικό Προλήψεως Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο** (International Oil Pollution Prevention Certificate–IOPPC), το οποίο θα συνοδεύεται από το συμπλήρωμα Α ή Β. Εκδίδεται κατόπιν αρχικής επιθεωρήσεως από εθνική Αρχή ή νηογνώμονες και η διάρκεια ισχύος του δεν μπορεί να υπερβαίνει τα πέντε έτη, με ετήσια θεώρηση. Πλοία που ανήκουν σε κράτη τα οποία δεν έχουν επικυρώσει τη MARPOL πρέπει να φέρουν το **Πιστοποιητικό Συμμορφώσεως** (IOPPC Compliance Certificate), ώστε να προσεγγίσουν λιμάνια κρατών-μελών της MARPOL.

Σύμφωνα με το ΠΔ 479/84 όλα τα πλοία με ελληνική σημαία και χωρητικότητα πάνω από 400 κοχ και τα Δ/Ξ με χωρητικότητα πάνω από 150 κοχ, τα οποία εκτελούν αποκλειστικά εσωτερικούς πλόες, καθώς και τα πλοία χωρητικότητας 100-400 κοχ και τα Δ/Ξ κάτω από 150 κοχ, ανεξάρτητα των πλόων που εκτελούν, πρέπει να εφοδιάζονται με το ελληνικό **Πιστοποιητικό Προλήψεως Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο**.

Επίσης σύμφωνα με το Κεφάλαιο IV του παραρτήματος I της MARPOL, κάθε Δ/Ξ με χωρητικότητα πάνω από 150 κοχ και κάθε άλλο πλοίο πάνω από 400 κοχ θα πρέπει να έχει καταρτίσει και παρουσιάσει προς έγκριση στην αρμόδια Αρχή **Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης για την Αντιμετώπιση Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο** (Shipboard Oil Pollution Emergency Plan–SOPEP), στο οποίο θα αναφέρονται οι διαδικασίες αναφοράς περιστατικών ρυπάνσεως, οι ενέργειες για τη μείωση απορρίψεως πετρελαίου, ο κατάλογος των Αρχών ή ατόμων επικοινωνίας και συντονισμού στην περίπτωση προκλήσεως περιστατικού ρυπάνσεως.

13) Διεθνές Πιστοποιητικό Προλήψεως Ρυπάνσεως από Μεταφορά Επιβλαβών Υγρών Ουσιών.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του **Διεθνούς Κώδικα Χημικών Χύμα** (International Bulk Chemical Code) τα πλοία, που μεταφέρουν επιβλαβείς υγρές χημικές ουσίες χύμα και προσεγγίζουν λιμάνια κρατών-μελών της MARPOL, πρέπει να είναι εφοδιασμένα με το **Διεθνές Πιστοποιητικό Προλήψεως Ρυπάνσεως από Μεταφορά Επιβλαβών Υγρών Ουσιών** (International Pollution Prevention Certificate for the carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk) ή, εφόσον είναι πιστοποιημένα Δ/Ξ μεταφοράς χημικών, μπορούν εναλλακτικά να εφοδιάζονται με το **Πιστοποιητικό Καταλληλότητας** (Certificate of Fitness). Η διάρκεια ισχύος του δεν μπορεί να υπερβαίνει τα πέντε έτη με την υποχρέωση ετήσιας θεωρήσεως.

Επίσης, σύμφωνα με το Παράρτημα II της MARPOL (επικυρώθηκε από την Ελλάδα με το Ν. 1269/82 και τα ΠΔ 404/86 και 361/96), προβλέπεται ότι κάθε υπόχρεο πλοίο κατάλληλο για τη μεταφορά επιβλαβών υγρών ουσιών χύμα, θα πρέπει να διαθέτει εγχειρίδιο διαδικασιών και διατάξεων απορρίψεως στη θάλασσα υγρών επιβλαβών ουσιών, εγκεκριμένο από την αρμόδια Αρχή (στην Ελλάδα πρόκειται για τη ΔΕΕΠ) ή από αναγνωρισμένο νηογνώμονα.

14) Διεθνές Πιστοποιητικό για την Αποφυγή Ρυπάνσεως από Λύματα.

Σύμφωνα με τους κανονισμούς του Παραρτήματος IV της MARPOL, προβλέπεται ότι τα υπόχρεα πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες θα πρέπει να εφοδιάζονται με το **Διεθνές Πιστοποιητικό για την Αποφυγή Ρυπάνσεως από Λύματα** και να αναφέρεται σε αυτό εάν το πλοίο διαθέ-

τει εγκατάσταση επεξεργασίας λυμάτων ή εγκατάσταση κωνιοροποποίησης ή δεξαμενές συγκρατήσεως και δίκτυο απορρίψεως. Στην Ελλάδα, όπως ρητά ορίζονται από το **ΠΔ 400/96**, τα υπόχρεα πλοία που εκτελούν εσωτερικούς πλόες, πρέπει να έχουν εφοδιασθεί με το **Πιστοποιητικό Προλήψεως Ρυπάνσεως από Λύματα**. Η έκδοσή του από την αρμόδια Αρχή γίνεται κατόπιν επιθεωρήσεως και η διάρκεια ισχύος του είναι πενταετής με ετήσια θεώρηση.

15) Πιστοποιητικό Ασφάλισης σε Σχέση με την Αστική Ευθύνη για Ζημιά Πετρελαϊκής Ρυπάνσεως.

Σύμφωνα με το Παράρτημα Ι της MARPOL, κάθε Δ/Ξ που μεταφέρει πάνω από 2000 τόνους ακάθαρτου πετρελαίου ή πετρελαίου ατμοποίησης ή βαρέου πετρελαίου μηχανών εσωτερικής καύσεως ή ορυκτέλαια ή φαλαινόλαια, είναι υποχρεωμένο να εφοδιάζεται με το **Πιστοποιητικό Ασφάλισης Αστικής Ευθύνης για Ζημιές από Ρύπανση με Πετρέλαιο** (Certificate of Insurance in Respect of Civil liability for Pollution Damage). Η έκδοση και η διατήρηση σε ισχύ αυτού του πιστοποιητικού αποδεικνύει τα στοιχεία του πλοίου, του πλοιοκτήτη, το είδος της ασφάλισης και τα στοιχεία της ασφαλιστικής εταιρείας, σύμφωνα με τους κανονισμούς της MARPOL.

16) Πιστοποιητικά Ασφαλούς Συνθέσεως.

Για κάθε πλοίο απαιτείται το **Πιστοποιητικό Ασφαλούς Συνθέσεως** (Safe Manning Document). Ειδικότερα, σύμφωνα με την Απόφαση Α481 του IMO ορίζεται ότι κάθε πλοίο, που εφαρμόζει τη STCW 1978 και τη SOLAS 1974/1978 (Κεφάλαιο V, Κανονισμός 13), θα πρέπει να έχει εφοδιαστεί από το κράτος της σημαίας του με έγγραφο, στο οποίο θα αναφέρεται η ελάχιστη ασφαλής σύνθεση καταστρώματος μηχανής και αουρμάτου. Για τον καθορισμό της σύνθεσεως και για την έκδοση αυτού του εγγράφου λαμβάνεται υπόψη η καταμέτρηση χωρητικότητας του πλοίου, το επίπεδο αυτοματισμού ή μη του μηχανοστασίου, η ύπαρξη εγκαταστάσεως GMDSS και η ύπαρξη ή μη κεντρικού σταθμού φορτοεκφορτώσεως στα Δ/Ξ.

Σχετικά με τους ναυτικούς, που είναι ναυτολογημένοι στο πλοίο, απαιτούνται τα κατάλληλα αποδεικτικά γνώσεων (διπλώματα), πιστοποιητικά ικανότητας και βεβαιώσεις. Ειδικότερα, σύμφωνα με τους σχετικούς κανονισμούς της STCW προβλέπονται τα εξής:

- α) Πιστοποιητικό συνεχούς ικανότητας και εκσυγχρονισμού των γνώσεων.
- β) Πιστοποιητικό (βεβαίωση) τηρήσεως φυλακής γέφυρας και μηχανής.
- γ) Βεβαίωση προσωπικού Δ/Ξ.
- δ) Βεβαίωση προσωπικού Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων.
- ε) Πιστοποιητικό εκπαίδευσης σε θέματα καταστάσεως ανάγκης και ιατρικής μέριμνας.
- στ) Αποδεικτικά υγειονομικής εξετάσεως και
- ζ) αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας.

Σχετικά με τα **αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας** των ναυτικών, που στελεχώνουν ως ανθρωπινό δυναμικό τα πλοία, πρέπει να τονίσουμε ότι σύμφωνα με την STCW 1995, τα μέλη του πληρώματος ανάλογα με το βαθμό, την ειδικότητά τους και τον τύπο πλοίου, στο οποίο είναι ναυτολογημένοι, θα πρέπει να διαθέτουν υποχρεωτικά έναν καθορισμένο αριθμό διεθνώς αναγνωρισμένων πιστοποιητικών. Τα πιστοποιητικά αυτά είναι:

- α) Πιστοποιητικό ικανότητας ή επάρκειας (Certificate of Competency).
- β) Πιστοποιητικό βασικής εκπαίδευσης σε θέματα ασφάλειας (Basic Safety Certificate).
- γ) Πιστοποιητικό εκπαίδευσης στη χρήση σωστικών σκαφών και λεμβών διασώσεως (Survival Craft and Rescue Boats Certificate).
- δ) Πιστοποιητικό τηρήσεως φυλακής γέφυρας ή μηχανοστασίου (Deck/Engine Watch-keeping Certificate).

- ε) Πιστοποιητικό γνώσεως της αγγλικής γλώσσας από τους αξιωματικούς για χρήση στη ναυτιλία (Maritime English for Officers Certificate).
- στ) Πιστοποιητικό εκπαίδευσης στις πρώτες βοήθειες (Medical Emergency First Aid Certificate).
- ζ) Πιστοποιητικό εκπαίδευσης στη χρήση ταχυπλόων λεμβών διασώσεως (Fast Rescue Boat Certificate).
- η) Πιστοποιητικό προχωρημένης εκπαίδευσης στην καταπολέμηση πυρκαγιάς (Advanced Fire Fighting Certificate).
- θ) Πιστοποιητικό εκπαίδευσης σε προσομιωτή RADAR, Πιστοποιητικό χειριστή RADAR, Πιστοποιητικό εκπαίδευσης στη χρήση των αυτομάτων βοηθημάτων υποτυπώσεως RADAR (Radar simulator, radar observer, ARPA).
- ια) Πιστοποιητικό χειριστή γενικής χρήσεως GMDSS, Πιστοποιητικό χειριστή ραδιοτηλεφωνίας (GMDSS, Global Operator, Ship restricted radiotelegraph operator).
- ιβ) Πιστοποιητικό ιατρικής μέριμνας (Medical Care Aboard Ship).
- ιγ) Πιστοποιητικό τηρήσεως φυλακής κατώτερου πληρώματος (Deck/Engine Watchkeeping for Ratings).
- ιδ) Πιστοποιητικό γνώσεως της αγγλικής γλώσσας κατώτερου πληρώματος για χρήση στη ναυτιλία (Maritime English for Ratings).
- ιε) Πιστοποιητικό εκπαίδευσης ασφάλειας στα Δ/Ξ (MARPOL Annexes I&II, General Tanker Familiarisation Certificate, IGS, COW, Advanced Oil Tanker Operations Certificate).
- ιστ) Πιστοποιητικό προχωρημένης εκπαίδευσης στα Δ/Ξ μεταφοράς υγροποιημένων αερίων (Advanced LPG Tanker Operations Certificate).
- ιζ) Πιστοποιητικό προχωρημένης εκπαίδευσης σε Δ/Ξ μεταφοράς χημικών (Advanced Chemical Tanker Operations Certificate).
- ιη) Πιστοποιητικό εκπαίδευσης για τη μεταφορά επικινδύνων φορτίων (Hazardous Material Certificate).

17) Πιστοποιητικό Μυοκτονίας.

Με σκοπό την πρόληψη μολυσματικών ασθενειών και την προστασία της δημόσιας υγείας, τα πλοία, με βάση τον Ελληνικό Υγειονομικό Κανονισμό (ΦΕΚ 292 Α/51) και το Διεθνή Υγειονομικό Κανονισμό, είναι υποχρεωμένα να εκτελούν μυοκτονία σε κανονικά χρονικά διαστήματα, αλλά και εκτάκτως όταν παρουσιάζεται ανάγκη. Η διάρκεια ισχύος του **Πιστοποιητικού Μυοκτονίας** ή του **Πιστοποιητικού Εξαιρέσεως Μυοκτονίας** είναι έξι (6) μήνες και δεν μπορεί να παραταθεί πέραν του ενός μήνα.

18) Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχειρίσεως και Έγγραφο Συμμορφώσεως.

Σύμφωνα με τον Κανονισμό 4 του Κεφαλαίου ΙΧ της SOLAS, η εταιρεία και τα πλοία που αυτή διαχειρίζεται, ελέγχονται από το κράτος ή τους αναγνωρισμένους νηογνώμονες, ώστε να διαπιστωθεί η ορθή συμμόρφωση με τον Κώδικα ISM και να εκδοθεί το **Πιστοποιητικό Συμμορφώσεως** (DOC) για την εταιρεία, όπως επίσης αντίγραφο του, που θα τηρείται στο πλοίο, και το **Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχειρίσεως** (SMC) για το πλοίο. Η διάρκεια ισχύος αυτών των εγγράφων είναι πενταετής με την υποχρέωση ετήσιας επιθεωρήσεως.

8.7 Τα Βιβλία και Ημερολόγια των Πλοίων.

Σύμφωνα με τη διεθνή νομοθεσία, π.χ. Βιβλίο Πετρελαίου (MARPOL), Βιβλίο Απορρομιμάτων (MARPOL) και Ημερολόγιο Ραδιοεπικοινωνιών (SOLAS) και την **ελληνική νομοθεσία**, π.χ. Ημερολόγιο Γέφυρας και Ημερολόγιο Μηχανής, στα πλοία ελληνικής σημαίας πρέπει να βρίσκονται και να τηρούνται τα ακόλουθα έντεκα ημερολόγια και βιβλία:

1) Ημερολόγιο Γέφυρας.

Το **Ημερολόγιο Γέφυρας** (ΗΓ) (ή αλλιώς Κατασπρώματος ή Πλοίου) είναι ένα από τα κυριότερα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου και τηρείται με επιμέλεια του πλοιάρχου. Σε αυτό καταγράφονται καθημερινά οι ναυτικές και μετεωρολογικές παρατηρήσεις και τα γεγονότα που αφορούν στο πλοίο, στη ναυσιπλοΐα, στο πλήρωμα και στο φορτίο. Το ΗΓ συντάσσεται με βάση τα στοιχεία που έχουν καταχωρηθεί στο πρόχειρο ημερολόγιο από τον αξιωματικό φυλακής γέφυρας. Οι εγγραφές γίνονται με χρονολογική σειρά και πρέπει να είναι ευανάγνωστες, ώστε να αποκλείεται η δημιουργία υπονοιών, που μπορούν να μειώσουν και να θέσουν σε αμφισβήτηση την αποδεικτική δύναμή του. Επίσης, δεν επιτρέπονται στο ΗΓ προσθετικές εγγραφές, πάνω ή στα περιθώρια του κειμένου. Στις περιπτώσεις όμως κατά τις οποίες υπάρχει ανάγκη να προστεθούν στοιχεία τότε η καταχώρησή τους πρέπει να γίνεται στη συνέχεια του κειμένου και να γίνεται ειδική εγγραφή, που να μνημονεύει την παράλειψη αυτή.

Συνοπτικά οι ενδείξεις που συμπληρώνονται στο ΗΓ είναι οι ακόλουθες:

α) Στα Φ/Γ πλοία αναγράφεται το ταξίδι από ... στο/η και στα Ε/Γ αναγράφονται τα λιμάνια του δρομολογίου που εκτελείται. Η ημερομηνία αναγράφεται με την ημέρα ονομαστικά, το μήνα και το έτος αριθμητικά: π.χ. Δευτέρα 1 Ιανουαρίου 2001. Οι ώρες αναγράφονται με τετραψήφιο αριθμό από 00.01 έως 24.00.

β) Επίσης, αναγράφεται η ένδειξη του δρομομέτρου, η αληθής πλεύση που χαράχθηκε στο χάρτη, η ένδειξη της μητρος-γυροσκοπικής πυξίδας με την οποία πρέπει να συντονίζονται όλοι οι επαναλήπτες του πλοίου, η πορεία του πλοίου που εμφανίζεται στην πηδαλιούχο μαγνητική πυξίδα, η παραλλαγή της ευθυντηρίας πυξίδας, η ένδειξη της καταστάσεως (διεύθυνση, ένταση) του ανέμου κατά τη λήξη κάθε τετράωρης φυλακής, η ένδειξη του βαρομέτρου.

γ) Επιπλέον, αναγράφονται σε συντομία τα συμβάντα κατά την ώρα ή τη φυλακή που αναφέρονται, το είδος του στίγματος (π.χ αστρονομικό ή από διόπτρευση ή από αναμέτρηση κλπ.) και η μέση αληθής πλεύση. Εφόσον μεσολαβούν σημεία ξηράς, τα οποία συνεπάγονται αντίστοιχες μεταβολές πλεύσεως, τίθεται η ένδειξη «πορείες διάφορες».

δ) Θα πρέπει να αναφερθεί ότι μπορούν να αναγράφονται οι ενδείξεις των διπυθμένων του μηχανοστασίου, οι ενδείξεις των δεξαμενών ζυγοσταθμίσεως και οι ενδείξεις όλων των δεξαμενών που χρήζουν παρακολούθησεως.

ε) Σε κάθε άφιξη του πλοίου σε λιμάνι ή σε κάθε αναχώρηση από λιμάνι αναγράφονται τα εξής στοιχεία:

- Βυθίσματα πλήρης, πρόυμης και μέσης.
- Υπόλοιπα καυσίμων και νερού πάνω στο πλοίο.
- Υπάρχουσα ποσότητα φορτίου και έρματος.

στ) Κατά την αναχώρηση από κάθε λιμάνι, αναγράφονται τα ακόλουθα:

- Οι αξιωματικοί και οι άνδρες που συμμετέχουν σε κάθε φυλακή της γέφυρας.
- Οι ποσότητες καυσίμων και νερού που τυχόν παραλήφθηκαν από το λιμάνι.
- Ο αριθμός των επιβατών που επιβιβάστηκαν.

ζ) Πρόσθετα, κατά την άφιξη σε κάθε λιμάνι, αναγράφονται τα εξής:

- Εάν οι φυλακές γέφυρας και μηχανής εξακολουθούν να διατηρούνται ή εάν παύονται και στη δεύτερη περίπτωση η ακριβής ώρα παύσεώς τους.
- Εάν υπάρχει κάποια ζημιά στο πλοίο ή στο φορτίο που διαπιστώθηκε ή που πιθανολογείται.
- Ο αριθμός των επιβατών που αποβιβάστηκαν.

η) Κατά το χρόνο παραμονής του πλοίου σε λιμάνι αναγράφονται:

- Η ποσότητα φορτίου που φορτώνεται ή εκφορτώνεται κάθε μέρα, το είδος και ο προορισμός (προκειμένου για φορτίο που φορτώνεται).
- Η παραλαβή τυχόν καυσίμων, νερού και λοιπών εφοδίων.
- Η τυχόν αποστολή ασθενών από το πλήρωμα ή τους επιβάτες για ιατρική περίθαλψη.

- Οι τυχόν ναυτολογούμενοι και απολύόμενοι ναυτικοί χωρίς σύμπραξη της Αρχής.
- Κάθε έκτακτο συμβάν ή ατύχημα και κάθε γεγονός το οποίο κατά την κρίση του πλοίαρχου πρέπει να καταχωρηθεί στο ΗΓ.

θ) Κατά τη διάρκεια του πλου αναγράφεται κάθε παράλλαξη φάρου-φανού ή ακρωτηρίου, κάθε μεταβολή της πλεύσεως του πλοίου, κάθε μεταβολή της καταστάσεως του ανέμου ή της θάλασσας και ειδικότερα κάθε μεσημέρι αναγράφονται τα ακόλουθα:

- Το στίγμα του πλοίου από υπολογισμό ή αναμέτρηση.
- Η μέση αληθής πλεύση (ή πορεία).
- Το διάστημα που διανύθηκε από το πλοίο κατά το 24ωρο που έληξε σε ναυτικά μίλια.
- Η διάρκεια του ταξιδιού κατά το 24ωρο που έληξε, ανάλογα με το εάν το ρολόι πηγαίνει μπρος ή πίσω σε σχέση με τη διαφορά γεωγραφικού μήκους.
- Η μέση ταχύτητα του πλοίου κατά το 24ωρο που έληξε.
- Η έκπτωση που παρατηρήθηκε λόγω ανέμου ή ρεύματος σε ναυτικά μίλια ανά ώρα και φορά αυτής.

ι) Επίσης αναγράφεται κάθε έκτακτη παρατήρηση, την οποία ο πλοίαρχος κρίνει απαραίτητη καθώς και η ώρα απορρίψεως στη θάλασσα καταλοίπων καύσεως πετρελαίου, λαδιού λιπάνσεως και γενικά άχρηστου υλικού.

Πρόσθετα, στο ΗΓ καταχωρούνται με κάθε ακρίβεια και λεπτομέρεια τα εξής περιστατικά:

α) Γέννηση ή θάνατος που συμβαίνει στο πλοίο (εφόσον υπάρχει το αντίστοιχο βιβλίο καταχωρούνται και εκεί).

β) Τραυματισμός ή άλλο ατύχημα μέλους πληρώματος ή άλλου ατόμου που επιβαίνει στο πλοίο (π.χ. συνεργείο) καθώς και η ασθένεια μέλους πληρώματος, όπως επίσης τα μέτρα που λήφθηκαν για την αντιμετώπιση του περιστατικού.

γ) Βλάβες μηχανής ή ασυρμάτου ή άλλων εξαρτημάτων του πλοίου ή του φορτίου, όπως επίσης τα μέτρα αποκαταστάσεως.

δ) Ναυτικά ατυχήματα οποιασδήποτε φύσεως και εκτάσεως (π.χ. προσάραξη, πυρκαγιά, σύγκρουση, ακυβερνησία, βύθιση κλπ.) ανεξάρτητα από τις συνέπειές τους, με πλήρη περιγραφή των συνθηκών κάτω από τις οποίες συνέβησαν και η σχετική ενημέρωση των Αρχών και η τυχόν παροχή οδηγιών.

ε) Οι διαταγές που λαμβάνονται από τις Αρχές και οι ενέργειες που γίνονται προς εκτέλεσή τους (π.χ. παροχή βοήθειας σε άλλα πλοία).

στ) Η πραγματοποίηση των υποχρεώσεων που επιβάλλονται από τους διεθνείς και τους εσωτερικούς κανονισμούς ως προς τον έλεγχο της καταστάσεως του πλοίου, την τήρηση της γραμμής φορτώσεως, τη διεξαγωγή γυμνασίων, τον έλεγχο των σωστικών και πυροσβεστικών μέσων και τον έλεγχο στεγανότητας των θυρών ασφάλειας του πλοίου.

ζ) Οι ναυτολογήσεις και απολύσεις των μελών πληρώματος.

η) Οι τυχόν παραβάσεις των κανονισμών και τα μέτρα που λαμβάνονται.

θ) Σοβαρά συμβάντα που έλαβαν χώρα στο πλοίο και σε βάρος αυτού και των επιβαίνοντων (π.χ. πειρατεία, ληστεία, κατάσχεση πλοίου ή φορτίου).

Το ΗΓ πρέπει να συμπληρώνεται το αργότερο μέσα σε 24 ώρες, από τότε που συνέβησαν τα πάσης φύσεως περιστατικά και να θεωρείται από τη Λιμενική ή Προξενική Αρχή του πρώτου λιμανιού κατάπλου του πλοίου. Έτσι αυτή πληροφορείται άμεσα και επίσημα για τα συμβάντα στο πλοίο, το φορτίο και τους επιβαίνοντες και προβαίνει στις απαιτούμενες ενέργειες, όπως ορίζουν οι σχετικοί νόμοι και διαταγές των καθ' ύλην αρμοδίων υπηρεσιών του ΥΕΝ, π.χ. διεξαγωγή προανακρίσεως κλπ. Με άλλα λόγια, το ΗΓ αποτελεί κύριο και βασικό προανακριτικό υλικό για τις Λιμενικές Αρχές σε όλες τις περιπτώσεις.

Ο πλοίαρχος ή, όταν αυτός κωλύεται, ο νόμιμος αναπληρωτής του οφείλει μέσα σε 24 ώρες από τον κατάπλου του πλοίου να παρουσιασθεί στη Λιμενική ή Προξενική Αρχή, προσκομίζοντας

ζοντας για θεώρηση το ΗΓ, το Ναυτολόγιο, καθώς και κάθε άλλο ναυτιλιακό έγγραφο που θα ζητηθεί από την Αρχή, σύμφωνα με τους κανονισμούς Λιμένα.

2) *Ημερολόγιο Μηχανής.*

Όλα τα πλοία με ελληνική σημαία, χωρητικότητας άνω των 10 κοχ που κινούνται με μηχανές, είναι υποχρεωμένα να τηρούν *Ημερολόγιο Μηχανής* (ΗΜ). Αυτό αποτελεί επίσης ναυτιλιακό έγγραφο των πλοίων και τηρείται από τον πρώτο μηχανικό, αλλά βρίσκεται υπό την εποπτεία του πλοίαρχου. Στο ΗΜ αναγράφονται οι ενδείξεις και τα γεγονότα που αφορούν στην κατάσταση και λειτουργία των μηχανών, των βοηθητικών μηχανημάτων, τις καύσιμες ύλες του πλοίου και τις καταναλώσεις τους, πιθανές βλάβες και τα μέτρα αποκαταστάσεως. Το ΗΜ πρέπει να συμβαδίζει με το ΗΓ σχετικά με τους χρόνους ταξιδιών, τους χρόνους παραμονής σε λιμάνι, τον απόπλου και κατάπλου ή οποιαδήποτε άλλη κίνηση των μηχανών. Το ΗΜ δεν προσκομίζεται σε κάθε κατάπλου και απόπλου για θεώρηση στη Λιμενική Αρχή.

3) *Ημερολόγιο Ραδιοεπικοινωνιών.*

Σύμφωνα με το Κεφάλαιο IV της SOLAS, από την 1/2/1999 όλα τα πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες και χρησιμοποιούν εξοπλισμό GMDSS, θα έχουν αντικαταστήσει τα *βιβλία ασυρμάτου και ραδιοτηλεφώνου* με το *Ημερολόγιο Ραδιοεπικοινωνιών* (ΗΡ), το οποίο αποτελεί ναυτιλιακό έγγραφο. Τα πλοία με ελληνική σημαία που έχουν σταθμό ραδιοτηλεγραφίας τηρούν υποχρεωτικά Ημερολόγιο Ασυρμάτου, τα πλοία που έχουν σταθμό ραδιοτηλεφωνίας τηρούν υποχρεωτικά *Ημερολόγιο Ραδιοτηλεφώνου* και τα πλοία που έχουν σταθμό ραδιοτηλεφωνίας και ραδιοτηλεγραφίας τηρούν υποχρεωτικά μόνο *Ημερολόγιο Ασυρμάτου*. Το ΗΡ θεωρείται από τον πλοίαρχο (σε τακτά διαστήματα) και τη Λιμενική ή Προξενική Αρχή. Σε αυτό αναγράφονται (από τον υπεύθυνο αξιωματικό ως χειριστή του συστήματος) τα γεγονότα που αφορούν στην κατάσταση και λειτουργία της εγκαταστάσεως και των άλλων βοηθητικών μηχανημάτων, τα μηνύματα (ημερομηνία, ώρα, περιλήψη) που έχουν σχέση με επείγοντα περιστατικά κινδύνου και ασφάλειας, τα γεγονότα που έχουν σχέση με την υπηρεσία ραδιοεπικοινωνιών και τις περιοδικές δοκιμές λειτουργίας των συσκευών.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του ΠΔ 304/97 σε όλα τα πλοία που φέρουν συσκευές *Ψηφιακής Επιλογικής Κλήσεως* (Digital Selective Calling) ή τετρατονικές δορυφορικές μονάδες (INMARSAT C, B, M) και δορυφορικά EPIRB (COSPASSAR-SAT, INMARSAT E/L-BAND EPIRB) χορηγείται από τη ΔΕΕΠ ο ΔΣΠ (Διακριτικός Σταθμός Πλοίου).

Το ΗΡ τηρείται από τον υπεύθυνο χειριστή της υπηρεσίας ραδιοεπικοινωνιών και κατά την αλλαγή του υπεύθυνου καταχωρείται εγγραφή παραδόσεως και παραλαβής.

4) *Ποινολόγιο.*

Σύμφωνα με τον ελληνικό ποινικό και πειθαρχικό κώδικα, το *βιβλίο Ποινολογίου* είναι ναυτιλιακό έγγραφο το οποίο τηρείται στα ελληνικά εμπορικά πλοία χωρητικότητας άνω των 100κοχ. Σε αυτό καταχωρούνται από τον πλοίαρχο τα ελαφρά και βαρέα πειθαρχικά παραπτώματα των ναυτικών όπως επίσης και οι επιβαλλόμενες ποινές. Ο πλοίαρχος έχει το δικαίωμα, σε πρώτο βαθμό, να επιπλήξει ή να επιβάλει τιμωρία με πρόστιμο και σε δεύτερο βαθμό η Λιμενική Αρχή κατόπιν εξετάσεως και θεωρήσεως να προχωρήσει σε αυστηρότερες ποινές. Όταν το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι, ο πλοίαρχος είναι υποχρεωμένος να αναφέρει το παράπτωμα στην αρμόδια Αρχή και δεν μπορεί να ασκήσει ο ίδιος την πειθαρχική εξουσία.

5) *Ναυτολόγιο.*

Το *Ναυτολόγιο* είναι ναυτιλιακό έγγραφο του πλοίου και δημόσιο έγγραφο, σύμφωνα με την Απόφαση του Εφετείου Πειραιώς αριθ. 971/82 ως «εκδιδόμενο υπό της οικείας Λιμενικής

Αρχής». Στο ναυτολόγιο καταχωρούνται από τη Λιμενική ή Προξενική Αρχή τα στοιχεία του πλοίαρχου και των μελών του πληρώματος κατά τη χρονική σειρά εγγραφής τους σε αυτό. Ειδικότερα, στο Ναυτολόγιο αναγράφονται:

α) Τα στοιχεία των ναυτικών που υπηρετούν στο πλοίο και είναι ναυτολογημένοι σε θέσεις που προβλέπονται από την οργανική σύνθεσή του.

β) Τα στοιχεία των ναυτικών που υπηρετούν στο πλοίο και είναι ναυτολογημένοι σε θέσεις πέρα από την οργανική σύνθεση του πλοίου με την ένδειξη **Υπεράριθμος** στη στήλη των παρατηρήσεων.

γ) Αν ένας ναυτικός υπηρετεί σε θέση που προβλέπεται από την οργανική σύνθεση του πλοίου, αλλά είναι ναυτολογημένος με ειδικότητα ανώτερη από αυτήν που απαιτείται για τη θέση που κατέχει, τότε θα αναγράφεται στο ναυτολόγιο κανονικά με την ένδειξη **Ναυτολόγηση υπέρ την οργανική σύνθεση** στη στήλη των παρατηρήσεων.

Περαιτέρω σε ειδικές στήλες του ναυτολογίου αναγράφεται ο κατάπλους του πλοίου στα διάφορα λιμάνια καθώς και ο απόπλους από αυτά, από την οικεία Λιμενική ή Προξενική Αρχή.

Τονίζεται η ιδιαίτερη σημασία του Ναυτολογίου, ως ένα από τα σημαντικότερα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου διότι αποδεικνύεται:

α) Εγγράφως η ναυτολόγηση του πλοίαρχου και των μελών του πληρώματος.

β) Ειδικά για την Ελλάδα γίνεται από την αρμόδια υπηρεσία του ΝΑΤ ο υπολογισμός και η εισπραξη των εισφορών υπέρ του ΝΑΤ (τόσο του πλοιοκτήτη όσο και του ναυτικού). Μαζί με τις εισφορές αυτές υπολογίζονται και εισπράττονται και οι εισφορές υπέρ άλλων ταμείων και λογαριασμών, όπως είναι τα Ταμεία Πρόνοιας του ΕΝ, η Εστία Ναυτικών κ.ά.

γ) Καταχωρείται από την Υπηρεσία Ναυτικών Μητρώων (ΥΝΜ) η πραγματική υπηρεσία όλων των ναυτικών και γίνεται ο υπολογισμός της συνολικής θαλάσσιας υπηρεσίας κάθε ναυτικού για τη συμμετοχή του στις εξετάσεις του ΥΕΝ, προς απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας καθώς και για τον υπολογισμό της συντάξεώς του.

δ) Ελέγχεται η σύνθεση του πληρώματος, όπως αυτή έχει ορισθεί νόμιμα από το ΥΕΝ για κάθε συγκεκριμένο πλοίο, ώστε να του χορηγηθεί άδεια απόπλου. Ο έλεγχος της συνθέσεως του πληρώματος συνδέεται άμεσα με την ασφάλεια ναυσιπλοΐας του πλοίου, αφού μικρότερος αριθμός πληρώματος συνεπάγεται ελλιπή σύνθεση. Επίσης, μη κατάλληλα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας σε συσχετισμό με τις θέσεις ναυτολόγησεως του πλοίου συνεπάγονται αντικανονική σύνθεση.

Όλα τα υπό ελληνική σημαία πλοία άνω των 100 κοχ, μη εξαιρουμένων των κυβερνητικών πλοίων, υποχρεούνται να είναι εφοδιασμένα με ναυτολόγιο. Απαλλάσσονται από την υποχρέωση να εφοδιάζονται με Ναυτολόγιο οι μηχανότρατες μέχρι 30 κοχ, τα ιδιωτικά θαλαμηγά σκάφη αναψυχής μέχρι 100 κοχ και όλα τα λοιπά ιστιοφόρα-πετρελαιοκίνητα σκάφη μέχρι 25 κοχ.

Ο πλοίαρχος κάθε πλοίου υπό ελληνική σημαία είναι υποχρεωμένος να προσκομίσει για θεώρηση το Ναυτολόγιο του πλοίου (μαζί με άλλα ναυτιλιακά έγγραφα) στη Λιμενική Αρχή εντός 24 ωρών από τον κατάπλου του πλοίου σε λιμάνι. Κατ' εξαίρεση επιτρέπεται, για ορισμένες μόνο κατηγορίες πλοίων, όπως πορθμεία, ακτοπλοϊκά, αλιευτικά, τοπικών συγκοινωνιών πετρελαιοκίνητα και πάντοτε μετά από σχετικές ρυθμίσεις του ΥΕΝ, η θεώρηση του Ναυτολογίου τους να μην διενεργείται σε κάθε κατάπλου, αλλά σε τακτά χρονικά διαστήματα.

Ο έλεγχος που διενεργείται από τη Λιμενική Αρχή κατά τη θεώρηση του Ναυτολογίου οφείλει να είναι ουσιαστικός και να αποβλέπει στη διαπίστωση:

α) Εάν το Ναυτολόγιο βρίσκεται σε ισχύ ή είναι ληξιπρόθεσμο, οπότε διενεργούνται οι διαδικασίες για την αντικατάστασή του.

β) Εάν έχει καταχωρηθεί η εγκριτική πράξη-απόφαση του ΥΕΝ αναφορικά με τη σύνθεση πληρώματος και εάν η υπάρχουσα στο πλοίο σύνθεση των υπηρετούντων ναυτικών ανταποκρίνεται προς την εγκριτική απόφαση.

γ) Εάν έχουν γίνει τυχόν μεταβολές του πληρώματος (ναυτολογήσεις-απολύσεις) από τον πλοίαρχο λόγω ελλείψεως Λιμενικής ή Προξενικής Αρχής, οπότε απαιτείται επικύρωση.

δ) Εάν τηρείται και διαφυλάσσεται το Ναυτολόγιο από τον πλοίαρχο σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

Το Ναυτολόγιο εκδίδεται από τη Λιμενική ή Προξενική Αρχή και μόνο μετά από εντολή-διαταγή του ΝΑΤ. Δίχως τη σχετική διαταγή του απαγορεύεται η έκδοση Ναυτολογίου, γιατί προϋποθέτει την εξόφληση του προηγούμενου ναυτολογίου, από την πλοιοκτήτρια εταιρεία του πλοίου, προς το ΝΑΤ ή έστω διά μέσου οικονομικού διακανονισμού, διότι η εξόφληση των ναυτολογίων αποτελεί τον κύριο και βασικό πόρο εισπράξεως εσόδων του ΝΑΤ.

Η Λιμενική ή Προξενική Αρχή, κατά τη νηολόγηση του πλοίου ή την έναρξη των ταξιδιών του ή την αντικατάσταση Ναυτολογίου, εκδίδει το νέο Ναυτολόγιο συμπληρώνοντας ορθά και ευανάγνωστα όλες τις ενδείξεις των σελίδων του με στοιχεία που περιέχονται στα επίσημα έγγραφα του πλοίου, όπως είναι το έγγραφο εθνικότητας και το πιστοποιητικό καταμετρήσεως. Ειδικότερα στην πρώτη σελίδα αναγράφονται:

α) Το όνομα του σκάφους, ο αριθμός και το λιμάνι νηολογίου του, το ΔΔΣ (Διεθνές Διακριτικό Σήμα), η καθαρή (κκχ) και ολική χωρητικότητα (κοχ), το νεκρό βάρος, το είδος και η ιπποδύναμη της μηχανής του, ο αριθμός, η ημερομηνία και ο τόπος εκδόσεως του Ναυτολογίου.

β) Το είδος του πλοίου, εάν δηλαδή είναι Φ/Γ, Δ/Ξ, Ε/Γ, αλιευτικό ανοικτής θάλασσας κλπ.

γ) Το όνομα, επώνυμο, πατρώνυμο και η διεύθυνση του πλοιοκτήτη ή του εκπροσώπου του στην Ελλάδα και του πλοίαρχου του πλοίου. Στην περίπτωση της πλοιοκτήτριας εταιρείας, πρέπει να αναγράφεται η επωνυμία και η διεύθυνση της έδρας της.

δ) Ο αριθμός, η ημερομηνία και ο τόπος εκδόσεως του προγενέστερου Ναυτολογίου, καθώς και τα στοιχεία του εξοφλητικού αποδεικτικού εισπράξεως της οφειλής. Σε περίπτωση που δεν υπήρξε προγενέστερο Ναυτολόγιο και το πλοίο εφοδιάζεται για πρώτη φορά, στην αντίστοιχη στήλη αναγράφεται η ένδειξη **Εφοδιάζεται το Πρώτον**.

ε) Κατά την αντικατάσταση και στο ειδικό μέρος του Ναυτολογίου που αντικαθίσταται σημειώνεται στην αντίστοιχη στήλη ο αριθμός, η ημερομηνία και ο τόπος εκδόσεως του μεταγενέστερου ναυτολογίου.

στ) Παράλληλα, το Ναυτολόγιο χαρτοσημαίνεται νόμιμα από τη Λιμενική Αρχή στην πρώτη σελίδα του.

Στις υπόλοιπες σελίδες καταχωρούνται οι ναυτολογήσεις και απολύσεις των ναυτικών και συμπληρώνονται όλα τα στοιχεία αυτών. Συγκεκριμένα:

α) Ο αριθμός και η περιφέρεια Μητρώου Εργατών Θαλάσσης (ΜΕΘ).

β) Ο αριθμός του διπλώματος, πτυχίου ή άδειας και η τάξη αυτών.

γ) Το ονοματεπώνυμο και πατρώνυμο του ναυτικού (το επώνυμο με κεφαλαία γράμματα).

δ) Ο τόπος και το έτος γεννήσεως.

ε) Η ειδικότητα ναυτολογήσεως.

στ) Ο τόπος και η ημερομηνία ναυτολογήσεως.

ζ) Ο μηνιαίος μισθός (κατά κανόνα στην πρακτική για ευνόητους λόγους σημειώνεται η ένδειξη Σ.Σ. = Συλλογικής Συμβάσεως).

η) Ο τόπος και η χρονολογία.

Στην απέναντι της ναυτολογήσεως σελίδα, καταχωρούνται οι απολύσεις, όταν αυτές προκύψουν, όπου σημειώνεται αντίστοιχα ο τόπος, η χρονολογία και τα αίτια απολύσεως (π.χ. αμοιβαία συναίνεση, λόγω ασθένειας, λόγω παραπτώματος, λόγω αντικαταστάσεως ναυτολογίου και μεταφοράς σε νέο Ναυτολόγιο κλπ.).

Το Ναυτολόγιο αντικαθίσταται υποχρεωτικά από τη Λιμενική ή Προξενική Αρχή ως ληξιπρόθεσμο στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) Μόλις παρέλθει το εξάμηνο από την έκδοσή του.

- β) Εάν μεταβιβασθεί η κυριότητα του πλοίου σε ποσοστό ανώτερο του 50%.
- γ) Εάν το πλοίο αποβάλει την ελληνική εθνικότητα.
- δ) Εάν το πλοίο *διαλυθεί* (scrap) ή κηρυχθεί ανίκανο προς πλου ή οπωσδήποτε απωλεσθεί (ολική απώλεια).
- ε) Εάν απολυθεί ο πλοίαρχος χωρίς αντικατάσταση (περίπτωση σπανιότητα).

6) Βιβλίο Υποθηκών.

Σύμφωνα με τον ΚΙΝΔ, κάθε ελληνικό πλοίο άνω των 500 κοχ είναι υποχρεωμένο να έχει και να τηρεί το **Βιβλίο Υποθηκών** (BY) ή το Πιστοποιητικό σχετικά με τις εγγεγραμμένες στο πλοίο υποθήκες και κατασχέσεις. Σε αυτό εγγράφονται ή εξαλείφονται οι απλές ή προτιμώμενες υποθήκες που καταχωρήθηκαν από το ναυτικό υποθηκοφύλακα στο υποθηκολόγιο. Το BY φυλάσσεται από τον πλοίαρχο και παραμένει στο πλοίο, χωρίς να απαιτείται η τακτική θεώρησή του, εφόσον δεν υπάρχουν στοιχεία μεταβολής, ώστε να λαμβάνει γνώση του περιεχομένου του κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που έχει έννομο συμφέρον.

7) Βιβλίο Επιτροπής Τροφίμων.

Σύμφωνα με το ΒΔ 806/70 (ΦΕΚ Α 275/70), στα ελληνικά πλοία πρέπει να τηρείται το **Βιβλίο Επιτροπής Τροφίμων** (BET). Η τήρηση αυτού είναι υποχρέωση της αμοδίας επιτροπής του πλοίου, η οποία συγκροτείται με τη μέριμνα του πλοίαρχου. Σε αυτό καταχωρείται η αποδοχή της επαρκούς και καλής ποιότητας των τροφίμων, σύμφωνα με το εδεσματολόγιο του ΥΕΝ, όπως επίσης οι τυχόν παρατηρήσεις και τα μέτρα για την αποκατάστασή τους.

Το BET δεν χαρακτηρίζεται ως ναυτιλιακό έγγραφο, αλλά προσκομίζεται για θεώρηση στη Λιμενική ή Προξενική Αρχή κατά τον κατάπλου του πλοίου σε λιμάνι.

8) Βιβλίο Υπερωριών και Προσθέτων Αμοιβών.

Σύμφωνα με τον **Κανονισμό Εργασίας** επί ελληνικών Φ/Γ πλοίων [ΒΔ 806/70 (ΦΕΚ 275Α')] άνω των 800κοχ, τους **Κανονισμούς Εσωτερικής Υπηρεσίας** επί ελληνικών Ε/Γ πλοίων [ΒΔ 683/1960 (ΦΕΚ 158Α')] άνω 500 κοχ και τις **Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας** (πληρωμάτων Ε/Γ πλοίων ακτοπλοΐας, πληρωμάτων Ε/Γ μεσογειακών και τουριστικών Ε/Γ πλοίων, πληρωμάτων Ε/Γ-Τ/Ρ, Θ/Γ σκαφών του Ν. 438/76, πληρωμάτων μεσογειακών Φ/Γ πλοίων 500 έως 3000 κοχ και πληρωμάτων ακτοπλοϊκών Φ/Γ πλοίων Μ/Σ-Π/Κ-Ι/Φ μέχρι 500 κοχ), προβλέπεται η ύπαρξη και τήρηση του **Βιβλίου Υπερωριών και Προσθέτων Αμοιβών** (ΒΥΠΑ) το οποίο δεν είναι ναυτιλιακό έγγραφο.

Σε αυτό αναγράφεται το είδος και η διάρκεια της υπερωριακής ή πρόσθετης εργασίας, δηλαδή αυτής που πραγματοποιείται πέραν του κανονικού ημερήσιου οκταώρου ωραρίου εργασίας, αυτής που συντελείται λόγω εξειδικευμένων επισκευών ή έργων και αυτής που πραγματοποιείται το Σάββατο, την Κυριακή και τις επίσημες εθνικές, τοπικές και θρησκευτικές αργίες.

9) Βιβλίο Πετρελαίου.

Σύμφωνα με τον κανονισμό 20 του Παραρτήματος Ι της MARPOL, όλα τα πλοία χωρητικότητας άνω των 400 κοχ είναι υποχρεωμένα να τηρούν το **Βιβλίο Πετρελαίου** (ΒΠ) στο Μέρος Ι και όλα τα Δ/Ξ χωρητικότητας άνω των 150 κοχ είναι υποχρεωμένα να τηρούν το ΒΠ στα Μέρη Ι και ΙΙ. Το ΒΠ αποτελεί ναυτιλιακό έγγραφο. Οι εγγραφές των εργασιών πρέπει να καταχωρούνται με χρονολογική σειρά χρησιμοποιώντας τον καθορισμένο κώδικα γραμμμάτων και τους αύξοντες αριθμούς λειτουργιών.

Σύμφωνα με το ΒΠ (Μέρος Ι), όλες οι εργασίες που εκτελούνται στο χώρο του μηχανοστασίου και κατά τη διάρκεια της παραλαβής καυσίμων και λιπαντικών έχουν ταξινομηθεί σε εννέα ομάδες και χαρακτηρίζονται με τα **αντίστοιχα γράμματα του λατινικού αλφάβητου**:

Α. Ερματισμός ή καθαρισμός των δεξαμενών καυσίμων.

- B. Απόρριψη του ακάθαρτου έρματος ή του νερού καθαρισμού από τις δεξαμενές καυσίμων.
- C. Συγκέντρωση και διάθεση των βαρέων υπολειμμάτων πετρελαίου.
- D. Μη αυτόματη απόρριψη στη θάλασσα ή κατά διαφορετικό τρόπο διάθεση των νερών των υδροσυλλεκτών που συσσωρεύονται στους χώρους του μηχανοστασίου.
- E. Αυτόματη απόρριψη στη θάλασσα ή κατά διαφορετικό τρόπο διάθεση των νερών των υδροσυλλεκτών, που συσσωρεύονται στους χώρους του μηχανοστασίου.
- F. Κατάσταση του συστήματος παρακολούθησης και ελέγχου της απορρίψεως πετρελαίου.
- G. Τυχαιές ή άλλες εξαιρετικές περιπτώσεις απορρίψεως πετρελαίου.
- H. Πετρέλευση ή παραλαβή λιπαντικών χύμα.
- I. Πρόσθετες λειτουργικές διαδικασίες και γενικές παρατηρήσεις.

Σύμφωνα με το ΒΠ (Μέρος ΙΙ), όλες οι εργασίες που εκτελούνται σε ένα Δ/Ξ από το προσωπικό καταστρώματος έχουν ταξινομηθεί σε δεκαοκτώ ομάδες και χαρακτηρίζονται με τα αντίστοιχα γράμματα του λατινικού αλφαβήτου:

- A. Φόρτωση φορτίου πετρελαίου.
- B. Εσωτερική μεταφορά φορτίου πετρελαίου κατά το ταξίδι.
- C. Εκφόρτωση φορτίου πετρελαίου.
- D. Πλύση με αργό πετρέλαιο (COW).
- E. Ερματισμός των δεξαμενών φορτίου.
- F. Ερματισμός των δεξαμενών φορτίου που χρησιμοποιούνται και για έρμα (CBT).
- G. Καθαρισμός των δεξαμενών φορτίου.
- H. Απόρριψη ακάθαρτου έρματος.
- I. Απόρριψη νερού από δεξαμενές καταλοίπων στη θάλασσα.
- J. Διάθεση των υπολειμμάτων και πετρελαιοειδών μειγμάτων, τα οποία δεν μπορούν να διατεθούν διαφορετικά.
- K. Απόρριψη καθαρού έρματος από δεξαμενές φορτίου.
- L. Απόρριψη έρματος από δεξαμενές CBT.
- M. Κατάσταση του συστήματος παρακολούθησης και ελέγχου της απορρίψεως πετρελαίου.
- N. Τυχαιές ή άλλες εξαιρετικές περιπτώσεις απορρίψεως πετρελαίου.
- O. Πρόσθετες λειτουργικές διαδικασίες και γενικές παρατηρήσεις για τα Δ/Ξ που απασχολούνται σε ειδικά ταξίδια.
- P. Ερματισμός.
- Q. Αλλαγή διατάξεως ερματισμού σε ΕΥΚ (Ευκολίες Υποδοχής Καταλοίπων).
- R. Έρμα που παραδόθηκε σε ΕΥΚ.

10) Βιβλίο Απορριμμάτων.

Σύμφωνα με τον Κανονισμό 9 του Παραρτήματος V της MARPOL, όλα τα πλοία χωρητικότητας άνω των 400 κοχ και κάθε πλοίο, το οποίο έχει πιστοποιηθεί ότι μεταφέρει πάνω από 15 (δεκαπέντε) άτομα που πραγματοποιούν ταξίδια σε λιμάνια ή τερματικούς σταθμούς πέραν της ακτής και κάθε μόνιμη και πλωτή εξέδρα που απασχολείται στην εξερεύνηση και εκμετάλλευση του πυθμένα της θάλασσας, έχουν την υποχρέωση τηρήσεως του **Βιβλίου Απορριμμάτων** (BA). Το BA αποτελεί ναυτιλιακό έγγραφο, στο οποίο αναγράφονται ενέργειες απορρίψεως απορριμμάτων στη θάλασσα, διαθέσεως απορριμμάτων σε ΕΥΚ στην ξηρά, διαθέσεως απορριμμάτων σε άλλα πλοία και ολοκληρωμένης αποτεφρώσεως απορριμμάτων.

11) Βιβλίο Επιθεωρήσεων και Γυμνασίων.

Το **Βιβλίο Επιθεωρήσεων και Γυμνασίων** (ΒΕΓ) τηρείται σε όλα τα Ε/Γ πλοία άνω των 100 κοχ και στα άλλα πλοία άνω των 300 κοχ με σκοπό να παρέχει στους πλοιάρχους μια επίσημη καθοδήγηση εκτελέσεως των γυμνασίων και των επιθεωρήσεων στα πλοία, όπως επίσης να

παρακινεί το ενδιαφέρον του πλοίαρχου και του πληρώματος σε θέματα σχετικά με τη συντήρηση του πλοίου, τον εξοπλισμό ασφάλειάς του και την τακτική εκτέλεση των γυμνασίων. Παράλληλα το ΒΕΓ περιέχει χρήσιμα στοιχεία για την κατοχύρωση του πλοίαρχου έναντι των Αρχών, διότι αποδεικνύει τα μέτρα τα οποία έλαβε για τη συντήρηση του πλοίου και των εφοδίων του, την αντικατάσταση διαφόρων εφοδίων και το ενδιαφέρον για τη διατήρηση των προβλεπομένων επιπέδων ασφάλειας και ενδιαιτήσεως. Το ΒΕΓ δίνει μια ολοκληρωμένη εικόνα της κατάστασης του πλοίου και παρέχει ενημερωτικά στοιχεία για τις τυχόν ελλείψεις που είχαν διαπιστωθεί από τον πλοίαρχο ή από άλλες Αρχές, που είχαν διενεργήσει έκτακτη επιθεώρηση και για την τήρηση των προθεσμιών που τυχόν είχαν παρασχεθεί.

Στο ΒΕΓ καταχωρούνται όλα τα θέματα που αναφέρονται στην εκτέλεση γυμνασίων και στην επιθεώρηση των τομέων ασφάλειας και ενδιαιτήσεως. Τα θέματα αυτά δεν είναι απαραίτητα να αναγράφονται στο ΗΓ, παρά μόνον όταν αυτό επιβάλλεται από άλλους λόγους, όπως π.χ. για την εξασφάλιση των συμφερόντων του πλοίου έναντι τρίτων. Ενδεικτικά αναγράφονται:

- α) Η εκτέλεση γυμνασίων και εκτάκτων επιθεωρήσεων.
- β) Η διαπίστωση του βαθμού ετοιμότητας και ικανότητας του πληρώματος να ανταποκρίνεται στα καθήκοντά του όταν αυτό χρησιμοποιεί τα μέσα ασφάλειας του πλοίου.
- γ) Η διαπίστωση ελλείψεων, ανωμαλιών, ζημιών, φθοράς ή καταστροφής εφοδίων οργάνων, εξαρτισμού, εξαρτημάτων και γενικά εξοπλισμού ασφάλειας του πλοίου.
- δ) Η ανάγκη προμήθειας εφοδίων ασφάλειας και ενδιαιτήσεως.
- ε) Η ανάγκη διενέργειας εργασιών συντηρήσεως και επισκευών ώστε να διατηρηθούν τα προβλεπόμενα επίπεδα ασφάλειας και υγιεινής.

Τα αποτελέσματα κάθε επιθεωρήσεως και γυμνασίου καταχωρούνται στις αντίστοιχες στήλες που περιέχει το ΒΕΓ και υπογράφονται από τον πλοίαρχο, τον Α' μηχανικό, τον υποπλοίαρχο και τον ραδιοτηλεγραφήτη (εφόσον υπάρχει), σε ό,τι αφορά στον τομέα του καθενός.

Χρήσιμο είναι να τονίσουμε τα ακόλουθα **υποχρεωτικά γυμνάσια**: συγκέντρωση επιβατών, κατάσβεση πυρκαγιάς, εγκατάλειψη πλοίου και καθαίρεση σωσιβίων λέμβων, αντιμετώπιση διαρροής, δοκιμή μηχανισμού κινήσεως πηδαλίου, αντιμετώπιση περιστατικού ρυπάνσεως.

8.8 Θέματα πλοηγείσεως.

Ο πλοηγός είναι εξειδικευμένο πρόσωπο, που προσλαμβάνεται από τον πλοίαρχο, υποχρεωτικά ή προαιρετικά, ανάλογα με το τι ισχύει σε κάθε λιμάνι, για την καθοδήγηση του πλοίου κατά την είσοδο ή/και έξοδο από λιμάνι και κατά τη διέλευση από διώρυγες, στενά ή άλλες επικίνδυνες για τη ναυσιπλοΐα περιοχές. Ο πλοηγός έχει ειδικές γνώσεις για τη θαλάσσια περιοχή όπου ασκεί τα καθήκοντά του και είναι σύμβουλος ναυσιπλοΐας του πλοίαρχου. Οποιαδήποτε λανθασμένη συμβουλή του πλοηγού ή ενέργεια αυτού, δεν απαλλάσσει από την ευθύνη τον πλοίαρχο, ο οποίος εξακολουθεί να φέρει αμέριστα την ευθύνη για τη διακυβέρνηση του πλοίου του. Ο πλοηγός αποτελεί τον τεχνικό σύμβουλο του πλοίαρχου και υποχρεούται να εκτελεί με προθυμία και ακρίβεια την υπηρεσία του, να μην είναι σε κατάσταση μέθης, να μην δέχεται ή ζητά δώρα ή αμοιβή για τις υπηρεσίες που παρέχει στο πλοίο και να τηρεί τους ισχύοντες κανονισμούς.

Ως πλοηγοί διορίζονται, μετά από διαγωνισμό, διπλωματούχοι πλοίαρχοι του εμπορικού ναυτικού, οι οποίοι συγκεντρώνουν τα απαιτούμενα από τις ισχύουσες διατάξεις προσόντα και τοποθετούνται στους πλοηγικούς σταθμούς, που λειτουργούν στον Πειραιά και στα άλλα μεγάλα ελληνικά λιμάνια.

Όπου υπάρχει πλοηγικός σταθμός, η πλοήγηση είναι υποχρεωτική για όλα τα πλοία που καταπλέουν και αποπλέουν ή μεθορμίζονται στην περιοχή του σταθμού. Σε λιμάνια που δεν υπάρχει πλοηγικός σταθμός, μπορεί ο προϊστάμενος της Λιμενικής Αρχής να διατάξει την πλοήγηση, λόγω εξαιρετικών συνθηκών, από κατάλληλο πρόσωπο που ορίζει αυτός.

Από την υποχρεωτική πλοήγηση εξαιρούνται:

α) Τα ελληνικά ακτοπλοϊκά πλοία που εκτελούν τακτικά δρομολόγια.

β) Τα ελληνικά ακτοπλοϊκά Φ/Γ πλοία κάτω από 1000 κοχ.

γ) Τα ελληνικά πολεμικά πλοία και τα βοηθητικά σκάφη του πολεμικού ναυτικού καθώς και τα αλλοδαπά πολεμικά, υπό τον όρο της αμοιβαιότητας, εφόσον δηλαδή και στη χώρα του αλλοδαπού πολεμικού πλοίου δεν είναι υποχρεωτική η πλοήγηση των ελληνικών πολεμικών.

Ο πλοίαρχος κάθε πλοίου, που είναι υποχρεωμένο να προσλάβει πλοηγό, υποχρεούται, όταν το πλοίο προσεγγίζει στην περιοχή του πλοηγικού σταθμού, να επάρει το σήμα αιτήσεως πλοηγού που προβλέπεται από το *Διεθνή Κώδικα Σημάτων* και να έχει στη διάθεση του πλοηγού τα σήματα που είναι αναγκαία, σύμφωνα με τον Κώδικα. Επίσης, οφείλει να λάβει όλα τα απαιτούμενα μέτρα για τη διευκόλυνση ανόδου και καθόδου του πλοηγού (διάθεση κατάλληλης κλίμακας κλπ.). Σε περίπτωση παραμονής του πλοηγού στο πλοίο για λόγους ανωτέρας βίας ή μετά από αίτηση του πλοίαρχου, πρέπει να του παρασχεθεί κατάλληλη ενδιαίτηση και τροφή. Κατά τη διάρκεια της πλοηγώσεως ο πλοίαρχος οφείλει να συμπεριφέρεται με ευγένεια στον πλοηγό και να συμμορφώνεται με τις υποδείξεις του.

Στις υποχρεώσεις του πλοίαρχου περιλαμβάνεται και η ενημέρωση του πλοηγού για κάθε ναυάγιο ή αντικείμενο, που έχει υποπέσει στην αντίληψή του, κοντά στην περιοχή του πλοηγικού σταθμού, το οποίο δημιουργεί κινδύνους για τη ναυσιπλοΐα. Ο πλοίαρχος έχει υποχρέωση να μην καταβάλλει χρήματα στον πλοηγό με οποιαδήποτε δικαιολογία, εκτός από τα προβλεπόμενα *πλοηγικά δικαιώματα*, τα οποία εισπράττονται σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις και τη νόμιμη διαδικασία. Οι ενδεχόμενες παραβάσεις του πλοίαρχου ως προς τις υποχρεώσεις του προς την πλοηγική υπηρεσία τιμωρούνται πειθαρχικά.

Επίσης τα πλοηγικά δικαιώματα καταβάλλονται όταν, ενώ η πλοήγηση είναι υποχρεωτική, δεν προσλαμβάνεται πλοηγός. Εξαιρούνται οι περιπτώσεις:

α) Όταν η μη πρόσληψη πλοηγού οφείλεται σε ανωτέρα βία και

β) όταν ο πλοηγός δεν εμφανισθεί ενώ έχει έγκαιρα ζητηθεί πλοήγηση.

Για τη συνδρομή των περιπτώσεων αυτών αποφαινεται ο προϊστάμενος της οικείας Λιμενικής Αρχής.

Η *πλοηγική υπηρεσία* είναι δημόσια υπηρεσία, που υπάγεται διοικητικά στο ΥΕΝ. Έχει ως αποστολή την οργάνωση, εποπτεία και έλεγχο των οργάνων στα οποία ανατίθεται η πλοήγηση των πλοίων στα ελληνικά λιμάνια και τους όρμους, καθώς και τη βεβαίωση, είσπραξη και έλεγχο των πλοηγικών δικαιωμάτων ή άλλων πόρων της υπηρεσίας.

Το ΥΕΝ ασκεί τη διοίκηση της πλοηγικής υπηρεσίας με το αρμόδιο τμήμα της Διευθύνσεως Οργανώσεως Λιμένων. Η πλοηγική υπηρεσία έχει δικό της ανεξάρτητο προϋπολογισμό, το *Κεφάλαιο Πλοηγικής Υπηρεσίας*, στο οποίο περιέχονται τα έσοδα από τα πλοηγικά δικαιώματα ή άλλους πόρους. Από το κεφάλαιο αυτό καταβάλλονται οι αποδοχές των πλοηγών και του προσωπικού της πλοηγικής υπηρεσίας. Οι αρχιπλοηγοί, πλοηγοί και οι λοιποί ναυτικοί που αποτελούν το προσωπικό της υπηρεσίας είναι ασφαλισμένοι και συνταξιοδοτούνται από το ΝΑΤ.

8.9 Θέματα υγειονομικής νομοθεσίας.

Στα σημεία εισόδου και εξόδου της χώρας, δηλαδή στα λιμάνια, αεροδρόμια, σιδηροδρομικούς σταθμούς και οδικές αρτηρίες, από όπου εισέρχονται ή εξέρχονται άτομα προερχόμενα από άλλες χώρες, ασκείται ειδικός υγειονομικός έλεγχος, σύμφωνα με την ισχύουσα εθνική και διεθνή νομοθεσία, για την προστασία της χώρας από τη μετάδοση λοιμωδών ή μεταδοτικών ασθενειών. Για το σκοπό αυτό, σε κάθε σημείο εισόδου λειτουργεί ειδική υγειονομική υπηρεσία που υπάγεται στο Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας, το οποίο έχει τη γενικότερη ευθύνη για τη δημόσια υγεία στη χώρα.

Στα ελληνικά λιμάνια, όπου εδρεύει Λιμενική Αρχή, λειτουργούν τα *υγειονομεία*, τα οποία

διοικούνται από τον προϊστάμενο της Λιμενικής Αρχής. Στα υγειονομεία διατίθεται γιατρός από τη νοματρική υπηρεσία της περιοχής. Στα μεγάλα λιμάνια (Πειραιάς, Θεσσαλονίκη), η υγειονομική υπηρεσία είναι ανεξάρτητη υπηρεσία, και συνεργάζεται με τη Λιμενική Αρχή για τον έλεγχο και την *ελευθεροκοινωνία* των πλοίων.

Η ευθύνη των υγειονομικών υπηρεσιών είναι η πρόληψη μεταδόσεως λοιμωδών και μεταδοτικών νοσημάτων στη χώρα και η αποφυγή μεταδόσεως τέτοιων νοσημάτων στο εξωτερικό. Οι ασθένειες αυτές, λόγω της μεταδοτικότητας και των σοβαρών συμπτωμάτων, είναι εξαιρετικά επικίνδυνες για τη δημόσια υγεία, επειδή η εξάπλωσή τους προκαλεί επιδημίες. Στη σύγχρονη εποχή δεν έχουν εμφανισθεί επιδημίες τόσο μεγάλης εκτάσεως, τουλάχιστον στα προηγμένα κράτη, διότι εφαρμόζονται αυστηροί κανόνες προστασίας της δημόσιας υγείας. Ο κίνδυνος όμως εξακολουθεί να υπάρχει, λόγω της επικοινωνίας με χώρες του τρίτου κόσμου, όπου τα κρούσματα μεταδοτικών νοσημάτων δεν είναι σπάνια και γι' αυτό επιβάλλεται η λήψη αυστηρών προληπτικών μέτρων από τις υγειονομικές υπηρεσίες.

Τα αλλοδαπά πλοία που καταπλέουν στα ελληνικά λιμάνια, υποχρεούνται να υψώνουν στον προωαίο ιστό τους ειδικό σήμα ημέρας ή νύκτας, το οποίο παραμένει μέχρι οι υγειονομικές αρχές του λιμανιού ολοκληρώσουν τις διαδικασίες ελευθεροκοινωνίας του πλοίου. Πριν από την ελευθεροκοινωνία, απαγορεύεται να έλθουν σε οποιαδήποτε επικοινωνία με την ξηρά οι επιβαίνοντες στο πλοίο. Εξαιτίας ειδικών συμφωνιών, η διαδικασία της ελευθεροκοινωνίας δεν εφαρμόζεται, δηλαδή τα πλοία ελευθεροκοινωνούν χωρίς περιορισμούς, όταν προέρχονται από χώρες της Ευρώπης, εφόσον δεν έχουν παρουσιαστεί σε αυτά κρούσματα μολυσματικών νόσων. Επίσης δεν υποβάλλονται σε υγειονομικές διατυπώσεις τα αλιευτικά σκάφη, έστω και αν εξήλθαν από τα ελληνικά χωρικά ύδατα, εφόσον όμως δεν προσέγγισαν σε λιμάνι του εξωτερικού. Η διαδικασία της ελευθεροκοινωνίας, που ήδη πραγματοποιήθηκε για την είσοδο πλοίου σε κάποιο ελληνικό λιμάνι, δεν επαναλαμβάνεται στα επόμενα λιμάνια της χώρας που ενδέχεται να προσεγγίσει αυτό το πλοίο.

Πρόσθετα δεν είναι υποχρεωμένα να ελευθεροκοινωνήσουν τα πλοία που προσεγγίζουν σε κάποιο λιμάνι για λόγους ανώτερης βίας, εφόσον όμως θα αποπλεύσουν σε σύντομο χρονικό διάστημα. Τα πλοία αυτά δεν πρέπει να επικοινωνούν με την ξηρά και να επιβιβάζουν ή αποβιβάζουν μέλη του πληρώματος ή επιβάτες τους ή εργαζόμενους στο λιμάνι.

Τα όργανα του υγειονομείου, δηλαδή οι λιμενικοί υπάλληλοι και οι γιατροί ανέρχονται στα πλοία και προβαίνουν στην από υγειονομικής πλευράς αναγνώρισή τους, η οποία συνίσταται στη διαπίστωση της καταστάσεως υγείας όλων των προσώπων που επιβαίνουν σε αυτά. Για το σκοπό αυτό συντάσσεται από τον πλοίαρχο και υποβάλλεται στη Λιμενική Αρχή η *Ναυτιλιακή Δήλωση Υγείας* στην οποία αναφέρονται όλες οι απαιτούμενες πληροφορίες, δηλαδή το λιμάνι προελεύσεως, η κατάσταση της υγείας των επιβατών και του πληρώματος, καθώς και τυχόν κρούσματα σοβαρών ασθενειών. Η δήλωση αυτή του πλοίαρχου προσυπογράφεται και από το γιατρό που τυχόν υπηρετεί στο πλοίο.

Η υγειονομική υπηρεσία, με βάση τα στοιχεία που συγκέντρωσε και τη ναυτιλιακή δήλωση του πλοίαρχου, κατατάσσει το πλοίο σε μια από τις παρακάτω κατηγορίες:

α) *Ελεύθερο*, όταν δεν προέρχεται από μολυσμένη περιοχή, σύμφωνα με τις πληροφορίες που προέρχονται από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας (WHO) και δεν έχει αναφερθεί στο πλοίο κρούσμα λοιμώδους νόσου ή υπόνοια κρούσματος.

β) *Υγιές*, όταν το πλοίο προέρχεται από μολυσμένη περιοχή, αλλά δεν παρουσίασε κατά το διάστημα του πλου κρούσμα λοιμώδους νόσου ή υπόνοια κρούσματος.

γ) *Υποπτο*, όταν προέρχεται από ύποπτη περιοχή και δεν έχουν περάσει δεκαπέντε μέρες από το τελευταίο κρούσμα.

δ) *Μολυσμένο*, όταν φέρει αρρώστους με λοιμώδη νοσήματα ή εάν επάνω στο πλοίο έχουν πεθάνει άτομα από λοιμώδη νόσο.

Η ελευθεροκοινωνία του πλοίου, ενεργείται σύμφωνα με τον υγειονομικό κανονισμό, σε οποιαδήποτε στιγμή κατά τη διάρκεια της ημέρας και της νύκτας. Το πλοίο που χαρακτηρίζεται

ως υγιές ή ελεύθερο, ελευθεροκοινωνεί αμέσως και χωρίς περιορισμούς, έρχεται σε επαφή με την ξηρά για τη συνέχιση της εργασίας του. Αν το πλοίο χαρακτηριστεί *ύποπτο* ή *μολυσμένο*, ακολουθείται η διαδικασία της *καθάρσεως* (καραντίνας), δηλαδή της απομονώσεώς του για ορισμένο χρονικό διάστημα, το οποίο εξαρτάται από τη νόσο για την οποία γίνεται η κάθαρση. Κατά το διάστημα αυτό, το πλοίο φέρει το διεθνές σήμα της καθάρσεως (κίτρινη σημαία). Η κάθαρση συνίσταται στην απολύμανση του πλοίου και των επιβαινόντων σε λοιμοκαθαρκτήριο ή στην απλή επιτήρηση του πλοίου και την απαγόρευση επικοινωνίας με την ξηρά. Τα πρόσωπα που τυχόν ήλθαν σε επαφή με το μολυσμένο πλοίο, ακολουθούν επίσης την ίδια διαδικασία καθάρσεως όπως και τα πρόσωπα που επέβαιναν στο πλοίο κατά τον κατάπλου.

Για τους παραβάτες των υγειονομικών διατάξεων, σχετικά με την ελευθεροκοινωνία των πλοίων, προβλέπονται αυστηρές ποινές, ιδιαίτερα στις περιπτώσεις που επέρχεται μετάδοση λοιμώδους νοσήματος εξαιτίας της συγκεκριμένης παραβάσεως.

8.10 Συστήματα ελέγχου κυκλοφορίας πλοίων.

Ένας σημαντικός κίνδυνος για τη ναυτική ασφάλεια είναι η παρουσία πολλών πλοίων διαφόρων τύπων σε μια θαλάσσια περιοχή, δηλαδή εμπορικά, αλιευτικά πλοία και σκάφη αναψυχής να εμπλέκουν τις πορείες τους, τις δραστηριότητες και τις ταχύτητές τους αυξάνοντας την πιθανότητα προκλήσεως ναυτικού ατυχήματος, ιδιαίτερα συγκρούσεων. Αυτό το φαινόμενο παρατηρείται περισσότερο τους καλοκαιρινούς μήνες όπου η κίνηση των σκαφών αναψυχής είναι αυξημένη. Επομένως ο κίνδυνος συγκρούσεως σε τέτοιες περιπτώσεις είναι μεγάλος, πόσο μάλλον όταν είναι μικρή η δυνατότητα ελιγμού και χειρισμού των πλοίων.

Για την προστασία και τη διευκόλυνση της ναυσιπλοΐας των πλοίων έχουν ληφθεί μέτρα διαχειρίσεως της θαλάσσιας κυκλοφορίας, όπως είναι η *σήμανση* και ο *καθορισμός ορίων* της θάλασσας σε επικίνδυνες για τη ναυσιπλοΐα περιοχές, σε ζώνες παράκτιας κυκλοφορίας, σε ζώνες διαχωρισμού της κυκλοφορίας για τα εμπορικά πλοία, όπως και ο διαχωρισμός τους με ειδικά σήματα.

Τα πρώτα *Συστήματα Κυκλοφορίας Πλοίων* (Vessel Traffic Systems–VTS) δημιουργήθηκαν τη δεκαετία του 1950, για να ικανοποιούν ανάγκες που αφορούσαν στις προσεγγίσεις πλοίων στα λιμάνια και για να βοηθούν στην πλοήγησή τους.

Ένας ακριβής ορισμός του VTS, ο οποίος υιοθετήθηκε από τον IMO είναι:

«Σύστημα κυκλοφορίας πλοίων καλείται οποιαδήποτε υπηρεσία προσφέρεται από ικανές Αρχές, σχεδιασμένη να βελτιώνει την ασφάλεια, την αποτελεσματικότητα της κυκλοφορίας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος».

Οι υπηρεσίες αυτές ποικίλλουν και μπορεί να είναι από την απλή παροχή πληροφοριών έως και υπηρεσίες εκτεταμένης διαχειρίσεως, ελέγχου και καθοδηγήσεως κυκλοφορίας.

Ο λόγος αναπτύξεως των VTS εστιαζόταν στην ανάγκη βελτιώσεως του τομέα ασφάλειας στα λιμάνια, εφόσον υπήρχε αύξηση στην κυκλοφορία, το μέγεθος και την ηλικία των πλοίων. Στην πορεία οι κίνδυνοι έχουν αυξηθεί, με συνέπεια να συμβαίνουν ναυτικά ατυχήματα, τα οποία επιφέρουν αρνητικές συνέπειες για το κοινωνικό σύνολο. Έτσι πολλά κράτη προχώρησαν στην εγκατάσταση συστημάτων VTS, ώστε να ελέγχουν και να διευκολύνουν τη θαλάσσια κυκλοφορία.

Στην Ελλάδα φορέας υλοποιήσεως του έργου εγκαταστάσεως και εφαρμογής VTS είναι το YEN. Μέσω του εθνικού *Συστήματος Πληροφορήσεως και Διαχειρίσεως της Κυκλοφορίας των Πλοίων* (Vessel Traffic Management and Information System–VTMIS) εκτός του γεγονότος ότι εξυπηρετεί απόλυτα τις ανωτέρω απαιτήσεις ασφάλειας, εναρμονίζεται πλήρως με τους ευρωπαϊκούς και διεθνείς κανονισμούς. Επιπλέον, το συγκεκριμένο έργο χαρακτηρίζεται από μια *ανοικτή αρχιτεκτονική* (open architecture) στο τεχνολογικό επίπεδο, που εγγυάται τόσο τη στα-

διακή επέκταση του συστήματος σε σχέση με τη γεωγραφική κάλυψη νέων θαλασσιών οδών, όσο και τη συνεργασία με άλλες υπηρεσίες στον ευρύτερο τομέα των μεταφορών στον εθνικό και στο διεθνή χώρο.

Οι στόχοι του συστήματος είναι:

α) Η διευκόλυνση της θαλάσσιας κυκλοφορίας, αφού το σύστημα θα επεξεργάζεται τις διαθέσιμες πληροφορίες των λιμανιών και των πλοίων και θα μπορεί να συμβάλλει στον προγραμματισμό της ροής κυκλοφορίας, την καλύτερη χρησιμοποίηση των ευκολιών προσδέσεως, την οργάνωση των φορτοεκφορτώσεων κλπ.

β) Η μείωση των ναυτικών ατυχημάτων, αφού θα έχει δυνατότητα επιτηρήσεως της κυκλοφορίας και θα προκαλεί αυτώματα συναγερμούς σε περίπτωση απροσέκτων χειρισμών των πλοίων, παραβίαση των ορίων ταχύτητας, είσοδο σε απαγορευμένες περιοχές κλπ.

γ) Η βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών έρευνας και διασώσεως αφού όλες οι δραστηριότητες που σχετίζονται με την έρευνα και διάσωση θα παρακολουθούνται άμεσα και με ακρίβεια από το θάλαμο επιχειρήσεων YEN και θα παρέχεται η δυνατότητα πληρέστερου συντονισμού και διαχειρίσεως κάθε περιστατικού.

δ) Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, επειδή όλες οι κινήσεις των πλοίων θα καταγράφονται σε ηλεκτρονικά μέσα και θα παρέχεται η δυνατότητα, σε περίπτωση ρυπάνσεως, να επανακτώνται τα προηγούμενα στοιχεία κυκλοφορίας και να εντοπίζονται τα πλοία, που έχουν διέλθει από το σημείο που παρατηρήθηκε η ρύπανση.

Τα VTS είναι η υπηρεσία που έχει ως σκοπό τη βελτίωση της ασφάλειας της θαλάσσιας κυκλοφορίας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η υπηρεσία αυτή θα έχει τη δυνατότητα να επικοινωνεί άμεσα και να αλληλεπιδρά με τη θαλάσσια κυκλοφορία, ώστε να δίνει λύσεις στα προβλήματα ασφάλειας που δημιουργούνται στην περιοχή ευθύνης κάθε VTS. Τα VTS θα εγκατασταθούν σε κεντρικούς χώρους των Λιμενικών Αρχών κάθε κράτους και θα καθορίσουν κανόνες διαχειρίσεως της κυκλοφορίας, σύμφωνα με τη ΔΣ COLREG (1972), παρόμοιου τύπου με αυτούς που εφαρμόζονται στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας.

Το VTMS είναι το Κεντρικό Σύστημα, που θα λαμβάνει πληροφορίες από όλα τα κέντρα VTS κάθε κράτους, θα τις επεξεργάζεται και θα τις διανέμει στους ενδιαφερόμενους. Το VTMS έχει στρατηγικό ρόλο προσφέροντας ένα πολύτιμο εργαλείο για ανάλυση των κυκλοφοριακών δεδομένων, στρατηγικό σχεδιασμό για την αντιμετώπιση των εξελίξεων της ναυτιλίας, ενώ παράλληλα αποτελεί τον κύριο συνομιλητή με άλλα ομότιμα κέντρα της ΕΕ ή εθνικά κέντρα λήψεως και διαβίβασης πληροφοριών.

Κάθε σταθμός αισθητήρων περιλαμβάνει τον κατάλληλο αριθμό συστημάτων και συσκευών-αισθητήρων για συλλογή και τοπική επεξεργασία των στοιχείων της κυκλοφορίας και του περιβάλλοντος της περιοχής του. Ο κύριος αισθητήρας κάθε σταθμού για τον εντοπισμό των πλοίων είναι η συσκευή *radar*. Επιπλέον οι σταθμοί αισθητήρων θα περιλαμβάνουν κατά περίπτωση τα ακόλουθα συστήματα:

α) Ραδιογωνιόμετρο (μετά την εφαρμογή του GMDSS σε όλα τα πλοία από το 2002 έχει καταργηθεί).

β) Συσκευές επικοινωνίας VHF-marine.

γ) Συσκευές επικοινωνίας VHF-air band.

δ) Κάμερες εικόνας video ημέρας και χαμηλού φωτισμού καθώς και υπέρυθρες κάμερες.

ε) Μετεωρολογικούς αισθητήρες.

στ) Συστήματα ραδιοξεύξεων.

Στα κέντρα των VTS, επεξεργάζονται όλες τις πληροφορίες που συλλέγονται από τους περιφερειακούς σταθμούς αισθητήρων σε πραγματικό χρόνο. Επίσης, διασυνδέονται με υπάρχοντα στοιχεία της τοπικής βάσεως δεδομένων και παρουσιάζονται με προτυποποιημένο και ταυτόχρονα ευέλικτο τρόπο στους χειριστές VTS. Οι επόπτες αξιωματικοί βάρδιας θα διαχειρίζονται

τη θαλάσσια κυκλοφορία στην περιοχή ευθύνης τους. Οι χειριστές και οι επόπτες του συστήματος VTS θα διαχειρίζονται την κίνηση των πλοίων μέσα από ένα φιλικό προς το χρήστη περιβάλλον, το οποίο περιλαμβάνει υπολογιστές με διπλές οθόνες κυκλοφορίας και μεγάλες οθόνες προβολής. Με αυτόν τον τρόπο υποτυπώνουν, οργανώνουν και αλληλεπιδρούν στη ροή της θαλάσσιας κυκλοφορίας μέσω των διαθεσίμων υπολογιστικών και τηλεπικοινωνιακών συστημάτων.

Η πρώτη φάση του εθνικού συστήματος VTMIS, θα καλύψει την ευρύτερη θαλάσσια περιοχή του Πειραιά καθώς και επιλεγμένες περιοχές του Ιονίου πελάγους. Το VTMIS θα συνδέεται μέσω του δημόσιου δικτύου δεδομένων και των ραδιοδικτύων με τέσσερα (4) κέντρα VTS που θα αναπτυχθούν στα κεντρικά λιμεναρχεία Πειραιά, Πάτρας, Ηγουμενίτσας και Κέρκυρας. Κάθε κέντρο VTS θα επεξεργάζεται όλα τα στοιχεία κυκλοφορίας πλοίων της περιοχής ευθύνης του, που θα συλλέγονται από τους κατά τόπους σταθμούς αισθητήρων, οι οποίοι συνολικά για την πρώτη φάση του έργου ανέρχονται σε δέκα (10). Επίσης στην πρώτη φάση περιλαμβάνεται και ο εξοπλισμός πέντε (5) σκαφών του Λιμενικού Σώματος με κατάλληλα συστήματα radar, υπολογιστών και μέσω ραδιοεπικοινωνιών, για την αυτόματη μεταφορά εικόνας θαλάσσιας κυκλοφορίας από το κεντρικό VTMIS προς αυτά και αντίστροφα.

Η πρώτη φάση του έργου περιλαμβάνει:

- α) Ένα εθνικό κέντρο VTMIS.
 - β) Τέσσερα κέντρα VTS (Πειραιά, Πάτρα, Κέρκυρα, Ηγουμενίτσα).
 - γ) Δέκα απομακρυσμένους σταθμούς αισθητήρων-radar, που κατανέμονται στον Πειραιά (5 σταθμοί), Πάτρα (1 σταθμός), Ηγουμενίτσα (2 σταθμοί), Κέρκυρα (3 σταθμοί). Σημειώνεται ότι ένας σταθμός είναι κοινός και συνδέεται ταυτόχρονα στο VTS Κέρκυρας και Ηγουμενίτσας.
 - δ) Τέσσερις αναμεταδοτικούς σταθμούς ραδιοεξέυξεων.
 - ε) Ολοκλήρωση πέντε υπολογιστικών-τηλεπικοινωνιακών συστημάτων επί πλωτών μέσων του ΛΣ.
 - στ) Αποστολή δεδομένων από το VTMIS σε επτά κεντρικά λιμεναρχεία της χώρας.
- Το εθνικό σύστημα VTMIS στην πλήρη μελλοντική ανάπτυξή του θα περιλαμβάνει επιπλέον:
- α) Έξι επιπλέον κέντρα VTS.
 - β) Εξήντα επιπλέον σταθμούς αισθητήρων-radar.
 - γ) Αποστολή δεδομένων από το VTMIS στα περισσότερα λιμεναρχεία της χώρας.

8.11 Θέματα Τελωνειακών Αρχών.

Τα τελωνεία αποτελούν τις αρμόδιες Αρχές ενός κράτους, που έχουν το δικαίωμα να ελέγχουν τα διακινούμενα εμπορεύματα και πρόσωπα με σκοπό την εξασφάλιση των τελωνειακών εσόδων. Συγκεκριμένα, οι τελωνειακοί υπάλληλοι σύμφωνα με την τοπική δικαιοδοσία τους ελέγχουν κάθε εμπόρευμα που εισάγεται ή εξάγεται από το έδαφος της χώρας, αλλά και κάθε μεταφορικό μέσο ή φυσικό πρόσωπο.

Με την εποπτεία του αρμόδιου εισαγγελέα μπορούν να ασκήσουν καθήκοντα ειδικού ανακριτικού υπαλλήλου, σύμφωνα με τις διατάξεις της ποινικής δικονομίας είτε για ζητήματα λαθρεμπορίου είτε για άλλα θέματα που προβλέπονται από τον *Τελωνειακό Κώδικα* (Ν. 1165/1918 ΦΕΚ 73/Α/6-4-1918). Κατά συνέπεια, οι τελωνειακοί υπάλληλοι μπορούν να προβούν σε συλλήψεις προσώπων, σε έρευνες αποθηκών, καταστημάτων και άλλων χώρων.

Στις περιπτώσεις που υπάρχει κατάπλους αλλοδαπού εμπορικού πλοίου, ο τελωνειακός υπάλληλος επισκέπτεται το πλοίο και σφραγίζει τα τρόφιμα και τα εφόδια και άλλα είδη που υπόκεινται σε δασμούς ή τέλη, εκτός των προσωπικών ειδών του πληρώματος. Παράλληλα ελέγχει τα φορτωτικά, τελωνειακά και τα υπόλοιπα έγγραφα που φέρει το πλοίο, τα οποία και αποσφραγίζει πριν τον απόπλου του πλοίου. Επίσης οι τελωνειακοί υπάλληλοι ελέγχουν τους επιβάτες και τις αποσκευές τους στα χερσαία και θαλάσσια σύνορα της χώρας.

Η εφαρμογή των νόμων περί λαθρεμπορίου και γενικότερα των τελωνειακών παραβάσεων περί προλήψεως και καταστολής της παράνομης διακινήσεως ναρκωτικών, άλλων ουσιών και

αρχαιοτήτων είναι έργο της Ειδικής Υπηρεσίας Τελωνειακών Ερευνών (ΕΥΤΕ). Η δίωξη λαθρεμπορίου στη θάλασσα ασκείται από την αρμόδια υπηρεσία του ΛΣ, που διαθέτει κατάλληλα εξοπλισμένα σκάφη.

Σχετικά με τα τελωνειακά έγγραφα για το φορτίο (δηλωτικό φορτίου), σύμφωνα με το άρθρο 11 του Τελωνειακού Κώδικα ο πλοίαρχος κάθε πλοίου που προσεγγίζει σε ένα λιμάνι ή όρμο της Ελλάδας, ανεξάρτητα από την αιτία του κατάπλου, οφείλει να καταθέσει στην Υγειονομική Αρχή σε δύο αντίγραφα το δηλωτικό φορτίου μέσα σε 12 ώρες από τον κατάπλου, χωρίς να υπολογίζονται οι ώρες από τη δύση μέχρι την ανατολή του ηλίου. Η Υγειονομική Αρχή αφού θεωρήσει το δηλωτικό στέλνει το ένα αντίγραφο στην Τελωνειακή Αρχή. Επίσης, σύμφωνα με το άρθρο 14 ο πλοίαρχος οφείλει πριν τον απόπλου από το πρώτο λιμάνι να εφοδιαστεί με δηλωτικό από την Τελωνειακή Αρχή. Το δηλωτικό εισαγωγής περιλαμβάνει το όνομα, τη σημαία και τη χωρητικότητα του πλοίου, την προέλευση αυτού με τις προσεγγίσεις λιμανιών, το πλήρωμα και περιληπτική δήλωση του φορτίου σύμφωνα με το είδος, την ποσότητα, τον αριθμό και το βάρος.

Σύμφωνα με το άρθρο 71 για τη μεταφορά εγχωρίων προϊόντων από το ένα στο άλλο λιμάνι ενός κράτους κατατίθεται στην Τελωνειακή Αρχή διασάφηση μεταφοράς που συντάσσεται σε δύο αντίγραφα. Σύμφωνα με το άρθρο 72, ο πλοίαρχος όταν καταπλέει στο λιμάνι προορισμού παραδίδει στην Τελωνειακή Αρχή τη διασάφηση μεταφοράς.

Ο θεσμός των διαφόρων μορφών διευκολύνσεων τελωνειακού χαρακτήρα αναπτύχθηκε κατά τη διάρκεια του 20ου αιώνα. Σκοπός αυτών των διευκολύνσεων ήταν η ανάπτυξη των μεταφορών, δηλαδή η εναποθήκευση και ο βιομηχανικός μετασχηματισμός των εμπορευμάτων σε χώρες που επέβαλλαν διάφορους περιορισμούς στο θεσμό του διεθνούς εμπορίου. Οι διάφορες μορφές των τελωνειακών διευκολύνσεων είναι:

- α) Τα ελεύθερα λιμάνια.
- β) Οι ελεύθερες ζώνες.
- γ) Οι ελεύθερες παράμετροι.
- δ) Οι ζώνες διαμετακομιστικού εμπορίου (transit).
- ε) Οι ειδικές περιπτώσεις δυνατοτήτων τελωνειακών διευκολύνσεων.

Το ελεύθερο λιμάνι είναι περίκλειστος χώρος που αντιμετωπίζεται σαν να βρίσκεται εκτός της επικράτειας μιας χώρας από τη δασμολογική σκοπιά, όπου υπάρχει η δυνατότητα να κατασκευασθούν, επεξεργασθούν και αποθηκευθούν διάφορα εμπορεύματα δίχως να καταβάλλονται δασμοί και φόροι γι' αυτά, εφόσον πρόκειται στη συνέχεια να γίνει εξαγωγή τους.

Επειδή τα ελεύθερα λιμάνια με την αρχική τους έννοια δημιουργούν προβλήματα στην εθνική οικονομία της ενδοχώρας, στις αναπτυγμένες χώρες που έχουν σε ισχύ τελωνειακούς δασμούς με προστατευτικό χαρακτήρα, το ελεύθερο λιμάνι περιορίστηκε σε μία ειδική περιοχή, που καλείται ελεύθερη ζώνη και έχει περιορισμένη έκταση στο λιμάνι αλλά και ευχέρεια για πλήρη έλεγχο.

Ένα παράδειγμα κατά το παρελθόν, που αποτελούσε δυσμενές καθεστώς για την Ελλάδα, ήταν η περίπτωση ελεύθερης ζώνης στο λιμένα της Θεσσαλονίκης υπέρ της Γιουγκοσλαβίας, που δημιουργήθηκε με τη συμφωνία του 1923 και ίσχυε για 50 χρόνια. Στο διάστημα αυτό μία περιοχή 94.000 τ.μ. αναγνωρίστηκε ως τελωνειακή περιοχή υπό τη διοίκηση των Γιουγκοσλαβικών τελωνειακών αρχών, παρόλο που αποτελούσε αναπόσπαστο μέρος του ελληνικού εδάφους υπό τους νόμους και την άσκηση της ελληνικής κυριαρχίας.

Το καθεστώς αυτό εξέπνευσε το 1975, όταν υπογράφηκε νέος διμερής κανονισμός που επέτρεπε τη διαμετακόμιση προϊόντων από τρίτες χώρες προς τη Γιουγκοσλαβία και αντίστροφα με απαλλαγή δασμών και φόρων. Η Γιουγκοσλαβία ανέλαβε να παράσχει παρόμοιες διευκολύνσεις για τα ελληνικά προϊόντα μέσα από τους δικούς της λιμένες, δηλαδή τη Ριέκα και το Σπλιτ (σημερινά κροατικά λιμάνια), αλλά η Ελλάδα δεν άσκησε καθόλου εκείνη την περίοδο αυτό το συγκριτικό πλεονέκτημα.

Η ελεύθερη περίμετρος μοιάζει με το ελεύθερο λιμάνι, αλλά περιορίζεται σε μία χώρα ή

μία περιοχή απομακρυσμένη ή αναπτυσσόμενη. Ο ρόλος της ελεύθερης περιμέτρου έγκειται κυρίως στην ικανοποίηση των αναγκών της εγχώριας καταναλώσεως, που δεν μπορούν να ικανοποιηθούν επαρκώς με το σύνηθες ρεύμα του εθνικού εμπορίου προσφέροντας μείωση τιμών, χωρίς απαλλαγή από τις δασμολογικές επιβαρύνσεις. Παραδείγματα αυτής της μορφής εμφανίστηκαν στη Χιλή (στο λιμάνι της Αρίκα της επαρχίας Ταραπάκα), στο Περού (ζώνες του Αμαζονίου) και στο Μεξικό (λεκάνη της Καλιφόρνιας).

Η ζώνη διαμετακομίσεως είναι περισσότερο περιορισμένη από την ελεύθερη εμπορική ζώνη ή το ελεύθερο λιμάνι. Οι ζώνες αυτές δεν επιτρέπουν τη διενέργεια εργασιών μετασχηματισμού παρά μόνο την εναποθήκευση και την ανασυσκευασία, που είναι αναγκαίες για τη διασφάλιση των εμπορευμάτων και την παραμονή τους σε καλή κατάσταση μέχρι τον τελικό προορισμό τους.

8.12 Θέματα Λιμενικών Κανονισμών.

Το ΛΣ είναι ένοπλο σώμα με στρατιωτική οργάνωση, υπάγεται διοικητικά στο ΥΕΝ, το οποίο και στελεχώνει κατά το μεγαλύτερο ποσοστό του, ενώ σε περιόδους πολέμου υπάγεται στο ΠΝ. Επικεφαλής του ΛΣ είναι ο Αρχηγός, ο οποίος φέρει το βαθμό του Αντιναυάρχου και αποτελεί την ανώτερη βαθμίδα της στρατιωτικής ιεραρχίας. Η αποστολή του ΛΣ είναι αφενός η διοίκηση του εμπορικού ναυτικού, αφετέρου η αστυνόμευση των χωρικών υδάτων της χώρας. Η διττή αυτή αποστολή επιτυγχάνεται με τις Λιμενικές Αρχές, που υπάρχουν σε όλη την ελληνική επικράτεια.

Σύμφωνα με το άρθρο 136 του ΚΑΝΔ, η άσκηση της αστυνομικής εξουσίας στα λιμάνια, στα χωρικά ύδατα και στα ελληνικά εμπορικά πλοία ανήκει στην αρμοδιότητα των Λιμενικών Αρχών. Επίσης, σύμφωνα με το άρθρο 1 του ΝΔ 444/1970 περί αρμοδιοτήτων του ΛΣ και σχέσεων προς τις αρμοδιότητες των σωμάτων ασφαλείας, η αστυνόμευση στο θαλάσσιο χώρο, στα πλοία, στα πλωτά ναυπηγήματα και στα λιμάνια ασκείται από τον ΥΕΝ μέσω του ΛΣ. Σύμφωνα με τα δύο ΝΔ, το 187/1973 (ΚΑΝΔ) στο Α΄ Κεφάλαιο του Τρίτου Μέρους, άρθρα 136-140 και το 444/1970 αναθέτουν στις Λιμενικές Αρχές την άσκηση της αστυνομικής εξουσίας:

α) Στο θαλάσσιο χώρο της Ελλάδας. Όπως καθιερώθηκε με τον ΑΝ 230/1936 και όπως προβλέπεται στο άρθρο 139 ΚΑΝΔ το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης μπορεί να ορισθεί και διαφορετικά με ΠΔ, που εκδίδεται μετά από πρόταση του Υπουργικού Συμβουλίου. Ας σημειωθεί ότι η Ελλάδα διαθέτει πλάτος αιγιαλίτιδας ζώνης 6 ν.μ. ενώ η ΔΣ για το Δίκαιο της Θάλασσας (1982), καθορίζει ως ανώτατο όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης το πλάτος των 12 ν.μ.

β) Στα εμπορικά πλοία που φέρουν ελληνική σημαία και πλέουν στην ανοικτή θάλασσα. Κά-θε πλοίο που πλέει στην ανοικτή θάλασσα υπόκειται στους κανονισμούς του κράτους του οποίου φέρει τη σημαία. Πρέπει να διευκρινισθεί ότι η Λιμενική Αρχή ασκεί αστυνομική εξουσία μόνο στα εμπορικά πλοία και όχι στα πολεμικά.

γ) Στη χερσαία και θαλάσσια ζώνη των λιμένων. Ως χερσαία ζώνη λιμανιού χαρακτηρίζεται η έκταση του εδάφους που περιλαμβάνει κρηπιδώματα, αποβάθρες, προκυμαίες, χώρους όπου γίνονται εργασίες φορτοεκφορτώσεως, αναμονής επιβιβάσεως και αποβιβάσεως επιβατών. Επίσης χώρους όπου υπάρχουν ναυπηγεία, διαλυτήρια πλοίων, ιχθυόσκαλες και γενικότερα δραστηριότητες που έχουν ναυτιλιακό χαρακτήρα και είναι απαραίτητες για τη λειτουργία του πλοίου-ου. Οι χώροι αυτοί σε μερικά λιμάνια είναι περίφρακτοι.

Τέλος, η αστυνομική δικαιοδοσία των Λιμενικών Αρχών διακρίνεται σύμφωνα με τον ΚΑΝΔ στη διοικητική και στη δικαστική.

8.12.1 Διοικητική αστυνομία των Λιμενικών Αρχών.

Το κεφάλαιο Β΄ του Τρίτου Μέρους του ΚΑΝΔ, στα άρθρα 141-157 αναφέρεται στη διοικητική Λιμενική Αστυνομία. Έτσι λοιπόν οι Λιμενικές Αρχές:

α) Ρυθμίζουν την κίνηση, τη στάθμευση, τη μεθόρμιση, την αγκυροβολία, την ασφάλεια, την υγιεινή, την καθαριότητα και γενικά την τάξη στην περιοχή ευθύνης τους. Στα λιμάνια που εδρεύει Οργανισμός που έχει την οικονομική εκμετάλλευση του λιμανιού (υπάρχουν πλέον οργανισμοί σε κάθε κύριο και σημαντικό ελληνικό λιμάνι, π.χ. ΟΛΠ, ΟΛΘ, ΟΛΗ, ΟΛΚ, απαιτείται συνεννόηση της Λιμενικής Αρχής και του Οργανισμού, για τη ρύθμιση της σταθμεύσεως, μεθορμίσεως και αγκυροβολίας των Φ/Γ πλοίων που καταπλέουν για φόρτωση ή εκφόρτωση.

β) Ρυθμίζουν κάθε εργασία που γίνεται στο λιμένα, εκτός απ' αυτές που ρυθμίζονται με νομοθεσία από τις επιτροπές ρυθμίσεως φορτοεκφορτωτικών εργασιών. Στα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης οι εργασίες ρυθμίζονται από τους οργανισμούς.

γ) Φροντίζουν ώστε να διατηρείται το λιμάνι σε καλή κατάσταση ώστε να εξασφαλίζει την προσόρμιση των πλοίων.

δ) Ασκούν υγειονομικά καθήκοντα, εφόσον δεν υπάρχει ιδιαίτερη υγειονομική υπηρεσία λιμανιού.

ε) Παρακολουθούν την εφαρμογή της νομοθεσίας για τις αρχαιότητες και τα δημόσια κτήματα, για τα τουριστικά πλοία, το θαλάσσιο τουρισμό, τις αγορανομικές διατάξεις τόσο στην περιοχή του λιμανιού όσο και στα πλοία.

στ) Ασκούν κάθε άλλη δραστηριότητα που ανατίθεται με ειδικούς νόμους στις Αστυνομικές Αρχές, για πράξεις που λαμβάνουν χώρα στην περιοχή δικαιοδοσίας τους.

ζ) Συνεργάζονται με άλλες αρμόδιες Αρχές για θέματα τάξεως και ασφάλειας γενικά.

η) Εποπτεύουν την κανονική λειτουργία των φάρων και φανών που βρίσκονται στην περιφέρειά τους και ειδοποιούν αμέσως την αρμόδια υπηρεσία.

θ) Ελέγχουν αν τα πλοία και τα βοηθητικά ναυπηγήματα που βρίσκονται στην περιοχή τους, φέρουν τα φώτα και τα σήματα που προβλέπει η ΔΣ COLREG (1972).

ι) Εποπτεύουν την αποφυγή χρήσεως φώτων στην ξηρά, που μπορούν να παραπλανήσουν τα πλοία.

ια) Αναφέρουν στις αρμόδιες υπηρεσίες κάθε κίνδυνο ναυσιπλοΐας που δεν σημειώνεται στους ναυτικούς χάρτες και λαμβάνουν κάθε μέτρο για την πρόληψη ατυχήματος.

ιβ) Φροντίζουν ώστε να απομακρύνεται κάθε ναυάγιο που παρακωλύει την ελεύθερη ναυσιπλοΐα, την προσόρμιση, την κίνηση στο λιμάνι ή ρυπαίνει τις ακτές, προσκαλώντας εγγράφως τον πλοιοκτήτη να ανελκύσει αυτό μέσα σε τακτή προθεσμία. Σε περίπτωση μη συμμορφώσεως του πλοιοκτήτη, η Λιμενική Αρχή προβαίνει στην ανέλκυση του ναυαγίου και τα έξοδα βαρύνουν τον παραβάτη.

ιγ) Απαγορεύουν προσωρινά, για λόγους εθνικής ασφάλειας ή έννομης τάξεως, την παραμονή ή τη διέλευση πλοίου με ξένη σημαία από τα ελληνικά χωρικά ύδατα. Η απαγόρευση αυτή γίνεται με διαταγή του υπουργού, κατόπιν αποφάσεως του υπουργικού συμβουλίου και δημοσιοποιείται.

ιδ) Μπορούν να καθορίζουν, μετά από γνώμη του οργανισμού που εκμεταλλεύεται το λιμάνι και άδεια του υπουργείου, τον ανώτατο αριθμό των μονίμως απασχολουμένων στο λιμάνι πλοίων και βοηθητικών ναυπηγημάτων, όταν αυτό δεν προβλέπεται από ειδικούς νόμους.

ιε) Χορηγούν, όταν απαιτείται ειδική άδεια για να ανεγερθούν κτίσματα ή παραπήγματα και περίπτερα στην περιφέρεια των Λιμενικών Αρχών. Επίσης οι Λιμενικές Αρχές, μετά από έγκριση του υπουργού, διατάσσουν την άρση ή τη μεταφορά των παραπηγμάτων, όταν αυτό επιβάλλεται για λόγους δημοσίου συμφέροντος.

ιστ) Εποπτεύουν τα παροπλισμένα πλοία και βοηθητικά ναυπηγήματα που βρίσκονται στην περιοχή τους και καθορίζουν τον ελάχιστο αριθμό των φυλάκων και τα προσόντα που πρέπει αυτοί να έχουν.

ιζ) Καθορίζουν τα αναγκαία μέτρα που πρέπει να λαμβάνουν για την πρόληψη πυρκαγιάς τα πλοία, τα βοηθητικά ναυπηγήματα και οι εγκαταστάσεις του λιμανιού. Σε περίπτωση πυρκαγιάς

στο λιμάνι, οι Λιμενικές Αρχές μπορούν να λάβουν κάθε μέτρο καταπολεμήσεως αυτής. Καλούν κάθε πλοίο και ναυτικό για να βοηθήσει στην κατάσβεση της πυρκαγιάς. Επίσης μπορούν να διατάξουν τη μεθόρμιση, την προσάραξη και τη βύθιση του καιγόμενου σκάφους, όταν αυτό απειλεί πλοία ή κτίσματα.

η) Εποπτεύουν την ακριβή τήρηση των δρομολογίων των πλοίων.

ιθ) Εποπτεύουν τα πλοία ώστε κατά τον κατάπλου και απόπλου να φέρουν την εθνική τους σημαία και

κ) τέλος εκδίδουν αστυνομικές διατάξεις προκειμένου να ασκήσουν τις αρμοδιότητες της διοικητικής αστυνομίας. Οι κανονισμοί αυτοί, μετά από γνώμη του νομάρχη, εγκρίνονται από τον υπουργό και δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Οι παραβάτες των αστυνομικών διατάξεων τιμωρούνται με πρόστιμο, το ύψος του οποίου φθάνει τα πέντε εκατομμύρια δραχμές (15.000 Ευρώ) για παραβάσεις ρυπάνσεως του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Το ποσό αυτό αναπροσαρμόζεται ετησίως κατά ποσοστό 5% (ΠΔ 381/95, άρθ. 2, ΦΕΚ 214/Α). Πριν από την έκδοση της αποφάσεως ο παραβάτης καλείται σε απολογία με έγγραφη πρόσκληση της Λιμενικής Αρχής. Ο παραβάτης μπορεί να αμφισβητήσει την παράβαση μέσα σε αποκλειστική προθεσμία πέντε (5) ημερών από την κοινοποίηση της αποφάσεως, οπότε παρέμπεται από τη Λιμενική Αρχή στο Ειρηνοδικείο της περιοχής.

8.12.2 Δικαστική αστυνομία των Λιμενικών Αρχών.

Στο Κεφάλαιο Γ' του Τρίτου Μέρους του ΚΑΝΔ, στα άρθρα 158-163 καθορίζονται τα ανακριτικά καθήκοντα των Λιμενικών Αρχών. Έτσι:

α) Οι προϊστάμενοι των Λιμενικών Αρχών, οι νόμιμοι αναπληρωτές τους όπως οι αξιωματικοί, ανθυπασπιστές και αρχικελευστές του ΛΣ, που υπηρετούν υπό τις διαταγές τους, ασκούν καθήκοντα γενικών ανακριτικών υπαλλήλων για τα εγκλήματα που συνέβησαν στην περιοχή τους. Η άσκηση των ανακριτικών καθηκόντων γίνεται υπό την εποπτεία του αρμόδιου Εισαγγελέα και σύμφωνα με τις διατάξεις της Ποινικής Δικονομίας. Επίσης ασκούν καθήκοντα δημόσιου κατηγορού στο Πταισματοδικείο για τα πταίσματα που τελούνται στην περιοχή τους.

β) Οι Λιμενικές Αρχές στην εκτέλεση των ανακριτικών τους καθηκόντων μπορούν να ζητούν τη συνδρομή των άλλων αστυνομικών αρχών και οφείλουν να παρέχουν τη συνδρομή τους όταν ζητείται απ' αυτούς.

γ) Οι Λιμενικές Αρχές ασκούν τα ανακριτικά καθήκοντα σε εμπορικά πλοία και βοηθητικά ναυπηγήματα που φέρουν ξένη σημαία και τα οποία βρίσκονται στο λιμάνι ή στα χωρικά ύδατα της περιοχής τους, όταν δεν προβλέπεται διαφορετικά από μια ΔΣ, εφόσον διαταράσσεται ή απειλείται η δημόσια τάξη και όταν ζητείται η συνδρομή της Λιμενικής Αρχής από τον πλοίαρχο ή άλλο πρόσωπο του πλοίου. Πρέπει όμως η Λιμενική Αρχή να καλεί την οικεία Προξενική Αρχή να παρασθεί κατά την επέμβασή της, εκτός αν πρόκειται για κατεπείγουσα ανάγκη οπότε η ανακοίνωση της επεμβάσεως μπορεί να γίνει τη στιγμή της ενέργειας.

δ) Οι Λιμενικές Αρχές μπορούν να ενεργούν κάθε ανακριτική πράξη σε εμπορικά πλοία με ξένη σημαία που βρίσκονται στα ελληνικά χωρικά ύδατα, κατά προσώπων που διώκονται καθώς επίσης και συλλήψεις καταδικασθέντων για έγκλημα ή άλλων προσώπων που κρίνονται ύποπτα δρατετεύσεως (σε αυτά τα πρόσωπα περιλαμβάνονται και οι στρατιωτικοί). Οι Λιμενικές Αρχές όμως δεν μπορούν να επέμβουν για εγκλήματα που διαπράττονται σε αλλοδαπά πολεμικά πλοία. Όταν όμως σε αυτά καταφύγουν πρόσωπα του ανακριτικού ενδιαφέροντος, τότε οι Λιμενικές Αρχές ζητούν από τον κυβερνήτη του αλλοδαπού πολεμικού πλοίου την παράδοση αυτών και σε περίπτωση αρνήσεώς του, αναφέρονται στον αρμόδιο Εισαγγελέα και το Υπουργείο.

Η αστυνομική αρμοδιότητα των Λιμενικών Αρχών ασκείται μέσα σε καθορισμένο χώρο και για συγκεκριμένα ζητήματα. Πρόκειται για την τοπική αρμοδιότητα και για την κατά θέματα αρμοδιότητα. Η τοπική αρμοδιότητα των Λιμενικών Αρχών σε σχέση με τις άλλες

αστυνομικές αρχές καθορίζεται από τα ΝΔ 444/70 και ΝΔ 187/73. Η τοπική αρμοδιότητα μεταξύ των Λιμενικών Αρχών καθορίζεται με ΠΔ. Η κατά θέματα αρμοδιότητα περιλαμβάνει τη διοικητική και δικαστική αστυνομία, όπως πιο πάνω αναπτύχθηκε. Σύμφωνα όμως με το ΝΔ 444/70, εξαιρούνται της αρμοδιότητας των Λιμενικών Αρχών και ανήκουν στην ελληνική αστυνομία τα εξής θέματα:

α) Η ασφάλεια του Προέδρου της Δημοκρατίας, των μελών της οικογένειάς του καθώς και των ηγεμόνων ξένων κρατών.

β) Ο έλεγχος και η κίνηση των αλλοδαπών στην Ελλάδα, ο έλεγχος του συναλλάγματος και η προστασία του εθνικού νομίσματος.

γ) Η εφαρμογή της νομοθεσίας σχετικά με τα τυχερά παιχνίδια.

Οι Λιμενικές Αρχές εσωτερικού διακρίνονται σε Κεντρικά Λιμεναρχεία, Λιμεναρχεία, Υπολιμεναρχεία. Στη Λιμενική Αρχή προΐσταται ως λιμενάρχης αξιωματικός του ΛΣ. Οι Λιμενικές Αρχές είναι μεταξύ τους ισότιμες και υπάγονται άμεσα στο ΥΕΝ. Στα Κεντρικά Λιμεναρχεία, Λιμεναρχεία και Υπολιμεναρχεία μπορεί να ιδρύνονται Λιμενικά Τμήματα για την καλύτερη διεκπεραίωση του διοικητικού και δικαστικού έργου. Επίσης υπάρχουν οι λιμενικοί σταθμοί και οι υπάλληλοι λιμένα. Οι λιμενικοί σταθμοί υπάγονται στις άμεσες διαταγές των Λιμενικών Αρχών, στην περιφέρεια των οποίων βρίσκονται και στις οποίες αναφέρονται για κάθε ζήτημα. Στο λιμενικό σταθμό προΐσταται ως λιμενοσταθμάρχης, ανθυπασπιστής ή αρχικελευστής του ΛΣ. Ο υπάλληλος λιμένα είναι υπάλληλος της τελωνειακής υπηρεσίας, στον οποίο έχουν ανατεθεί λιμενικά καθήκοντα, επειδή δεν υπάρχει Λιμενική Αρχή. Ο υπάλληλος λιμένα εκτελεί τις διαταγές και τις οδηγίες του προϊσταμένου της Λιμενικής Αρχής στην περιφέρεια της δικαιοδοσίας του οποίου υπάγεται.

Οι αξιωματικοί του ΛΣ διαπιστεύονται στις ελληνικές πρεσβείες σημαντικών ναυτιλιακών κέντρων του εξωτερικού, όπου ασκούν έλεγχο και εποπτεία στα εμπορικά πλοία με ελληνική σημαία, που διέρχονται από τα λιμάνια στα οποία αυτοί υπηρετούν και γενικότερα εξυπηρετούν τα συμφέροντα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Τέτοιες υπηρεσίες λειτουργούν στο Λονδίνο, στη Νέα Υόρκη, στο Τόκιο, στο Σίδνεϋ, στη Σιγκαπούρη κλπ.

Σε κάθε Λιμενική Αρχή συγκροτείται Τοπικό Κλιμάκιο Επιθεώρησης Πλοίων (ΤΚΕΠ). Το ΤΚΕΠ τελεί υπό την εποπτεία του Τμήματος Επιθεώρησης Πλοίων (ΤΕΠ) της ΔΕΕΠ του ΥΕΝ. Το ΤΚΕΠ αποτελείται από το λιμενάρχη ή ένα αξιωματικό της υπηρεσίας του, από ένα μηχανικό ΕΝ, τον πλοηγό της περιοχής και από ένα ραδιοτηλεγραφητή για τις περιπτώσεις επιθεώρησης των τηλεπικοινωνιακών μέσων. Το ΤΚΕΠ ενεργεί αρχική ή τακτική-περιοδική επιθεώρηση πλοίων χωρητικότητας μέχρι 100 κοχ και κατόπιν εγκρίσεως της ΔΕΕΠ μπορεί να ενεργεί τακτική-περιοδική επιθεώρηση σε Φ/Γ πλοία μέχρι 500 κοχ καθώς και έκτακτη ή συμπληρωματική επιθεώρηση σε πλοία οποιασδήποτε χωρητικότητας. Σε περίπτωση που κάποιο πλοίο υποστεί βλάβη, ανεξάρτητα με τη χωρητικότητά του και εφόσον αυτό δεν παρακολουθείται από αναγνωρισμένο νηογνώμονα, το ΤΚΕΠ ενεργεί την έκτακτη επιθεώρηση, για να διαπιστώσει την έκταση ή την αποκατάσταση της βλάβης και εισηγείται ανάλογα στον προϊστάμενο της Λιμενικής Αρχής. Μετά από κάθε τακτική-περιοδική επιθεώρηση, το ΤΚΕΠ συντάσσει έκθεση, η οποία υποβάλλεται από το Λιμενάρχη στην ΔΕΕΠ του ΥΕΝ, για την έκδοση του σχετικού πρωτοκόλλου.

8.12.3 Περιφερειακοί Σταθμοί Καταπολεμήσεως Ρυπάνσεως.

Ο Ν 743/1977 (ΦΕΚ 319/Α/1977) όπως τροποποιήθηκε από το ΠΔ 55/98 περί *Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και Ρυθμίσεως Συναφών Θεμάτων*, στο άρθρο 15, προβλέπει τη σύσταση Περιφερειακών Σταθμών Καταπολεμήσεως Ρυπάνσεως (ΠΣΚΡ). Οι αρμοδιότητες των ΠΣΚΡ αυτών συνίστανται:

α) Στην επιθεώρηση των πλοίων κατά τις διενεργούμενες φορτοεκφορτώσεις πετρελαίου.

β) Στον έλεγχο της παραδόσεως των καταλοίπων πετρελαίου, πετρελαιοειδών μειγμάτων και άλλων ρυπαντικών ουσιών στις ΕΥΚ.

- γ) Στην επιτήρηση του θαλάσσιου χώρου με πλωτά ή χερσαία μέσα.
- δ) Στην αντιμετώπιση των περιστατικών ρυπάνσεως με ειδικά αγγήματα.
- ε) Στην εκτέλεση κάθε άλλης υπηρεσίας που ανατίθεται σ' αυτούς με υπουργική απόφαση.

Οι ΠΣΚΡ συνιστώνται με ΠΔ μετά από πρόταση των Υπουργών Εσωτερικών-Δημόσιας Διοικήσεως και Αποκεντρώσεως, Οικονομικών, Εθνικής Οικονομίας και Εμπορικής Ναυτιλίας. Οι ΠΣΚΡ ιδρύονται από τις Λιμενικές Αρχές και μέχρι σήμερα λειτουργούν στους Λιμένες του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης. Ωστόσο στα άλλα λιμάνια της χώρας λειτουργούν υποτυπώδως ή δεν λειτουργούν καθόλου.

8.13 Συμπληρωματικές πηγές.

1. Γουλιέλμος Α.Μ., (2006), *Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*, Τόμος Β', εκδόσεις Σταμούλη.
2. Γεωργαντόπουλος Ε. και Βλάχος Γ.Π., (2003), *Ναυτιλιακή Οικονομική*, 2^η έκδοση, εκδόσεις J & J Hellas.
3. Γουλιέλμος Α.Μ., (2002), *Διοίκηση Επιχειρήσεων, Εισαγωγή για Στελέχη Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*, εκδόσεις Σταμούλη.
4. Βλάχος Γ.Π. και Νικολαΐδης Ε.Δ., (2002), *Ναυτιλιακή Οικονομική Γεωγραφία*, εκδόσεις J & J Hellas.
5. Φουρναράκης Ν., (1999), *Ναυτιλιακές Σημειώσεις*, ΙΣΣΕ, Πανεπιστήμιο Αιγαίου.
6. Μαλέρμπας Μ., (1999), *Ναυτιλιακά Έγγραφα Πλοίων*, εκδόσεις Σταμούλη.
7. Δεληγιάννης Χ., (1998), *Εγχειρίδιο Ναυτολογίας*, εκδόσεις J & J Hellas.
8. Μυλωνόπουλος Δ., (1996), *Ναυτικό Δίκαιο*, Πειραιάς.
9. Ρόκας Ι., (1994), *Εισαγωγή στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο*, εκδόσεις Σμπίλια.
10. Χαμηλάκης Ν., (1994), *Εγχειρίδιο Ναυτολογίων, Υποθηκολογίων και Βιβλίο Κατασχέσεων Πλοίων*, εκδόσεις Σάκκουλα.
11. Κιάντου-Παμπούκη Α., (1993), *Ναυτικό Δίκαιο*, εκδόσεις Σάκκουλα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΧΕΣΕΙΣ

Θέμα 1: Η ίδρυση και η ιστορική εξέλιξη των διεθνών ενώσεων.

Ο καθηγητής Ε. Ρούκουνας υποστηρίζει ότι η θεώρηση των διεθνών σχέσεων αρχίζει με τη δεδομένη σκέψη ότι υπάρχει μία «διεθνής κοινότητα». Η διεθνής κοινότητα αποτελεί το πεδίο επικοινωνίας μεταξύ των πολιτειακά οργανωμένων μονάδων του σύγχρονου κόσμου. Αποτελείται κυρίως από κράτη, μικρά και μεγάλα, που διαφέρουν ανάλογα με την έκταση, τον πληθυσμό, την οικονομική και πολιτική ισχύ. Όμως, εντάσσεται σε αυτήν μεγάλος αριθμός διεθνών οργανισμών αν και ο σημαντικότερος παράγοντας της διεθνούς κοινότητας εξακολουθεί να παραμένει το κράτος.

Η ιστορική εξέλιξη των διεθνών σχέσεων έχει ως βασικό αντικείμενο την ανάλυση και ερμηνεία των σχέσεων των πολιτικών κοινοτήτων, οι οποίες συνδέονται με συγκεκριμένο εδαφικό χώρο, δηλαδή πρόκειται για τις σχέσεις ανάμεσα σε κράτη. Παράλληλα η εξέλιξη της διεθνούς κοινωνίας συνδέεται με το επίπεδο των διακρατικών σχέσεων, για παράδειγμα το σύγχρονο φαινόμενο της «παγκοσμιοποίησης» εξαρτάται άμεσα από τη στάση και τη συμπεριφορά των κρατών. Αναμφίβολα, η διαμόρφωση της διεθνούς κοινωνίας δεν καθορίζεται αποκλειστικά από τη βούληση των κυβερνήσεων. Υπάρχουν και άλλοι παράγοντες, όπως οι γεωγραφικές διαστάσεις, οι δημογραφικές τάσεις, τα οικονομικά συμφέροντα, οι ιδεολογικές αναζητήσεις, που επιδρούν σημαντικά στη λήψη και εκτέλεση των αποφάσεων από τους φορείς της εξουσίας.

1.1 Η οργάνωση της διεθνούς κοινωνίας.

Η εμφάνιση και η ανάπτυξη των διεθνών οργανισμών στηρίζεται στην ύπαρξη της διεθνούς κοινωνίας, δηλαδή στην κοινωνία των κρατών. Από την ειρήνη της Βεσφαλίας (1648) και την εμφάνιση του σύγχρονου κράτους, η πορεία προς τις διεθνείς οργανώσεις στηρίχθηκε στην ανάγκη επικοινωνίας και συνεργασίας ανάμεσα στα κράτη. Επόμενο ήταν να εγκαταλειφθεί η διμερής μορφή διακρατικών σχέσεων που απαιτούσε η κλασική διπλωματία. Αναζητήθηκαν νέες μορφές πολυμερούς συνεργασίας, που εκφράζονται με τη σύναψη διεθνών συνθηκών κατά τη διάρκεια διεθνών συνδιασκέψεων. Αρχικά οι συνδιασκέψεις ήταν επεισοδιακές, εξελίσσονταν όμως σε περιοδικές και συνέρχονταν κατά τακτά χρονικά διαστήματα.

Λίγο μετά το τέλος του Α΄ Παγκόσμιου Πολέμου καθιερώθηκε ο *θεσμός της διεθνούς οργανώσεως*. Έχομε φθάσει σε ένα χρονικό σημείο, όπου υφίσταται μόνιμη συνάντηση κρατών κάτω από ένα νομικό πλαίσιο κατά τέτοιον τρόπο διαρθρωμένο που διατηρεί ιδιαίτερη νομική προσωπικότητα και ιδιαίτερη βούληση. Παράλληλα μία σειρά από κοινωνικοοικονομικές και πολιτικές αιτίες οδήγησαν στη διάδοση του νέου θεσμού. Ο μετασχηματισμός της κοινωνίας και οι μεταβολές με τη μορφή του σύγχρονου κράτους καθώς και οι δύο βιομηχανικές επαναστάσεις, η εξάπλωση της αποικιοκρατίας με όλες τις συνέπειές της πάνω στο κόστος των πρώτων υλών και τη δημιουργία νέων αγορών, οι εθνικές εντάσεις και η πρόοδος της τεχνολογίας, που επέφεραν αλλαγές στη διάρθρωση της κοινωνίας, άλλαξαν τη ροή των διεθνών σχέσεων και οδήγησαν σε διεθνείς συνεργασίες.

Ένα ακόμη βασικό στοιχείο στη διαμόρφωση διεθνούς συνεργασίας παρουσιάζεται με την παρεμβολή φορέων που δεν είναι κρατικοί –ιδιωτικές επιχειρήσεις και οργανισμοί με οικονομική αυτοτέλεια– καθώς και διεθνών οργανισμών που μετέχουν σε άλλους διεθνείς οργανισμούς. Οι διάφορες αυτές μορφές συνεργασίας δεν οδηγούν αναγκαστικά σε προώθηση των διεθνών σχέσεων στους περισσότερους τομείς, αλλά υπάρχει μία σημαντική εξέλιξη στον περιορισμό της κρατικής αρμοδιότητας όσον αφορά στις ενέργειες για τη διατήρηση της παγκόσμιας ειρήνης. Αντίθετα, η ύπαρξη του εθνικού κράτους απομακρύνει την προσέγγιση στην ιδέα της παγκόσμιας ενότητας αλλά παρέχει τη δυνατότητα στα άτομα για λήψη αποφάσεων και, επομένως, η διεθνής οργάνωση θα αποτελέσει δημιούργημα όχι μόνο της

θελήσεως των κυβερνήσεων, αλλά και της αποδοχής των κοινωνιών.

Όμως δεν λείπει το φαινόμενο ένα κράτος να μην μετέχει σε διεθνείς οργανισμούς και να μην υφίσταται περιορισμούς της κυριαρχίας του, όπως η Κίνα που μέχρι το 1971 είχε αποφασίσει να βρίσκεται στην απομόνωση, διότι με αυτόν τον τρόπο έκρινε ότι εξυπηρετούνταν καλύτερα τα συμφέροντά της. Επίσης, παλαιότερα η Καμπότζη αποτελούσε μία περίπτωση κλειστής οικονομίας και κατά συνέπεια ένα φαινόμενο διεθνούς απομονώσεως.

Το ζήτημα της συγκρούσεως ανάμεσα στην άσκηση της κρατικής κυριαρχίας και τη διατήρηση της ανεξαρτησίας ενώπιον της διεθνούς κοινότητας εντοπίζεται και στην ερμηνεία των συνταγματικών διατάξεων των κρατών. Ο Έλληνας νομοθέτης στο άρθρο 28 του Συντάγματος 1975 προβλέπει ότι: «Προς εξυπηρέτηση σπουδαίου εθνικού συμφέροντος και προαγωγή της συνεργασίας μετ' άλλων κρατών είναι δυνατή η διά συνθήκης ή συμφωνίας αναγνώρισις αμοιωτικής κατά το Σύνταγμα εις όργανα διεθνών οργανισμών. Προς ψήφισιν του κυρούμενου την συνθήκη ή συμφωνίαν νόμος απαιτείται πλειοψηφία των τριών πέμπτων του όλου αριθμού των βουλευτών». Παρόμοιες διατάξεις συναντούμε στα Συντάγματα του Βελγίου (άρθ. 25), της Ολλανδίας (άρθ. 67), της Γερμανίας (άρθ. 24) και της Δανίας (άρθ. 20).

Φαίνεται αρκετά δύσκολο να διατυπώσει κάποιος ποιος θεσμός ή ποια μορφή συνεργασίας είναι αποτελεσματικότερη. Σε ορισμένες περιπτώσεις η χρήση μυστικής διπλωματίας βοήθησε περισσότερο από τη χρησιμοποίηση θεσμών της πολυμερούς διπλωματίας. Συχνά συμβαίνει και το αντίθετο. Αυτό που θεωρείται βέβαιο, όμως, είναι ότι με την πάροδο των αιώνων οι διεθνείς σχέσεις αποκτούν ολοένα και πιο πολύπλοκη μορφή.

1.2 Αρχικά πρότυπα διεθνούς συνεργασίας.

Παρόλο που γνωρίζουμε ότι οι διεθνείς οργανισμοί αποτελούν θεσμό του 20ου αιώνα, πρέπει να ανατρέξουμε στην αρχαιότητα και συγκεκριμένα στην *κλασική Ελλάδα*, για να εντοπίσουμε τα πρώτα στοιχεία διεθνών θεσμών. Συγκεκριμένα, η παρουσία μιας διεθνούς (διακρατικής) κοινότητας, αν και αρκετά περιορισμένης γεωγραφικά, εντοπίζεται εξαιτίας των εμπορικών συναλλαγών στον ευρύτερο ελλαδικό χώρο κατά τον ΣΤ' π.Χ. αιώνα, και της εξασφάλισης της μη επεμβάσεως στα εδάφη των κάθε πόλεων.

Ως αποτέλεσμα, υπήρξε η πρώτη επίσημη σύναψη διακρατικών συνεργασιών σε νομική και πολιτική βάση, οι καλούμενες *Συμμαχίες*, οι οποίες εκφράζονται διά μέσου της αμοιβαίας αποστολής εντεταλμένων προσώπων για τη διεξαγωγή διαπραγματεύσεων, της διοργανώσεως «συνεδρίων» (π.χ., του Ισθμού το 481 π.Χ., των Πλαταιών το 481 π.Χ. και της Σπάρτης το 371 π.Χ.) κυρίως για θέματα αποφυγής ενόπλων συγκρούσεων (πρόκειται για την εισαγωγή του θεσμού της «κοινής ειρήνης» αποβλέποντας στην ακώλυτη άσκηση των κυριαρχικών δικαιωμάτων των πόλεων-κρατών, με την επιβολή της απαγορεύσεως χρήσεως ένοπλης βίας), που μας οδηγούν στο συμπέρασμα ότι πρόκειται για τις πρώτες οργανωμένες διακρατικές μορφές επικοινωνίας.

Ακολουθεί χρονικά η εμφάνιση του φαινομένου της *Ομοσπονδιακής Ιδέας*. Η ανάγκη για την ειρηνική συνύπαρξη των εθνών συντέλεσε στην ομαλή μετάβαση από τους συμμαχικούς συνασπισμούς στην ομοσπονδιακή ένωση σε μία χρονική περίοδο που ξεκινά την πρωτοκλασική εποχή και φθάνει μέχρι την εποχή της ρωμαϊοκρατίας. Επιγραμματικά αναφέρουμε τις εξής μορφές πρώιμων ομοσπονδιών, τους *συννοικισμούς*, τις *συμμαχίες*, τα *κοινά* και τις *συμπολιτείες*.

Αντιπροσωπευτικά παραδείγματα αυτών των μορφών ήταν η Ιωνική Συμμαχία, η Πελοποννησιακή Συμμαχία, η Αθηναϊκή Συμμαχία, η Κορινθιακή Συμμαχία, το Βοιωτικό Κοινό, το Κοινό των Χαλκιδέων, το Κοινό των Αρκάδων, και, λίγο αργότερα, η Αιτωλική Συμπολιτεία και η Αχαϊκή Συμπολιτεία. Συμπληρωματικά αναφέρουμε ότι η πρώτη Αθηναϊκή Συμμαχία κατατάσσεται στην κατηγορία των ηγεμονικών συμπολιτειών, ενώ η Πελοποννησιακή Συμμαχία στην κατηγορία των ομοσπονδιακών συμπολιτειών.

Αντίθετα, σύμφωνα με την άποψη του καθηγητή Γ. Τενεκίδη, πρωτεύουσα θέση για οποιαδήποτε μορφή διεθνούς οργανώσεως αποτελούσαν οι *Αμφικτιονίες*, οι οποίες ήταν μία ένωση ανεξαρτήτων γειτονικών πόλεων, αποτελώντας έτσι τη κυριότερη μορφή ενώσεως στην οποία είχαν φθάσει οι Έλληνες. Η γνωστότερη από όλες ήταν η Δελφική Αμφικτιονία, που αποτελούνταν από δώδεκα μέλη και είχε ως κεντρικό όργανο το συμβούλιο, που συνερχόταν δύο φορές σε ετήσια βάση. Το συμβούλιο λειτουργούσε και ως διεθνές δικαστήριο αναλαμβάνοντας καθήκοντα διαιτησίας.

Οι Αμφικτιονίες δεν είχαν μόνο θρησκευτική, αλλά και πολιτική σημασία, διότι κατά τη διάρκεια των συνελεύσεων όχι μόνο σταματούσαν οι πόλεμοι, αλλά επίλυαν τις διαφορές τους δίχως να απειλεί-

ται η ανεξαρτησία κάθε πόλεως. Άλλα παραδείγματα εκείνης της περιόδου ήταν η Αμφικτιονία της Δήλου, η Αμφικτιονία του Άργους, η Αμφικτιονία της Καλαβρίας και η Αμφικτιονία του Ογχηστού. Μία άλλη άποψη είναι ότι οι συμμαχίες αποτελούσαν στην κλασική εποχή πολιτικές ενώσεις ομοσπονδιακής μορφής, ενώ οι αμφικτιονίες ήταν ενώσεις θρησκευτικού κυρίως χαρακτήρα.

Στη συνέχεια, κατά τη διάρκεια της *Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας*, δεν ήταν εφικτό να υπάρξει εξέλιξη της διεθνούς συνεργασίας εκτός από ορισμένες ενώσεις θρησκευτικού κυρίως χαρακτήρα και περιορισμένης σημασίας, όπως η Λατινική Συνομοσπονδία. Η μόνη μορφή διακρατικών θεσμών ήταν η επινόηση και τελικά η εφαρμογή του θεσμού του *προτεκτοράτου*. Η επεκτατική πολιτική της Ρώμης εμπόδιζε την ανάπτυξη ανεξαρτήτων πολιτικών μονάδων για την προώθηση των διεθνών σχέσεων. Οι σχέσεις της Ρώμης με τα τρίτα κράτη καθόριζαν την εικόνα ελέγχου της εξωτερικής πολιτικής των κρατών αυτών από τη Ρωμαϊκή Σύγκλητο. Η Ρώμη εφάρμοζε στις εξωτερικές σχέσεις της την *αρχή της παγκόσμιας αυτοκρατορίας*, η οποία δεν συμβιβαζόταν με την ύπαρξη κανόνων διεθνούς δικαίου, ενώ η λεγόμενη *Pax Romana* απέκλειε την ισότητα της Ρώμης με άλλους λαούς.

Μετά τη διάσπαση της ενιαίας Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας και τη δημιουργία δύο αυτοκρατοριών, της Ανατολής και της Δύσης, φθάνομε στην εποχή της *Βυζαντινής αυτοκρατορίας*. Σε αντίθεση με το τι συνέβαινε στη Δύση (φαινόμενο της πολυδιασπάσεως της κεντρικής εξουσίας), το Βυζάντιο διατήρησε μία αυστηρά συγκεντρωτική εσωτερική δομή, για παράδειγμα ο Αυτοκράτορας, ως κορυφή της πυραμίδας της ιεραρχίας, αντιμετώπιζε τους άλλους ηγεμόνες ως υποτακτικούς ή στην καλύτερη περίπτωση ως προστατευόμενους.

Η προσέγγιση αυτή μας οδηγεί στη σκέψη ότι εμφανίζονται τα πρώτα σημάδια *διπλωματικής πρακτικής* σε ζητήματα κυρίως στρατηγικής. Η σύναψη συνθηκών εκείνη την εποχή αποτελούσε πράξεις χάριτος για τους ξένους, ενώ οι επισκέψεις των πρεσβευτών τους περιορίζονταν σε δευτερεύοντα ρόλο. Αντίθετα οι βυζαντινοί πρεσβευτές, εφοδιασμένοι με ειδικά έγγραφα (χρυσόβουλα), εκτελούσαν συγκεκριμένες διπλωματικές αποστολές, ενώ δεν προβλεπόταν η μόνιμη διαμονή τους σε ξένα κράτη. Ωστόσο, παρά τις διεθνείς προσπάθειες για ειρηνική συνύπαρξη, δεν έλειψαν οι πολεμικές ενέργειες, κυρίως με τη μορφή των σταυροφοριών.

Κατά τον *Μεσαίωνα*, ο κατακερματισμός της Ευρώπης σε υποτελή αλλά και με κάποια μορφή κλειστής οικονομίας και αυτονομίας φέουδα ή πριγκιπάτα, δουκάτα και κοιμητείες που σχημάτιζαν μία πυραμίδα, υπό την επιρροή του Πάπα, δεν ήταν δυνατό να εμφανίσει στοιχεία διεθνούς συνεργασίας, διότι αυτό προϋποθέτει σχέσεις σε ισότιμο νομικό και πολιτικό επίπεδο. Επίσης, τα μεσαιωνικά αυτά «κράτη» αφενός είχαν περιορισμένη εδαφική έκταση και αφετέρου δεν διέθεταν την εσωτερική οργάνωση, που έπρεπε να υπάρχει για να αναπτύξουν σχέσεις συνεργασίας και ειρήνης με το εξωτερικό περιβάλλον. Επομένως, ο μεσαιωνικός κόσμος πλην ελαχίστων εξαιρέσεων, δεν γνώρισε την υποχρεωτική επίλυση των διεθνών διαφορών με την επέμβαση ανώτερης αρχής.

Μία από τις εξαιρέσεις ήταν η καλούμενη *Αλεξανδρινή Βούλα*, με την οποία ο Πάπας Αλέξανδρος καθόρισε το 1493 ποια από τα ανακαλυπτόμενα εδάφη του τότε νέου κόσμου θα περιεόχονταν στο Ισπανικό και ποια στο Πορτογαλικό Στέμμα. Επίσης, μία απόπειρα μορφής διεθνούς οργάνωσης επιχειρήθηκε με τη δημιουργία του *Χανσεατικού Συνδέσμου*, όπου συμμετείχαν περισσότερες από 80 γερμανικές πόλεις κατά την περίοδο της ακμής τους (14ος -15ος αι.). Αυτός ο σύνδεσμος διέθετε αξιολογή εμπορική, ναυτική και πολιτική ισχύ. Τέλος, την ίδια εποχή ο *χριστιανισμός* άσκησε μία υποτυπώδη επιρροή στην εξέλιξη των διεθνών σχέσεων, διότι ευνόησε τις συνθήκες για την ισότητα των κρατών και για τον περιορισμό των πολεμικών εχθροπραξιών. Ουσιαστικά, επρόκειτο μόνο για θρησκευτικούς κανόνες που απευθύνονταν αποκλειστικά στους χριστιανικούς λαούς.

Κατά την εποχή της *Αναγέννησης* συντρέχουν πλέον εκείνες οι προϋποθέσεις για την καλύτερη οργάνωση των διακρατικών σχέσεων. Τα μεσαιωνικά κράτη διαδέχθηκαν σύγχρονα κράτη με σταθερή οργανωτική δομή. Τα νέα στοιχεία της αστικής τάξης και του διεθνούς εμπορίου συνέβαλαν σε μία διαφοροποίηση στην κριτική θεώρηση των διεθνών σχέσεων. Οι τάσεις για άμβλυνση των αντιθέσεων σταδιακά κερδίζουν έδαφος σε βάρος της στρατηγικής-ισχύος και αυτό φαίνεται από τη διαπίστευση μόνιμων διπλωματικών αντιπροσώπων. Η μετάβαση από τις περιοδικές αποστολές στις μόνιμες αντιπροσωπείες παρατηρήθηκε αρχικά το 1455, με τη διαπίστευση του Φραντζέσκο Σφόρτσα (Δούκας του Μιλάνου) στη Γένοβα. Παράλληλα μεγάλη σημασία είχε η σχέση μεταξύ διεθνών θεσμών και γεωγραφικών διαστάσεων. Η ανακάλυψη της Αμερικής από τον Κολόμβο το 1492 ουσιαστικά καθιέρωσε το

φαινόμενο της «*αποικιοποίησης*», διότι η Ευρώπη καθιστάται πλέον το επίκεντρο ενός συστήματος με οικονομική εξουσία. Η ίδρυση, η σύσταση και λειτουργία μεγάλων ευρωπαϊκών εταιρειών (παράλληλές των σημερινών μεικτών επιχειρήσεων) που βέβαια εξυπηρετούν ιδιωτικά συμφέροντα, οδηγεί σε μία νέα μορφή διεθνούς επικοινωνίας. Η ανεξαρτητοποίηση των ευρωπαϊκών κρατών τους δημιουργεί το αίσθημα της αυτοδυναμίας και κατ' επέκταση της διασφάλισης των συμφερόντων τους, π.χ. το 1534 ο Φραγκίσκος Α΄ της Γαλλίας προχώρησε σε εμπορική συμφωνία με την Οθωμανική Πύλη, καθιερώνοντας συνεργασία μεταξύ χριστιανών και ισλαμιστών.

Επομένως, μία πρώτη προσεκτική προσέγγιση στους αρχικούς τύπους διεθνών ενώσεων μας αποκαλύπτει κάποια κοινά χαρακτηριστικά τους, δηλαδή την κατοχύρωση της εδαφικής ακεραιότητας των κρατών, που επιδιώκεται μέσω της ισορροπίας δυνάμεων, τις προσπάθειες για την ειρηνική διεύθυνση των διαφορών, τη θέσπιση του δικαίου των εξουσιών, την εκπροσώπηση των κυβερνωμένων, αλλά και την αυτονομία των εσωτερικών υποθέσεων των κρατών. Ο *Τριακονταετής πόλεμος* (1618-1648) συντέλεσε σε αυτό που ονομάζομε το *Πρώτο Ευρωπαϊκό Συνέδριο* με την *Συνθήκη Ειρήνης της Βεσφαλίας*. Με άλλα λόγια οριστικοποιήθηκε η μετάβαση από τη Μεσαιωνική στη Νεότερη Ευρώπη. Αυτό σήμαινε την κατάρρευση της θρησκευτικής ιδέας και πολιτικής ενότητας. Δημιουργήθηκε μία νέα τάξη πραγμάτων και κρίθηκε αναγκαία η σύγκληση διεθνών συνδιασκέψεων με σκοπό τη διατήρηση της ισορροπίας ισχύος. Συγκεκριμένα, το σύστημα της Ειρήνης της Βεσφαλίας υιοθέτησε τις *Συνθήκες του Μύνστερ* και του *Όσαμπρουκ*, οι οποίες καθιέρωσαν τις αρχές:

- α) Της ανεξαρτησίας και νομικής ισότητας των κρατών.
- β) Της δημιουργίας κοινωνίας κρατών, που θεμελιώνεται στην πολιτική ισορροπία.
- γ) Της διακρατικής αλληλεγγύης για τη διασφάλιση της σταθερότητας στο ευρωπαϊκό εδαφικό και πολιτικό καθεστώς.

Επομένως, η τάση πλέον για σύναψη πολυμερών διεθνών συνθηκών αποτελεί το ιδανικότερο μέσο για την επίλυση ανάμεσα στα ευρωπαϊκά κράτη προβλημάτων, όπως το εδαφικό καθεστώς, μειονότητες, αποζημιώσεις, αφοπλισμός κλπ. Αποτέλεσμα αυτής της τάσεως ήταν η ικανοποίηση των εδαφικών διεκδικήσεων της Γαλλίας και της Σουηδίας, που ως εγγυήτριες δυνάμεις της τηρήσεως των δύο συνθηκών συνέβαλλαν στο φαινόμενο της «*ισορροπίας των δυνάμεων*» στην Ευρώπη.

Παράλληλα, η νέα διεθνής πραγματικότητα οδήγησε στην ανάπτυξη του επιστημονικού κλάδου του *διεθνούς δικαίου*. Το διεθνές δίκαιο διαμορφώθηκε σταδιακά τους τέσσερις τελευταίους αιώνες. Ειδικότερα, προς το τέλος του μεσαίωνα στη φάση της συγκροτήσεως του σύγχρονου κράτους, μία υποτυπώδης μορφή διεθνούς δικαίου περιοριζόταν σε ελάχιστους κανόνες για τη διπλωματική αποστολή, τις διεθνείς συνθήκες και το διεθνές έθιμο. Κατά την Αναγέννηση άρχισε να αποκτά ευρύτητα λόγω της γεωγραφικής διασπάσεως του κόσμου. Η σημαντικότερη εξέλιξη στον κλάδο σημειώθηκε με το έργο του Ολλανδού Hugo Grotius (1583-1645), ο οποίος διατύπωσε την άποψη ότι το διεθνές δίκαιο είναι ορθολογικό και επιδέχεται συστηματική ανάλυση και μεθοδολογική νομοτέλεια. Η συνέχεια ανήκει στον Ελβετό Emeric de Vattel (1714-1764) ο οποίος κατέληξε στο συμπέρασμα ότι κάθε κράτος είναι κριτής του εαυτού του.

Επίσης, οι θεσμοί του *δικαίου της θάλασσας* αρχικά βασίστηκαν στις ανάγκες της ναυσιπλοΐας την εποχή της Αναγεννήσεως. Το βιβλίο του Grotius «*Mare Liberum*» (1609), αποτέλεσε διαπραγματεύση της ελευθερίας των θαλασσών σε αντίθεση με το βρετανικό δόγμα του «*Dominium Maris*» (κυριαρχία της θάλασσας). Το δίκαιο της θάλασσας διαμορφώθηκε σταδιακά με την πρακτική και συμπληρώθηκε με μονομερείς ή πολυμερείς διακηρύξεις διαφόρων κρατών, όπως αυτή του Παρισιού το 1856 που αφορούσε στο ναυτικό αποκλεισμό και το λαθρεμπόριο εν καιρώ πολέμου στη θάλασσα.

Οι νέες τάσεις επικεντρώνονταν στη διάδοση και τελικά στην επικράτηση των φιλελευθέρων ιδεών προς το τέλος του 18ου αιώνα, που θα είχαν άμεσες επιπτώσεις στις διακρατικές σχέσεις. Η *Διακήρυξη της Αμερικανικής Ανεξαρτησίας* το 1776 ουσιαστικά καθιερώνει τη λαϊκή συναίνεση και το δικαίωμα της αυτοδιαθέσεως των λαών και αυτό υποστηρίζεται λίγο αργότερα από το κείμενο της *Συνθήκης των Βεσσαλλιών* (1783). Παράλληλα, κατά τους πολέμους της αμερικανικής ανεξαρτησίας διαμορφώνονται κανόνες σχετικά με την αναγνώριση των επαναστατών ως εμπόλεμων και την προάσπιση των δικαιωμάτων των ουδετέρων όταν συνέβαιναν συγκρούσεις στη θάλασσα (αφορούσε κυρίως στα εμπορικά πλοία) με την προϋπόθεση ότι δεν θίγονταν τα συμφέροντα των εμπόλεμων (το δικαίωμα της επεμβάσεως μπορούσε να ασκηθεί στις περιπτώσεις λαθρεμπορίου ή διασπάσεως αποκλεισμού). Τα κράτη

παρείχαν σε πολίτες τους, δηλαδή κυβερνήτες σκαφών εξοπλισμένων με δαπάνες ιδιωτών το **δικαίωμα επιδρομής** ελέγχοντας με αυτόν τον τρόπο τον προϋπολογισμό τους. Το «δικαίωμα» αυτό καταργήθηκε με τη **διακήρυξη της Συνδιασκέψεως του Παρισιού** (1856).

Ακολούθησε η **Γαλλική Επανάσταση** (1789) με την εμφάνιση εθνικής μορφής κινήσεων και τη **Διακήρυξη των Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων**. Τα μηνύματα συγκεντρώνονται στη μη επέμβαση στις υποθέσεις των άλλων χωρών (αρχή της ανεξαρτησίας των κρατών), στην καθιέρωση κανόνων για τις περιπτώσεις πολέμου (αρχές του δικαίου πολέμου, της κοινής ενέργειας των κρατών κατά του επιτιθέμενου και της ένοπλης παρεμβάσεως προς αποκατάσταση της ειρήνης), στην ελευθεροπλοία στους διεθνείς ποταμούς μεταξύ παροχθίων κρατών (η ελευθερία αυτή αφορούσε στους διεθνούς σημασίας ποταμούς, όπως ο Ρήνος, ο Μοξέλας κλπ.) και στην αποκήρυξη της επεκτατικής πολιτικής (εθνική αυτοδιάθεση των λαών με τη μορφή δημοψηφισμάτων). Όμως, εκείνη την εποχή η **αρχή των εθνοτήτων**, μετέπειτα **αρχή της αυτοδιάθεσης των λαών**, ήταν άγνωστη για τις διεθνείς σχέσεις και το ισχύον δίκαιο, π.χ. τα όμορα προς την Πολωνία κράτη (Ρωσία, Πρωσία και Αυστρία) προέβησαν τρεις φορές στο διαμελισμό της κατά τα έτη 1792, 1793 και 1795.

1.3 Ο ρόλος των διεθνών σχέσεων.

Χρονικό ορόσημο θεωρείται το **Συνέδριο της Βιέννης** (1815), στη διάρκεια του οποίου πραγματοποιήθηκαν οι πρώτες σοβαρές προσπάθειες οργάνωσης της διεθνούς κοινωνίας. Συγκεκριμένα διατυπώθηκαν οι αρχές του διεθνούς δικαίου με τη μορφή είτε της διακηρύξεως νέων είτε της κωδικοποιήσεως προηγούμενων κανόνων. Ειδικότερα προέκυψαν:

α) Η καθιέρωση των διπλωματικών απεσταλμένων (κανονισμός της ιεραρχίας των διπλωματικών υπαλλήλων).

β) Οι διατάξεις για την καταστολή του δουλεμπορίου (διεθνής απαγόρευση της δουλείας, παρόλο που στις ΗΠΑ εξακολουθούσε να υφίσταται).

γ) Η ίδρυση της Επιτροπής του Ρήνου (γενικές αρχές για την πλεύση στους ποταμούς).

δ) Η ρητή αναγνώριση της ελβετικής ουδετερότητας.

Οι συμμετοχές αντιπροσωπειών στο συνέδριο της Βιέννης ήταν πολυπληθείς. Πολιτικοί και διπλωμάτες προερχόμενοι από όλη την Ευρώπη με δύναμη επιβολής, μεταξύ των οποίων ο Μέττερνιχ, ο Γκαιντς, ο Καποδίστριας, αποφάσισαν τη δημιουργία του νέου πολιτικού χάρτη της Ευρώπης.

Οι θεμελιωτές του καθεστώτος της Βιέννης αγνόησαν την αρχή των εθνοτήτων, με σκοπό να κατοχυρώσουν τις αρχές της νομιμότητας και της ισορροπίας των δυνάμεων. Ωστόσο, οι διενέξεις, εξεγέρσεις και επαναστάσεις που ακολούθησαν δεν επιβεβαίωσαν τις αρχικές προσδοκίες. Έτσι στις αρχές της δεκαετίας του 1820 εκδηλώθηκαν κινήματα στην Ισπανία και την Ιταλία, με κύριο αίτημα την εισαγωγή συντάγματος. Η τάξη θα αποκατασταθεί με την επέμβαση της Αυστρίας και της Γαλλίας. Νέες εξεγέρσεις θα ακολουθήσουν στη δεκαετία του 1830 στη Γαλλία, την Πολωνία, την Ιταλία και τη Γερμανία, με στόχο την αποκατάσταση των συνταγματικών ελευθεριών. Η επόμενη φορά που εκδηλώθηκαν επαναστατικά κινήματα λόγω οικονομικής κρίσεως ήταν το 1848 στη Γερμανία, την Αυστρία, την Ιταλία και τη Γαλλία. Τα προβλήματα επιλύθηκαν δύο χρόνια αργότερα, όταν καθιερώθηκαν η εγκαθίδρυση συνταγματικών καθεστώτων και η αναγνώριση της καθολικής ψηφοφορίας στη Γαλλία.

Οι εξεγέρσεις αυτές έδωσαν το έναυσμα για την προώθηση των εθνικών διεκδικήσεων, αφενός με την απαλλαγή εθνικών ομάδων από την ξένη κυριαρχία και αφετέρου με τη συνένωση σε ενιαίο πολιτειακό σχήμα των υπαρχόντων διαφόρων κρατιδίων, π.χ. η ενοποίηση της Ιταλίας και της Γερμανίας, η αναγνώριση της ανεξαρτησίας της Σερβίας, της Ρουμανίας και του Βελγίου, αλλά και η δικαίωση του ελληνικού εθνικού αγώνα, που ουσιαστικά επέφεραν τριγμούς στο σύστημα της ευρωπαϊκής ισορροπίας που είχε καθιέρωσε το συνέδριο της Βιέννης.

Με τη **Συνθήκη Ειρήνης των Παρισίων** (1814) ιδρύθηκε ένας νέος θεσμός στις διεθνείς σχέσεις, δηλαδή η σύμπραξη των τεσσάρων μεγάλων δυνάμεων (Βρετανία, Ρωσία, Πρωσία, Αυστρία), που αργότερα με την αναγνώριση της Γαλλίας ως ισότιμου μέλους ονομάστηκε **πενταρχία**, οι οποίες προς εξασφάλιση της εκτελέσεως των συνθηκών αλλά και της παγίωσης των ηγεμονικών σχέσεων μεταξύ τους, αποφάσισαν τη σύγκληση περιοδικών συνδιασκέψεων. Με σκοπό να εξυπηρετήσουν τα κοινά συμφέροντά τους

(πρωταρχικά για τη διατήρηση των μοναρχικών καθεστώτων) οι μεγάλες δυνάμεις κατέφυγαν στη βία, ενώ κάθε φορά που έκριναν ότι απειλείται η εσωτερική ή η διεθνής τάξη στον ευρωπαϊκό χώρο, ασκούσαν το δικαίωμα της επεμβάσεως στο εσωτερικό των τρίτων κρατών.

Όπως ήταν φυσικό, τα υπόλοιπα κράτη δεν μετείχαν παρά μόνον εφόσον η υπό εξέταση υπόθεση αφορούσε σε ειδικά συμφέροντά τους, όπως συνέβη στη *Συνδιάσκεψη του Παρισιού το 1869* για την επίλυση του *Κρητικού Ζητήματος* εξαιτίας της ελληνοτουρκικής διαφοράς. Μολονότι ο αντιπρόσωπος της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας γινόταν δεκτός με πλήρη δικαιώματα, δεν συνέβαινε το ίδιο με την ελληνική αντιπροσωπεία. Κατά συνέπεια, η ελληνική κυβέρνηση δεν δέχθηκε να παραστεί ο Έλληνας πρεσβευτής Α. Ραγκαβής στη συνδιάσκεψη μόνο με συμβουλευτική ψήφο.

Στη συνέχεια, η βούληση των ισχυρών κρατών καθιέρωσε ένα πολιτικό θεσμό που θα επιβίωνε κατά τη διάρκεια ολόκληρου του 19ου αιώνα. Πρόκειται για την *Ευρωπαϊκή Συνεννόηση* (Concert Europeen), δίχως βέβαια τη συγκατάθεση των μικρών κρατών, και η οποία συχνά για τη θεμελίωση των αποφάσεών της αναφερόταν στα υπάρχοντα συμβατικά κείμενα. Μερικές βιβλιογραφικές πηγές προτιμούν τον όρο *Ευρωπαϊκή Συναυλία* ενώ σε άλλες πηγές αποδίδεται με τον όρο *Ευρωπαϊκή Συμφωνία*. Ωστόσο, ο όρος προέρχεται από τη *Συνθήκη του Chaumont* (1814), σύμφωνα με την οποία οι τέσσερις αρχικά μεγάλες δυνάμεις είχαν συνάψει συμμαχία με σκοπό την αντιμετώπιση του Ναπολέοντα.

Οι μέθοδοι ενεργειών της Ευρωπαϊκής Συνεννοήσεως εκφράζονταν με τη σύγκληση πολυμερών συνδιασκέψεων, στις οποίες μετείχαν αντιπρόσωποι των Μεγάλων Δυνάμεων, των οποίων ο τρόπος λειτουργίας δεν ακολουθούσε προκαθορισμένους κανόνες δικαίου. Γεγονός είναι ότι η Ευρωπαϊκή Συνεννόηση δεν πετύχαινε πάντοτε την ειρηνική διευθέτηση των διεθνών διαφορών και αυτό διότι οι συνδιασκέψεις δεν ήταν υποχρεωτικές αλλά και δεν εφαρμόζονταν κανόνες σχετικοί με τον τόπο συγκλήσεως, τη μορφή τους και τον τρόπο εκτελέσεως των λαμβανομένων αποφάσεων. Αντίθετα, ο καθηγητής Θ. Χριστοδουλίδης υποστηρίζει ότι η Ευρωπαϊκή Συνεννόηση αποτέλεσε το αρχέτυπο του εκτελεστικού οργάνου ενός σύγχρονου διεθνούς οργανισμού. Σε κάθε περίπτωση, κατά τη διάρκεια του 19ου αιώνα και μέχρι το 1914, μέσα από αυτές τις συνδιασκέψεις αντιμετωπίστηκαν και επιλύθηκαν αρκετές ευρωπαϊκές και εκτός Ευρώπης διαφορές, π.χ. θέματα της Ελλάδας για την περίοδο 1827-1832, των Παραδουναβίων Ηγεμονιών (1856), του Μαυροβουνίου, της Σερβίας, της Ρουμανίας και της Βουλγαρίας (1878), της Κρήτης (1897-1909) και της Αλβανίας (1913).

Άλλες συνδιασκέψεις με ιστορικές επιπτώσεις στον 19ο αιώνα αποτελούν η *Συνδιάσκεψη του Παρισιού* (1856) μετά τον Κριμαϊκό Πόλεμο καθώς και τα *Συνέδρια του Βερολίνου* το 1878 και το 1885 σχετικά με τα θέματα της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας μετά το Ρωσο-Τουρκικό πόλεμο και για τη ρύθμιση των θεμάτων των αφρικανικών αποικιών, που ανήκαν σε ευρωπαϊκά κράτη. Στις διεθνείς συνδιασκέψεις μετείχαν αντιπρόσωποι των κρατών που εξέφραζαν την πολιτική των κυβερνήσεών τους. Μερικές φορές υπήρχε συμμετοχή και ορισμένων μη διακυβερνητικών διεθνών οργανισμών χωρίς δικαίωμα ψήφου όπως η Διεθνής Επιτροπή του Ερυθρού Σταυρού, η Διεθνής Αμνηστία κλπ. Οι αποφάσεις λαμβάνονταν με ομοφωνία των αντιπροσώπων των κρατών με όλους τους κινδύνους που απέρρεαν από μία τέτοια συμφωνία.

Συμπληρωματικά αναφέρομε ότι ο *Παγκόσμιος Σύνδεσμος των Χριστιανικών Ενώσεων Νέων* (YMCA) ιδρύθηκε το 1855 και θεωρείται ο πρώτος ιδιωτικός διεθνής οργανισμός. Αργότερα, ιδρύθηκε ένας αρκετά σημαντικός αριθμός διεθνών ενώσεων, που αποσκοπούσε στην προώθηση των συμφερόντων μίας ιδιαίτερης ομάδας ατόμων ή επαγγελματικής τάξεως, όπως το *Ινστιτούτο Διεθνούς Δικαίου* (1873), η *Διεθνής Επιτροπή Γεωργίας* (1891), το *Διεθνές Γραφείο Ειρήνης* (1892), η *Διεθνής Επιτροπή Ολυμπιακών Αγώνων* (1894) κλπ.

Η δημιουργία και εξέλιξη νέων μορφών διεθνούς συνεργασίας οφείλεται κατά μεγάλο μέρος στη βιομηχανική επανάσταση που συνέβη στα μέσα του 19ου αιώνα. Η βούληση των κρατών για επίτευξη ταχύρρυθμης οικονομικής αναπτύξεως λειτούργησε παράλληλα με την εξέλιξη της τεχνολογίας, ιδιαίτερα στον τομέα των μεταφορών και κατά συνέπεια διέυρυνε τη διεθνή επικοινωνία. Αυτό σταδιακά οδήγησε στην επιβολή της οικονομικής επιρροής των ευρωπαϊκών κρατών σε άλλους κόσμους, δηλαδή συνδυάστηκε με το φαινόμενο της αποικιοποίησης κυρίως της Αφρικής και της Ασίας, π.χ. λίγο πριν τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, κράτη όπως η Πορτογαλία, η Ισπανία, η Ολλανδία, η Γαλλία, η Αγγλία, η Δανία, η Νορβηγία, η Γερμανία, η Ιταλία και το Βέλγιο είχαν δημιουργήσει αποικίες που άγγιζαν το 90% των εδαφών της Αφρικής, το 99% των εδαφών της Αυστραλίας και το 56% των εδαφών της Ασίας αντίστοιχα (φαινόμενο του ευρωπαϊκού ιμπεριαλισμού).

Η εξάπλωση του αποικιακού φαινομένου συνδυάζεται και με την υιοθέτηση ορισμένων θετικών μέτρων που σκόπευαν στην προστασία των ανθρωπίνων δικαιωμάτων. Από το Συνέδριο της Βιέννης (1815) γίνεται γνωστό ότι πρέπει να καταργηθεί το δουλεμπόριο. Τόσο σε εθνικό επίπεδο όσο και διακρατικό με βάση τις πολυμερείς διεθνείς συνθήκες (Σύμβαση του Λονδίνου το 1841, Συνδιάσκεψη των Βρυξελλών το 1889) κατοχυρώνεται η *διεθνής δίκαιη του δουλεμπορίου και η προστασία των Αφρικανών μεταναστών και εργατών*.

Η εκδημοκρατικοποίηση των διεθνών σχέσεων επέφερε αλλαγές στην εξέλιξη της διεθνούς συνεργασίας. Η διαχείριση της εξωτερικής πολιτικής έπαψε να αποτελεί πρωτοβουλία ή έργο αποκλειστικά των ηγεμόνων, π.χ. οι *Συνδιασκέψεις της Χάγης* των ετών 1899 και 1907 που πραγματοποιήθηκαν με πρωτοβουλία του Τσάρου της Ρωσίας Νικολάου Β΄ και σκοπό είχαν την ειρηνική διευθέτηση των διεθνών διαφορών. Η Σύμβαση που προέκυψε απ' τις Συνδιασκέψεις της Χάγης προέβλεπε τη δυνατότητα υποβολής των διαφορών σε διατησία και την ίδρυση ενός *Διαρκούς Διαιτητικού Δικαστηρίου* στη Χάγη. Στην πράξη το δικαστήριο αυτό δεν ήταν ούτε δικαστήριο ούτε διαρκές, γι' αυτό και χαρακτηρίστηκε ως εφήμερο δικαστήριο σε μόνιμο πλαίσιο. Οι συνδιασκέψεις της Χάγης ήταν περιοδικές προβλεπόμενες όμως να διεξαχθεί μία τρίτη συνδιάσκεψη με την πάροδο επτά ετών, η οποία τελικά δεν έγινε ποτέ λόγω της εκρήξεως του Α΄ Παγκόσμιου Πολέμου. Το σημαντικότερο στοιχείο ήταν ότι οι συνδιασκέψεις αυτές έδωσαν το έναυσμα στις κυβερνήσεις των κρατών να αντιληφθούν τις δυνατότητες των διεθνών οργάνων και το ρόλο που θα μπορούσαν να διαδραματίσουν στη διασφάλιση της παγκόσμιας ειρήνης.

Από το Συνέδριο της Βιέννης έως τη Λοζάννη (1922), στη Γιάλτα (1945) και στο Παρίσι (1946) συγκαλούνται διεθνείς συνδιασκέψεις, όπου μετέχουν πρώην εμπόλεμα κράτη με στόχο να διαμορφώσουν πολιτικές για την αποφυγή νέων εχθροπραξιών. Στη σύγχρονη εποχή πρωτοβουλίες αναλαμβάνουν κράτη ή διεθνείς οργανισμοί όπως, η συνδιάσκεψη του Ελσίνκι πραγματοποιήθηκε με τη συνεργασία ΗΠΑ και πρώην Σοβιετικής Ενώσεως, οι τρεις συνδιασκέψεις για το Δίκαιο της Θάλασσας συγκλήθηκαν από τον ΟΗΕ (1958, 1960, 1982).

Ο θεσμός της διεθνούς οργανώσεως εμφανίστηκε και στο περιφερειακό επίπεδο με την ίδρυση της *Παναμερικανικής Ενώσεως*. Παρά τις προσπάθειες του Simon Bolívar για τη συνένωση των νέων κρατών της Λατινικής Αμερικής με τη μορφή της συνομοσπονδίας, φθάσαμε στη δεκαετία του 1880 όπου πραγματοποιήθηκε η *Πρώτη Συνδιάσκεψη στην Ουάσινγκτον* (1889) με τη συμμετοχή όλων των κρατών του δυτικού ημισφαιρίου εκτός του Άγιου Δομίνικου (σημερινή Δομινικανή Δημοκρατία), όπου ιδρύθηκε ένα μόνιμο όργανο, το *Εμπορικό Γραφείο*, το οποίο και μετονομάστηκε σε *Διεθνές Γραφείο των Αμερικανικών Δημοκρατιών*, κατά τη διάρκεια της *Δεύτερης Συνδιασκέψεως στο Μεξικό* (1901). Ακολούθησαν η *Τρίτη Συνδιάσκεψη του Ρίο Ιανέιρο* (1906) και η *Τέταρτη του Μπονένος Άιρες* (1910) που προέκυψε η αλλαγή του ονόματος σε Παναμερικανική Ένωση. Στη συνέχεια, κατά τη διάρκεια της *Πέμπτης Συνδιασκέψεως στο Σαντιάγο* (1923) και της *Έκτης στην Αβάνα* (1928) αντίστοιχα, καταρτίστηκε Σύμβαση για την αποφυγή του πολέμου ανάμεσα στα αμερικανικά κράτη. Η Παναμερικανική Ένωση εξελικτικά μετατράπηκε σε διεθνή οργανισμό με την επίσημη ονομασία *Οργανισμός των Αμερικανικών Κρατών* (ΟΑΚ) σύμφωνα με το χάρτη της Μπογκοτά (1948). Επίσης με τη λήξη του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου καθιερώθηκε η *αρχή της πλειοψηφίας*, που περιλαμβάνεται στον *εσωτερικό κανονισμό λειτουργίας* του ΟΑΚ.

Στις τελευταίες συνδιασκέψεις υιοθετήθηκε μία ακόμη πρακτική που ονομάζεται *consensus*, δηλαδή λήψη αποφάσεων χωρίς προηγούμενη ψηφοφορία. Αυτή η πρακτική υποδηλώνει την κοινή βούληση των κρατών που συμμετέχουν στη συνδιάσκεψη, αλλά και μία δυσκαμψία στις τελικές αποφάσεις εφόσον επέρχονται αρκετοί συμβιβασμοί. Η μεταπολεμική λοιπόν περίοδος χαρακτηρίζεται από δύο μεγάλα γεγονότα που επηρέασαν άμεσα τις διεθνείς σχέσεις:

α) Οι επιστημονικές ανακαλύψεις και η τεχνολογική πρόοδος (π.χ. η εκμετάλλευση των θαλασσών αλλά και των βυθών τους, οι διεθνείς επικοινωνίες ακόμη και η προσέγγιση του διαστήματος κλπ.).

β) Η χειραφέτηση των λαών που οδήγησε σε αλλαγή του παγκόσμιου χάρτη.

Η κοινωνία λοιπόν έπαψε να είναι αποκλειστικά ευρωπαϊκή και ταυτόχρονα χριστιανική. Με την εφαρμογή του αναγνωρισμένου δικαιώματος της αυτοδιαθέσεως των λαών, τριπλασιάστηκε ο αριθμός των νέων και ανεξαρτήτων κρατών. Συγκεκριμένα, συνέβησαν τα παρακάτω γεγονότα που εκφράζουν ορισμένες από τις σύγχρονες τάσεις προς τις ομοσπονδίες πολιτειών:

α) Χώρες απέκτησαν την ανεξαρτησία τους, π.χ. Συρία, Λίβανος.

β) Τα βρετανικά στρατεύματα αποχώρησαν από την Παλαιστίνη.

γ) Δημιουργήθηκε το κράτος του Ισραήλ (1948).

δ) Η εξασθένιση των αποικιακών αυτοκρατοριών όπως της Βρετανικής και της Γαλλικής και η πλήρης διάλυση της Ολλανδικής.

ε) Η διεξαγωγή απελευθερωτικών αγώνων σε διάφορες περιοχές της Αφρικής και της Ασίας.

στ) Η συμμετοχή διαφόρων κρατών στην Κοινοπολιτεία (πρώην Βρετανική Κοινοπολιτεία το 1949) ως νέα ανεξάρτητα μέλη, π.χ. η Ινδία, το Πακιστάν.

Το σημαντικότερο όμως γεγονός ήταν η τάση προς λειτουργική αποκέντρωση της διεθνούς οργανώσεως. Κατά τη διάρκεια της συνδιασκέψεως στον Άγιο Φραγκίσκο (που οδήγησε στην ίδρυση του ΟΗΕ) ήδη υπήρχαν κάποιες μορφές διεθνούς οργανώσεως με ειδικό επιστημονικό αντικείμενο, π.χ. γεωργία, εργασία, οικονομία, εκπαίδευση. Λίγο αργότερα, οι περιορισμένες και περιφερειακές κατά κανόνα διεθνείς οργανώσεις την εποχή της Κοινωνίας των Εθνών (ΚτΕ) αυξήθηκαν σημαντικά και δρούσαν ως οργανώσεις με ευρύ πεδίο δράσεως σε ποικίλους τομείς της διεθνούς συνεργασίας. Επίσης παρατηρήθηκε αύξηση στον αριθμό των οργανώσεων εντός του πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών. Επομένως, η διεθνής συνεργασία στηριζόταν και εξαρτιόταν σε μεγάλο βαθμό από την ενεργό συμμετοχή και δράση των κρατών.

Το τελικό αποτέλεσμα μίας συνδιασκέψεως μπορεί να είναι ένα κοινό ανακοινωθέν, μία διακήρυξη ή απλά η υιοθέτηση μίας διεθνούς συνθήκης που καλούνται να υπογράψουν και να επικυρώσουν τα κράτη. Ιστορικά λοιπόν οι συνδιασκέψεις, αποτελούν ένα πρώτο βήμα για τους διεθνείς οργανισμούς. Στη σημερινή εποχή εξακολουθούν να συγκαλούνται διεθνείς συνδιασκέψεις, όπως στο Παρίσι το 1975 για θέματα ενέργειας, στη Γενεύη 1987 για το διεθνές εμπόριο των αναπτυσσομένων κρατών, στο Ρίο 1992 για το περιβάλλον κλπ. Οι μόνιμοι διεθνείς οργανισμοί με δικά τους εκτελεστικά και διοικητικά όργανα άρχισαν να λειτουργούν παράλληλα, αλλά δεν αντικατέστησαν ολοκληρωτικά το σύστημα της «*επί τούτω*» («ad hoc») διπλωματίας, το οποίο εξακολουθούσε να στηρίζεται και στη διεξαγωγή των συνδιασκέψεων.

Θέμα 2: Οι σύγχρονοι διεθνείς οργανισμοί.

Οι νέες μορφές διεθνούς συνεργασίας αναπόφευκτα οδήγησαν στη σύσταση των πρώτων διεθνών οργανισμών, κυρίως σε διακρατικό επίπεδο. Συλλογικές συνθήκες εισάγουν την καθιέρωση ενός διεθνούς νομοθετικού καθεστώτος. Η *Υγειονομική Σύμβαση* (1853) αποτελεί την πρώτη έκφανση συλλογικής συνθήκης ενώ θα ακολουθήσουν ανάλογες πολυμερείς συμφωνίες, αριθμητικά 257 για την περίοδο 1864-1914. Η αναγκαιότητα για σύγκληση διεθνών συνδιασκέψεων κατά τον 19ο αιώνα οδήγησε και στην ίδρυση μόνιμων γραφείων με διοικητικές και τεχνικές αρμοδιότητες.

Ειδικότερα για τα ζητήματα ναυσιπλοΐας στους μεγάλους ποταμούς δημιουργήθηκαν οι Επιτροπές του Ρήνου (1815) και του Δούναβη (1856). Επίσης για παρόμοια θέματα οι Επιτροπές του Έλβα (1821) και του Πάδου (1849). Μόνιμο χαρακτήρα είχαν η Διεθνής Τηλεγραφική Ένωση (1865), η Διεθνής Ταχυδρομική Ένωση (1874), η Διεθνής Ένωση για τη Μεταφορά Εμπορευμάτων με το Σιδηρόδρομο (1890) και το Διεθνές Ινστιτούτο Γεωργίας (1905). Αυτές οι διεθνείς ενώσεις αποτελούσαν σημαντικά παραδείγματα πολυμερούς συνεργασίας ανάμεσα στα κράτη (συνέδρια, διασκέψεις και γραμματείες) και η δομή τους υιοθετήθηκε αργότερα από τους περισσότερους διεθνείς οργανισμούς.

Σήμερα οι διεθνείς οργανισμοί αναμφίβολα αποτελούν φορείς πολιτικής και νομικής εξουσίας. Τα κράτη-μέλη συνδέονται με μόνιμους νομικούς δεσμούς σε ένα νομικό πρόσωπο με ίδια βούληση προς επιδίωξη κοινών σκοπών. Η δημιουργία ενός διεθνούς οργανισμού βασίζεται σε μία *Ιδρυτική Συνθήκη* η οποία καθορίζει τους σκοπούς, τη δομή και οργάνωση, τις διεθνείς επαφές και τους τρόπους συμμετοχής στον οργανισμό. Υπάρχουν όμως και περιπτώσεις που ένας διεθνής οργανισμός μπορεί να δημιουργηθεί χωρίς συνθήκη, όπως ο Οργανισμός Βιομηχανικής Αναπτύξεως (UNIDO) και η Συνδιάσκεψη για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD), που δημιουργήθηκε μετά από απόφαση της Γενικής Συνελεύσεως του ΟΗΕ το έτος 1961. Συχνότερα όμως οι διεθνείς οργανισμοί είναι αποτέλεσμα διακρατικών αποφάσεων με μία εξαίρεση, όταν ένας νέος οργανισμός έχει ιδρυθεί λόγω της πρωτοβουλίας άλλου διεθνούς οργανισμού. Τέτοιο παράδειγμα είναι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Δορυφορικός Οργανισμός (IN-MARSAT), ο οποίος βασίστηκε σε προηγούμενη απόφαση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) το 1976. Τέλος δεν αποκλείεται η περίπτωση όπου αντιπρόσωποι κρατών να προβούν στην

ίδρυση ενός οργανισμού, κατά τη διάρκεια διεθνούς συνδιασκέψεως, χωρίς να απαιτείται διεθνής συνθήκη, με την προϋπόθεση ότι θα επικυρωθεί η σχετική απόφαση από τα εσωτερικά όργανα των κρατών, π.χ. ο Οργανισμός Πετρελαιο-Εξαγωγικών Χωρών (OPEC).

Ένα ακόμη στοιχείο του διεθνούς οργανισμού είναι το **πολυμερές**. Ο θεσμός προϋποθέτει τη συμμετοχή περισσότερων των δύο κρατών, μολοντί δεν υπάρχουν περιορισμοί ή ανώτατα όρια. Οι σχέσεις μεταξύ κρατών είναι διμερείς. Από νομική άποψη, οι διαφορές ανάμεσα στις πολυμερείς και διμερείς συνθήκες τοποθετούνται στην έναρξη της ισχύος, τη διατύπωση επιφυλάξεων, την αναθεώρηση και τη λήξη της ισχύος. Η πρώτη **Πολυμερής Συνθήκη** ήταν αυτή στο Παρίσι (1856) με την οποία έληξε ο Κριμαϊκός Πόλεμος. Αντίθετα, οι Συνθήκες της Βεσφαλίας (1648) και της Βιέννης (1815) έγιναν με τον τύπο των πολλαπλών διμερών συνθηκών.

Οι σύγχρονοι διεθνείς οργανισμοί χαρακτηρίζονται και από το στοιχείο της **μονιμότητας**. Εάν δεν υπήρχε η μονιμότητα, θα ήταν αναγκαία η συναίνεση των κρατών-μελών για κάθε απόφαση που θα έπαιρνε ο οργανισμός. Είναι λοιπόν εμφανής η διάκριση των διεθνών οργανισμών από τις διεθνείς συνδιασκέψεις, οι οποίες συνέρχονται «ad hoc» ή είναι επεισοδιακές και δεν έχουν μόνιμο χαρακτήρα. Οι διεθνείς οργανισμοί διέπονται από το διεθνές δίκαιο και μέσα στο πλαίσιο αυτό οι σκοποί και η δράση τους δεν πρέπει να ξεφεύγουν από τη διεθνή νομιμότητα.

Η θέληση επιδίωξης ορισμένου **σκοπού** είναι ένας ακόμη λόγος υπέρθεσης του διεθνούς οργανισμού. Ενδέχεται όμως οι σκοποί του οργανισμού, όπως προσδιορίζονται στην ιδρυτική συνθήκη, να διαφέρουν από τους επιδιωκόμενους στην πράξη και κατ' επέκταση να μην ανταποκρίνονται στις προθέσεις των κρατών-μελών. Επομένως και το αντικείμενο ενός οργανισμού θα υποστεί μεταβολές, όπως συνέβη με την περίπτωση της Τελωνειακής Ενώσεως Βελγίου, Ολλανδίας και Λουξεμβούργου (BENELUX), όπου η αρχική συμφωνία ιδρύσεως αφορούσε αποκλειστικά στην τελωνειακή ένωση. Η βαθμιαία όμως διεύρυνσή της με την προσθήκη πρωτοκόλλων προέβλεπε το συντονισμό της οικονομικής, δημοσιονομικής, κοινωνικής καθώς και της γεωργικής και νομισματικής πολιτικής.

Εκτός από τους κοινούς σκοπούς της διεθνούς συνεργασίας, οι διεθνείς οργανισμοί δεν πρέπει να διαφεύγουν από το πλαίσιο της **διεθνούς νομιμότητας**. Οι διεθνείς οργανισμοί διέπονται αποκλειστικά από το διεθνές δίκαιο, που σημαίνει ότι, με την ανάπτυξη των διεθνών σχέσεων οι περισσότεροι από αυτούς είναι υποκείμενα του διεθνούς δικαίου και λειτουργούν για διάφορους σκοπούς εκδηλώνοντας χωριστή βούληση από εκείνη των συμμετεχόντων κρατών (μέχρι το 1920 μόνο τα κράτη θεωρούνταν φορείς δικαιωμάτων και υποχρεώσεων απευθείας από το διεθνές δίκαιο).

Ένας διεθνής οργανισμός διαθέτει αποκλειστικά **δικά του όργανα** για να ασκήσει το έργο του, τα οποία δεν υπόκεινται στις εξουσίες του εσωτερικού δικαίου των κρατών-μελών. Αυτό διακρίνει το διεθνή οργανισμό από άλλες μορφές ενώσεων. Στην ομοσπονδία κρατών δεν υπάρχουν σχέσεις συνταγματικού δικαίου μεταξύ των μελών, των οποίων η ανεξαρτησία και η κυριαρχία περιορίζονται όπως έχει ορίσει η συμφωνία της ομοσπονδίας. Οι αποφάσεις του κοινού οργάνου απευθύνονται στα κράτη-μέλη και αυτά με τη σειρά τους ασκώντας την εσωτερική νομοθεσία τους μπορούν να τις καταστήσουν υποχρεωτικές για τους πολίτες τους.

Η ύπαρξη ιδιαίτερων οργάνων παρέχει τη δυνατότητα στο διεθνή οργανισμό να εκδηλώνει μια ιδιαίτερη **βούληση**. Η βούληση του οργανισμού δεν είναι απαραίτητο να ταυτίζεται με τη συλλογική βούληση των κρατών-μελών. Επομένως ένας διεθνής οργανισμός μπορεί να δράσει ανεξάρτητα από τα κράτη-μέλη που τον αποτελούν, δηλαδή κατά πλειοψηφία. Αυτό έχει μεγάλη σημασία εφόσον εξετάζεται το ζήτημα της **νομικής προσωπικότητας** των διεθνών οργανισμών. Συγκεκριμένα η αρχή της πλειοψηφίας δεν εφαρμόζεται από όλες τις διεθνείς οργανώσεις, για παράδειγμα στον **Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης** (Organisation for Economic Co-operation and Development—OECD), οι αποφάσεις λαμβάνονται με ομοφωνία.

Το κριτήριο της νομικής προσωπικότητας εξετάζεται και σε άλλες περιπτώσεις. Έτσι, ένας οργανισμός μπορεί να υπάρχει και να λειτουργεί ενώ δεν διαθέτει δικά του όργανα, αλλά ούτε επιστημονικό αντικείμενο ή σκοπούς, π.χ. η **Κοινοπολιτεία**. Επίσης, μία πολυμερής σύμβαση μπορεί να θεσμοθετηθεί μέχρι κάποιο σημείο στοχεύοντας σε τακτικές συνδιασκέψεις, αλλά να μην εκφράζει κάποια ξεχωριστή προσωπικότητα, π.χ. οι διαφορετικές αποφάσεις των ιταλικών δικαστηρίων σχετικά με το καθεστώς του NATO. Επίσης, η περίπτωση της **Γενικής Συμφωνίας Δασμών και Εμπορίου** (General Agreement on Tariffs and Trade—GATT) είναι ενδεικτική. Στην ιδρυτική συνθήκη της GATT (1948) δεν υπάρχει ανα-

φορά για όργανα με ιδιαίτερη βούληση αλλά συνεχώς παραπέμπει στα «*υψηλά συμβαλλόμενα μέρη της συνθήκης*». Στην πράξη όμως διαπιστώθηκε ότι ήταν απαραίτητο να υπάρξει μία οργανική διάρθρωση, για να εκπληρώσει τους σκοπούς του οργανισμού. Σήμερα υπάρχει σιωπηρή αναγνώριση διεθνούς προσωπικότητας και ευθύνης στη GATT (έχει μετονομαστεί σε WTO) και επομένως διαθέτει ιδιαίτερα όργανα με ιδιαίτερη βούληση.

Σύμφωνα με τις ιδρυτικές συνθήκες των διεθνών οργανισμών, υπάρχει ρητή διάταξη που αναφέρει ότι αυτοί έχουν νομική προσωπικότητα. Ορισμένες φορές όμως η συνθήκη δεν προβλέπει ούτε προσδιορίζει την έκταση της διεθνούς προσωπικότητας. Η αφορμή δόθηκε όταν δολοφονήθηκαν από μέλη της οργανώσεως Ιργκούν (1948) ο Σουηδός Bernadotte, μεσολαβητής του ΟΗΕ για την Παλαιστίνη, και ο Γάλλος Serot, παρατηρητής των Ηνωμένων Εθνών. Το ερώτημα ήταν κατά πόσο ο διεθνής οργανισμός είχε δικαίωμα να εγείρει αποζημίωση εναντίον του Ισραήλ, που δεν ήταν ακόμη μέλος του ΟΗΕ. Στη γνωμοδότηση του Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης αποφασίστηκε ότι ένας διεθνής οργανισμός δεν θα μπορούσε να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις του και στις απαιτήσεις των κρατών-μελών, εάν είχε στερηθεί της νομικής του προσωπικότητας. Με αυτό τον τρόπο καθιερώθηκε η θεωρία των *υπονοουμένων εξουσιών* (implied powers), σύμφωνα με την οποία ο οργανισμός, εκτός από τις εξουσίες που απορρέουν από το καταστατικό του ή τις διεθνείς συνθήκες, διαθέτει και όλες εκείνες τις εξουσίες που κρίνονται αναγκαίες για την εκπλήρωση της αποστολής του.

Ένα ακόμη σημαντικό ερώτημα αφορά στο ποιες είναι οι *δραστηριότητες* των διεθνών οργανισμών σύμφωνα με το ισχύον δίκαιο και κατά συνέπεια ποιες είναι οι συνέπειες της διεθνούς προσωπικότητάς τους. Συγκεκριμένα:

α) *Η σύναψη διεθνών συνθηκών* (the treaty - making power). Το δικαίωμα αυτό απορρέει όχι μόνο από την ύπαρξη της νομικής προσωπικότητας (η οποία δεν αρκεί), αλλά και από τους κανόνες που περιέχονται στην ιδρυτική τους συνθήκη (άρθ. 57 και 63 του Χάρτη που ορίζουν συμφωνίες σχετικά με την κηδεμονία περιοχών και τις σχέσεις με τις εξειδικευμένες οργανώσεις του ΟΗΕ). Επιπρόσθετα, τα Ηνωμένα Έθνη μπορούν να προχωρούν σε συμφωνίες ή συνθήκες, οι οποίες δεν καθορίζονται ρητά στο Χάρτη του ΟΗΕ.

β) *Ασυλίες και προνόμια* (privileges and immunities). Για να μπορέσει ένας διεθνής οργανισμός να λειτουργήσει αποτελεσματικά, απαιτείται ελευθερία και ασφάλεια για τα περιουσιακά στοιχεία του, τις διοικητικές υπηρεσίες του, του προσωπικού και των αντιπροσώπων του για την άσκηση των καθηκόντων του. Το άρθρο 105 του Χάρτη του ΟΗΕ αναφέρει ότι ο οργανισμός απολαμβάνει στο έδαφος του κάθε κράτους-μέλους τα προνόμια και τις ασυλίες που θεωρούνται απαραίτητα για τις δραστηριότητές του. Σχετική είναι η συνθήκη του ΟΗΕ για τα προνόμια και τις ασυλίες (1946). Επίσης, υπάρχει η συμφωνία ανάμεσα στον ΟΗΕ και τις ΗΠΑ (1947) που καθορίζει την εγκατάσταση της έδρας του Οργανισμού στη Νέα Υόρκη, ενώ παρόμοια είναι η συμφωνία του ΟΗΕ με την Ελβετία και την Αυστρία, με σκοπό να εγκαταστήσει ο οργανισμός υπηρεσίες και όργανά του στα εδάφη τους. Τέλος, σημαντικές είναι οι Συμβάσεις της Βιέννης για την εκπροσώπηση των κρατών στις σχέσεις τους με τους διεθνείς οργανισμούς παγκόσμιου χαρακτήρα (1975) και τις διπλωματικές σχέσεις (1964).

γ) *Ικανότητα εγέρσεως απαιτήσεων* (capacity to espouse international claims). Το Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης στην απόφασή του για την υπόθεση *Reparation* όρισε ότι τα Ηνωμένα Έθνη (λόγω της ύπαρξης νομικής προσωπικότητας) έχουν τη δυνατότητα να προχωρήσουν σε αγωγές αποζημιώσεων ενάντια σε κράτη-μέλη αλλά και μη μέλη του οργανισμού. Το δικαίωμα αυτό επεκτάθηκε και στην προστασία των αντιπροσώπων του οργανισμού (agents and persons entitled through the United Nations).

δ) *Η διεθνής ευθύνη* (responsibility). Το ζήτημα της διεθνούς ευθύνης εμφανίζεται στις περιπτώσεις εκείνες, που τα όργανα του οργανισμού παραβιάζουν τους κανόνες του διεθνούς δικαίου (π.χ. προβλήματα ανακύπτουν με τις ειρηνευτικές δυνάμεις του ΟΗΕ στη Βοσνία-Ερζεγοβίνη και παλαιότερα στην Κύπρο, το Κονγκό και την Παλαιστίνη). Πρόσθετα επεκτείνεται και στις δραστηριότητες του οργανισμού που βλάπτουν τρίτα κράτη ή ιδιώτες ή όταν παραβιάζεται η ιδρυτική του συνθήκη, π.χ. πολλές αγωγές έχουν εγερθεί στο παρελθόν κατά της Επιτροπής της Ευρωπαϊκής Κοινότητας για τις ρυθμίσεις της κοινής γεωργικής πολιτικής.

2.1 Η Κοινωνία των Εθνών.

Με τη λήξη του Α΄ Παγκόσμιου Πολέμου ιδρύθηκε στο Παρίσι με τις Συνθήκες ειρήνης των Βερσαλι-

λιών (28/6/1919), του Αγίου Γερμανού (19/9/1919), του Νεϋγύ (27/11/1919), του Τριανόν (4/6/1920) και των Σεβρών (10/8/1920) η *Κοινωνία των Εθνών (ΚτΕ)*. Οι συνθήκες αυτές απέβλεπαν στην κατάλυση των πολυεθνικών αυτοκρατοριών, στην εφαρμογή της αρχής της αυτοδιαθέσεως των λαών και στην αποκατάσταση της νέας ισορροπίας δυνάμεων στην Ευρώπη. Ο δημιουργημένος ευρωπαϊκός πολιτικός χάρτης χαρακτηριζόταν από την ισχυρή παρουσία της Γαλλίας στη δύση, τη ζώνη ασφάλειας από νέα εθνικά κράτη στην ανατολή, π.χ. Πολωνία, Τσεχοσλοβακία, Ρουμανία και Γιουγκοσλαβία που θα συνέβαλλαν στη μείωση της πίεσης από τις πρώην ισχυρές αυτοκρατορίες της Γερμανίας και της Ρωσίας και την κατάλυση της Οθωμανικής αυτοκρατορίας που αναπόφευκτα οδήγησε σε μια νέα ισορροπία με την ενισχυμένη παρουσία της Ελλάδας.

Ωστόσο, το οικοδόμημα των συνθηκών ειρήνης δεν μπόρεσε να αντιμετωπίσει τους τριγμούς που προέκυψαν. Οι πιέσεις από τις διεκδικήσεις των ηττημένων κρατών επηρέασαν σε μεγάλο βαθμό την ούτως ή άλλως ευαίσθητη ισορροπία, με κορύφωση τη δεκαετία του 1930. Για να δώσουμε περισσότερη έμφαση, αρκεί να αναφέρουμε ότι η πρώτη κρίση του καθεστώτος των συνθηκών εκδηλώθηκε στο χώρο των *ελληνικών συμφερόντων*. Οι διαφωνίες των Μεγάλων Δυνάμεων σε συνδυασμό με τα εσωτερικά προβλήματα της Ελλάδας είχαν ως αποτέλεσμα τη μη εφαρμογή της Συνθήκης των Σεβρών. Ιδιαίτερα μετά την κατάρρευση του ελληνικού μετώπου στη Μικρά Ασία, υπογράφηκε η Συνθήκη της Λοζάννης (1923) με την οποία επιβεβαιώθηκε η παρουσία του νέου ισχυρού κράτους της Τουρκίας.

Η ιστορική αφετηρία της ΚτΕ ανάγεται στην περίοδο του Α΄ Παγκόσμιου Πολέμου, όπου με τις πρωτοβουλίες των ΗΠΑ και της Βρετανίας συστάθηκαν εταιρείες του τύπου «League to enforce Peace» υπό την προεδρία του W. Wilson και του E. Grey. Ο πρώτος, στη γνωστή διακήρυξη των *14 Σημείων* τόνισε την αναγκαιότητα ιδρύσεως μίας Κοινωνίας των Εθνών, η οποία θα παρέχει αμοιβαίες εγγυήσεις για την πολιτική και εδαφική ανεξαρτησία τόσο των μεγάλων όσο και των μικρών κρατών. Παράλληλα στη Γαλλία εκπονήθηκαν σχέδια από τις Επιτροπές των Phillimore (1918) και Bourgeois (1919), που προέβλεπαν την υποχρεωτική προσφυγή στη διαίτησία, τη μείωση των εξοπλισμών, τον υποχρεωτικό διακανονισμό των διεθνών διαφορών και τη διάθεση διεθνούς στρατού στην ΚτΕ εφόσον παραστεί ανάγκη.

Βασικοί *σκοποί* της ΚτΕ ήταν η εξασφάλιση της ειρήνης και της ασφάλειας μεταξύ των κρατών-μελών καθώς και η προώθηση της διεθνούς συνεργασίας στο πολιτικο-οικονομικό και πολιτιστικό επίπεδο. Ο πρόεδρος των ΗΠΑ Wilson, που ήταν από τους υποστηρικτές της ιδέας και συνέβαλε στη διατύπωση του σχεδίου του καταστατικού της ΚτΕ, δεν μπόρεσε να επιτύχει τη συμμετοχή της χώρας του ύστερα από την άρνηση της Γερουσίας. Ο νέος διεθνής οργανισμός απέτυχε να εξασφαλίσει τη σταθερή συνεργασία των ηττημένων δυνάμεων και της τότε ΕΣΣΔ και σε συνδυασμό με την άρση της συμμετοχής των ΗΠΑ προέκυψαν μονόπλευρες τάσεις. Με άλλα λόγια δεν προωθήθηκε η *αρχή της οικουμενικότητας*, αλλά αντίθετα ενισχύθηκε ο ευρωποκεντρικός χαρακτήρας της ΚτΕ με την ισχυρή παρουσία της Βρετανίας και της Γαλλίας.

Η σύνθεση, η οργάνωση και η λειτουργία της ΚτΕ καθορίζονταν από το *Σύμφωνό* της (Covenant), το οποίο τόνιζε τον οικουμενικό χαρακτήρα και το μεγάλο εύρος των σκοπών της οργάνωσης (σε σχέση με την Concert Europeen). Όμως, στην πορεία τέθηκε το ζήτημα της νομικής φύσεως της ΚτΕ. Η οργάνωση ήταν υποκείμενο του διεθνούς δικαίου και επομένως διέθετε διεθνή δικαιοπρακτική ικανότητα, αλλά δεν αποτελούσε υπερκράτος, διότι στερούνταν άμεσης εξουσίας έναντι των κρατών-μελών και δεν είχε κεντρική εξουσία όπως τα συνομοσπονδιακά κράτη. Εξάλλου, αφενός υπό το καθεστώς της *αρχής της ομοφωνίας* που ίσχυε για όλες τις αποφάσεις των κρατών και αφετέρου από τον τίτλο που υποδήλωνε το όνομά της, σωστά αποκαλέστηκε «*ένωση κρατών ενωμένων διά χαλαρού δεσμού*», που επιδίωκε κοινούς σκοπούς. Η ΚτΕ δεν μπορούσε να ταυτιστεί με τον τύπο της Ομοσπονδίας κρατών για πολλούς πρόσθετους λόγους. Καταρχάς το ζήτημα της εδαφικής εκτάσεως, διότι η ΚτΕ είχε ροπή προς την οικουμενικότητα, ενώ η Ομοσπονδία κρατών παρουσίαζε κοινά φυλετικά και γλωσσικά στοιχεία, π.χ. στη Γερμανία και τις ΗΠΑ, ή στοιχεία παραδόσεων και συμφερόντων, π.χ. στην Ελβετία, και επομένως διέθετε καθορισμένα γεωγραφικά όρια.

Η ΚτΕ περιλάμβανε αρχικά μέλη, δηλαδή αυτά που είχαν υπογράψει τις συνθήκες ειρήνης, αυτά που μνημονεύονταν στο Παράρτημα του Συμφώνου χωρίς να έχουν υπογράψει τις συνθήκες και τα εκλεγόμενα (σύμφωνα με το άρθρο 1 κάθε αυτοκυβερνώμενο κράτος, αποικία ή κτήση μπορούσε να γίνει μέλος), τα οποία είχαν υποβάλει υποψηφιότητα για να καταστούν μέλη. Για ορισμένα κράτη η ΚτΕ απαιτούσε πρόσθετες προϋποθέσεις, π.χ. για την Αλβανία ζήτησε ρητή δήλωση περί προστασίας των μειονοτήτων, για την Ουγγαρία δήλωση για την παλινόρθωση της δυναστείας και για την Αιθιοπία εγγυήσεις για τη

δουλεία και το εμπόριο όπλων. Η λήξη της ιδιότητας του μέλους γινόταν με την εκούσια παραίτηση, εξαιτίας αναγκαστικού αποκλεισμού και αυτοδίκαια (άρθρα 1, 16 και 26 του συμφώνου).

Τα κύρια όργανα της ΚτΕ ήταν τρία (η *Συνέλευση*, το *Συμβούλιο*, η *Γραμματεία*) και τα οποία δεν είχαν την εξουσία να επιβάλλουν σε ένα κράτος-μέλος τις αποφάσεις τους, δηλαδή η αποτελεσματικότητά τους εξαρτιόταν αποκλειστικά από τη βούληση των κρατών-μελών να συμμορφωθούν προς αυτές. Παράλληλα υπήρχε το *Διαρκές Δικαστήριο Διεθνούς Δικαιοσύνης* (ΔΔΔΔ), που ενώ προβλεπόταν από το σύμφωνο (άρθρο 14), ήταν αυτόνομο όργανο.

Στη *Συνέλευση* μετείχαν όλοι οι αντιπρόσωποι των κρατών-μελών και διέθεταν μία ψήφο. Συνερχόταν τακτικά κάθε έτος ή έκτακτα μετά από αίτηση του Συμβουλίου ή της πλειοψηφίας των μελών της. Οι αρμοδιότητές της αφορούσαν σε ζητήματα αποδοχής νέων μελών, εκλογής των μη μόνιμων μελών του Συμβουλίου, προϋπολογισμού της οργάνωσης, αναθεώρησης των διεθνών συνθηκών κλπ. Το *Συμβούλιο* απαρτιζόταν από περιορισμένο αριθμό μελών σε μόνιμες και μη μόνιμες έδρες. Ο συνολικός αριθμός κυμαίνονταν από 8 έως 15 μέλη. Συνερχόταν κάθε τέσσερα χρόνια συνήθως και οι αποφάσεις λαμβάνονταν με ομοφωνία, πράγμα που σήμαινε ότι οποιοδήποτε κράτος-μέλος διατηρούσε το *δικαίωμα αρησικυρίας* (veto). Τις μόνιμες έδρες του Συμβουλίου καταλάμβαναν οι μεγάλες δυνάμεις, δηλαδή η Γαλλία, η Βρετανία, η Ιταλία, η Ιαπωνία και οι ΗΠΑ. Οι τελευταίες δεν μετείχαν τελικά στην ΚτΕ ενώ η Γερμανία έγινε μόνιμο μέλος με την είσοδό της το 1926 και αποχώρησε το 1933. Η Ιαπωνία παρέμεινε ως μόνιμο μέλος μέχρι το 1933 και η Σοβιετική Ένωση ονομάστηκε μόνιμο μέλος το 1934. Οι αρμοδιότητες του Συμβουλίου πλην αυτών που ασκούσε μαζί με τη Συνέλευση (συμπράττουσες αρμοδιότητες), ήταν ο διορισμός του Γενικού Γραμματέα, ο έλεγχος ασκήσεως της εντολής από τις εντολοδόχες δυνάμεις, η προστασία των μειονοτήτων, η εφαρμογή της αμοιβαίας εγγυήσεως για την εδαφική ακεραιότητα και πολιτική ανεξαρτησία των κρατών-μελών, η εξέταση της απειλής κατά της διεθνούς ειρήνης κλπ. Η *Γραμματεία* ήταν διαρκές όργανο, όπου προϊστάμενος διοριζόταν από το Συμβούλιο ο Γενικός Γραμματέας και τον οποίο βοηθούσαν στην άσκηση του έργου του οι διάφορες διευθύνσεις και οι υπάλληλοι του οργάνου, οι οποίοι ήταν διεθνείς λειτουργοί και απολάμβαναν κατά την άσκηση των καθηκόντων τους τα προνόμια και τις διπλωματικές ασυλίες.

Εκτός των μόνιμων οργάνων στο πλαίσιο της ΚτΕ, με σκοπό την ανάπτυξη της διεθνούς συνεργασίας, λειτουργούσαν ορισμένα βοηθητικά όργανα:

α) *Τεχνικής φύσεως*, π.χ. η Δημοσιονομική Επιτροπή, που ήταν υπεύθυνη για την οικονομική ενίσχυση της Αυστρίας και για τη χορήγηση δανείου στην Ελλάδα, προκειμένου να αποκατασταθούν οι πρόσφυγες, η Οργάνωση Υγιεινής, η Οργάνωση Συγκοινωνιών και Διαμετακομίσεως.

β) *Προσωρινά και μόνιμα συμβουλευτικά*, όπως η Επιτροπή Εμπειρογνομόνων για την κωδικοποίηση του διεθνούς δικαίου, η Επιτροπή των Διεθνών Εντολών, η Επιτροπή Πνευματικής Συνεργασίας.

γ) *Διοικητικά και εκτελεστικά*, όπως το Αυτόνομο Γραφείο για τους Έλληνες και τους Βούλγαρους πρόσφυγες.

Η ΚτΕ απέτυχε να διασφαλίσει την ειρήνη, αφού δεν απέτρεψε την πορεία της ανθρωπότητας προς τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Οι κύριοι λόγοι ήταν ότι δεν εφαρμόστηκαν οι περισσότερες διατάξεις του συμφώνου μέσα στη γενικότερη αποτυχία για τη βελτίωση των σχέσεων ανάμεσα στα κράτη τόσο σε οικονομικό όσο και σε πολιτικό επίπεδο αλλά και στην εξασφάλιση αποτελεσματικής άμυνας κατά των επιθετικών ενεργειών. Συγκεκριμένα, ορισμένα γεγονότα κλόνισαν την αξιοπιστία της ΚτΕ όπως:

α) Η γρήγορη αποχώρηση της Γερμανίας με την άνοδο του Χίτλερ στην εξουσία.

β) Η άσκηση επεκτατικής πολιτικής από την Ιαπωνία με την επίθεση στη Μαντζουρία (Κίνα 1931).

γ) Η επέμβαση της Ιταλίας στην Αιθιοπία (1935).

δ) Η επίθεση της πρώην Σοβιετικής Ενώσεως στη Φιλανδία (1939).

ε) Η προσάρτηση της Αυστρίας (1938) και η υποδούλωση της Τσεχοσλοβακίας (1939) από τη Γερμανία.

στ) Η παθητική στάση της ΚτΕ σε όλη την περίοδο της διενέξεως ανάμεσα στη Γερμανία και στην Πολωνία, η οποία κατέληξε σε ένοπλο ρήξη (1939) και που τελικά υπήρξε το έναυσμα του Β' Παγκόσμιου Πολέμου.

ζ) Η απροθυμία της ΚτΕ να διευθετήσει τις εσωτερικές διαφορές στην Ισπανία κατά τη διάρκεια του ισπανικού εμφυλίου πολέμου (1936 - 1939) μας αποδεικνύουν πως η βία και ο πόλεμος αποτελούσαν την περίοδο εκείνη τους ρυθμιστικούς παράγοντες του συστήματος ισορροπίας ισχύος.

η) Η δυσπιστία που γεννήθηκε στις σχέσεις Βρετανίας και Γαλλίας ως νικηφόρων δυνάμεων, δεν

τους επέτρεψε να καταλάβουν ότι οι προηγούμενες ενέργειες έθεταν σε κίνδυνο τη διεθνή ειρήνη, πιστεύοντας ότι ήταν πράξεις ιδιαίτερων εθνικών συμφερόντων.

Η αποτυχία της ΚτΕ όμως οφείλεται και σε κάποια άλλα αίτια. Η μη συμμετοχή πολλών ισχυρών δυνάμεων, όπως για παράδειγμα οι ΗΠΑ, που επίσημα αρνήθηκαν να γίνουν μέλος του οργανισμού προβάλλοντας τη δική τους πολιτική. Η αμερικανική κοινή γνώμη διέβλεπε άμεσους κινδύνους επεμβάσεως της ΚτΕ στις εσωτερικές τους υποθέσεις (μεταναστεύσεις, τελωνειακοί δασμοί). Με τη σειρά της η Ιαπωνία μετά την επέμβαση στην Κίνα αποχώρησε το 1933 από την ΚτΕ, ενώ στην Ευρώπη η Γερμανία αποχώρησε το 1933, η Ιταλία το 1937 και τέλος η Ουγγαρία, η Ισπανία και η Σοβιετική Ένωση το 1939. Το αναμφίβολο αποτέλεσμα όλων αυτών των γεγονότων ήταν ένα βαρύ πλήγμα για την νεοσύστατη ΚτΕ, διότι στις περιπτώσεις διεθνών κρίσεων η απουσία των μεγάλων δυνάμεων επιβεβαίωνε την ανικανότητά της για επιβολή κυρώσεων.

Πρόσθετα, ένας από τους αρχικούς σκοπούς της ΚτΕ, δηλαδή η επίλυση των διεθνών διαφορών με τη λειτουργία των διαιτητικών, δικαστικών και πολιτικών οργάνων, δεν ευοδώθηκε σχεδόν ποτέ. Η καθιέρωση της αρχής της ομοφωνίας για τη λήψη αποφάσεων από το Συμβούλιο και τη Συνέλευση έδινε το δικαίωμα στα κράτη-μέλη, ανεξάρτητα του μεγέθους ή της ισχύος τους, να ασκήσουν veto, με αποτέλεσμα να κωλυσιεργούν στην έκδοση των αποφάσεων και να προκαλούνται έντονες αντιθέσεις ανάμεσα στα κράτη-μέλη που θα έκριναν την τύχη του οργανισμού. Τέλος, η έλλειψη λαϊκού ερείσματος την οποία ενίσχυαν ορισμένα κράτη, όπως η ιδέα της ενιαίας γερμανικής εθνότητας, η διαφύλαξη του αμερικανικού καθεστώτος της πολιτικής ελευθερίας, η ουδετερότητα της Ελβετίας, η κοινή καταγωγή και κοινές πολιτικές παραδόσεις της Βρετανικής Κοινοπολιτείας, προκάλεσαν στην κοινή γνώμη αίσθημα βαθιάς δυσπιστίας προς το διεθνές δίκαιο και προς την ίδια την ΚτΕ.

Μολονότι στο πολιτικό πεδίο δεν μπόρεσε να εκπληρώσει το έργο της, η ΚτΕ είχε ουσιαστικά αποτελέσματα σε επιμέρους τομείς. Η επικοινωνία σε μόνιμη βάση ανάμεσα στα κράτη-μέλη, η επίτευξη της συνεργασίας με τη σύσταση επιτροπών παράλληλα με τη χρήση των μεθόδων της ψηφοφορίας και της εκπροσωπήσεως, συνέβαλαν στην επίλυση πολλών διοικητικών και οικονομικών προβλημάτων. Αποτέλεσε μάλιστα την πρώτη παγκόσμια πολιτική οργάνωση με δικό της καταστατικό και δικά της όργανα, αλλά και ένα πλαίσιο διαπραγματεύσεων και έρευνας για την εξυπηρέτηση των κοινών συμφερόντων των κρατών-μελών. Με άλλα λόγια η ΚτΕ εμφανίστηκε στην ιστορία των διεθνών σχέσεων ως το πρώτο άρτια συγκροτημένο σώμα διεθνών λειτουργιών, το οποίο συντέλεσε στη μεταβολή της κρατούσας αντιλήψεως για την ορθότερη οργάνωση και λειτουργία της διεθνούς κοινότητας.

Παράλληλα η οργάνωση στα πρώτα χρόνια της λειτουργίας της επιχείρησε να διευθετήσει διεθνείς διαφορές κυρίως μικρομεσαίων κρατών, οι οποίες βρήκαν ικανοποιητική λύση, όπως ήταν η διαφορά μεταξύ Πολωνίας και Λιθουανίας με αφορμή τη διεκδίκηση της πόλεως Βίλνας (1920). Με αυτόν τον τρόπο και με την πίεση των μεγάλων δυνάμεων η ΚτΕ πέτυχε το στόχο της, τουλάχιστον για ορισμένα χρόνια, δηλαδή να αποτρέψει την προσφυγή σε πόλεμο. Τέλος, η θέσπιση του συστήματος των εντολών για την προστασία και ενίσχυση των αναπτυσσομένων χωρών καταδίκασε το παλαιό σύστημα της αποικιοκρατίας και οδήγησε προς την πλήρη χειραφέτηση των λαών. Άλλες ιστορικές διεθνείς διαφορές που αποτέλεσαν αντικείμενο επίλυσεως της ΚτΕ ήταν η εκκρεμής υπόθεση για τα νησιά της Αλάνδης (1921) μεταξύ της Σουηδίας και της Φιλανδίας, η διαφορά μεταξύ Περού και Κολομβίας για την υπόθεση Λετίτσια (1933-1935) και η διένεξη μεταξύ Αγγλίας και Τουρκίας για την πόλη της Μοσούλης (1925).

Ειδικότερα για την Ελλάδα, τον Νοέμβριο του 1923 ο Ιταλός στρατηγός Τελλίνι, μέλος της επιτροπής για τη χάραξη των αλβανικών συνόρων, βρέθηκε δολοφονημένος σε ελληνικό έδαφος. Παρά τη συμβιβαστική στάση της Αθήνας ο Μουσολίνι επιχείρησε να καταλάβει την ανοχύρωτη Κέρκυρα.

Η ολοφάνερη παραβίαση των θεσμοθετημένων διαδικασιών για τις ειρηνευτικές επιλύσεις των διεθνών διαφορών δεν συγκίνησε την ΚτΕ που κράτησε μία διστακτική στάση. Η Πρεσβευτική Συνδιάσκεψη που ανέλαβε το ζήτημα κατέληξε στην επιβράβευση των ιταλικών ενεργειών με την απόφαση εκκένωσης της Κέρκυρας από τα ιταλικά στρατεύματα και στην υποχρέωση καταβολής αποζημιώσεως από την Ελλάδα. Αντίθετα, όταν το 1925 μετά από το σοβαρό συνοριακό επεισόδιο του Δεμίρ Καπού, τα ελληνικά στρατεύματα εισέβαλαν στο βουλγαρικό έδαφος, το συμβούλιο της ΚτΕ ανέστειλε την επέκταση της ένοπλης συρράξεως. Η Ελλάδα διέκοψε κάθε στρατιωτική επιχείρηση και τα εντεταλμένα όργανα της ΚτΕ καθόρισαν το ύψος των επιβεβλημένων επανορθώσεων και συνέβαλαν στην εξομάλυνση των διαφορών.

Η αποτυχία της ΚτΕ δεν σήμαινε και την κατάρρευση της διεθνούς κοινωνίας, αλλά αντίθετα το συντονισμό των προσπαθειών για μια πιο βελτιωμένη έκδοση ενός οργανισμού για τη διατήρηση της

ειρήνης. Τα πρώτα θετικά στοιχεία για την ίδρυση ενός τέτοιου διεθνούς οργανισμού μετά τη λήξη του Β' Παγκόσμιου Πολέμου φάνηκαν στη Δήλωση της Μόσχας (1943) όπου συμμετείχαν οι ΗΠΑ, η Κίνα, η Σοβιετική Ένωση και η Μ. Βρετανία. Ακολούθησε συνάντηση αντιπροσώπων των τεσσάρων αυτών κρατών με πρωτοβουλία των ΗΠΑ, στη Συνδιάσκεψη του Dumbarton Oaks (1944), με σκοπό τη δημιουργία του *Οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών*. Οι προτάσεις τροποποιήθηκαν και συμπληρώθηκαν στη Συνδιάσκεψη της Γιάλτας (1945).

Ιστορικά προηγήθηκαν ορισμένες συμμαχικές διακηρύξεις που έλαβαν χώρα κατά τη διάρκεια του Β' Παγκόσμιου Πολέμου και λίγο μετά τη λήξη του. Πρόκειται για τη Διασυμμαχική Δήλωση του Λονδίνου (1941), το Χάρτη του Ατλαντικού (1941) με την κοινή δήλωση των Ρούζβελτ και Τσόρτσιλ, τη Διακήρυξη της Ουάσιγκτον (1942) με τη δήλωση των Ηνωμένων Εθνών που υπογράφηκε από 26 κράτη, τη Συνδιάσκεψη του Κεμπέκ (1943), τη Δήλωση της Μόσχας (1943), τη Δήλωση του Καΐρου (1943) και της Τεχεράνης (1943), τη Διάσκεψη της Γιάλτας (1945), του Πότοδαμ (1945) και της Μόσχας (1945), οι οποίες αναφέρονται, μεταξύ άλλων, στην κυρίαρχη ισότητα των κρατών, στην καθιέρωση της αρχής της αυτοδιαθέσεως των λαών, στην κατοχύρωση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και των θεμελιωδών ελευθεριών, στην προαγωγή της κοινωνικής πολιτικής και στη διαφύλαξη της ειρήνης και της ασφάλειας.

Στη Συνδιάσκεψη του Αγίου Φραγκίσκου (1945) με τη συμμετοχή 51 κρατών κατέληξαν στην υπογραφή του *Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών*, που τέθηκε σε ισχύ τον Οκτώβριο του ίδιου έτους. Ιστορικά λοιπόν ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών αποτελεί συνέχεια και μια βελτιωμένη έκδοση της ΚτΕ, μολονότι οι πρωτεργάτες αυτής της προσπάθειας διατύπωσαν την άποψη, για λόγους καθαρά ψυχολογικούς, ότι έκαναν μία νέα αρχή για την παγκόσμια ειρήνη.

Θέμα 3: Συμμετοχή διεθνών οργανισμών στις συνδιασκέψεις του IMO.

Η Σύμβαση του 1948 που ίδρυσε τον IMO (Convention on IMCO) όριζε ότι ο IMO έχει άμεση συνεργασία με 4 ομάδες διεθνών οργανισμών, δηλαδή τα *Ηνωμένα Έθνη και τα όργανά τους* (UN), τις *εξειδικευμένες οργανώσεις* του ΟΗΕ (specialized agencies), τους *διακυβερνητικούς οργανισμούς* (intergovernmental organizations) και τους *ιδιωτικούς οργανισμούς* (non - governmental organizations).

Συχνά λοιπόν στις συνδιασκέψεις του IMO μετέχει μεγάλος αριθμός διακυβερνητικών οργάνων και ιδιωτικών οργανώσεων, με συμβουλευτική αρμοδιότητα, αντιπροσωπεύοντας πλήθος από βιομηχανικά, εμπορικά, περιβαλλοντικά, ασφαλιστικά και εργατικά συμφέροντα στον ευρύτερο χώρο της ναυτιλίας.

Σύμφωνα με το άρθρο 45 της ιδρυτικής Συμβάσεως του IMO και το άρθρο 57 του Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών, ο IMO αποτελεί την ειδικευμένη υπηρεσία στο πλαίσιο του ΟΗΕ για ναυτιλιακά θέματα. Οι αντιπρόσωποι του ΟΗΕ μπορούν να συμμετέχουν στις διασκέψεις των οργάνων του IMO, χωρίς δικαίωμα ψήφου, και ως αντιστάθμισμα ορισμένοι εμπειρογνώμονες του οργανισμού προσκαλούνται στις συνόδους της *Γενικής Συνελεύσεως*, του *Οικονομικού και Κοινωνικού Συμβουλίου* και του *Συμβουλίου Κηδεμονιών* του ΟΗΕ με συμβουλευτική αρμοδιότητα.

Η νομική βάση των σχέσεων ανάμεσα στον IMO και τις εξειδικευμένες οργανώσεις εκφράζεται με το άρθρο 46 της Συμβάσεως που ίδρυσε τον IMO. Τα συμβαλλόμενα μέρη συνεργάζονται σε θέματα κοινού ενδιαφέροντος με την ανταλλαγή πληροφοριών και επισήμων εγγράφων και την ίδρυση κοινών επιτροπών (joint working committees). Ακολουθεί μια συνοπτική παρουσίαση των κυριότερων διεθνών οργανισμών που μετέχουν τακτικά στις διασκέψεις του IMO:

1) Το Πρόγραμμα Περιβάλλοντος (United Nations Environment Program–UNEP).

Η Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το περιβάλλον πραγματοποιήθηκε στη Στοκχόλμη το έτος 1972. Μολονότι συζητήθηκαν όλες οι μορφές ρυπάνσεως, ειδική μνεία έγινε για τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος με αποτέλεσμα να ιδρυθεί το UNEP όχι ως μια νέα ειδικευμένη υπηρεσία του ΟΗΕ, αλλά, στην αρχή τουλάχιστον, λειτούργησε ως συμβουλευτικό όργανο.

Στην πράξη, από τα πρώτα χρόνια της λειτουργίας του, υπήρξε σύγκρουση συμφερόντων ανάμεσα στο UNEP και τον IMO λόγω των πρωτοβουλιών του πρώτου, σχετικά με την προστασία της Μεσογείου. Το έτος 1976 οι δύο οργανισμοί κατέληξαν σε μία συμφωνία, έτσι ώστε ο ρόλος του UNEP να είναι καταλυτικός και συνεργατικός, ενώ του IMO ουσιαστικός, όσον αφορά στην εφαρμογή των προγραμμάτων. Η

συνεργασία UNEP και IMO εκφράζεται σε διάφορους τομείς, όπως η καθιέρωση διεθνών συμβάσεων και περιφερειακών προγραμμάτων κυρίως για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, η εναρμόνιση των διεθνών κανονισμών με τις εθνικές νομοθεσίες των κρατών-μελών και η παροχή τεχνικής βοήθειας.

Στα πλαίσια του UNEP δημιουργήθηκαν 10 προγράμματα περιφερειακών θαλασσιών περιοχών, που διέπονται από περιφερειακές συμβάσεις, π.χ. Κουβέιτ, Καραϊβική, Ερυθρά θάλασσα, Ανατολική Ασία, Μεσόγειος θάλασσα [σήμερα τα περιφερειακά προγράμματα του UNEP έχουν ξεπεράσει σε αριθμό τα 18, (2006)]. Ειδικότερα για την τελευταία, οι 17 παράκτιες χώρες, εκτός της Αλβανίας, σε συνεργασία με την ΕΟΚ υπέγραψαν με πρωτοβουλία του UNEP, το έτος 1976, τη Σύμβαση της Βαρκελώνης με τα 5 πρωτόκολλα που τη συνοδεύουν. Άμεση προτεραιότητα δόθηκε στη σωστή εκτίμηση της καταστάσεως του θαλάσσιου χώρου της Μεσογείου και τον προσδιορισμό των επιμέρους προβλημάτων και υιοθετήθηκε το Μεσογειακό Πρόγραμμα Δράσεως για τη Ρύπανση, Παρακολούθηση και Έρευνα (MEDPOL).

2) Το Πρόγραμμα Αναπτύξεως του ΟΗΕ (United Nations Development Program –UNDP).

Δημιουργήθηκε από τη Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών με την ένωση του Ειδικού Ταμείου του ΟΗΕ (U.N. Special Fund) και του Εκτεταμένου Προγράμματος Τεχνικής Βοήθειας (Expanded Program of Technical Assistance) το έτος 1965. Πρωταρχικός σκοπός του UNDP είναι η οικονομική ενίσχυση των αναπτυσσομένων χωρών που το κατά κεφαλήν εισόδημά τους δεν ξεπερνά τα 750 δολάρια και η χορήγηση κεφαλαίων στις ειδικευμένες οργανώσεις του ΟΗΕ για την εκτέλεση προγραμμάτων.

Με άλλα λόγια, η κύρια πηγή εσόδων του IMO για θέματα τεχνικής βοήθειας στο ναυτιλιακό τομέα είναι το UNDP. Το έτος 1976 ο IMO έλαβε ως χρηματική ενίσχυση 1.7 εκατομμύρια δολάρια, δηλαδή ένα ποσό αρκετά χαμηλό για να ικανοποιήσει τις ανάγκες του. Η μόνη εξειδικευμένη υπηρεσία των Ηνωμένων Εθνών που χρηματοδοτήθηκε με λιγότερα ποσά για το ίδιο έτος ήταν η Διεθνής Ταχυδρομική Ένωση (1.6 εκατομμύρια δολάρια). Για το ναυτιλιακό τομέα το Πρόγραμμα Αναπτύξεως του ΟΗΕ συγκεντρώνει κεφάλαια και χρηματοδοτεί διάφορα προγράμματα, κυρίως στους τομείς της ναυτικής εκπαίδευσης και εμπειρικής γνώσεως που αφορούν στη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

3) Ο Οργανισμός Εκπαίδευσης και Επιστήμης (United Nations Education and Scientific Organisation – UNESCO).

Οι δραστηριότητες της UNESCO στον τομέα της θαλάσσιας ρυπάνσεως εκτελούνται από τη Διακυβερνητική Ωκεανογραφική Επιτροπή (IOC), ένα ημιαυτόνομο όργανο της UNESCO που εδρεύει στο Παρίσι. Το έργο της συνίσταται στην ερευνητική και επιστημονική μελέτη των ωκεανών και στη συλλογή στοιχείων και πληροφοριών. Η συνεργασία IMO και IOC εκφράζεται στα συνέδρια της Επιτροπής για τις νομικές επιπτώσεις του συστήματος συλλογής ωκεανογραφικών στοιχείων.

Παράλληλα ο IMO μετέχει σε δύο από τα προγράμματα της IOC, δηλαδή: α) στο Παγκόσμιο Πρόγραμμα Έξερευνησεως της Ρυπάνσεως του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (Global Investigation of Pollution in the Marine Environment), το οποίο ασχολείται με τη συμπεριφορά και τη μελέτη των γραμμών βάσεως και την επίδραση που έχουν στη θαλάσσια ρύπανση και β) στο Ολοκληρωμένο Παγκόσμιο Σύστημα για Ωκεανογραφικούς Σταθμούς (Integrated Global Ocean Station System), το οποίο αναφέρεται σε προγράμματα ελέγχου της ρυπάνσεως από πετρελαιοειδή. Τέλος, πρέπει να υπογραμμισθεί η σημασία της ενέργειας της UNESCO να θέσει υπό την αιγίδα της τη *Συνθήκη Ramsar*, που αφορά στην προστασία των υδροβιότοπων.

4) Οργανισμός Τροφίμων και Γεωργίας (Food and Agriculture Organisation –FAO).

Ο FAO ιδρύθηκε το 1945 στη διάσκεψη του Κεμπέκ και αντικατέστησε το Ινστιτούτο Γεωργίας. Σκοπός του είναι η βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των λαών και η αύξηση της παραγωγής και διανομής γεωργικών αγαθών. Το 1963 ο FAO σε συνεργασία με το ECOSOC του ΟΗΕ εγκαινίασε ένα διεθνές πρόγραμμα τροφίμων για την παροχή σχετικής βοήθειας με ίδιους πόρους.

Το ενδιαφέρον του FAO στον τομέα της θαλάσσιας ρυπάνσεως αιτιολογείται από τις δραστηριότητες του όσον αφορά στην πελαγική αλιεία, δίχως όμως να ασκεί ελέγχους διότι αυτό αποτελεί αντικείμενο των εθνικών κυβερνήσεων και του IMO. Το έτος 1970 συγκλήθηκε στη Ρώμη η τεχνική συνδιάσκεψη για τη θαλάσσια ρύπανση με τη συμμετοχή των FAO, UNEP, IMO και IOC. Κύριο θέμα της συνδιασκέψεως είναι οι επιδράσεις της θαλάσσιας ρυπάνσεως στους ζωντανούς οργανισμούς και στα είδη αλιείας που απειλούνται από αυτήν. Παράλληλα ο FAO διαθέτει και μία συμβουλευτική επιτροπή,

μέλη της οποίας μετέχουν τακτικά στις διασκέψεις του IMO για θέματα έρευνας των θαλασσιών πόρων, κυρίως αυτών που απειλούνται με αφανισμό.

5) Παγκόσμιος Μετεωρολογικός Οργανισμός (World Meteorological Organization–WMO).

Ο WMO οφείλει τη γέννησή του στο Διεθνή Μετεωρολογικό Οργανισμό (International Meteorological Organization) που ιδρύθηκε το έτος 1878 στη συνδιάσκεψη της Ουτρέχτης. Η Σύμβαση που ίδρυσε τον WMO έλαβε μέρος στην Ουάσινγκτον (1947). Κύριος σκοπός του, σχετικά με το θαλάσσιο περιβάλλον, είναι η μελέτη των επιδράσεων της ατμοσφαιρικής ρυπάνσεως στους ωκεανούς και την ενδοχώρα, καθώς και η εξέταση των θαλασσιών καιρικών συνθηκών.

Η σπουδαιότητα του WMO για τον IMO βασίζεται στις μετρήσεις της φυσικής κινήσεως και συμπεριφοράς των θαλασσιών ρυπογόνων οργανισμών από διάφορες πηγές. Συνεργάζεται σε σταθερή βάση με το UNEP μέσω της *Ειδικής Επιτροπής για Μετεωρολογικά Ζητήματα των Ωκεανών* (Executive Committee Panel on Meteorological Aspects of Ocean Affairs).

Στους γενικούς σκοπούς του WHO περιλαμβάνονται η εγκατάσταση δικτύων μετεωρολογικών σταθμών, η προαγωγή συστημάτων ταχείας ανταλλαγής πληροφοριών σχετικά με τις καιρικές συνθήκες και η εφαρμογή της μετεωρολογίας σε πλείστους τομείς της ανθρώπινης δραστηριότητας.

6) Ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (International Labour Organisation–ILO).

Ο ILO ιδρύθηκε από τη Συνθήκη των Βερσαλλιών το 1919, παράλληλα με την ΚτΕ και αποτέλεσε την πρώτη ειδική οργάνωση που συνδέθηκε με τον ΟΗΕ το 1946. Κύριοι σκοποί του ILO είναι η κατάρτιση διεθνών προγραμμάτων που βελτιώνουν τις συνθήκες ζωής και εργασίας και αυξάνουν τις ευκαιρίες απασχολήσεως καθώς και η θέσπιση διεθνών συμβάσεων και κανόνων εργασίας. Σχετικά με το ναυτιλιακό τομέα ο ILO έχει καθιερώσει μεγάλο αριθμό συμβάσεων και συστάσεων που αποτελούν το *Διεθνή Κώδικα των Ναυτικών* (International Code for Seafarers).

Η διεθνής Συνδιάσκεψη εργασίας συνεχίζεται τακτικά υπό τις πρωτοβουλίες της Ναυτιλιακής Επιτροπής του ILO (Joint Maritime Committee) με σκοπό να μελετήσει ενδεχόμενες προθέσεις και τροποποιήσεις του Κώδικα. Τα θέματα προς συζήτηση αφορούν σε προσλήψεις ναυτικών, κατώτατα όρια ηλικίας για το ναυτικό επάγγελμα, ιατρικές εξετάσεις, επαναπατρισμούς, εκπαίδευση στο επάγγελμα, στέγαση πληρωμάτων, μισθούς και ωράρια εργασίας, ναυτιλιακές βιομηχανικές σχέσεις κλπ.

Ο ILO συνεργάζεται με τον IMO κυρίως σε θέματα εκπαίδευσης και εκδόσεως πιστοποιητικών των πληρωμάτων με τις εργασίες της Κοινής Επιτροπής IMO/ILO για την εκπαίδευση. Επίσης, ο ILO έχει ενεργοποιηθεί και στους εξής δύο τομείς: α) της προστασίας των λιμενεργατών από ατυχήματα κατά την άσκηση των καθηκόντων τους (1983), β) στην επίλυση των προβλημάτων που ανακύπτουν από την εργασία στις βιομηχανίες εξορύξεως πετρελαίου στη θάλασσα και γ) σε θέματα ασφάλειας και υγιεινής των εργαζομένων στα διαλυτήρια πλοίων. Στην 62η Ναυτιλιακή Σύνοδο του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας (Γενεύη 1976) υιοθετήθηκαν οι εξής πιο σπουδαίες συμβάσεις:

α) *Σύμβαση Νο 147* (1976) για τα *Ελάχιστα Πρότυπα στα Εμπορικά Πλοία* (Convention concerning Minimum Standards in Merchant Ships), σύμφωνα με την οποία όλοι οι ναυτικοί που βρίσκονται πάνω στο πλοίο πρέπει να πληρούν τις προϋποθέσεις (εκπαίδευση και γνώση του αντικειμένου), για να μπορούν να εκτελούν τα καθήκοντά τους.

β) *Σύμβαση Νο 109* (1958), με τις βελτιώσεις της, σχετικά με τους *Μισθούς και τις Ώρες Εργασίας πάνω στο Πλοίο* (Convention concerning Wages, Hours of Work on Board Ship and Manning).

γ) *Σύμβαση Νο 92* (1949), όπως τροποποιήθηκε με τη Νο 133 (1970) σχετικά με τη *Στέγαση των Πληρωμάτων πάνω στο Πλοίο* (Convention concerning Crew Accommodation on Board Ship).

δ) *Σύμβαση Νο 145* (1976) για τη *Συνεχή Απασχόληση των Ναυτικών* (Convention concerning Continuity of Employment of Seafarers).

ε) *Σύσταση Νο 108* (1958) σχετικά με τις *Συνθήκες Εργασίας των Ναυτικών* (Recommendations on the Social and Safety Conditions of Seafarers). (Οι συμβάσεις των ILO αναφέρονται διεξοδικά στο Τρίτο Κεφάλαιο, παράρτ. 3.8, σελ. 46).

7) Ομάδα Εμπειρογνομόνων για Επιστημονικά Ζητήματα στον Τομέα της Θαλάσσιας Ρυπάνσεως (Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Pollution–GESAMP).

Ο οργανισμός αυτός δημιουργήθηκε το 1968 ως συμβουλευτική υπηρεσία του ΟΗΕ χωρίς ουσιαστικές αρμοδιότητες, παρά μόνο στη μελέτη της συμπεριφοράς των ρυπογόνων οργανισμών και την υποβολή προτάσεων. Αρχικά μέλη του ήταν οι οργανισμοί IMO, FAO, UNESCO και WMO. Αργότερα συμμετείχαν οι WHO, UNEP και ο ΟΗΕ. Η Γραμματεία της GESAMP εδρεύει στα γραφεία του IMO στο Λονδίνο. Οι εμπειρογνώμονες και επιστημονικοί σύμβουλοι των ειδικευμένων οργανώσεων του ΟΗΕ συμμετέχουν στις συνόδους της οργανώσεως πέντε φορές το χρόνο. Τα θέματα που ερευνά η ομάδα εργασίας είναι μεταξύ άλλων, τα κριτήρια ποιότητας των παρακτιών υδάτων, η εκούσια απόρριψη βλαβερών ουσιών και η ρύπανση που προέρχεται από την εκμετάλλευση και εξόρυξη του βυθού.

8) Διεθνής Οργανισμός Ατομικής Ενέργειας (International Atomic Energy Agency–IAEA).

Ο IAEA άρχισε να λειτουργεί το 1957 με έδρα τη Βιέννη κατόπιν προτάσεως του προέδρου των ΗΠΑ Αϊζενχάουερ στη Γενική Συνέλευση του ΟΗΕ (1953). Σκοπός του είναι η επιδίωξη της χρήσεως της ατομικής ενέργειας για ειρηνικούς σκοπούς παγκόσμια.

Η συνεργασία των δύο οργανισμών, IMO και IAEA, επικεντρώνεται στη χρήση των πυρηνικών πλοίων και οι σχετικές ρυθμίσεις που ενσωματώθηκαν στα παραρτήματα των Συμβάσεων SOLAS 1960 και 1974. Η Υποεπιτροπή του IAEA ερευνά τις επιπτώσεις από την απόρριψη ραδιενεργών καταλοίπων στους ωκεανούς, γι' αυτό και έχει καταρτίσει τους καταλόγους επικινδύνων ουσιών που βρίσκονται στη Σύμβαση του IMO LDC 1972 (black and grey lists). Τέλος, η συνεργασία IMO και IAEA κατάρτισε τη Σύμβαση Ευθύνης των Διαχειριστών Πυρηνοκινήτων Πλοίων (Convention Relating to the Liability of Operators of Nuclear Ships, 1962) και προχώρησε σε ορισμένες προσθήσεις στον Κώδικα Επικινδύνων Φορτίων του IMO (IMDG Code).

9) Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (International Civil Aviation Organization–ICAO).

Ο ICAO ιδρύθηκε το 1947 κατά τη Συνδιάσκεψη του Σικάγου και αμέσως αποτέλεσε ειδικευμένη οργάνωση του ΟΗΕ. Οι κύριες αρμοδιότητές του είναι η ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών κατά τρόπο ασφαλή, η βελτίωση της ποιότητας, η αποφυγή του αθέμιτου ανταγωνισμού και η μείωση του κόστους της αεροπορικής συγκοινωνίας. Προχώρησε στην υπογραφή ορισμένων συμβάσεων όπως η Σύμβαση της Γενεύης (1948) για τη Διεθνή Αναγνώριση Δικαιωμάτων επί των Αεροσκαφών και η Σύμβαση της Ρώμης (1952) για τις Ζημιές που Προκαλούνται από Αλλοδαπά Αεροσκάφη προς Τρίτους κλπ.

Ο ICAO ενδιαφέρεται άμεσα για τη διευκόλυνση της μεταφοράς επιβατών και φορτίων. Η άμεση βοήθεια ICAO στον IMO εκφράζεται με την ανάπτυξη του Κώδικα Σημάτων και Συμβόλων για χρήση στους σταθμούς επιβατών και επιβατηγών πλοίων. Επίσης, συμμετείχε στην κατάρτιση των Παραρτημάτων της Συμβάσεως Έρευνας και Διασώσεως στη Θάλασσα (SAR) το 1979.

10) Το Συμβούλιο της Ευρώπης (Council of Europe).

Το όργανο αυτό έχει να επιδείξει σημαντικό έργο με τη σύσταση της Επιτροπής Ειδικών για τη Διατήρηση της Φύσεως και των Φυσικών Πηγών το 1962 και το Ευρωπαϊκό Κέντρο Πληροφορήσεως για την Προστασία της Φύσεως και των Φυσικών Πηγών, το 1967. Στο πλαίσιο των παραπάνω οργανώθηκαν υπουργικές διασκέψεις για το περιβάλλον, συντάχθηκαν ειδικοί χάρτες για τον αέρα, τα ύδατα και τα εδάφη, οι οποίοι συνέβαλαν στη συλλογική διατύπωση βασικών αρχών που πρέπει να τηρούνται υποχρεωτικά από τους πολίτες και τις δημόσιες αρχές των χωρών μελών.

11) Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίων (General Agreement on Trade and Tariffs –GATT).

Η GATT είναι μια από τις πολλές εξειδικευμένες οργανώσεις του ΟΗΕ και έχει την έδρα της στη Γενεύη. Το Δεκέμβριο του 1994 άλλαξε την ονομασία της σε Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίων (World Trade Organisation–WTO). Μετά την υπογραφή της τελικής πράξεως στο Γύρο της Ουρουγουάης που αναφέρεται σε θέματα σχετικά με την απελευθέρωση των υπηρεσιών στο διεθνές εμπόριο, επιχειρείται αναμόρφωση των κανόνων που διέπουν τη διεθνή οικονομική δραστηριότητα και κινείται πλέον προς πλήρη φιλελευθεροποίηση.

Στον τομέα της ναυτιλίας όμως τα αποτελέσματα δεν ήταν ευνοϊκά, δεδομένου ότι οι αναπτυσσόμενες χώρες δεν δέχθηκαν να δεσμευθούν για τη σταδιακή άρση των προστατευτικών μέτρων και πρακτικών. Αντίθετα, η πλευρά των περισσότερων κρατών-μελών του ΟΟΣΑ αλλά και η Ευρωπαϊκή Ένωση άσκησαν σημαντική πίεση για την κατάργηση των περιορισμών στο ναυτιλιακό χώρο, έναν τομέα εξάλλου που

είναι σχεδόν απελευθερωμένος. Η συμβιβαστική λύση που προτάθηκε, δηλαδή η προσωρινή εξαίρεση της ναυτιλίας από τη συμφωνία, ενέχει κινδύνους διότι στο διευρυμένο νέο γύρο διαπραγματεύσεων που ήδη άρχισε η ναυτιλία δεν θα αντιμετωπισθεί ως ιδιαίτερος τομέας, αλλά θα συνεξετασθεί με τους άλλους τομείς υπηρεσιών. Συνεπώς, ενδέχεται αποφάσεις που θα ληφθούν υπό πολιτικές πιέσεις και στα πλαίσια ενός ευρύτερου συμβιβασμού, να μην οδηγούν στην περαιτέρω απελευθέρωση των ναυτιλιακών υπηρεσιών, αλλά απλώς να επιβεβαιώνουν την υπάρχουσα διεθνή κατάσταση διατηρουμένων των όποιων υφιστάμενων περιοριστικών μέτρων.

12) Οι Συνδιασκέψεις για το Δίκαιο της Θάλασσας (United Nations Conferences on the Law of the Sea-UNCLOS).

Οι δύο πρώτες Συνδιασκέψεις της UNCLOS πραγματοποιήθηκαν τα έτη 1958 και 1960 και η τελευταία του έτους 1982 τέθηκε σε ισχύ το 1994 [(κυρώθηκε από την Ελλάδα με το Ν. 2321/(1995)]. Η UNCLOS θεωρείται προσωρινό σώμα κάτω από τη δικαιοδοσία της Γενικής Συνελεύσεως του ΟΗΕ, της οποίας η κύρια ενασχόληση είναι η κατανομή των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των παρακτίων κρατών και όχι τεχνικής φύσεως ζητήματα του θαλάσσιου χώρου. Στον τομέα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος δίνει μεγάλη σημασία στη ρύπανση από διάφορες πηγές, αντίθετα με τον IMO που έχει ως αντικείμενό του όλες τις μορφές της θαλάσσιας ρυπάνσεως, που προκαλείται από τα πλοία και όχι από άλλες πηγές (χερσαία ρύπανση).

13) Η Συνδιάσκεψη για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (United Nations Conferences on Trade and Development-UNCTAD).

Η UNCTAD αποτελεί μια από τις εξειδικευμένες οργανώσεις του ΟΗΕ. Ιδρύθηκε από τη Γενική Συνέλευση του ΟΗΕ το 1964 στη Συνδιάσκεψη της Γενεύης. Συνέρχεται σχεδόν κάθε 4 χρόνια σε επίπεδο υπουργών των κρατών-μελών. Κύριος σκοπός της είναι η ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, ιδιαίτερα των αναπτυσσόμενων κρατών με στόχο την άνοδο του βιοτικού επιπέδου των λαών τους, στο πλαίσιο της επιταχύνσεως του ρυθμού της οικονομικής αναπτύξεως σε παγκόσμιο επίπεδο.

Οι λόγοι ειδικής μεταχειρίσεως των αναπτυσσόμενων κρατών στο πλαίσιο της UNCTAD οφείλονται στην αναγνώριση της ανάγκης προωθήσεως διεθνών μέτρων, που θα επέτρεπαν τη δικαιότερη συμμετοχή των κρατών αυτών στις θαλάσσιες μεταφορές, στην προώθηση των εξαγωγών και στην οικονομική ανάπτυξη, δεδομένου ότι οι ισχύοντες τότε περιοριστικοί όροι (σύστημα αυτοδιαχειρίσεως) και άλλες προϋποθέσεις για την εισδοχή νέων μελών στις ναυτιλιακές διασκέψεις (conferences) τακτικών γραμμών, δεν ελάμβαναν υπόψη τις ανάγκες των ιδιοκτητών φορτίων και τα συμφέροντα νέων πλοιοκτητών που θα επιθυμούσαν να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους ως μέλη των διασκέψεων (conferences).

Κατά την πρώτη διάσκεψη της UNCTAD (Γενεύη 1964) συζητήθηκε το πρόβλημα της ιδρύσεως εμπορικών στόλων των υπό ανάπτυξη κρατών, τα οποία υποστήριζαν ότι τα προβλήματά τους στο ναυτιλιακό χώρο προέκυπταν από την άμεση εξάρτησή τους από τις αλλοδαπές σημαίες για τη μεταφορά των αγαθών τους. Όμως με βάση το *Δίκαιο του Συγκριτικού Πλεονεκτήματος* (Law of Comparative Advantage) δύσκολα θα μπορούσε να δικαιολογηθεί μια προτεραιότητα για τη ναυτιλιακή βιομηχανία των αναπτυσσόμενων κρατών.

Μετά από αρκετές διαπραγματεύσεις υιοθετήθηκε ομόφωνα μια *κοινή πολιτική συνεννόησης για ναυτιλιακά θέματα*, σύμφωνα με την οποία η ανάπτυξη των εμπορικών στόλων των αναπτυσσόμενων κρατών καθώς και η συμμετοχή τους στις διασκέψεις *Πλοίων Τακτικών Γραμμών* (Liner Conferences) πρέπει να αποφασίζεται από τις ίδιες τις χώρες με βάση σωστά οικονομικά κριτήρια.

Ο πραγματικός λόγος στροφής ορισμένου αριθμού αναπτυσσόμενων κρατών προς τη ναυτιλία τακτικών γραμμών, είναι οι προστατευτικές διατάξεις του Κώδικα της UNCTAD και ειδικότερα η ρήτρα κατανομής των φορτίων 40-40-20, βάσει της οποίας εθεωρείτο ότι εξασφαλιζονταν ένα σημαντικό ποσοστό εθνικών φορτίων υπέρ πλοίων εταιρειών του συγκεκριμένου αναπτυσσόμενου κράτους που θα μετείχε ως μέλος της διασκέψεως (conference). Τελικά σε πολλά αναπτυσσόμενα κράτη, ούτε καν επιχειρήθηκε η ανάπτυξη εθνικής ναυτιλίας, αλλά αντιθέτως, τα δικαιώματα που απορρέουν από τον Κώδικα (40-40-20) αποτέλεσαν αντικείμενο εμπορίας προς τις ξένες εταιρείες τακτικών γραμμών.

Αντίθετα, η ιδέα για είσοδο στην αγορά των πλοίων *χύδην φορτίων* και της *ελεύθερης ναυτιλίας* δεν αντιμετωπίστηκε θετικά, επειδή αφενός υπήρχε άγνοια στις επιχειρηματικές δραστηριότητες του τομέα και αφετέρου πίστευαν τα αναπτυσσόμενα κράτη ότι υπήρχαν *εμπόδια εισόδου* σε αυτές τις αγορές

(barriers to entry). Επίσης υπήρχε το υψηλό λειτουργικό κόστος, που ήταν συνδεδεμένο με τα Δ/Ξ και τα πλοία χύδην ξηρών φορτίων.

Σε ό,τι αφορά τη συμμετοχή των αναπτυσσομένων κρατών στις μεταφορές χύδην φορτίων σημειώνεται ότι οι μελέτες που έγιναν από τη Γραμματεία της UNCTAD σε δέκα κατηγορίες χύδην φορτίων (ξηρά και υγρά) κατέδειξαν ότι στις χύδην μεταφορές δεν υπάρχουν εμπόδια εισόδου στην αγορά των μεταφορών, όπως στις τακτικές γραμμές και ότι τα πάντα διέπονται από τις αρχές της προσφοράς και ζήτησης χωρητικότητας βάσει των αρχών του ελεύθερου ανταγωνισμού. Έτσι, κατόπιν και του πορίσματος των εν λόγω μελετών, ανεστάλη κάθε πρωτοβουλία της Γραμματείας της UNCTAD για την προώθηση Κώδικα ανάλογου με αυτόν που είχε υιοθετηθεί για τα φορτία τακτικών γραμμών.

Ακολούθησε η σύσταση μιας ομάδας εμπειρογνομόνων (Group of Experts) η οποία τόνισε ότι το μέλλον του ναυτιλιακού τομέα και επομένως ο ρόλος των αναπτυσσομένων χωρών (αύξηση της συμμετοχής τους) θα πρέπει να στηριχθεί σε κριτήρια εμπορικο-οικονομικά. Ειδικότερα, οι νέες τάσεις στην παγκόσμια οικονομία, π.χ. φιλελευθεροποίηση του διεθνούς εμπορίου, ιδιωτικοποίηση των δημοσίων υπηρεσιών, έδωσαν το έναυσμα για διευκόλυνση στις θαλάσσιες μεταφορές και για αναβάθμιση του ρόλου των *συμβουλίων φορτωτών* (shippers councils).

Θέμα 4: Συμμετοχή ιδιωτικών οργανισμών στις συνδιασκέψεις του IMO.

Ο IMO ανέπτυξε παράλληλα σχέσεις και με άλλους οργανισμούς, που δεν συνδέονται με κάποιου τύπου καθεστώς με τα Ηνωμένα Έθνη, αλλά αποτελούν ιδιωτικούς οργανισμούς (μη διακυβερνητικούς) ή και διεθνείς ενώσεις. Η πρόσβαση αυτή επιτυγχάνεται μέσω των διαφόρων επιτροπών και των Συνδιασκέψεων του IMO. Αρχικά, στις Συνδιασκέψεις του IMO ενεργή συμμετοχή έχουν οι εξής ιδιωτικοί οργανισμοί:

4.1 Ιδιωτικοί Οργανισμοί.

1) Το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο (International Chamber of Shipping–ICS).

Μέλη του ICS είναι οι εθνικές εφοπλιστικές ενώσεις των περισσότερων ευρωπαϊκών χωρών, καθώς και ναυτιλιακών χωρών της Ασίας και της Αμερικής. Εξίσου ενεργό συμμετοχή ή και ενεργότερη στις εργασίες του ICS έχει και η χώρα μας. Σημειώνεται επίσης ότι πέραν των άλλων, το ICS μετέχει ενεργά και στις εργασίες της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας, καθώς και σε όλες τις συγκαλούμενες Διασκέψεις προς επεξεργασία και υιοθέτηση Διεθνών Συμβάσεων ή τροποποίηση αυτών.

Όμως, η μεγαλύτερη επιρροή του παραμένει έξω από το πεδίο δράσεως του IMO, δηλαδή στις εθνικές κυβερνήσεις των εταιρειών-μελών. Η δομή του αποτελείται από διάφορες επιτροπές, ειδικότερα, των Δ/Ξ, των εμπορευματοκιβωτίων, της ναυτικής ασφάλειας, του ναυτικού δικαίου, των ναυτιλιακών εγγράφων, της ραδιοεπικοινωνίας και της θαλάσσιας ρυπάνσεως. Οι κύριοι τομείς ενασχολήσεώς του αφορούν στα εξής:

α) *Ασφάλεια των πλοίων*. Πρόκειται για τις διαδικασίες φορτώσεως και εκφορτώσεως σε λιμάνια και τερματικούς σταθμούς, τα ατυχήματα και τις εκρήξεις στα Δ/Ξ, τα ζητήματα πλοηγήσεως στη Μάγχη και τη Βόρειο θάλασσα.

β) *Προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος*. Σχετίζεται με την έκδοση οδηγιών τεχνικής φύσεως.

γ) *Ενοποίηση των ναυτιλιακών εγγράφων και την ανάπτυξη κανόνων για τις πορείες των πλοίων*. Πρόκειται για τη βελτίωση των διαφόρων τύπων των φορτωτικών, αλλά και των υποχρεωτικών πορειών των πλοίων στα στενά του Dover.

2) Διεθνής Ναυτιλιακή Συνέλευση Εταιρειών Πετρελαιοειδών (Oil Companies International Marine Forum–OCIMF).

Στα τέλη της δεκαετίας του 1960 η ναυτιλιακή κοινότητα έκρινε ότι το ICS δεν μπορούσε να αντιπροσωπεύσει σε ένα επίπεδο ικανοποιητικό τόσο τα συμφέροντα του πλοιοκτήτη όσο και του ιδιοκτήτη του φορτίου. Ως αποτέλεσμα ιδρύθηκε το έτος 1970 μια ανεξάρτητη οργάνωση, η OCIMF. Στις αρχές της δεκαετίας του 1980, η OCIMF είχε 50 περίπου επιχειρήσεις πετρελαιοειδών ως μέλη της, που αντιπροσώπευαν ποσοστό 80% της συνολικής θαλάσσιας μεταφοράς πετρελαίου.

Στα μέλη της περιλαμβάνονται οι 7 μεγαλύτερες επιχειρήσεις πετρελαιοειδών (Seven Sisters), δηλαδή η Aramco Consortium που αποτελείται από τις Exxon, Texaco, Mobil, Standard of California, Chevron και οι Ευρωπαϊκές Shell και BP. Η OCIMF συμμετέχει στις διασκέψεις του IMO παρουσιάζοντας τεχνικές

εκθέσεις σχετικά με την πρόληψη της ρυπάνσεως από τα πλοία, ιδιαίτερα για τα Δ/Ξ. Σημαντικές θεωρούνται οι προτάσεις της σχετικά με τα πλοία τύπου LNG «Standarization of Manifolds for Refrigerated Liquefied Natural Gas Carriers» και για τα πλοία νέας κατασκευής, τα οποία πρέπει να εφοδιάζονται με ειδικά τεχνικά μέσα «Standards for Equipment Employed in the Mooring of Ships at Single Point Moorings».

3) Όμιλοι Προστασίας και Αποζημιώσεως (Protection and Indemnity Clubs–P&I).

Στο χώρο της ναυτικής ασφαλίσεως πρωτεύοντα ρόλο παίζουν τα βρετανικά και σκανδιναβικά P&I μαζί με την παρουσία των Lloyd's του Λονδίνου. Στον IMO αντιπροσωπεύεται και η *Διεθνής Ένωση Ναυτιλιακών Ασφαλιστών* (International Union of Marine Insurers–IUMI).

Η IUMI ιδρύθηκε το 1874 στο Βερολίνο από ασφαλιστικές εταιρείες προερχόμενες από Αυστρία, Γερμανία, Ρωσία και Σουηδία. Το έτος 1946 η έδρα της μεταφέρθηκε στη Ζυρίχη. Η κύρια αρμοδιότητα της IUMI είναι η σύγκληση διασκέψεων, όπου παρουσιάζονται και συζητούνται προβλήματα τεχνικής, οικονομικής και νομικής φύσεως των θαλασσιών ασφαλειών. Το ενδιαφέρον τους στις Συνδιασκέψεις του IMO επικεντρώνεται στις αποφάσεις που αφορούν στην ευθύνη που απορρέει μετά από ένα *περιστατικό θαλάσσιας ρυπάνσεως*.

4) Η Διεθνής Ναυτιλιακή Επιτροπή (International Maritime Committee–CMI).

Η CMI ιδρύθηκε το έτος 1898 και έχει μακρά παράδοση στο ναυτιλιακό χώρο. Μια οργάνωση που εκπροσωπούσε τα συμφέροντα πλοιοκτητή και ναυλωτή, προχώρησε στην υιοθέτηση πολλών συμβάσεων ιδιωτικού δικαίου και ασχολήθηκε με κανονισμούς για συγκρούσεις πλοίων, επιθαλάσσιας αρωγής, περιπτώσεις συλλήψεως πλοίου και φορτίου, φορτωτικές κλπ.

Η CMI συμμετέχει ενεργά στις συνδιασκέψεις του IMO με συμβουλευτικές αρμοδιότητες (ένα χαρακτηριστικό στοιχείο της δραστηριότητάς της αποτελεί η συμμετοχή της στις διαπραγματεύσεις για το ποσοστό ευθύνης μετά το ατύχημα του *Torrey Canyon* το έτος 1967). Εκείνη την εποχή τα περισσότερα ναυτιλιακά κράτη έδειχναν φανερά τις προτιμήσεις τους στη CMI παρά στον IMO για τη διευθέτηση των νομικών προβλημάτων που ανέκυψαν μετά το ατύχημα.

Επίσης, οι γνωστοί κανόνες *Hague-Visby* του 1971 αποτελούν επίτευγμα της επιτροπής (ονομάζεται και Carriage of Goods by Sea Act) και διέπουν τις σχέσεις πλοιοκτητών και ιδιοκτητών φορτίων, επιβάλλοντας όρους σχετικούς με τις φορτωτικές, έτσι ώστε τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των συμβαλλομένων μερών να τηρούνται από τους κανόνες. Δημιουργήθηκαν από τις τροποποιήσεις του πρωτοκόλλου της Διεθνούς Συμβάσεως των Βρυξελλών και αντικατέστησαν τους κανόνες της Χάγης του έτους 1924. Τέλος, η CMI σε συνεργασία με το *Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο* (International Chamber of Commerce) υιοθέτησε κανόνες σχετικούς με θέματα διαιτησίας μέσω της ειδικής επιτροπής *Standing Committee on Maritime Arbitration* (1978), που αποτελείται από 12 μέλη και η θητεία τους διαρκεί για 3 χρόνια.

5) Διεθνής Ένωση Νηογνωμόνων (International Association of Classification Societies– IACS).

Η IACS ιδρύθηκε το 1968 και περιλαμβάνει τις εννέα μεγαλύτερες ενώσεις νηογνωμόνων, ανάμεσά τους οι Lloyd's Register of Shipping και το American Bureau of Shipping, των οποίων τα κύρια καθήκοντα βασίζονται στην εξασφάλιση ότι τα πλοία που κατασκευάζονται πληρούν τις προϋποθέσεις των διεθνών προτύπων κατά τη διάρκεια της ζωής τους στη θάλασσα. Τα μέσα για να επιτευχθεί η ασφάλεια των εμπορικών πλοίων είναι οι περιοδικές επιθεωρήσεις και η έκδοση καταλλήλων πιστοποιητικών για τα πλοία.

Στην προσπάθεια αυτή της συνεχούς βελτιώσεως για την ασφάλεια του πλοίου και την πρόληψη της θαλάσσιας ρυπάνσεως, η IACS λειτουργεί ως σύμβουλος του IMO και έχει επίσης στενή συνεργασία με τη ναυτιλιακή βιομηχανία και τους σχετικούς διεθνείς οργανισμούς. Τα μέλη της IACS εφαρμόζουν τα πρότυπα διασφάλισης ποιότητας του Διεθνούς Οργανισμού Προτύπων (ISO 9001).

Οι διάφοροι νηογνώμονες διοικούνται από επιτροπές, στις οποίες μέλη τους είναι πλοιοκτήτες, ασφαλιστές και ναυπηγοί αν και πολλές φορές δεν υπάρχει ταύτιση απόψεων. Αντιπρόσωποί τους μετέχουν τακτικά στις συνδιασκέψεις του IMO και ειδικότερα στις επιτροπές MSC και MEPC. Είναι γνωστή η δραστηριότητά τους στη Συνδιάσκεψη TSPP (1978) του IMO για τις επιθεωρήσεις των Δ/Ξ. Οι κυριότεροι ευρωπαϊκοί νηογνώμονες είναι ο αγγλικός Lloyd's Register of Shipping, ο νορβηγικός Det Norske Veritas,

ο γερμανικός Germanischer Lloyd, ο γαλλικός Bureau Veritas, και ο ιταλικός Registro Italiano Navale.

6) Διεθνής Ένωση Ανεξαρτήτων Ιδιοκτητών Δεξαμενοπλοίων (International Association of Independent Tanker Owners–INTERTANKO).

Η INTERTANKO εδρεύει στο Όσλο της Νορβηγίας και έχει μέλη της 300 περίπου εταιρείες Δ/Ξ που προέρχονται από τα μεγάλα ναυτιλιακά κράτη, ελέγχοντας πάνω από 170 εκ. τόνους (DWT) σε παγκόσμια χωρητικότητα. Όμως επιχειρήσεις πετρελαιοειδών και κρατικές πλοιοκτητικές εταιρείες δεν μπορούν να είναι μέλη της ενώσεως.

Ιδρύθηκε λίγο μετά το τέλος της κρίσεως της αγοράς των Δ/Ξ το 1930, αλλά ανέλαβε πρωτοβουλίες όταν μετακόμισε στο Λονδίνο στα μέσα της δεκαετίας του '50. Δεν έτυχε όμως της υποστηρίξεως των μελών της και 20 χρόνια αργότερα μία ομάδα ανεξαρτήτων ιδιοκτητών Δ/Ξ από 10 χώρες προχώρησε στην αναβίωση της ενώσεως. Ο αρχικός σκοπός της INTERTANKO ήταν να έχει χαρακτήρα μη κερδοφόρο και ο κύριος σκοπός της να βασιίζεται στην προώθηση των συμφερόντων των μελών της διεθνώς μέσα από τη συνεργασία με άλλους οργανισμούς και ενώσεις.

Η INTERTANKO μετέχει τακτικά στις Συνδιασκέψεις του IMO αλλά και της UNCTAD υποστηρίζοντας συγκεκριμένες θέσεις, όπως την έλλειψη ευκολιών υποδοχής καταλοίπων στα περισσότερα λιμάνια, την επίτευξη επικυρώσεως της MARPOL από τις πετρελαιοεξαγωγικές χώρες και την εξασφάλιση ίσου και δίκαιου μεριδίου ευθύνης για αποζημίωση συνεπεία ρυπάνσεως από πετρέλαιο, ανάμεσα στον ιδιοκτήτη του φορτίου και τον πλοιοκτήτη.

7) Διεθνής Ένωση Ανεξαρτήτων Ιδιοκτητών Φορτηγών Πλοίων Ξηρού Φορτίου (International Organization of Dry Cargo Owners–Intercargo).

Η Intercargo συστήθηκε το 1980 και εδρεύει στο Λονδίνο. Μέλη της είναι ανεξάρτητοι πλοιοκτήτες και εταιρείες διαχειρίσεως πλοίων ξηρού φορτίου· σήμερα περιλαμβάνει κυρίως μέλη από την Ελλάδα, Σκανδιναβία και Χονγκ Κονγκ, που ελέγχουν χωρητικότητα άνω των 80 εκατομμυρίων τόνων, κυρίως με πλοία bulk carriers και OBO's. Η Intercargo είναι ο μόνος διεθνής οργανισμός που ασχολείται αποκλειστικά με τα συμφέροντα του τομέα των χύδην μεταφορών και του έχει αναγνωρισθεί συμβουλευτικός ρόλος από τον IMO και την UNCTAD, στις εργασίες των οποίων κατά περίπτωση συμμετέχει. Επίσης συνεργάζεται στενά με άλλους ιδιωτικούς ναυτιλιακούς οργανισμούς, όπως τους ICS/ISF, Intertanko και BIMCO.

8) Διεθνής Ένωση Διαχειρίσεως Φορτίων (International Cargo Handling Co-ordination Association–ICHA).

Βασικός σκοπός της ICHA είναι η διευκόλυνση και βελτίωση των μεθόδων διαχειρίσεως και διακινήσεως των φορτίων. Η ICHA ιδρύθηκε το 1951 και έχει έδρα της το Λονδίνο. Από τα πρώτα χρόνια της λειτουργίας της δημιούργησε 8 εθνικές επιτροπές στα κράτη της Δυτικής Ευρώπης με την υποστήριξη εγχωρίων σωματείων στον τομέα των μεταφορών.

Το 1973 ιδρύθηκε η τεχνική συμβουλευτική υποεπιτροπή (TASC), της οποίας το έργο θεωρείται αρκετά αξιόλογο. Ειδικότερα, η επιτροπή παρέδωσε τις εξής μελέτες: (α) εκείνη που αφορά στη συγκέντρωση υγρασίας στα εμπορευματοκιβώτια, η οποία έτυχε ευρείας αποδοχής από τη βιομηχανία αφού προτάθηκε από την IUMI ως υποχρεωτική στην εφαρμογή της, (β) εκείνη που αφορά στην ασφάλεια φορτίων στα συστήματα μεταφοράς και στις διαδικασίες αντιμετώπισεως της κλοπής, και (γ) στην ασφάλεια των ISO containers, η οποία αναφέρεται στα κόστη που προκύπτουν από την εργασία των διαχειριστών/πλοιοκτητών, φορτωτών, λιμενεργατών και διαχειριστών τερματικών σταθμών.

9) Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Αναπτύξεως (ΟΟΣΑ) (Organisation for Economic Co-operation and Development–OECD).

Ο ΟΟΣΑ ιδρύθηκε το 1961 και αποτελεί τη συνέχεια του *Ευρωπαϊκού Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας* (Organisation for European Economic Co-operation–OEEC), ο οποίος είχε δημιουργηθεί το έτος 1948 με σκοπό την ανοικοδόμηση των οικονομιών των χωρών της Ευρώπης (Σχέδιο Μάρσαλ). Για την άσκηση της ναυτιλιακής πολιτικής αρμόδια είναι η *Επιτροπή Ναυτιλιακών Μεταφορών* (Maritime Transport Committee–MTC), η οποία ανήκει στη διεύθυνση Οικονομικών, Δημοσιονομικών και Επιχειρησιακών θεμάτων.

Τα κράτη-μέλη του ΟΟΣΑ δεσμεύονται βάσει του Κώδικα Απελευθέρωσης Αδήλων Συναλλαγών και του ειδικού Παραρτήματος αυτού που αφορά στη ναυτιλία, να εφαρμόζουν πολιτικές που θα εξασφαλίζουν την ελευθερία της ναυτιλιακής κινήσεως, την απόλυτη ελευθερία στην πρόσβαση του διεθνώς διακινούμενου θαλάσσιου εμπορίου βάσει των αρχών του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού και την αποφυγή διακρίσεων. Πέραν τούτου, η ΜΤΚ το 1980 εξειδίκευσε τους ανωτέρω γενικούς στόχους ναυτιλιακής πολιτικής διά της υιοθέτησεως των Αρχών Ναυτιλιακής Πολιτικής (Shipping Policy Principles–OECD). Οι αρχές αυτές αναφέρονται στους διάφορους τομείς ναυτιλιακής δραστηριότητας και παρέχουν στα κράτη-μέλη του Οργανισμού κατευθύνσεις, που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τη διαμόρφωση της εθνικής τους ναυτιλιακής πολιτικής.

Στο πλαίσιο της ΜΤΚ συγκροτήθηκαν δύο ομάδες εργασίας (1976). Η πρώτη **Ομάδα Εργασίας για Θέματα Θαλάσσιας Μεταφοράς** (Working Group of Maritime Transport Committee) ασχολείται με την εξέταση ειδικών θεμάτων, όπως είναι ο έλεγχος αναπτύξεως της ναυτιλιακής πολιτικής των αναπτυσσόμενων και αναπτυγμένων κρατών, οι δραστηριότητες ενός κράτους που διατηρεί ναυτιλιακές γραμμές –κυρίως της πρώην Σοβιετικής Ενώσεως– που παραπέμπονται σε αυτήν από την ΜΤΚ. Η δεύτερη ομάδα είναι η **Ειδική Ομάδα για τους Διεθνείς Οργανισμούς** (Special Group on International Organisations), που ως κύριο έργο έχει το συντονισμό των θέσεων των κρατών-μελών για θέματα ναυτιλιακής πολιτικής με σκοπό την εξομάλυνση των διαφορών, κυρίως τις προθέσεις της UNCTAD που εκπροσωπεί τα αναπτυσσόμενα κράτη, αλλά και τις θέσεις των άλλων οργανισμών.

Σήμερα έχει ατονήσει η λειτουργία των δύο αυτών ομάδων εργασίας λόγω της πλήρους αποδυναμώσεως της Επιτροπής Ναυτιλίας UNCTAD και της ενασχολήσεως της ολομέλειας της ΜΤΚ με θέματα ναυτιλιακών σχέσεων με τρίτες χώρες.

Τέλος, ως προς τις σημερινές δραστηριότητες της ΜΤΚ, επισημαίνεται ότι βάσει του προγράμματος δραστηριοτήτων της, έμφαση δίδεται: α) Στη συμπλήρωση και ενίσχυση του ρόλου του ΙΜΟ για την αντιμετώπιση των υποβαθμισμένων πλοίων (προσδιορισμός του συγκριτικού οικονομικού πλεονεκτήματος, που απολαμβάνουν πλοία μη συμμορφούμενα με τις διεθνείς απαιτήσεις ναυσιπλοΐας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και εισήγηση αναλόγων μέτρων ναυτιλιακής πολιτικής). β) Στη βελτίωση των ναυτιλιακών σχέσεων με τρίτες χώρες έχουν υπογραφεί Μνημόνια συνεργασίας με τις πρώην Ανατολικές χώρες, καθώς και με ορισμένες χώρες της Ασίας και της Νοτίου Αμερικής. Με τα Μνημόνια αυτά αναγνωρίζεται η αρχή του ελεύθερου ανταγωνισμού στον τομέα των τακτικών γραμμών και γ) στη μελέτη των οικονομικών επιπτώσεων για την επιτυχή εφαρμογή των προσφάτως αποφασισθέντων μέτρων στα πλαίσια του ΙΜΟ για την αντιμετώπιση της τρομοκρατίας, τόσο στα πλοία, όσο και στα λιμάνια.

Ο ΟΟΣΑ διατηρεί σχέσεις συνεργασίας με αρκετούς διακυβερνητικούς και ιδιωτικούς οργανισμούς. Η Επιτροπή της ΕΕ (Commission), σύμφωνα με το πρωτόκολλο της ιδρυτικής Συμβάσεως του ΟΟΣΑ, μετέχει τακτικά στις διασκέψεις του. Επίσης πολλές ειδικευμένες οργανώσεις του ΟΗΕ στέλνουν επίσημα αντιπροσώπους στα συνέδρια του οργανισμού, π.χ. ο ΙΛΟ, το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (IMF), η GATT, ο UNCTAD, ο ΙΜΟ. Σε ορισμένες ιδιωτικές οργανώσεις (π.χ. Business and Industry Advisory Committee, Trade Union Advisory Committee) έχει χορηγηθεί ειδικό καθεστώς συμμετοχής με συμβουλευτική αρμοδιότητα, εφόσον υπάρχουν θέματα κοινού συμφέροντος με τις διάφορες επιτροπές του ΟΟΣΑ.

10) Λοιπές οργανώσεις.

Τέλος υπάρχει και ένας αριθμός διεθνών οργανώσεων μη κυβερνητικού αλλά επιστημονικού κυρίως χαρακτήρα, οργανωμένες σε εθελοντική βάση, οι οποίες μετέχουν περιοδικά στις συνδιασκέψεις του ΙΜΟ. Πρόκειται για τις εξής:

α) Η **Επιτροπή Challenges of Modern Society** του ΝΑΤΟ, η οποία ενδιαφέρθηκε άμεσα για τον τομέα της θαλάσσιας ρυπάνσεως και χρηματοδότησε μελέτες τεχνικής κυρίως φύσεως.

β) Η **Διεθνής Τράπεζα** (World Bank) και η **Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων** (European Investment Bank), που έχουν χρηματοδοτήσει μεγάλο αριθμό μελετών για την προστασία και αύξηση της ποιότητας του περιβάλλοντος, πολλές από τις οποίες έχουν εκπονηθεί στο χώρο της Μεσογείου.

γ) Η **Greenpeace**.

δ) Η **Ένωση των Φίλων της Γης** (Friends of the Earth).

ε) Το **Ευρωπαϊκό Γραφείο Περιβάλλοντος** (European Environmental Bureau) και

στ) η **Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος** (HELMERPA).

4.2 Ελληνικοί Ναυτιλιακοί Φορείς.

Η Ελλάδα συμμετέχει στη λήψη αποφάσεων και κανονισμών διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής και αναπτύξεως μέσω εκπροσώπων του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, του Λιμενικού Σώματος, του Ναυτικού Επιμελητηρίου, των Ενώσεων των Ελλήνων Εφοπλιστών και των Ναυτεργατικών Ενώσεων.

Αναλυτικότερα, οι φορείς εκφράσεως ναυτιλιακής πολιτικής και υλοποιήσεως των μέτρων που υιοθετούνται είναι:

α) Το *Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας* (ΥΕΝ), το οποίο ιδρύθηκε κατόπιν πολυετούς εξελικτικής διαδικασίας μετά την απελευθέρωση της Ελλάδας, διανύοντας τα στάδια ενός απλού τμήματος, μιας διευθύνσεως, ενός υφυπουργείου και, τέλος, καθιερώθηκε η αυτοτελής σημερινή μορφή του με τις αρμόδιες διευθύνσεις και τη γενική γραμματεία του.

β) Το *Λιμενικό Σώμα* (ΛΣ), που αποτελεί τη Δημόσια Αρχή Ελέγχου της Εμπορικής Ναυτιλίας στα εθνικά ύδατα της Ελλάδας.

γ) Το *Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος* (ΝΕΕ), το οποίο ιδρύθηκε το έτος 1936 και τελεί υπό την εποπτεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Ο κύριος σκοπός του είναι η κοινή συνεργασία των μελών του στο πλαίσιο των γενικών συμφερόντων της Εθνικής Οικονομίας με την προστασία και την προαγωγή των συμφερόντων της Εμπορικής Ναυτιλίας.

δ) Η *Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών*, το μεγαλύτερο και αρχαιότερο εργοδοτικό σωματείο, ιδρύθηκε το 1916 και εκπροσωπεί ποντοπόρα πλοία ξηρού ή υγρού φορτίου μεγαλύτερα των 3.000 κοχ υπό ελληνική σημαία και ελληνόκτητα πλοία νηολογημένα σε άλλες σημαίες. Εκπροσωπεί δηλαδή το 98% του ελληνόκτητου στόλου και το 92,5% του υπό ελληνική σημαία στόλου.

Είναι μέλος της Ενώσεως Ευρωπαϊκών Εφοπλιστικών Ενώσεων και συμμετέχει με εκπροσώπους της σε όλους τους διεθνείς και ιδιωτικούς ναυτιλιακούς οργανισμούς.

ε) Η *Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας* (Greek Shipping Cooperation Committee) ή όπως έχει καθιερωθεί με την ονομασία «Κομίτυ», με έδρα στο Λονδίνο (1937). Ήδη από τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο μεγάλος αριθμός Ελλήνων πλοιοκτητών είχε εγκατασταθεί στο Λονδίνο, με σκοπό να βρίσκεται εντός ή πλησίον του πιο γνωστού ναυτιλιακού κέντρου και κοντά στο μεγαλύτερο ναυτιλιακό Χρηματιστήριο (Baltic), έτσι ώστε να υπάρχει συνεργασία και συντονισμός μεταξύ της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, που έδρευε στην Ελλάδα και αυτών που διέμεναν στο Λονδίνο.

στ) Το *Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο* (ΝΑΤ), το οποίο αποτελεί τον αρχαιότερο ελληνικό ασφαλιστικό οργανισμό (έτος ίδρύσεως 1836), με σκοπό την κύρια και επικουρική ασφάλιση, τη συνταξιοδότηση και την αποζημίωση των Ελλήνων ναυτικών, μέσω των μισθοδοτικών εισφορών των ναυτικών και εφοπλιστών.

ζ) Ο *Οίκος Ναύτου* (ΟΝ), ο οποίος συστάθηκε το 1927 με σκοπό την παροχή κοινωνικής πρόνοιας και προστασίας στους Έλληνες ναυτικούς και τελεί υπό την εποπτεία του ΥΕΝ. Ο Οίκος Ναύτου παρέχει ιατρική, φαρμακευτική περίθαλψη και νοσοκομειακή νοσηλεία στους εν ενεργεία, στους άνεργους και στα μέλη των οικογενειών τους, καθώς και στους συνταξιούχους ναυτικούς.

η) Οι *Ενώσεις Ελλήνων Εφοπλιστών* (Πλοιοκτητών), οι οποίες διακρίνονται: σε Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων, Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, Ένωση Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορηγών Πλοίων, Ένωση Εφοπλιστών Βορείου Ελλάδος, Ένωση Πλοιοκτητών Ρυμουλκών και Πλοίων Διασώσεως, Ένωση Πλοιοκτητών Επαγγελματικών Τουριστικών Σκαφών.

θ) Η *Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία* (ΠΝΟ) αποτελεί το συλλογικό συνδικαλιστικό όργανο των ναυτεργατικών ενώσεων, οι οποίες διακρίνονται ανά ειδικότητα στις ακόλουθες: Πλοιάρχων, Μηχανικών, Πρακτικών Πλοιάρχων, Ασυρματιστών, Ηλεκτρολόγων, Οικονομικών Αξιωματικών, Φροντιστών, Προσωπικού Τροφοδοσίας, Θαλαμηπόλων, Μαγείρων, Ναυτών, Κατωτέρων Πληρωμάτων Μηχανής.

4.3 Το ναυτιλιακό επιχειρηματικό περιβάλλον.

Στην Ελλάδα και ειδικότερα στον Πειραιά δραστηριοποιούνται εκατοντάδες επιχειρήσεις (κατ' εκτίμηση 2.500), οι οποίες δημιουργούν το Εθνικό Ναυτιλιακό Κέντρο, δηλαδή το Κέντρο Διαχειρίσεως της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας. Επιχειρώντας να κατηγοριοποιήσουμε αυτή την αγορά διακρίνουμε τις ακόλουθες βασικές επιχειρηματικές δραστηριότητες:

1) Πλοιοκτήτριες Εταιρείες (Shipowning Companies).

Σε μεγάλο ποσοστό είναι εταιρείες με έδρα διάφορες χώρες του κόσμου (π.χ Παναμάς, Λιβερία,

Ελλάδα, Κύπρος κλπ.), που τους ανήκουν τα πλοία, συνήθως μόνο για λόγους οικονομικής και φορολογικής ασφάλειας.

2) Διαχειρίστριες Εταιρείες (Shipmanagers).

Αναλαμβάνουν έναντι αμοιβής να διαχειρίζονται τα πλοία. Ανταγωνίζονται στη διεθνή αγορά μεταφοράς αγαθών με διάφορους τύπους πλοίων (πλοία μεταφοράς αργού πετρελαίου, μεταφοράς παραγώνων πετρελαίου, μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων κ.ά.). Λόγω του υψηλού ανταγωνισμού απαιτούν προσεκτική διαχείριση ρευστότητας και ελαχιστοποίηση εξόδων. Ποικίλλουν πάρα πολύ σε μέγεθος, από 1-150 πλοία, από 4 έως αρκετές δεκάδες άτομα προσωπικό γραφείου, από 20 - 7.000 ναυτικούς στα πλοία και σε αναμονή προς απασχόληση, όπως φαίνεται στον Πίνακα 4.1.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1
Κατηγοριοποίηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Χαρακτηρισμός	Αριθμός πλοίων	Στελέχη γραφείο	Ναυτικοί
Μικρή	1-5	5-20	30-150
Μεσαία	6-20	15-50	120-400
Μεγάλη	20 και άνω	30 και άνω	350 και άνω

3) Μεσίτες (Brokers).

Υπάρχουν πέντε βασικά είδη μεσιτών: οι μεσίτες ναυλώσεων (chartering brokers), φορτίων (cargo brokers), ασφαλειών (insurance brokers), αγοραπωλησιών (sale and purchase brokers) και οι μεσίτες προμηθειών και ανταλλακτικών (supplies & provisions). Η ιδιότητά τους είναι ως ενδιάμεσοι των διαφόρων αγορών, όπου λειτουργούν συνήθως με προμήθεια επί του ποσού συμφωνίας. Συνήθως ξεκινούν τις διαπραγματεύσεις και παρέχουν την εξειδικευμένη τεχνογνωσία.

4) Εταιρείες Πετρελεύσεως και Διανομής (Bunkering Companies).

Στην ουσία οι εταιρείες αυτές είναι μεταπωλητές καυσίμων και λιπαντικών. Αγοράζουν από τις εταιρείες πετρελαιοειδών και παραδίδουν στο πλοίο. Η αγορά είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστική σε διεθνές επίπεδο, π.χ. μια από τις ιδιαίτερες συνισταμένες του ανταγωνισμού είναι τα έξοδα μεταφοράς με φορηγίδες.

5) Προμηθευτές (Suppliers).

Υπάρχουν δύο βασικά είδη προμηθευτών, οι προμηθευτές ανταλλακτικών και οι προμηθευτές αναλωσίμων υλικών και τροφίμων. Συνήθως είναι μεταπωλητές, με ελάχιστα διαθέσιμα υλικά αποθηκευμένα. Συνήθως, αγοράζουν το προϊόν από τον κατασκευαστή/έμπορο, προσθέτουν το κόστος εργασίας τους και την προμήθειά τους στην τιμή αγοράς και μεταπωλούν στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Οι προμηθευτές αναλωσίμων και τροφίμων παραδίδουν σε μια γεωγραφική περιοχή μόνο. Αντίθετα, οι προμηθευτές ανταλλακτικών παραδίδουν σε οποιοδήποτε λιμάνι του κόσμου.

6) Εταιρείες Επاندρώσεως Πλοίων (Crewing or Manning Agencies).

Οι εταιρείες αυτές αναλαμβάνουν επάνδρωση (ολικά ή μερικά) πλοίων. Διαπραγματεύονται τις συμβάσεις των ναυτικών (κυρίως αλλοδαπών) και χειρίζονται συνεργασίες με διεθνείς και εγχώριες εργατικές ενώσεις. Λειτουργούν συνήθως με καθορισμένη μεσιτεία, είτε από τις ναυτιλιακές διαχειρίστριες εταιρείες είτε από τους ναυτικούς.

7) Ναυτιλιακοί Πράκτορες (Cargo Forwarders or Agents).

Οι ναυτιλιακοί πράκτορες αναλαμβάνουν μεταφορά φορτίων (π.χ. ανταλλακτικών) ως μεσίτες μεταξύ μεταφορικών και ναυτιλιακών εταιρειών ή/και επιμέρους γραφειοκρατικές ναυτιλιακές εργασίες (π.χ ναυτολογίες, πληρωμές τελών κ.ά.).

Βέβαια, υπάρχουν πολλές ακόμη εταιρείες, οι οποίες θα μπορούσαν να βρισκονται στη βασική κατάταξη των ναυτιλιακών εταιρειών, όπως οι εταιρείες παροχής εξειδικευμένων υπηρεσιών (π.χ. διασώσεως και ναυαγιαρέσεως, ρυμουλκήσεως, εργασίες δυτών, εργασίες καθαρισμού πετρελαιοκηλίδων, παροχής τεχνικών, νομικών και οικονομικών υπηρεσιών, παροχής ναυτιλιακών λογισμικών εφαρμογών) ή οι εταιρείες που σχετίζονται με την ακτοπλοΐα, με το θαλάσσιο τουρισμό, με τη ναυπηγική και ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, με την παράκτια βιομηχανία, με την αλιεία και την ιχθυοκαλλιέργεια. Παρόλα αυτά η κατηγοριοποίηση των εταιρειών αναφέρεται κυρίως στις εταιρείες της ποντοπόρου και ελεύθερης ναυτιλίας, η οποία καλύπτει βέβαια και το μεγαλύτερο ποσοστό (αριθμού πλοίων και χωρητικότητας) της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Θέμα 5: Οι Περιφερειακές Συμβάσεις.

Πρόκειται για τις περιφερειακές συμβάσεις που αφορούν αποκλειστικά σε ζητήματα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Με τον όρο *Περιφερειακές Συμβάσεις* εννοούμε εκείνες, που έχουν ως πεδίο αναφοράς αποκλειστικά μία ειδική θαλάσσια περιοχή, συνήθως ευαίσθητη από την οικολογική σκοπιά, σε αντίθεση με μια διεθνή Σύμβαση, π.χ. η Περιφερειακή Σύμβαση της Βαρκελώνης αφορά αποκλειστικά στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Μεσογείου Θάλασσας.

Είναι γενικά αποδεκτό ότι οι περισσότερες θαλάσσιες περιοχές, που διέπονται από μια περιφερειακή σύμβαση ή μια διακρατική συμφωνία, αντιμετωπίζουν σοβαρό πρόβλημα θαλάσσιας ρυπάνσεως. Επιπλέον, εάν παρουσιασθεί σημαντική ρύπανση ανεξάρτητα από την πηγή της, σε μια θαλάσσια περιοχή, τότε η ενδεδειγμένη λύση είναι η αναγωγή σε μια περιφερειακή σύμβαση. Αυτή η πρακτική, μολοντί θεωρείται τυπική και αποδεκτή κατά το διεθνές δίκαιο, δεν έχει ευρεία εφαρμογή κατά το περιβαλλοντικό δίκαιο, δεδομένου ότι έχει αποδειχθεί κατά το παρελθόν πρώτα να διογκώνεται ένα περιβαλλοντικό πρόβλημα και μετά να υιοθετούνται αυστηρότεροι κανονισμοί.

Εάν επιχειρήσουμε να εξηγήσουμε την αναγκαιότητα υπέρθεσης συμβάσεων σε διεθνές και περιφερειακό επίπεδο, πρέπει να στραφούμε σε επιμέρους ζητήματα θαλάσσιας ρυπάνσεως. Η *Σύμβαση του Λονδίνου* (London Dumping Connection- LDC) (1972) για τη *ρύπανση από απορρίψεις* (dumping) έχει ευρέως χρησιμοποιηθεί ως μοντέλο από πολλές περιφερειακές συμβάσεις, που έχουν το ίδιο αντικείμενο. Φαινομενικά λοιπόν ένα παράλληλο σύστημα προστασίας της θάλασσας από απορρίψεις θα ήταν το λιγότερο πλεονασμός, εκτός εάν εφαρμόζονται αυστηρότεροι κανονισμοί, π.χ. η Περιφερειακή Σύμβαση της Βαλτικής (1974), η οποία απαγορεύει την απόρριψη όλων των ρυπογόνων ουσιών στην περιοχή αυτή.

Η ρύπανση από χερσαίες πηγές κατά πρώτο λόγο και αυτή που προκαλείται από την εξόρυξη και εκμετάλλευση του βυθού των θαλασσών δεν καλύπτονται σε διεθνές επίπεδο, παρά μόνο από περιφερειακές συμβάσεις, και αυτό διότι συνήθως υφίστανται σε θαλάσσιες περιοχές που κανένα τρίτο κράτος πλην του παράκτιου δεν ασκεί δικαιοδοσία. Επιπλέον, πολλά από τα αναπτυσσόμενα κράτη υποστηρίζουν ότι τέτοιες μορφές ρυπάνσεως είναι αποκλειστικά έργο των βιομηχανικών κρατών.

Αντίθετα, η ρύπανση που προέρχεται από τα εμπορικά πλοία, λόγω της συνεχούς εκδόσεως νέων κανονισμών αλλά και της μεγάλης διαστάσεως που κατά το παρελθόν αλλά και σήμερα έχει δοθεί στο θέμα, αντιμετωπίζεται με κάθε λεπτομέρεια σε παγκόσμιο επίπεδο. Οι περιφερειακές συμβάσεις υιοθετούν μια στατική πολιτική, δηλαδή συνήθως, πλην ελαχίστων εξαιρέσεων, ακολουθούν τις διατάξεις των διεθνών συμβάσεων.

Τέλος, το ζήτημα της ευθύνης και αποζημίωσης εκείνου που ρυπαίνει το θαλάσσιο περιβάλλον σε περιφερειακό επίπεδο σπάνια έχει εφαρμογή, αλλά και όταν υπάρχουν σχετιζόμενες διατάξεις είναι γενικού περιεχομένου π.χ. η Περιφερειακή Σύμβαση Ασιατικής Ευθύνης (1977), όπου τα κράτη της Βόρειας Θάλασσας, ενώ δείχνουν ιδιαίτερα ευαισθητοποιημένα προς το θαλάσσιο περιβάλλον, δεν σκοπεύουν, τουλάχιστον σε σύντομο χρονικό διάστημα, να την υπογράψουν.

Ο επιδιωκόμενος σκοπός της συνυπόθεσης διεθνών και περιφερειακών συμβάσεων πιθανόν να βρίσκεται σε ένα ενδιάμεσο στάδιο. Το 1992 προετοιμάστηκε ένα *σχέδιο συμβάσεως* για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος του βορειοανατολικού Ατλαντικού από τα κράτη-μέλη της Συμβάσεως του Όσλο (1972) και ορισμένες άλλες χώρες. Τελικώς τέθηκε σε ισχύ και αντικατέστησε τις Περιφερειακές Συμβάσεις του Όσλο και των Παρισίων που εφαρμόζονται στην ίδια θαλάσσια περιοχή, με σκοπό να παρέχει ένα ολοκληρωμένο νομικό καθεστώς προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η μόνη μας

επιφύλαξη αφορά στην πιθανή ταύτιση της νέας Περιφερειακής Συμβάσεως με τις άλλες ήδη σε ισχύ Περιφερειακές Συμβάσεις, π.χ. Βαρελώνης (1976), Ελσίνκι (1974), οι οποίες καλύπτουν όλες σχεδόν τις μορφές θαλάσσιες ρυπάνσεως αλλά δεν έχουν πάντοτε τα επιθυμητά αποτελέσματα.

5.1 Σύμβαση του Όσλο (1972) (Oslo Convention for the Prevention of Marine Pollution by Dumping from Ships and Aircrafts–ODC).

Η Περιφερειακή Σύμβαση του Όσλο αναφέρεται στην πρόληψη της θαλάσσιας ρυπάνσεως από απορρίψεις πλοίων και αεροσκαφών και ουσιαστικά έχει πανομοιότυπες διατάξεις με την LDC. Άλλωστε η LDC την οποία κατάρτισε ο ΙΜΟ, προβλέπει ότι τα κράτη-μέλη της μπορούν να συνάψουν περιφερειακές συμφωνίες για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από απορρίψεις (άρθρο VIII).

Η ODC προηγείται λίγους μήνες αυτής του Λονδίνου και εφαρμόζεται στις θαλάσσιες περιοχές του βορειοανατολικού Ατλαντικού. Ειδικότερα, τα όριά της επεκτείνονται από τα στενά του Γιβραλτάρ μέχρι τις ανατολικές ακτές της Γροιλανδίας και το Βόρειο Ακρωτήριο (εκτός της Μεσογείου και της Βαλτικής) καθώς και στην περιοχή της Βόρειας θάλασσας. Οι διατάξεις της ODC αρχικά είχαν εφαρμογή στην ανοιχτή θάλασσα και στις αιγιαλίτιδες ζώνες των κρατών-μελών. Οι τροποποιήσεις του 1989 περιέλαβαν και τα εσωτερικά ύδατα.

Ο ορισμός του «dumping» (ρύπανση από απορρίψεις) που δίδεται από τη ODC, μολονότι είναι παρόμοιος με αυτόν της LDC (1972), δεν εξαιρεί τα απορρίμματα που προέρχονται από την εξόρυξη του βυθού των θαλασσών και αυτό διότι, αφενός περιλαμβάνει την απόρριψη καταλοίπων που σχετίζονται με τις λειτουργικές διαδικασίες των πλοίων, αεροπλάνων και εξεδρών εξορύξεως πετρελαίου, και αφετέρου, ως γνωστόν, η Βόρεια θάλασσα είναι μια θαλάσσια περιοχή, που η Βρετανία και η Νορβηγία χρησιμοποιούν κυρίως για συστηματική εξόρυξη υποθαλάσσιου πετρελαίου και φυσικού αερίου.

Οι δύο συμβάσεις έχουν περίπου ίδιο περιεχόμενο. Οι ρυπογόνες ουσίες έχουν κατηγοριοποιηθεί σε τρεις λίστες, κάθε μια από τις οποίες διέπεται από διαφορετικό νομικό καθεστώς:

α) Σύμφωνα με τη LDC, η **μαύρη λίστα** (black list) περιλαμβάνει οργανο-αλογόνες ενώσεις, υδράργυρο, κάδμιο, υψηλής τοξικότητας ραδιενεργά υλικά, απορρίμματα βιολογικού ή/και χημικού πολέμου, εμμένοντα πλαστικά και διάφορα πετρελαιοειδή (π.χ. αργό πετρέλαιο, μαζούτ, λιπαντικά). Η ODC συμπληρώνει τις ενώσεις που περιέχουν σιλικόνη και αυτές που κατά τις διαδικασίες απορριφεί τους μπορεί να αποβούν καρκινογόνες. Αντίθετα, δεν περιέχει άλλα παράγωγα πετρελαίου, τα ραδιενεργά και στρατιωτικά υλικά. Οι παραπάνω ουσίες που ανήκουν στη μαύρη λίστα, απαγορεύεται να απορριφθούν εκτός άμεσου κινδύνου στη θάλασσα.

β) Η **γκρίζα λίστα** (gray list) της LDC περιλαμβάνει αρσενικό, μόλυβδο, χαλκό, ψευδάργυρο, οργανο-σιλικόνες, κυανιούχα άλατα, φθοριούχες ενώσεις, φυτοφάρμακα, χρώμιο, νικέλιο, ραδιενεργά κατάλοιπα που δεν είναι στη μαύρη λίστα, παλαιούσιδηρο (scrap) και ογκώδη απόβλητα υλικά (bulky wastes). Σε αυτήν την περίπτωση, η ODC είναι πανομοιότυπη με την αντίστοιχη του Λονδίνου, αλλά πάλι δεν καλύπτει τα ραδιενεργά υλικά. Επιπλέον, σημειώνει ότι τα ογκώδη υλικά πρέπει να απορρίπτονται μόνο σε βαθιά ύδατα (περίπου 2.000 μέτρα) και σε απόσταση τουλάχιστον 150 ν.μ. από την πλησιέστερη ακτή. Η απόρριψη των ουσιών που ανήκουν στη γκριζα λίστα απαιτεί την έκδοση **ειδικής άδειας** από τις αρμόδιες Αρχές (Λιμενικές, Παράκτιες).

γ) Η **λευκή λίστα** (white list) περιέχει όλες τις υπόλοιπες ουσίες που δεν ανήκουν στις δύο προηγούμενες κατηγορίες, δηλαδή στην πράξη δεν αποτελεί ειδική λίστα, από τη στιγμή που η γλώσσα που χρησιμοποιείται (άρθ. 7) έχει περισσότερο γενική έννοια. Πριν όμως εκδοθεί η απαραίτητη **γενική άδεια** προς απόρριψη αυτών των ουσιών, πρέπει να γίνουν συγκεκριμένες ενέργειες. Η σύνθεση και η περιεκτικότητα των ουσιών, τα χαρακτηριστικά της περιοχής προς απόρριψη και οι μέθοδοι της απορριφείας, οι επιδράσεις που μπορεί να έχει μια τέτοιου είδους απόρριψη σε άλλες χρήσεις της θάλασσας, είναι μερικές από τις παραμέτρους που πρέπει να ληφθούν σοβαρά υπόψη.

Η δικαιοδοσία και στις δύο συμβάσεις ανήκει στο κράτος της σημαίας του πλοίου, αλλά και στο παράκτιο κράτος (άρθ. 15). Η διαφορά έγκειται στις διαδικασίες εφαρμογής των κανονισμών «dumping». Η LDC προβλέπει ότι η υποχρέωση εκτείνεται στα πλοία, αεροπλάνα και πλατφόρμες που πιστεύεται ότι εμπλέκονται σε εσκεμμένες απορρίψεις. Η ODC προβλέπει ότι η υποχρέωση για εφαρμογή των σχετικών κανονισμών εστιάζεται μόνο στην αιγιαλίτιδα ζώνη ενός κράτους-μέλους.

Φαίνεται λοιπόν πως στο πρόσφατο παρελθόν δεν υπήρχαν σοβαροί περιορισμοί για την απόρριψη όλων σχεδόν των καταλοίπων στο θαλάσσιο περιβάλλον. Από το 1989 η Επιτροπή της ODC προχώρησε στην ελαχιστοποίηση και ορισμένες φορές στην παύση της απορριφείας **βιομηχανικών υλικών** στη Βόρεια θάλασσα και σε άλλες περιοχές, που εφαρμόζεται η σύμβαση, μέχρι το τέλος του 1995 και των **διαφόρων**

λυμάτων μέχρι το τέλος του 1998. Μια εξαίρεση υφίσταται για ορισμένα αδρανή (ανενεργά) φυσικής μορφής υλικά και κάποια είδη καταλοίπων που αποδεδειγμένα δεν ζημιώνουν το θαλάσσιο περιβάλλον και δεν υπάρχει εναλλακτική πρακτική απορρίψεώς τους στην ξηρά.

Τέλος, μια άλλη μορφή του «dumping» είναι η *καύση* (incineration) των καταλοίπων στη θάλασσα. Η πρακτική αυτή, ενώ στο παρελθόν είχε μεγάλη απήχηση, από το 1991 έχει απαγορευθεί μετά από απόφαση της επιτροπής της ODC. Από την άλλη πλευρά, η LDC υιοθέτησε διατάξεις για την καύση των καταλοίπων, οι οποίες δεσμεύουν τα κράτη του IMO ύστερα από έκδοση ειδικής άδειας, παρότι το γεγονός ότι ορισμένα κράτη δεν συμφωνούν με αυτήν τη δραστηριότητα και επιθυμούν την απαγόρευσή της (σήμερα έχει απαγορευθεί η καύση των αποβλήτων και σε διεθνές επίπεδο).

5.2 Σύμβαση των Παρισίων (1974) (Paris Convention for the Prevention of Marine Pollution from Land-based Sources).

Η *Σύμβαση των Παρισίων* αφορά στην πρόληψη της θαλάσσιας ρυπάνσεως από χερσαίες πηγές. Μολονότι η ρύπανση από χερσαίες πηγές είναι στατιστικά η μεγαλύτερη και σοβαρότερη, υπάρχει σημαντικότερη έλλειψη μιας διεθνούς συμβάσεως, που να διέπει αποκλειστικά τούτη τη μορφή θαλάσσιας ρυπάνσεως. Η *Σύμβαση της Γενεύης για το Δίκαιο της Θάλασσας* (1958) είναι μεν παγκόσμιας εμβέλειας, αλλά αναφέρεται στις υποθαλάσσιες εγκαταστάσεις και περιέχει γενικούς κανονισμούς, ενώ η Σύμβαση των Παρισίων καλύπτει μόνο τις περιοχές της Βόρειας θάλασσας και του Βορειοανατολικού Ατλαντικού. Μια εξήγηση αυτού του φαινομένου πιθανόν να βρίσκεται στην απροθυμία πολλών κρατών και ιδιαίτερα των αναπτυσσομένων να δέχονται περιορισμούς στην ανάπτυξη της οικονομικής πολιτικής τους. Επόμενο ήταν η ρύπανση της θάλασσας από την ξηρά να καλύπτεται από περιφερειακές συμβάσεις και την εθνική νομοθεσία του παράκτιου κράτους. Εκτός της Συμβάσεως των Παρισίων, υπάρχουν η Σύμβαση του Ελσίνκι για τη Βαλτική θάλασσα και η Σύμβαση της Βαρκελώνης (3ο πρωτόκολλο) για τη Μεσόγειο θάλασσα που αναλύομε παρακάτω. Τέλος, για τα ευρωπαϊκά ύδατα στο σύνολό τους, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει εκδώσει σχετικούς κανονισμούς και οδηγίες.

Η Σύμβαση των Παρισίων αποτελεί μια από τις παλαιότερες συμβάσεις που καλύπτουν τη ρύπανση από χερσαίες πηγές και κατά συνέπεια είναι η βάση για μεταγενέστερες διακρατικές συμφωνίες και συμβάσεις που μοιράζονται το ίδιο αντικείμενο. Η θάλασσα περιοχή που εφαρμόζεται η σύμβαση είναι όμοια με τη ODC. Διαχωρίζει τα *ρυπογόνα στοιχεία* σε τέσσερις λίστες έτσι ώστε τα συμβαλλόμενα μέρη να αναλάβουν την καθέρωση και χρήση σχεδίων αντιμετώπισης ως μέτρων έκτακτης ανάγκης (άρθ. 4). Τούτο σημαίνει ότι η πρόθεση ενός κράτους εμπεριέχει κάτι λιγότερο από έναν υποχρεωτικό χαρακτήρα. Αναλυτικά οι τέσσερις λίστες της Συμβάσεως των Παρισίων είναι:

α) Η πρώτη είναι η *μαύρη λίστα* (black list) και περιλαμβάνει πέντε ομάδες ρύπων: οργανο-αλογόνες ενώσεις, ενώσεις υδραργύρου, ενώσεις καδμίου, εμμέμοντα συνθετικά υλικά (π.χ. πλαστικά που επιπλέουν) και εμμέμοντα πετρελαιοειδή και υδρογονάνθρακες (η τελευταία ομάδα ανήκει σε αυτήν την κατηγορία, επειδή δεν αποικοδομείται άμεσα ούτε θεωρείται αβλαβής με φυσικές μεθόδους).

β) Η δεύτερη είναι η *γκρίζα λίστα* (gray list), η οποία μολονότι περιέχει ρυπογόνα στοιχεία κοινών χαρακτηριστικών με την πρώτη και απαιτεί αυστηρό έλεγχο, αυτά δεν θεωρούνται υψηλού βαθμού τοξικότητας για το θαλάσσιο περιβάλλον. Εδώ ανήκουν ενώσεις φωσφόρου, σιλικόνη και καυσίτες, μη εμμέμοντα πετρελαιοειδή και τα βαρέα μέταλλα (αρσενικό, χρώμιο, χαλκός, μόλυβδος, νικέλιο, ψευδάργυρος).

γ) Η *τρίτη λίστα* αποτελείται από τις ραδιενεργές ουσίες αποκλειστικά, οι οποίες είναι ήδη ιδιαίτερο αντικείμενο έρευνας για πολλούς διεθνείς οργανισμούς. Τα κράτη-μέλη της Συμβάσεως των Παρισίων πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τους τις διατάξεις άλλων συμβάσεων που αναφέρονται στη ρύπανση από ραδιενεργά κατάλοιπα και να μην υιοθετούν προσαυτικά μέτρα, όπως ίδρυση νέων πυρηνικών μονάδων ή βελτίωση των ήδη υπάρχουσών, εκτός εάν τέτοιου είδους πρωτοβουλίες δεν δημιουργούν ρύπανση στις θαλάσσιες περιοχές που εφαρμόζεται η εν λόγω Σύμβαση.

δ) Στην *τέταρτη λίστα* υπεισέρχονται όλες οι άλλες ουσίες που δεν περιλαμβάνονται στις αμέσως προηγούμενες, δηλαδή αυτές που δεν αποτελούν σοβαρή απειλή για το θαλάσσιο περιβάλλον. Επομένως δεν απαιτούνται ειδικά μέτρα για τον έλεγχο απορρίψεως αυτών των ουσιών, όμως σε μερικές περιπτώσεις τα κράτη-μέλη της πρέπει να έχουν υπόψη τους ορισμένους παράγοντες όπως τη φύση και ποιότητα των ουσιών, την τοξικότητά τους, την κατάσταση των υδάτων.

Όμως, η Σύμβαση των Παρισίων δεν περιορίζεται στην υπάρχουσα κατηγοριοποίηση των ρυπογόνων στοιχείων. Τα κράτη-μέλη της μπορούν να εφαρμόζουν μέτρα για την *πρόληψη, μείωση ή εξάλειψη* της

ρυπάνσεως της θάλασσας από ουσίες που δεν περιλαμβάνονται κυρίως στη μαύρη και γκριζα λίστα, εφόσον προηγούμενη επιστημονική έρευνα έχει αποδείξει τις βλαβερές συνέπειες που θα προκαλέσει η απόρριψη αυτών των ουσιών στο θαλάσσιο περιβάλλον, π.χ. η Επιτροπή της Συμβάσεως το 1989, λόγω συγκεντρώσεως μεγάλων ποσοτήτων αζώτου σε ορισμένα είδη φυκιών, πρότεινε την άμεση μείωσή τους σε ποσοστό κάτω του 50%.

5.3 Σύμβαση του Ελσίνκι (1974) (Helsinki Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area).

Η *Σύμβαση του Ελσίνκι* (ή Βαλτικής) αναφέρεται στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Βαλτικής θάλασσας. Από όλες τις συμβάσεις περιφερειακής μορφής, η Σύμβαση του Ελσίνκι παραμένει έως σήμερα η μοναδική που δεν δημιουργήθηκε από τις προπαρασκευαστικές εργασίες του UNEP. Παρόλο που εφαρμόζεται αποκλειστικά στη θαλάσσια περιοχή της Βαλτικής, τούτο δεν την εμποδίζει να καλύπτει όλες τις μορφές θαλάσσιας ρυπάνσεως και κατά συνέπεια να έχει σχεδόν παρόμοιο αντικείμενο με μια διεθνή σύμβαση, π.χ. MARPOL.

Η ρύπανση από τα εμπορικά πλοία σε περιφερειακό επίπεδο διαθέτει γενικό χαρακτήρα και συχνά παραπέμπει στις διεθνείς συμβάσεις. Εξάιρεση αποτελεί η Σύμβαση του Ελσίνκι (παράρτημα IV) που περιέχει διατάξεις για τις λειτουργικές *απορρίψεις από πετρέλαιο*, από *υγρές ουσίες χύμα υψηλού βαθμού τοξικότητας*, από *επιβλαβείς ουσίες σε συσκευασμένη μορφή* καθώς και από *λύματα* και *απορρίμματα*. Φαίνεται λοιπόν πως οι διατάξεις αυτές είναι σε μεγάλο βαθμό ίδιες με τις αντίστοιχες της MARPOL που κατάρτισε ο IMO.

Επίσης, η Σύμβαση του Ελσίνκι υποχρεώνει τα κράτη-μέλη (άρθ. 7) να προσδίδουν ιδιαίτερη σημασία στην πρόληψη της ρυπάνσεως της Βαλτικής από *εσκαμμένες και αμελείς ενέργειες* καθώς και *απορρίψεις από ατυχήματα πλοίων*, ενώ απαιτεί την ανάπτυξη και εφαρμογή των *ενκολιών υποδοχής καταλοίπων* έχοντας ως κριτήρια την αποδοτικότητα και τον τόπο εγκαταστάσεώς τους.

Στην περίπτωση της ρυπάνσεως από απορρίψεις η Σύμβαση του Ελσίνκι ακολουθεί την LDC (1972), αλλά περιέχει και τη ρύπανση από την εξόρυξη του βυθού των θαλασσών. Ο καθηγητής R. Churchill υποστηρίζει ότι η Σύμβαση του Ελσίνκι στο ζήτημα του «dumping» είναι η πιο αυστηρή από όλες τις Συμβάσεις. Ο καθηγητής D. Johnston δέχεται ότι το υψηλότερο επίπεδο προστασίας από απορρίψεις που θέτει η Σύμβαση του Ελσίνκι ήταν αναγκαίο λόγω του *ημίλειστου χαρακτήρα* και της *παρελθούσας ευπάθειας* της περιοχής της Βαλτικής.

Ειδικότερα, όλες οι ουσίες προς απόρριψη θεωρούνται «black listed», δηλαδή απαγορεύεται να απορριφθούν (άρθ. 9) με μόνη εξαίρεση τη ρύπανση από *βυθοκορήσεις* (dredged spoils), όπου ακόμη και αυτή η μορφή ρυπάνσεως απαγορεύεται, εάν περιέχει σημαντικές ποσότητες κάποιων συγκεκρωμένων επιβλαβών ουσιών. Αντίθετα, επιτρέπεται η απόρριψη, όταν είναι ο μόνος τρόπος να αποτραπεί απειλή για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής, του πλοίου ή/και του αεροπλάνου. Σε αυτό το σημείο η Σύμβαση του Ελσίνκι είναι πανομοιότυπη με τις LDC και ODC.

Η ρύπανση από χερσαίες πηγές (άρθ. 5 και 6), όπως αναλύεται στη Σύμβαση της Βαλτικής, ακολουθεί σε γενικές γραμμές τη Σύμβαση των Παρισίων (1974). Όμως, η γκριζα λίστα της Συμβάσεως του Ελσίνκι φαίνεται περιεκτικότερη, διότι περιέχει και ουσίες οι οποίες στη Σύμβαση των Παρισίων βρίσκονται στη μαύρη λίστα. Επίσης, η Σύμβαση του Ελσίνκι ορίζει ότι τα κράτη-μέλη αναλαμβάνουν την εξουδετέρωση της εισαγωγής στο θαλάσσιο περιβάλλον των DDT, PCB και των παραγώγων τους (δηλ. υπάρχει αναλυτικότερη παρουσίαση των ρυπογόνων στοιχείων), αλλά δεν απαγορεύει την απόρριψή τους σε εξαιρετικές περιπτώσεις, σε αντίθεση με τη Σύμβαση των Παρισίων.

Η Σύμβαση του Ελσίνκι δίνει μεγαλύτερη έμφαση σε ορισμένες ουσίες που προέρχονται από την ξηρά, για παράδειγμα πρέπει να γίνεται η κατάλληλη επεξεργασία των λυμάτων και των άλλων βιομηχανικών καταλοίπων με βιοχημικές μεθόδους και συστήματα ανακυκλώσεως έτσι ώστε να μην υπάρξουν βλαβερές συνέπειες στην περιεκτικότητα του οξυγόνου της Βαλτικής και κατά συνέπεια στην ανθρώπινη υγεία.

Η ρύπανση από την εξόρυξη και εκμετάλλευση του βυθού των θαλασσών καλύπτεται από το άρθρο 10 της Συμβάσεως του Ελσίνκι, το οποίο αναφέρει ότι τα κράτη-μέλη πρέπει να λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα για την πρόληψη της θαλάσσιας ρυπάνσεως του βυθού, του υπεδάφους και άλλων συναφών δραστηριοτήτων, αλλά και να εξασφαλίζουν την επάρκεια κατάλληλου εξοπλισμού για τη μείωση της ρυπάνσεως.

5.4 Σύμβαση της Βαρκελώνης (1976) (Barcelona Convention of the Mediterranean against Pollution).

Η Σύμβαση της Βαρκελώνης μαζί με τα 5 πρωτόκολλα της έχει ως στόχο την προστασία της Μεσογείου θάλασσας από τη ρύπανση. Η Σύμβαση της Βαρκελώνης έχει υποστεί κριτική στο παρελθόν, διότι ενώ θεωρείται αρκετά περιεκτική καλύπτοντας όλες τις μορφές θαλάσσιας ρυπάνσεως, έχει γενικό περιεχόμενο, όπως σχεδόν οι περισσότερες περιφερειακές συμβάσεις.

Η εν λόγω Σύμβαση αποτελεί τη βάση για ορισμένες μεταγενέστερες περιφερειακές συμβάσεις, που εφαρμόζονται σε άλλες θαλάσσιες περιοχές, π.χ. Ανατολική Ασία, Ερυθρά θάλασσα, Κεντροδυτική Αφρική, Περσικός Κόλπος κλπ. Η Σύμβαση αυτή συμπληρώνεται από **έξι πρωτόκολλα** με τις τελευταίες τροποποιήσεις τους, που το καθένα αφορά σε ιδιαίτερο αντικείμενο προστασίας από τη θάλασσα ρύπανση.

Το **πρώτο πρωτόκολλο** (1976), που τροποποιήθηκε το 1995 και αφορά στη ρύπανση από απορρίψεις των πλοίων και αεροπλάνων, ακολουθεί πιστά τις διατάξεις της LDC και διαφέρει μόνο στη γεωγραφική έκταση που καλύπτει, αλλά ταυτόχρονα υιοθετεί τον ορισμό που δίνει η ODC, δηλαδή περιλαμβάνει τις απορρίψεις από υποθαλάσσιες δραστηριότητες και τις λειτουργικές διαδικασίες από πλοία και αεροπλάνα. Η χρήση των μαύρων και γκριζών λιστών εμφανίζεται και εδώ με το γνωστό σύστημα απαγορεύσεων, ειδικών αδειών και απαλλαγών με ελάχιστες διαφορές στην ένταξη των ρυπογόνων ενώσεων. Η Σύμβαση της Βαρκελώνης για τη ρύπανση της Μεσογείου από τα εμπορικά πλοία αναφέρει ότι: «... τα κράτη θα παίρνουν τα απαραίτητα σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο (*in conformity*) μέτρα, με σκοπό την πρόληψη, ελάττωση και αντιμετώπιση της ρύπανσης και θα διασφαλίζουν την αποτελεσματική εφαρμογή της στην περιοχή αυτή με βασικό κριτήριο τους γενικά αποδεκτούς σε διεθνές επίπεδο κανόνες που σχετίζονται με αυτήν τη μορφή ρύπανσης» (άρθρο 6). Με άλλα λόγια παραπέμπει στις διεθνείς συμβάσεις για την εφαρμογή των σχετικών κανονισμών.

Το **δεύτερο πρωτόκολλο** (1976), που αφορά σε έκτακτα περιστατικά ρυπάνσεως από πετρελαιοειδή και άλλες επιβλαβείς ουσίες, και το οποίο τροποποιήθηκε το 2002 για να προστεθεί στον τίτλο του και η **πρόληψη της ρυπάνσεως από τα πλοία** (preventing pollution from ships) προβλέπει ότι τα συμβαλλόμενα μέρη πρέπει να προωθούν μεμονωμένα ή συνεταιρικά **σχέδια άμεσης επεμβάσεως** (contingency plans). Επίσης όποιο κράτος χρίζει βοήθειας για να αντιμετωπίσει ένα περιστατικό θαλάσσιας ρυπάνσεως μπορεί να ζητήσει την υποστήριξη των άλλων κρατών με τη μορφή της παροχής εμπειρογνομόνων σε θέματα ρυπάνσεως και την προμήθεια κατάλληλου αντιρρυπαντικού υλικού (anti-pollution equipment).

Η ρύπανση από την ξηρά καλύπτεται από το **τρίτο πρωτόκολλο** (1980), που τροποποιήθηκε το 1996 και αποτελεί συνέχεια του άρθρου 8 της Συμβάσεως της Βαρκελώνης που αναφέρεται στη ρύπανση από τις χερσαίες πηγές. Η δομή του είναι παρόμοια με τη Σύμβαση των Παρισίων (1974) έχοντας ελάχιστες διαφορές, δηλαδή η μαύρη λίστα περιέχει ουσίες που επιλέχθηκαν βάσει της τοξικότητας, διάρκειας και βιοσυσσωρεύσεώς τους ενώ στην ίδια κατηγορία έχουν καταταχθεί και οι ραδιενεργές ουσίες. Όμως, ενώ η Σύμβαση των Παρισίων τοποθετεί στη μαύρη λίστα όλα τα **εμμένοτα** πετρελαιοειδή, εδώ υπάρχει πρόβλεψη μόνο για τα **λιπαντέλαια**. Με τη σειρά της η γκριζά λίστα είναι αρκετά περιεκτική σε σχέση με την αντίστοιχη της Συμβάσεως του Παρισιού και απαιτεί αυστηρότερο έλεγχο για την απόρριψη των ουσιών στη Μεσόγειο, λ.χ. εδώ θα συναντήσουμε το αργό πετρέλαιο, όλα τα παράγωγά του και άλλες βλαβερές ουσίες που υποβαθμίζουν το θαλάσσιο περιβάλλον.

Εύλογα θ' αναρωτηθεί κάποιος γιατί τα διάφορα πετρελαιοειδή δεν υπάρχουν στη μαύρη λίστα από τη στιγμή που είναι ευρέως γνωστό ότι η Μεσόγειος θάλασσα αποτελεί συχνό πέρασμα των Δ/Ξ που φορτώνουν πετρέλαιο στον Περσικό Κόλπο (διά μέσου της δώρουγας του Σουέζ), και η ύπαρξη αρκετών παρακτίων κρατών (βορειοαφρικανικές χώρες) που παράγουν πετρέλαιο διογκώνει το πρόβλημα. Πιθανότατα η απάντηση βρίσκεται, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του UNEP, στο γεγονός ότι η Μεσόγειος υποφέρει σε μεγαλύτερο βαθμό από τη ρύπανση που προέρχεται από την ξηρά παρά από άλλες μορφές θαλάσσιας ρυπάνσεως.

Η ιδιαιτερότητα που παρουσιάζει το **τέταρτο πρωτόκολλο** (1982), το οποίο αφορά στην προστασία ορισμένων περιβαλλοντικά ευαίσθητων περιοχών, δεν συναντάται εύκολα σε άλλες περιφερειακές συμβάσεις και τροποποιήθηκε το 1995 για να προστεθεί στον τίτλο του και η προστασία της βιοποικιλότητας (biological diversity)]. Τα κράτη-μέλη πρέπει να θέτουν μέτρα για την προστασία θαλασσίων περιοχών που είναι εξαιρετικής σημασίας για τους φυσικούς πόρους και την πολιτιστική κληρονομιά τους. Τα κριτήρια επιλογής των περιοχών αυτών σχετίζονται με τη βιολογική και οικολογική αξία

τους, τη γενετική ποικιλία, τα επίπεδα πληθυσμού, τα αντιπροσωπευτικά δείγματα των οικοσυστημάτων καθώς και ζητήματα επιστημονικού, αισθητικού, ιστορικού, αρχαιολογικού και εκπαιδευτικού ενδιαφέροντος (άρθρο 3).

Το 1994 υιοθετήθηκε το *πέμπτο πρωτόκολλο* της Συμβάσεως της Βαρκελώνης, το οποίο αφορά στη ρύπανση από την εξερεύνηση και εκμετάλλευση του θαλάσσιου βυθού και της υφαλοκρηπίδας. Στόχος του πέμπτου πρωτοκόλλου είναι η αντιμετώπιση περιστατικών ρυπάνσεως από θαλάσσιες δραστηριότητες, είτε λόγω των λειτουργικών απορρίψεων είτε λόγω ατυχημάτων. Όμως και σε αυτήν την περίπτωση, πριν την εφαρμογή του, το πρωτόκολλο έχει δεχθεί κριτική. Το υπάρχον σύστημα προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος από υποθαλάσσιες δραστηριότητες και σε περιφερειακό επίπεδο θεωρείται ανεπαρκές.

Η ρύπανση από την εξόρυξη και την εκμετάλλευση του βυθού των θαλασσών αντιστοιχεί σε ένα πολύ μικρό ποσοστό (0,04%-0,07%) της συνολικής θαλάσσιας ρυπάνσεως από πετρέλαιο, αλλά και πιο πρόσφατα δεν σημειώθηκε σημαντική αύξηση του ποσοστού (1,2%-1,6%) αντίστοιχα. Ειδικά για τη Μεσόγειο θάλασσα, τα ποσοστά αυτά θα πρέπει να είναι πολύ μικρότερα έως αμελητέα, διότι οι υποθαλάσσιες δραστηριότητες σε αυτήν την περιοχή είναι σχετικά περιορισμένες σε αντίθεση με τη Βόρεια θάλασσα ή τον Κόλπο του Μεξικού.

Οι κυριότερες περιοχές της Μεσογείου όπου γίνεται εξόρυξη πετρελαίου και φυσικού αερίου αφορούν στις παράκτιες ζώνες της βόρειας Αφρικής, δηλαδή στις ακτές της Τυνησίας, στον κόλπο της Βεγγάζης στη Λιβύη και σε μια μικρής εκτάσεως περιοχή κοντά στη διώρυγα του Σουέζ (Αίγυπτος). Στην πλευρά της Ευρώπης, υπάρχει σημαντική δραστηριότητα στον κόλπο της Βαλένθια (Ισπανία) αλλά και στην Αδριατική (ιταλικές ακτές και περιοχή της Ριέκα στη σημερινή Κροατία). Η ρύπανση που έχει προέλθει από αυτές τις δραστηριότητες παραμένει αμελητέα σε σύγκριση με άλλες μορφές ρυπάνσεως της Μεσογείου.

Επειδή οι κλιματολογικές συνθήκες στη Μεσόγειο δεν είναι ιδιαίτερα δυσμενείς, όπως συμβαίνει στη Βόρεια θάλασσα, όπου τα ατυχήματα σε εξέδρες εξορύξεως πετρελαίου οφείλονται συχνά στις καιρές καιρικές συνθήκες, μπορούμε να συνάγομε το συμπέρασμα ότι η ρύπανση που προκαλείται (από ατυχήματα ή από λειτουργικές διαδικασίες) από την εξόρυξη και εκμετάλλευση του βυθού της Μεσογείου δεν είναι διόλου σημαντική σε ποσότητα και κόστος.

Το ερώτημα λοιπόν είναι ποια η αναγκαιότητα καθιερώσεως ενός τέτοιου πρωτοκόλλου για την περιοχή της Μεσογείου που αφορά στην προστασία από την υποθαλάσσια ρύπανση, σε μία χρονική στιγμή όπου η ρύπανση από χερσαίες πηγές διογκώνεται και καθιστά ιδιαίτερα βεβαρημένες τις παράκτιες ζώνες με μεγάλη συγκέντρωση πληθυσμού και τουριστικής δραστηριότητας; Προφανώς ήταν η μόνη μορφή θαλάσσιας ρυπάνσεως στο θαλάσσιο χώρο της Μεσογείου που δεν καλυπτόταν από τη Σύμβαση της Βαρκελώνης και τα υπάρχοντα πρωτόκολλα. Η ιδέα της καθιερώσεως ενός νέου πρωτοκόλλου ήταν ήδη αντικείμενο συζητήσεως από την προηγούμενη δεκαετία. Επομένως, η υιοθέτησή του εμπίπτει περισσότερο στη λογική της ολοκληρώσεως του νομικού πλαισίου της Συμβάσεως της Βαρκελώνης με προφανή στόχο τη μελλοντική αξιοποίησή του. Τέλος, το *έκτο πρωτόκολλο* (2007), που αφορά στην πρόληψη της ρυπάνσεως της Μεσογείου από τις διασυνοριακές μετακινήσεις των επικινδύνων αποβλήτων και της διαθέσεως αυτών (Transboundary Movements of Hazardous Waste and their Disposal).

5.5 Σύμβαση Αστικής Ευθύνης (1977) (Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage from Exploration and Exploitation of Seabed Mineral Resources).

Η *Σύμβαση Αστικής Ευθύνης* (1977) αφορά στη ρύπανση από πετρέλαιο που προέρχεται από την εξερεύνηση και εκμετάλλευση του ορυκτού πλούτου του βυθού. Αναμφίβολα σε περιφερειακό επίπεδο ειδικοί κανόνες που αφορούν στην ευθύνη για αποζημίωση λόγω ζημιάς στο θαλάσσιο περιβάλλον, υφίστανται μόνο για τα ύδατα της βορειοδυτικής Ευρώπης, μολοντί σε αρκετές συμβάσεις αλλά και τη Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας (1982) μπορεί κάποιος να εντοπίσει διατάξεις, γενικού όμως περιεχομένου.

Η Σύμβαση Αστικής Ευθύνης προβλέπει αποζημιώσεις για περιστατικά ρυπάνσεως που προέρχονται: α) από ένα γεγονός που έλαβε χώρα πέρα από το κατώτατο όριο της παράκτιας ακτογραμμής σε μία εγκατάσταση που βρίσκεται υπό τη δικαιοδοσία ενός κράτους και β) από ρύπανση στο έδαφος, στα εσωτερικά ύδατα και τα χωρικά ύδατα ενός συμβαλλόμενου μέρους ή ακόμη σε θαλάσσιες περιοχές που σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο το κράτος έχει κυριαρχικά δικαιώματα πάνω στους βιολογικούς πόρους.

Η Σύμβαση Αστικής Ευθύνης δεν έχει τεθεί ακόμη σε ισχύ και έχει ως βασικό μοντέλο τη σύμβαση του IMO, τη CLC (1969), επομένως με τη σειρά της καθιερώνει την *αντικειμενική* αλλά και *περιορισμέ-*

νη ευθύνη. Σύμφωνα με τη σύμβαση, αυτός που εκμεταλλεύεται μία εγκατάσταση (π.χ. εξέδρες εξορύξεως πετρελαίου και φυσικού αερίου) στη ζώνη της υφαλοκρηπίδας και προκαλεί θαλάσσια ρύπανση, είναι αυτόματα υπεύθυνος για αποκατάσταση των ζημιών εκτός εάν αποδείξει ότι η ρύπανση ήταν αποτέλεσμα *θεομηνιών* ή *εχθροπραξιών* ή *εσκεμμένης πράξεως* ή *αμέλειας του θύματος* ή μίας *εγκαταλειμμένης πετρελαιοπηγής* μετά την πάροδο 5 ετών.

Η ευθύνη του διαχειριστή περιορίζεται στα 40.000.000 SDR (Special Drawing Rights), αλλά μπορεί να αυξηθεί απεριόριστα, όταν αποδειχθεί ότι το υπεύθυνο πρόσωπο έδρασε εσκεμμένα (έχοντας γνώση ότι θα προκληθεί ρύπανση). Στις άλλες διατάξεις η Σύμβαση Ασιατικής Ευθύνης ακολουθεί την CLC (1969), π.χ. η ασφάλεια είναι υποχρεωτική και πρέπει να προσφέρει σχετική κάλυψη όχι λιγότερο από 35.000.000 SDR (άρθ. 8). Αντίθετα από την Ιδιωτική Συμφωνία OPOL (Offshore Pollution Liability Agreement, 1975) η Σύμβαση προβλέπει ότι όταν υπάρχουν περισσότεροι από ένας διαχειριστές ή όταν δύο ή περισσότερες εγκαταστάσεις με διαφορετικούς χειριστές έχουν συμμετοχή στη ρύπανση ή τέλος όταν κατά τη διάρκεια ενός συμβάντος αλλάζει ο διαχειριστής μίας εγκαταστάσεως, τότε η ευθύνη αποδίδεται από *κοινού* αλλά και *ξεχωριστά*.

Παρόλο που το πρόβλημα της ρυπάνσεως στις υποθαλάσσιες δραστηριότητες δεν είναι τόσο διογκωμένο (σε πραγματικά ποσοστά), αρκετά συχνά αντιμετωπίζουμε φαινόμενα εκρήξεων στις πλωτές εγκαταστάσεις, αλλά και φθορών στους υποθαλάσσιους αγωγούς (είτε λόγω συγκρούσεων με διερχόμενα πλοία είτε λόγω κλιματολογικών συνθηκών) με αποτέλεσμα σοβαρές διαρροές πετρελαίου στο θαλάσσιο περιβάλλον.

Ευνόητο όμως είναι ότι όσο περισσότερο αναλώνονται οι πρώτες ύλες που βρίσκονται στην ξηρά τόσο θα γίνεται και οικονομικά αποδεκτή η αναζήτησή τους σε ολοένα και βαθύτερα κοιτάσματα με αύξηση του σχετικού κόστους εξορύξεως για το ίδιο επίπεδο τεχνολογίας, π.χ. στην περιοχή της Βόρειας θάλασσας η αγγλική κυβέρνηση χορηγεί άδειες σε ιδιωτικές εταιρείες παρέχοντας φορολογικά κίνητρα για τις πιο δύσβατες περιοχές προς εξόρυξη πετρελαίου και φυσικού αερίου.

Ορισμένες ακόμη *Περιφερειακές Συμβάσεις*, που περιέχουν παρόμοιες διατάξεις και έχουν ως αντικείμενο την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος άλλων ειδικών περιοχών, αναφέρονται αμέσως παρακάτω:

α) Η *Σύμβαση του Κουβέιτ* (1978) για τη συνεργασία και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση. Αυτή τέθηκε σε ισχύ το 1979 μαζί με το πρωτόκολλο που τη συνοδεύει και αφορά στην αντιμετώπιση περιστατικών ρυπάνσεως από πετρελαιοειδή και άλλες επιβλαβείς ουσίες. Εφαρμόζεται στη θαλάσσια περιοχή του Περσικού Κόλπου και στα νότια παράλια του Ομάν, αλλά δεν περιλαμβάνει τα εσωτερικά ύδατα των κρατών-μελών της. Η Σύμβαση του Κουβέιτ είναι πανομοιότυπη με αυτήν της Βαρκελώνης.

β) Η *Σύμβαση του Αμπιτζάν* (1981) για τη συνεργασία, την ανάπτυξη και προστασία του θαλάσσιου και παράκτιου περιβάλλοντος της κεντροδυτικής Αφρικής μαζί με το σχετικό πρωτόκολλο. Οι θαλάσσιες περιοχές που καλύπτει η Σύμβαση αφορούν στις θαλάσσιες ζώνες (αιγιαλίτιδα ζώνη, υφαλοκρηπίδα, αποκλειστική οικονομική ζώνη) και τα εσωτερικά ύδατα των κρατών-μελών, δηλαδή από τις ακτές της Μαυριτανίας έως και την παράκτια ζώνη της Ναμίμπια. Οι διατάξεις της Συμβάσεως αυτής ακολουθούν το περιεχόμενο των Συμβάσεων της Βαρκελώνης και του Κουβέιτ.

γ) Η *Σύμβαση της Λίμα* (1981) για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των παρακτίων περιοχών του νοτιοανατολικού Ειρηνικού.

δ) Η *Σύμβαση της Τζέντα* (1982) για την προστασία και διατήρηση των θαλασσιών περιοχών της Ερυθράς Θάλασσας και του Κόλπου του Άντεν μαζί με το πρωτόκολλο που αφορά στα επείγοντα περιστατικά ρυπάνσεως.

ε) Η *Σύμβαση της Καραϊβικής* (1983) για την προστασία και ανάπτυξη του θαλάσσιου περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Καραϊβικής μαζί με το πρωτόκολλο για την αντιμετώπιση περιστατικών ρυπάνσεως από πετρελαιοειδή.

στ) Η *Σύμβαση του Ναιρόμπι* (1985) για την προστασία, διαχείριση και ανάπτυξη του θαλάσσιου και παράκτιου περιβάλλοντος της ανατολικής Αφρικής μαζί με τα πρωτόκολλα για επείγοντα περιστατικά ρυπάνσεως και την προστασία ειδικών περιοχών άγριας χλωρίδας και πανίδας.

ζ) Η *Σύμβαση της Νουμέα* (1986) για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των φυσικών πόρων του νότιου Ειρηνικού μαζί με τα πρωτόκολλα για επείγοντα περιστατικά ρυπάνσεως και τη ρύπανση από απορρίψεις.

Θέμα 6: Διακρατικές συμφωνίες.

Πρόκειται για ειδικές συμφωνίες μεταξύ δύο ή περισσότερων κρατών με σκοπό τη συνεργασία σε περιπτώσεις θαλάσσιας ρυπάνσεως από οποιαδήποτε πηγή.

6.1 Σημαντικές διακρατικές συμφωνίες.

Οι σημαντικότερες διακρατικές συμφωνίες είναι:

α) Η *Συμφωνία της Βόννης* (1969) (Bonn Agreement for Co-operation in Dealing with Pollution of the North Sea by Oil) η οποία αφορά στη συνεργασία σε περιπτώσεις ρυπάνσεως από πετρέλαιο στη βόρεια θάλασσα και τη Μάγχη (English Channel). Πρωταρχικό μέλημά της είναι η προστασία των θαλασσίων αυτών περιοχών από ρύπανση πετρελαίου, και ως μέσο επιτεύξεως είναι η συνεργασία των συμβαλλόμενων μερών. Συγκεκριμένα, τα πλοία και αεροπλάνα των κρατών-μελών υποχρεούνται να αναφέρουν στο κράτος της σημαίας, όταν παρατηρούν μεγάλες πετρελαιοκηλίδες ή ατυχήματα πλοίων που προκαλούν ή πρόκειται να προκαλέσουν σοβαρή ρύπανση ή απειλούν την πλησιέστερη ακτή. Αυτό το στοιχείο της προσδίδει μία περισσότερο στενή έννοια σε σχέση με άλλες παρόμοιες συμφωνίες, οι οποίες απλά απαιτούν μία ενδεχόμενη απειλή για το περιβάλλον και τις ακτές.

Σύμφωνα με τη Συμφωνία της Βόννης η Βόρεια θάλασσα υποδιαιρείται σε ζώνες ευθύνης. Κάθε κράτος-μέλος είναι υπεύθυνο για μία περιοχή και εφόσον παρατηρεί ένα περιστατικό ρυπάνσεως πρέπει να δίνει τις κατάλληλες πληροφορίες στα άλλα κράτη-μέλη καθώς και τα μέτρα που έλαβε για την αντιμετώπιση της ρυπάνσεως (άρθ. 6). Με αυτόν τον τρόπο το κράτος-μέλος μπορεί να ζητήσει την απαραίτητη βοήθεια (π.χ. εξοπλισμός, ειδικό προσωπικό), αναλαμβάνοντας τα προβλεπόμενα έξοδα, από τα άλλα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας για την αντιμετώπιση περιστατικών θαλάσσιας ρυπάνσεως (άρθ. 7). Ας σημειωθεί ότι οι ζώνες ευθύνης δεν επηρεάζουν τα κυριαρχικά δικαιώματα και τη δικαιοδοσία κάθε κράτους στις θαλάσσιες περιοχές της ευθύνης του.

Η Επιτροπή της Συμφωνίας της Βόννης, εκτός από τα μέτρα απορρυπάνσεως μίας περιοχής, δηλαδή τα κοινά σχέδια έκτακτης ανάγκης, παρακολουθεί τις εξελίξεις και συνεργάζεται με το *Μνημόνιο των Παρισίων* (1987), τις γραμματείες των Συμβάσεων της *Βαρκελώνης* (1976) και του *Ελοίνκι* (1974) καθώς και τη *Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας* (1982). Οι τροποποιήσεις του έτους 1983 επέκτειναν το εύρος της Επιτροπής της Βόννης με σκοπό να καλύψει περιστατικά ρυπάνσεως και από άλλες επικίνδυνες ουσίες εκτός του πετρελαίου. Η Συμφωνία αυτή εξυπηρετείται από την ίδια γραμματεία που χρησιμοποιούν και οι Συμβάσεις του Όσλο (1972) και των Παρισίων (1974).

Το 1989 η Συμφωνία της Βόννης τροποποιήθηκε για μία ακόμη φορά με στόχο την άμεση συνεργασία και συστηματική παρακολούθηση της Βόρειας θάλασσας, αφενός για τη βελτίωση των μέτρων αντιμετώπισης της θαλάσσιας ρυπάνσεως και αφετέρου για την πιστή εφαρμογή των αντιρρυσπαντικών νόμων, ιδιαίτερα μετά το ατύχημα της πλατφόρμας εξορύξεως υποθαλάσσιου πετρελαίου *Piper Alpha* (1988) και τη δύσκολη, όπως αποδείχθηκε, ανέλκυση του πλοίου *Anna Broere* το οποίο μετέφερε 1.000 τόνους επικίνδυνα χημικά.

β) Η *Συμφωνία ΗΠΑ-Καναδά* (1974) (Canada-USA Agreement relating to the Establishment of Joint Contingency Plans for Spills of Oil and Other Noxious Substances) αφορά στην καθιέρωση σχεδίων άμεσης επεμβάσεως εξαιτίας διαρροών πετρελαίου και άλλων τοξικών ουσιών. Οι κύριες αιτίες για τη δημιουργία αυτής της διακρατικής συμφωνίας ήταν οι διάφορες διεκδικήσεις μεταξύ των δύο κρατών για τις θαλάσσιες ζώνες, αλλά και το συχνό πέρασμα των Δ/Ξ από τον Αρκτικό Ωκεανό, π.χ. το 1989 περισσότερα από 280 υπερδεξαμενόπλοια (supertankers) εισήλθαν στους καναδικούς λιμένες, από τα οποία το 50% ήταν ηλικίας 10 ετών ενώ το 14% ξεπερνούσε τα 15 έτη.

Η Συμφωνία ΗΠΑ-Καναδά έχει πρακτική εφαρμογή στις θαλάσσιες περιοχές της θάλασσας Beaufort, των Μεγάλων Λιμνών, στις ακτές του Ειρηνικού και του Ατλαντικού και τέλος στην είσοδο του κόλπου Dixon. Κάθε περιοχή ανάγεται σε συγκεκριμένο παράρτημα αυτής της Συμφωνίας. Το ζήτημα της καθιερώσεως αμέσων σχεδίων επεμβάσεως στηρίζεται στην κοινή πολιτική, την υπευθυνότητα αλλά και την επένδυση κεφαλαίων από τις κρατικές αρχές.

Η επιτυχία της όλης επιχειρήσεως βασίζεται στο *σχεδιασμό και την ανταπόκριση*, δηλαδή στις παρακάτω παραμέτρους: αξιολόγηση δυναμικού και διαθέσιμου εξοπλισμού, την ετοιμότητά τους για τις περι-

πτώσεις εκτάκτου ανάγκης και τη συστηματική πληροφόρηση, με προφανή στόχο την αποκατάσταση μίας πληγείσας περιοχής, π.χ. η απασχόληση περίπου 600 ανθρώπων από 40 εταιρείες για την προστασία των πάγων από διαρροές πετρελαίου. Η πολιτική του Καναδά σκοπεύει στην απεμπόληση των Δ/Ξ *χαμηλών προδιαγραφών*, και ιδιαίτερα αυτών που ανήκουν σε σημαίες ευκαιρίας, από τα εσωτερικά ύδατά του.

Γεγονός είναι ότι με τις εξελίξεις όπως το ατύχημα του *Exxon Valdez* στις ακτές της Αλάσκας (1989) και την υιοθέτηση της αμερικανικής νομοθεσίας *OPA 1990* (Oil Pollution Act), η συμφωνία αυτή θεωρείται σήμερα σχετικά παρωχημένη. Ήδη οι καναδικές αρχές έχουν προχωρήσει σε σταδιακή ανανέωση του εθνικού στόλου Δ/Ξ και σε αυστηρότερους ελέγχους για την προστασία των θαλασσιών ζωνών που ανήκουν στη δικαιοδοσία τους, ιδιαίτερα στις αρκτικές περιοχές.

Επιγραμματικά αναφέρουμε ορισμένες ακόμη *διακρατικές συμφωνίες*.

α) *Συμφωνία ανάμεσα σε Δανία, Φιλανδία, Νορβηγία και Σουηδία* (1971) για την εφαρμογή μέτρων ενάντια στη ρύπανση της θάλασσας από πετρέλαιο. Στην πορεία η συμφωνία αυτή κατέληξε να ενσωματωθεί στη σύμβαση Nordic Convention on the Protection of the Environment ανάμεσα στα ίδια κράτη το 1974.

β) *Συμφωνία μεταξύ Ιταλίας και (πρώην) Γιουγκοσλαβίας* (1974) για τη συνεργασία των δύο κρατών σχετικά με την προστασία των υδάτων της Αδριατικής Θάλασσας και των παρακτιών περιοχών από τη ρύπανση.

γ) *Συμφωνία ανάμεσα σε Γαλλία, Ιταλία και Μονακό* (1976) σχετικά με την προστασία των ακτών της Μεσογείου Θάλασσας.

δ) *Συμφωνία μεταξύ Μεξικού και ΗΠΑ* (1980) για τη συνεργασία σχετικά με τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος από διαρροές πετρελαίου και άλλων επιβλαβών ουσιών.

ε) *Συμφωνία Καναδά και Δανίας* (1983) για τη συνεργασία σχετικά με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Θέμα 7: Ιδιωτικά ταμεία αποζημίωσης.

Τα *ιδιωτικά ταμεία* αποζημίωσης είναι εθελοντικές συμφωνίες ανάμεσα σε πλοιοκτήτες, εταιρείες πετρελαιοειδών και άλλων φορέων με σκοπό τη χρηματική ενίσχυση του υπαίτιου προκλήσεως θαλάσσιας ρυπάνσεως.

7.1 Εθελοντικό Ταμείο Ιδιοκτητών Δεξαμενοπλοίων (TOVALOP).

Το Εθελοντικό Ταμείο *TOVALOP* (Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution Damage) ιδρύθηκε το 1969 λίγο πριν την υιοθέτηση της Συμβάσεως του IMO για την Αστική Ευθύνη (CLC) το ίδιο έτος και αφορά σε εθελοντική συμφωνία ανάμεσα στους μεγαλύτερους πλοιοκτήτες Δ/Ξ (90% της παγκόσμιας χωρητικότητας περίπου).

Πρωταρχικός στόχος της ήταν να προσφέρει κάποιο ποσό ως αποζημίωση στα θύματα ενός περιστατικού ρυπάνσεως, π.χ. κυβερνήσεις, ιδιώτες. Δεν έθετε κριτήρια για συγκεκριμένες θαλάσσιες περιοχές και το ποσό της καλύψεως έφθανε τα 100 δολάρια για κάθε τόνο της χωρητικότητας του πλοίου, με ανώτατο όριο τα 10 εκατομμύρια δολάρια για κάθε συμβάν. Οι τροποποιήσεις του 1978 αύξησαν τα όρια αντίστοιχα στα 160 δολάρια για κάθε τόνο και το συνολικό ποσό στα 16,8 εκατομμύρια δολάρια.

Η ίδρυση της TOVALOP αρχικά είχε χαρακτήρα προσωρινό αλλά ο χρόνος έδειξε το αντίθετο επειδή εκείνη την εποχή η CLC δεν είχε γίνει παγκόσμια αποδεκτή. Το έτος 1986 ακολούθησαν νέες τροποποιήσεις (TOVALOP Supplement) που τέθηκαν σε ισχύ από το 1987, ορίζοντας τα εξής: α) για Δ/Ξ έως 5.000 GRT ποσό 3,5 εκατομμυρίων δολαρίων, β) για Δ/Ξ πάνω από 5.000 GRT πρόσθετο ποσό 493 δολαρίων για κάθε τόνο μέχρι 140.000 GRT και γ) για Δ/Ξ πάνω από 140.000 GRT ποσό 70 εκατομμυρίων δολαρίων. Τα νέα όρια θα εφαρμόζονται μόνο για συμβάντα όπου ένα Δ/Ξ μεταφέρει CRISTAL φορτία.

Ένα παράδειγμα της χρησιμότητας της TOVALOP διαφαίνεται από τη ναυτιλιακή αγορά. Συχνά στα ναυλοσύμφωνα περιέχονται οι λεγόμενοι *όροι αποφυγής ρυπάνσεως* που καθιστούν τον πλοιοκτήτη υπεύθυνο με σκοπό αυτός να εξασφαλίσει επαρκή ασφαλιστική κάλυψη ή εναλλακτική εγγύηση για αποζημι-

ώσεις προς τρίτους ή απορρύπανση της περιοχής που συνέβη ένα περιστατικό θαλάσσιας ρυπάνσεως. Πρόκειται για τον όρο P&I Tovalop (1979) που ορίζει: «Σε περίπτωση απόρριψης ή διαρροής πετρελαίου από το πλοίο ή απειλή ρύπανσης, οι ναυλωτές μπορούν, κατά την επιλογή τους, και αφού ενημερώσουν τον πλοιοκτήτη ή τον πλοίαρχο, να πάρουν τα απαραίτητα μέτρα με σκοπό την πρόληψη ή μείωση της ζημιάς ή να σταματήσουν την απειλή, εκτός εάν ο πλοιοκτήτης ενεργήσει άμεσα. Τα έξοδα αυτών των ενεργειών βαρύνουν τον πλοιοκτήτη, εκτός εάν ευθύνεται ο ναυλωτής. Όταν ο πλοιοκτήτης κρίνει ότι τα μέτρα για την αντιμετώπιση του περιστατικού πρέπει να διακοπούν, τότε οι ναυλωτές πρέπει να συμμορφωθούν με τις εντολές».

7.2 Εθελοντικό Ταμείο Επιχειρήσεων Πετρελαιοειδών (CRISTAL).

Το δεύτερο Εθελοντικό Ταμείο, το **CRISTAL** (Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution Damage) ιδρύθηκε το 1971 και αποτελεί συμφωνία μεταξύ επιχειρήσεων πετρελαιοειδών αποβλέποντας στην αποζημίωση προσώπων εξαιτίας της θαλάσσιας ρυπάνσεως. Πρόθεσή του είναι να προσφέρει συμπληρωματικά ποσά εκεί όπου η TOVALOP δεν εφαρμόζεται. Κατέληξε να είναι ο καθρέφτης της Συμβάσεως FUND (1971) του IMO που υιοθετήθηκε το ίδιο έτος. Επιτρέπει σε έναν πλοιοκτήτη να πάρει κάποιο είδος αποζημίωσης για μέρος της ευθύνης που ορίζεται από τη CLC (1969) (ανεπίσημα ονομάζεται **roll back relief**). Το ποσό που ορίζει η CRISTAL μπορεί να φθάσει μέχρι 36 εκατομμύρια δολάρια, το οποίο μπορεί να αυξηθεί ως το διπλάσιο των 72 εκατομμυρίων δολαρίων και οι πλοιοκτήτες θα αποζημιωθούν για μέρος της ευθύνης ως το ποσό 160 δολαρίων για κάθε τόνο ή συνολικά 16,8 εκατομμύρια δολάρια, ανάλογα ποιο είναι το μικρότερο ποσό. Στις τροποποιήσεις του 1986 ορίζεται για Δ/Ξ έως 5.000 GRT αντίστοιχο ποσό 36 εκατομμυρίων δολαρίων, για Δ/Ξ πάνω από 5.000 και μέχρι 140.000 GRT ποσό επιπρόσθετο 733 δολάρια για κάθε τόνο, και τέλος για Δ/Ξ πάνω από 140.000 GRT ποσό 135 εκατομμυρίων δολαρίων.

Ο βασικός λόγος που δημιουργήθηκαν αυτά τα δύο εθελοντικά ταμεία (TOVALOP-CRISTAL) ήταν να καλύπτουν ορισμένες περιπτώσεις που δεν προβλέπει η διεθνής νομοθεσία, όπως δαπάνες προληπτικών μέτρων ακόμη και όταν δεν υπάρχει διαρροή πετρελαίου και επίσης δαπάνες για διαρροές καυσίμων ή κατά το ταξίδι υπό έρμα. Σήμερα οι δύο σχετικές Συμβάσεις του IMO (CLC και FUND) καλύπτουν τις παραπάνω περιπτώσεις. Κατά συνέπεια το TOVALOP ή το CRYSTAL έχουν ξεπεραστεί σε επιχειρηματικό διεθνές επίπεδο από τις ΔΣ του IMO οι οποίες αύξησαν τα όρια προστασίας του πλοιοκτήτη.

7.3 Ειδικό Ταμείο για τις Απορρύψεις Πετρελαίου (OSLTF).

Με σχετική πρόβλεψη του αμερικανικού νόμου OPA (1990) συγκροτήθηκε ένα ειδικό ταμείο, το **OSLTF** (Oil Spill Liability Trust Fund), τη διαχείριση του οποίου έχει η αμερικανική ακτοφυλακή (USCG) για την άμεση οικονομική αντιμετώπιση θαλάσσιας ρυπάνσεως από πετρελαιοειδή σε περίπτωση ατυχήματος Δ/Ξ. Το ταμείο αυτό αντλεί τα κεφάλαιά του από:

- α) Ένα ειδικό τέλος 5 σεντς ανά βαρέλι εγχώριου ή εισαγόμενου πετρελαίου, που αφορά στην οικεία βιομηχανία και τους εισαγωγείς πετρελαίου, αλλά φθάνει στον τελικό καταναλωτή.
- β) Την απορρόφηση των προηγούμενων κεφαλαίων που υπήρχαν πριν την καθιέρωση της OPA 1990 για αντιμετώπιση περιστατικών ρυπάνσεως από πετρέλαιο.
- γ) Διάφορα πρόστιμα καθώς και δαπάνες/έξοδα καθαρισμού της περιοχής, που καταβάλλονται από τους υπεύθυνους προκλήσεως θαλάσσιας ρυπάνσεως.
- δ) Χορηγήσεις διαφόρων ποσών που δίνει η αμερικανική κυβέρνηση σε περιπτώσεις εξαιρετικά αναγκαίες και επείγουσες.

Το ειδικό ταμείο χρηματοδοτεί τις εξής διαδικασίες:

- α) Κόστη απορρύπανσης της περιοχής σε συνδυασμό με τα σχέδια αμέσου επεμβάσεως.
- β) Κόστη ενδεχομένων ζημιών.
- γ) Εξοφλήσεις αγωγών για μη πληρωτέα κόστη.
- δ) Πληρωμές διοικητικών, επιχειρηματικών, εργατικών μέτρων συμπεριλαμβανομένων των εξόδων της αμερικανικής ακτοφυλακής.

Τα ποσά που θα διατίθενται από το ταμείο, η USCG απαιτεί να καταβληθούν από τους πλοιοκτήτες που είναι υπεύθυνοι προκλήσεως θαλάσσιας ρυπάνσεως καθώς και τους ομίλους προστασίας και αποζημίωσης (P&I clubs) που τους καλύπτουν ασφαλιστικά.

Θέμα 8: Τα διακινούμενα φορτία.

Τα φορτία που διακινούνται θαλάσσια διακρίνονται σε τρεις μεγάλες κατηγορίες, ανάλογα με τα φυσικά χαρακτηριστικά και τις ιδιότητές τους: τα **ξηρά φορτία**, τα **υγρά φορτία** και τα **επικίνδυνα φορτία**. Η κατηγορία των ξηρών φορτίων διαιρείται στις εξής 4 υποκατηγορίες, που καθορίζουν τον τρόπο μεταφοράς και τον τύπο του πλοίου που πραγματοποιεί τη μεταφορά:

α) Τα **χύδην ξηρά φορτία** (bulk cargoes) που είναι ομοιογενή φορτία μεταφερόμενα σε χύμα μορφή.

β) Τα **γενικά φορτία** (break bulk cargoes) που είναι φορτία ανομοιογενή και μεταφέρονται χωρίς ιδιαίτερη συσκευασία, αλλά με φυσικό διαχωρισμό μεταξύ τους πάνω στο πλοίο.

γ) Τα **φορτία που χρήζουν ειδικής μεταχείρισης**, δηλαδή κατά τη μεταφορά τους πρέπει να παραμένουν σε ορισμένες συνθήκες θερμοκρασίας.

δ) Τα **μοναδοποιημένα φορτία** (unitized cargoes), δηλαδή φορτία ομοιογενή ή ανομοιογενή, που μεταφέρονται ομοιόμορφα συσκευασμένα.

8.1 Τα χύδην ξηρά φορτία.

Γενικότερα, με τον όρο **χύδην ξηρά φορτία** εννοούμε τις πρώτες και ενεργειακές ύλες κυρίως, που δεν έχουν υποστεί προηγούμενη επεξεργασία και μεταφέρονται σε μαζική κλίμακα από πλοία τύπου **bulk carriers**.

1) Χύδην ξηρά φορτία.

Τα κυριότερα χύδην ξηρά φορτία είναι:

α) **Δημητριακά** (grains). Μεταφέρονται σε μεγάλες ποσότητες από τις περιοχές παραγωγής στις χώρες καταναλώσεως, ως επί το πλείστον κατά την περίοδο Σεπτεμβρίου – Δεκεμβρίου, αν και αυτό περισσότερο εξαρτάται από τις ισχύουσες καιρικές συνθήκες και τη συγκομιδή σε διάφορες χώρες παραγωγής. Στα δημητριακά, σύμφωνα με τη SOLAS (Κεφ. VI) ανήκουν το σιτάρι, το καλαμπόκι, η βρώμη, το κριθάρι, το ρύζι, τα όσπρια, η σίκαλη και οι σπόροι.

Ανάλογα με το συντελεστή στοιβασίας (stowage factor), τα δημητριακά διακρίνονται σε βαρέα (heavy grain), π.χ. σιτάρι, σόγια και σε ελαφρά (light grain), π.χ. κριθάρι, βρώμη κλπ. Η εξαγωγή τους γίνεται κυρίως από τις ΗΠΑ, τον Καναδά και την Αυστραλία. Τα κύρια λιμάνια φορτώσεως τέτοιων φορτίων είναι το Χιούστον και το Γκάλβεστον στις ΗΠΑ, το Χάλιφαξ και το Βανκούβερ στον Καναδά καθώς η Αδελαΐδα και η Μελβούρνη στην Αυστραλία. Τα δημητριακά μεταφέρονται κατά κανόνα με Φ/Γ πλοία αλλά μερικές φορές και με Δ/Ξ.

β) **Μεταλλεύματα** (ores). Εξαιτίας της εκτεταμένης χρήσεώς τους στη βαριά βιομηχανία, όπως κατασκευή χάλυβα και σιδήρου, πρόκειται για σημαντική θαλάσσια μεταφορά με αυξημένη ζήτηση. Τα πλέον βασικά φορτία αυτού του είδους είναι:

- Το **σιδηρομετάλλευμα** (iron ore), που αντιπροσωπεύει το 40% της παγκόσμιας παραγωγής και έχει ως σημεία φορτώσεως τις εξής περιοχές: την Αυστραλία, τη Βραζιλία, τη Σουηδία, τη δυτική Αφρική και την Ινδία, ενώ οι κύριες περιοχές εισαγωγής του είναι η Ιαπωνία και η βορειοδυτική Ευρώπη.

- Το **χρόμιο** (chrome), που είναι αναγκαίο για την κατασκευή ελαφρού κράματος χάλυβα και έχει ως κύρια λιμάνια φορτώσεως αυτά της Μοζαμβίκης, της Ν. Αφρικής, των Φιλιππίνων και της Βαλτικής, ενώ εισάγεται κυρίως από την Ιαπωνία.

- Το **μαγνήσιο** (manganese ore) με σημεία φορτώσεως στη Ν. Αφρική, τη Μαύρη θάλασσα, τη Βραζιλία, την Αίγυπτο και εισάγεται από Ευρώπη, Ιαπωνία, ΗΠΑ και Καναδά.

- Το **νικέλιο** με κυριότερα λιμάνια φορτώσεως στη Νέα Καληδονία, στην Ινδονησία και τις Φιλιππίνες και μεταφέρεται προς Ιαπωνία.

- **Βωξίτης/αλουμίνα και φωσφάτα**, που κύριες χώρες παραγωγής είναι η Αυστραλία, η Γουινέα, η Τζαμάικα και το Μαρόκο, ενώ περιοχές εισαγωγής είναι η Ευρώπη και η Β. Αμερική.

Μια άλλη διάκριση των μεταλλευμάτων είναι τα **στρατηγικά μέταλλα**, λόγω της ειδικής χρησιμότητάς και δυσκολίας ευρεύσεώς τους, τα οποία μεταφέρονται χύδην από τη στιγμή της εξορύξεώς τους και πριν γίνει ο καθαρισμός τους. Παραδείγματα αυτής της υποκατηγορίας είναι το αντιμόνιο, το

βιομούθιο, ο υδράργυρος, το κοβάλτιο, το κάδμιο, το πυρίτιο, το βανάδιο κ.ά. Επίσης, υπάρχουν τα **βασικά μέταλλα** λόγω της χρήσεώς τους σε ειδική βιομηχανία, όπως ο χαλκός, ο κασσίτερος, ο ψευδάργυρος, ο μόλυβδος κλπ. Τέλος, υπάρχουν και τα **πολύτιμα μέταλλα**, λόγω της εξαιρετικά μεγάλης αξίας τους, όπως ο χρυσός, ο άργυρος, η πλατίνα κλπ.

γ) **Γαιάνθρακας** (coal). Ο άνθρακας χρησιμοποιείται από τη βιομηχανία λόγω του σημαντικά χαμηλότερου κόστους σε σχέση με το πετρέλαιο και μεταφέρεται σχεδόν αποκλειστικά χύδην με σημεία φορτώσεως τις ανατολικές ακτές των ΗΠΑ, τις δυτικές ακτές του Καναδά, την Αυστραλία, την Ν. Αφρική, την Πολωνία και τη Ρωσία, ενώ οι κύριες περιοχές καταναλώσεως είναι η Ευρώπη και η Ιαπωνία.

Το μεγαλύτερο θαλάσσιο εμπόριο άνθρακα βασιίζεται στα Φ/Γ πλοία τύπου Panamax και μεγαλύτερης χωρητικότητας, διότι πρόκειται για μια βιομηχανία που στηρίζεται σε οικονομίες κλίμακας σε προκαθορισμένες πορείες. Κατά τη μεταφορά του χρειάζεται προσοχή λόγω κινδύνων, όπως έκρηξη αερίων, αναφλέξεις, μετατόπιση φορτίου και διάβρωση των τοιχωμάτων του πλοίου. Ο συντελεστής φορτώσεως του άνθρακα εξαρτάται από την ποσότητα του φορτίου, εάν είναι ξηρός ή υγρός, το είδος του πλοίου και την προέλευσή του.

δ) **Ζάχαρη**. Προέρχεται κυρίως από ακατέργαστες ύλες ζαχάρεως (ζαχαροκάλαμου) σε τροπικά κλίματα και μεταφέρεται συνήθως χύδην, μερικές φορές και σε σάκους. Κύριοι εξαγωγείς ζαχάρεως είναι η Βραζιλία, η Καραϊβική, οι Φιλιππίνες, τα Φίτζι και η Αυστραλία, ενώ η εισαγωγή τους γίνεται από τα περισσότερα κράτη.

Η μεταφορά της κατεργασμένης **άσπρης ζαχάρεως** χύμα είναι πιο σπάνια, διότι υπάρχει αυξημένη πιθανότητα μόλυνσης και προσβολής από μικρόβια. Επίσης, απαιτείται σωστός εξαερισμός, διότι η υγρασία αλλά και η ξηρασία επηρεάζει το φορτίο. Με άλλα λόγια, το πλήρωμα πρέπει να γνωρίζει τις ιδιαιτερότητες του φορτίου, για να φθάσει αυτό σε καλή κατάσταση στις περιοχές καταναλώσεως.

ε) **Ξυλεία**. Το θαλάσσιο εμπόριο αυτών των φορτίων, ξύλο και προϊόντα ξυλείας (forest products) περιλαμβάνει τη βαριά ξυλεία (hardwood), την ελαφριά ξυλεία (softwood), τον ξυλοπολτό (pulpwood), τα κιβώτια-σανίδες (sawn lumber), τα παράγωγα χαρτιού (paper products), τα παράγωγα ξυλείας (wooden products), και τους κορμούς (logs). Τα περισσότερα από αυτά τα φορτία περιορίζονται από τον όγκο τους, αλλά ειδικά οι δεξαμενές του πλοίου θα φορτωθούν μέχρι την προβλεπόμενη μεταφορική ικανότητά του.

Παραδοσιακά η ξυλεία μεταφέρεται στο κατάστρωμα (on deck) ή στις δεξαμενές του πλοίου και οι τρόποι μεταφοράς διέπονται από τους κανονισμούς του IMO και τις διατάξεις των ΔΣ SOLAS και LL. Οι γενικές οδηγίες για την ασφαλή μεταφορά της ξυλείας στο κατάστρωμα αφορούν στην ευστάθεια του πλοίου, την εξασφάλιση του φορτίου (αποφυγή μετατοπίσεώς του), στην αποφυγή υπερφορτώσεως στην ορατότητα και στην παρακολούθηση από τη γέφυρα. Οι κύριες περιοχές παραγωγής ξυλείας είναι τα κράτη της Βαλτικής και του βόρειου Ειρηνικού.

2) Τα γενικά φορτία.

Τα **γενικά φορτία** (general cargoes) περιλαμβάνουν τα ημικατεργασμένα βιομηχανικά προϊόντα και μεταφέρονται με πλοία τύπου **γενικού φορτίου**, τα οποία έχουν σχεδόν αντικατασταθεί πλήρως από τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, λόγω ποικίλων προβλημάτων κατά τη φόρτωση, αλλά και του μεγάλου χρόνου παραμονής στο λιμάνι. Τα κυριότερα φορτία αυτής της κατηγορίας είναι τα μηχανήματα, τα τρόφιμα, τα ποτά, ορισμένα χημικά προϊόντα και τα φορτία σε δέματα (βαμβάκι, τσιμέντο, ξυλεία).

3) Τα φορτία ειδικής μεταχειρίσεως.

Τα **φορτία ειδικής μεταχειρίσεως** χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής κατά τη μεταφορά, λόγω των φυσικών ιδιοτήτων τους. Εδώ περιλαμβάνονται τα εξής φορτία:

α) Τα **φορτία ελεγχόμενης θερμοκρασίας**, π.χ. γαλακτοκομικά, φρούτα κλπ., τα οποία απαιτούν ειδικό αερισμό και εξαερισμό των κυτών του πλοίου, για να αποφευχθεί η αλλοίωσή τους λόγω εκλύσεως διοξειδίου του άνθρακα.

β) Τα **φορτία ψύξεως** με κύριο παράδειγμα τα είδη κρεάτων, που απαιτούν σταθερή θερμοκρασία κατά τη μεταφορά τους, διότι διαφορετικά θα αναπτυχθούν βλαβερά μικρόβια που καθιστούν το φορτίο ακατάλληλο.

γ) Τα **φορτία καταψύξεως**. Πρόκειται για κατεψυγμένα τρόφιμα, κυρίως κρέας και ψάρια τα οποία μεταφέρονται σε ειδικά διαμορφωμένες δεξαμενές (μόνωση, εξοπλισμός) με σκοπό την αποφυγή της δημιουργίας υγρασίας.

4) Τα μοναδοποιημένα φορτία.

Τα *μοναδοποιημένα φορτία* προέρχονται από την ανάγκη για ορθολογικότερη οργάνωση του συστήματος μεταφορών με ταυτόχρονη ελαχιστοποίηση του κόστους λειτουργίας και την ταξινόμηση των φορτίων σε ομοιόμορφες μονάδες σχετικά μεγάλου βάρους, που είναι δυνατό να φορτωθούν και εκφορτωθούν με απλούς χειρισμούς.

Η υψηλή αξία των γενικών φορτίων (συγκριτικά με τα συνηθέστερα χύδην ξηρά και χύδην υγρά) διαδραματίζει σοβαρό ρόλο στη διαμόρφωση του τελικού κόστους (είτε για το φορτωτή είτε για τον παραλήπτη του φορτίου) και επιφέρει τις παρακάτω συνέπειες:

α) Την ανάγκη για μεγάλες συγκριτικά ταχύτητες, τόσο κατά τη θαλάσσια μεταφορά όσο και κατά τη φορτοεκφόρτωση διότι οι τόκοι της αξίας των εμπορευμάτων, που παραμένουν εκτός του παραγωγικού κυκλώματος, είναι αξιόλογοι και θεωρούνται χαμένο κεφάλαιο είτε για τον εισαγωγέα είτε για τον εξαγωγέα, ανάλογα με τη μορφή του συμβολαίου. Η μη εκμετάλλευση λοιπόν τέτοιου ποσού έχει ως αποτέλεσμα την απώλεια αξιόλογου κεφαλαίου που θα προέκυπτε έστω και με την απόδοση των τόκων λίγων ημερών, π.χ. πλοίο χωρητικότητας 4.000 TEU και μέσης φορτώσεως 70%, δηλαδή 2.800 TEU, με μέσο όρο βάρους 15 τόνους μας δίνουν 42.000 τόνους γενικού φορτίου [η μονάδα TEU ισοδυναμεί με ένα εμπορευματοκιβώτιο των 20 ποδών μήκους (πλήρεις διαστάσεις 8x8x20 πόδια)].

β) Την ανάγκη για επίλυση των προβλημάτων που παρεμποδίζουν την ορθολογική εκμετάλλευση του χρόνου των πλοίων γραμμής, όπως είναι ο καθορισμός των δρομολογίων, των λιμένων προσεγγίσεως και της συχνότητας προσεγγίσεως σε αυτούς, ανάλογα με τις προτιμήσεις και τις ανάγκες του συνόλου των φορτωτών και όχι μονάχα των ισχυροτέρων.

γ) Την ανάγκη για μείωση του μεγάλου χρόνου αναμονής πλοίων τακτικών γραμμών (liners) σε λιμένες και του υψηλού αντίστοιχα κόστους φορτοεκφορτώσεως και παραμονής τους στους λιμένες αυτούς.

Στην πράξη, η επίλυση των προβλημάτων αυτών επιδιώχθηκε με τη στροφή προς τη συγκέντρωση και ταξινόμηση των φορτίων σε *ομοιόμορφες μονάδες*. Οι μορφές μοναδοποιήσεως είναι πολλές, ανάλογα με τη φύση του φορτίου, και ανάλογα με την πλήρη εκμετάλλευση του χώρου και του χρόνου των πλοίων και είναι οι εξής:

α) Μπάλες (ελαστικό, βαμβάκι, καπνός, δέρμα).

β) Παλέτες (ξύλινες βάσεις που περιλαμβάνουν σάκους ή δέματα συνολικού βάρους από 1 - 20 τόνους).

γ) Εμπορευματοκιβώτια (διαστάσεις 8x8x20 ή 8x8x40 και βάρους έως 30 τόνους).

δ) Έμπορτα αυτοκίνητα.

ε) Φορηγίδες και φορηγιδοφόρα πλοία.

Εντούτοις, δεν θα πρέπει να συγχέεται η *μοναδοποίηση* (unitisation) των εμπορευματοκιβωτίων με το αντίστοιχο σύστημα των *εμπορευματοκιβωτίων* (contairisation), η εφαρμογή του οποίου τείνει τελευταία να προβάλλεται ως πανάκεια για όλες ανεξαιρέτως τις χώρες, ανεξαρτήτως των συνθηκών που επικρατούν σε αυτό το σύστημα.

Η εφαρμογή του συστήματος των εμπορευματοκιβωτίων στο τέλος της δεκαετίας του 1960 στις βασικές γραμμές της Αμερικής προς την Ευρώπη και την Άπω Ανατολή, επέφερε σημαντική μείωση στο κόστος μεταφοράς των φορτίων, διότι ελαχιστοποίησε το χρόνο παραμονής του πλοίου στο λιμάνι (turn round), αλλά και το χρόνο μεταξύ του κατάπλου του πλοίου σε κάποιο λιμένα και της αναχωρήσεώς του από αυτό (turn around).

Κατά συνέπεια, αύξησε την παραγωγικότητα του πλοίου (ταχεία φόρτωση και εκφόρτωση), αλλά και της γραμμής (πιο συχνά δρομολόγια όπου αυτό είναι εφικτό) και συνέβαλε στη μείωση του εργατικού κόστους, του κόστους αποθηκεύσεως του φορτίου στο λιμάνι, του κινδύνου κλοπής ή και καταστροφής του (ενδεικτικά αναφέρομε ότι ένας σύγχρονος γερανός Container μπορεί να χειριστεί 25 εμπορευματοκιβώτια την ώρα. Συνεπώς, ένα πλοίο 400 TEU μπορεί να εκφορτώσει το φορτίο του σε 16 ώρες εργασίας. Θεωρώντας ένα μέσο βάρος 15 τόνους ανά εμπορευματοκιβώτιο, τότε η «απόδοση ενός κρηπιδώματος» ανέρχεται σε 6000 τόνους στις 16 ώρες).

Από την άλλη πλευρά, το σύστημα απαιτεί τη διάθεση υψηλών κεφαλαίων για επενδύσεις σε πλοία, εμπορευματοκιβώτια, λιμάνια και υπηρεσίες μεταφοράς των φορτίων από την ενδοχώρα, δεσμεύοντας τη χώρα που το εφαρμόζει σε οικονομικό επίπεδο, π.χ. η κατασκευή ενός πλοίου-εμπορευματοκιβωτίων και η εξασφάλιση των αντιστοίχων εμπορευματοκιβωτίων στοιχίζουν όσο τρία συμβατικά πλοία. Για την

αποτελεσματική εκμετάλλευση των λιμένων απαιτούνται νέα κρηπιδώματα, εκβαθύνσεις, εξειδικευμένες μηχανολογικές εγκαταστάσεις κλπ. έργα υποδομής, τα οποία αυξάνουν το κόστος λειτουργίας έως και 7 φορές.

Η εφαρμογή τεχνολογικών καινοτομιών στην αγορά αυτή με στόχο τη ναυπήγηση αποτελεσματικότερων και ανταγωνιστικότερων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία πέντε συνολικά γενεών από αυτά τα πλοία, δηλαδή:

- α) Πλοία χωρητικότητας 600 έως 1000 TEU (σε κυψέλες) και μήκους 120 - 200 μέτρων.
- β) Πλοία χωρητικότητας 1100 έως 1800 TEU, μήκους 200 - 250 μέτρων.
- γ) Πλοία χωρητικότητας 1900 έως 2800 TEU, μήκους 250 -290 μέτρων.
- δ) Πλοία χωρητικότητας 2900 μέχρι 3800 TEU, μήκους 290 μέτρων.
- ε) Πλοία χωρητικότητας άνω των 4500 TEU.

Οι τρεις τελευταίες κατηγορίες εμπίπτουν στη γενικότερη κατηγορία τύπου Panamax, παρουσιάζοντας μικρή διαφοροποίηση ή μια από την άλλη ως προς το πλάτος του πλοίου. Τα πλοία αυτά, παρά το υψηλό κόστος κατασκευής τους, πλεονεκτούν απέναντι στα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, ως προς τις δυνατότητες που παρουσιάζουν για τα εξής:

α) Πλήρη αξιοποίηση της χωρητικότητάς τους (μέσω των ειδικά διαμορφωμένων κυψελών εμπορευματοκιβωτίων που διαθέτουν).

β) Κατασκευή με μικρό σχετικά βύθισμα.

γ) Μείωση του κόστους φορτοεκφορτώσεως και του χρόνου αντίστοιχα της παραμονής τους στο λιμάνι.

δ) Μέγιστη βελτίωση της παραγωγής τους. Ας σημειωθεί ότι τα περισσότερα από αυτά είναι πλήρους *κνυελοειδούς μορφής* και χαρακτηρίζονται από ταχύτητες που κυμαίνονται πάνω από 25 κόμβους.

8.2 Τα υγρά φορτία.

Τα υγρά φορτία διακρίνονται στις εξής 5 κατηγορίες:

- α) Το αργό πετρέλαιο (crude oil).
- β) Τα παράγωγα διυλίσεως του πετρελαίου (products).
- γ) Τα υγροποιημένα αέρια (liquid gases).
- δ) Τα χημικά φορτία (chemicals).
- ε) Λοιπά υγρά φορτία σε χύδην μορφή.

Οι τέσσερις πρώτες κατηγορίες αναλύονται στην επόμενη παράγραφο 8.3 (τα επικίνδυνα φορτία). Στην τελευταία κατηγορία ανήκουν φορτία που μεταφέρονται χύδην αλλά σε οριακές ποσότητες, με μεγάλη δυσκολία στην καταγραφή και την παρακολούθησή τους. Σε αυτήν ανήκουν το κρασί, το νερό, το λάδι και η μπύρα.

Γενικά το *αλκοόλ* μπορεί να αποδειχθεί ως επικίνδυνη μεταφορά, διότι έχει χαμηλό *σημείο αναφλέξεως* (flashpoint) και απαιτεί άφογη καθαριότητα των ειδικών εμπορευματοκιβωτίων αν και συχνά μεταφέρεται χύδην με Δ/Ξ που είναι εφοδιασμένα με ανοξείδωτα μέρη στοιβασίας του φορτίου. Η *μπύρα* μπορεί να υποβαθμιστεί ποιοτικά εάν εκτεθεί σε υψηλή θερμοκρασία και χρειάζεται προσεκτικός αερισμός των χώρων. Το ίδιο περίπου ισχύει και για το *κρασί*, που πρέπει να προφυλαχθεί από υψηλές θερμοκρασίες. Τα τυποποιημένα κρασιά (δηλ. τα εμφιαλωμένα) αποτελούν το κύριο φορτίο στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, αλλά υπάρχει και εμπόριο κρασιού χύδην μορφής με σκοπό την ανάμειξη και παραγωγή ορισμένων τύπων κρασιών. Η Μεσόγειος είναι μία από τις πλέον σημαντικές περιοχές παραγωγής κρασιού, με πιο σημαντική τη Γαλλία, που υπερτερεί στην τυποποίηση των κρασιών, αν και πρώτη χώρα παραγωγής σε ποσότητα κρασιού είναι η Ιταλία. Η περίπτωση της μεταφοράς *πόσιμου νερού* οφείλεται σε κλιματικές συνθήκες αλλά και πολιτικές αιτίες που απαιτούν την εισαγωγή του σε ορισμένες περιοχές, π.χ. στο παρελθόν στην Ελλάδα και στο Γιβραλτάρ (πολύ συχνότερα) μεταφερόταν σε εποχές έντονης ξηρασίας νερό με Δ/Ξ. Είναι φανερό ότι η μεταφορά του απαιτεί πλήρη καθαριότητα ώστε να διατηρηθεί σε τέτοια κατάσταση, ώστε να μπορεί να καταναλωθεί.

8.3 Τα επικίνδυνα φορτία.

Σε αυτήν την ενότητα εξετάζονται τα φορτία μεγάλης επικινδυνότητας για το θαλάσσιο περιβάλλον, τα οποία μεταφέρονται με εμπορικά πλοία, δηλαδή όσα προορίζονται για ειρηνική χρήση. Δεν περι-

λαμβάνονται τα επικίνδυνα φορτία που χρησιμοποιούνται για άμεση στρατιωτική χρήση (όπλα, πυρομαχικά, καύσιμα, πολεμικές χημικές ύλες).

Τα επικίνδυνα φορτία ταξινομούνται σε 9 ειδικές κλάσεις σύμφωνα με τον **IMDG Κώδικα** του IMO. Πρόσθετα, το πρόβλημα της θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων φορτίων φαίνεται ότι παρουσιάζει ιδιαίτερη σημασία για τον ελληνικό θαλάσσιο χώρο, λόγω του συνδυασμού τριών παραγόντων:

α) Της ανάγκης για θαλάσσιες διαδρομές σε θάλασσα που χαρακτηρίζεται ως ημίκλειστη και μάλιστα συχνά σε εξαιρετικά κοντινές αποστάσεις (ακτοπλοϊκή σύνδεση).

β) Της υπάρξεως αστικού κέντρου μέσα ή έστω δίπλα στο λιμάνι.

γ) Του αναλογικά μεγάλου όγκου των επικινδύνων φορτίων που μεταφέρονται θαλάσσια, σε σχέση με τις άλλες μορφές μεταφοράς.

Σύμφωνα με τον IMDG η κάθε κλάση των φορτίων αποτελείται από τις εξής ουσίες:

Κλάση 1: Εκρηκτικά ονομάζουμε τις ουσίες που είτε αυτούσιες είτε περιεχόμενες σε διάταξη ειδικά προετοιμασμένη, προορίζονται για παραγωγή πρακτικών αποτελεσμάτων.

Κλάση 2: Αέρια. Περιλαμβάνει μεταξύ άλλων τις ουσίες που βρίσκονται υπό πίεση σε υγροποιημένη μορφή, εκείνες που έχουν υγροποιηθεί με πίεση σε θερμοκρασία περιβάλλοντος, εκείνες που έχουν διαλυθεί με τη βοήθεια πίεσεως σε ένα διαλύτη και γενικά έχουν απορροφηθεί μέσα σε πορώδες υλικό.

Κλάση 3: Εύφλεκτα υγρά. Ονομάζονται οι υγρές ουσίες ή μείγματα υγρών ή υγρά που περιέχουν στερεά διαλυμένα ή διασκορπισμένα, π.χ. χρώματα, βερνίκια, λάκες, τα οποία αναδίδουν εύφλεκτους ατμούς σε 610 °C (1410 °F) και κάτω, όταν ο σχετικός έλεγχος διεξάγεται σε κλειστό δοχείο ή σε 65.600 °C και κάτω, όταν ο έλεγχος εκτελείται σε ανοιχτό δοχείο. Με βάση το σημείο αναφλέξεώς τους υποδιαιρούνται σε τρεις ομάδες: α) Μικρού σημείου αναφλέξεως (κλάση 3.1), β) ενδιάμεσου σημείου αναφλέξεως (κλάση 3.2) και γ) μεγάλου σημείου αναφλέξεως (κλάση 3.3).

Κλάση 4: Εύφλεκτα στερεά. Ονομάζονται οι στερεές ουσίες που με την επίδραση της θερμότητας είναι εύκολο να αναφλεχθούν ή μπορούν να προκαλέσουν πυρκαγιά. Τα εύφλεκτα στερεά υποδιαιρούνται σε τρεις ομάδες: α) Στερεά εύκολα αναφλέξιμα με την επίδραση εξωτερικών πηγών θερμότητας (κλάση 4.1), β) αυθόρμητα καιόμενες ουσίες (κλάση 4.2) και γ) ουσίες που εκλύουν εύφλεκτα αέρια όταν διαβραχούν (κλάση 4.3).

Κλάση 5: Οξειδωτικές ουσίες. Περιλαμβάνει τις ουσίες που μπορούν εύκολα να ελευθερώσουν οξυγόνο και κατά συνέπεια να προκαλέσουν καύση ή/και να αυξήσουν την ένταση της πυρκαγιάς, που δημιουργήθηκε από άλλα υλικά. Αυτές υποδιαιρούνται σε δύο ομάδες: α) Οξειδωτικές ουσίες που περιλαμβάνουν γενικά ανόργανες χημικές ουσίες (κλάση 5.1) και β) ομάδα οργανικών υπεροξειδίων (κλάση 5.2).

Κλάση 6: Δηλητηριώδεις τοξικές και μολυσματικές ουσίες. Αυτές οι ουσίες υποδιαιρούνται σε δύο ομάδες: α) Στις ουσίες που μπορούν να προκαλέσουν το θάνατο ή σοβαρή βλάβη της υγείας των ανθρώπων με κατάποση, εισπνοή ή από επαφή με το δέρμα (κλάση 6.1) και β) στις ουσίες που περιέχουν παθογόνους μικροοργανισμούς (κλάση 6.2).

Κλάση 7: Ραδιενεργές ουσίες. Αυτές οι ουσίες εκπέμπουν σημαντική ραδιενέργεια και διαθέτουν ειδική ακτινενέργεια μεγαλύτερη από 0,002 micro-curie/γραμμάριο. Για τις θαλάσσιες μεταφορικές ανάγκες τους υποδιαιρούνται σε τρεις ομάδες με αντίστοιχες σημάσεις, δηλαδή Κατηγορία I (λευκή), Κατηγορία II (κίτρινη) και Κατηγορία III (κόκκινη).

Κλάση 8: Διαβρωτικά. Περιλαμβάνει ουσίες γενικά στερεές ή υγρές, που σε κανονική κατάσταση έχουν την ικανότητα να είναι σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό ικανές να προκαλέσουν ζημιά στους ζώντες ιστούς.

Κλάση 9: Διάφορες επικίνδυνες ουσίες. Περιλαμβάνει ουσίες που δεν θεωρούνται βέβαια ακίνδυνες, αλλά για διάφορους λόγους δεν μπορούν να καταταγούν στις προηγούμενες κατηγορίες.

Ωστόσο, τα προβλήματα που αφορούν στην κατάταξη των επικινδύνων φορτίων είναι πολλαπλά. Τούτο οφείλεται πιθανότατα στο γεγονός της υπάρξεως διαδοχικών εναλλακτικών σκελών μεταφορικής διαδικασίας, π.χ. θάλασσα – ξηρά – θάλασσα ή και αέρας. Ως συνέπεια θα έχουμε ταυτόχρονη εφαρμογή των παρακάτω:

α) Της συμφωνίας ADR (Accord Dangereux Routier) για το σκέλος της χερσαίας μεταφοράς (οδός και σιδηρόδρομος).

β) Της συμφωνίας IATA (International Air Transport Association ή αλλιώς της διεθνούς ενώσεως αερομεταφορέων).

γ) Του IMDG Κώδικα του IMO.

Έτσι προκύπτει ότι το ίδιο φορτίο αντιμετωπίζει διαφορετική μεταχείριση: α) στην κατηγοριοποίησή του, δηλαδή διαφορετικές κλάσεις και κατηγορίες, β) στα όρια και τα περιθώρια ασφάλειάς του, π.χ. διαφορετικά όρια για τα σημεία αναφλέξεως κλπ. και γ) στις ειδικές απαιτήσεις χειρισμού του φορτίου, π.χ. συσκευασία, τοποθέτηση κλπ. Επόμενο είναι τα φορτία που γίνονται δεκτά από το σιδηρόδρομο ή τα φορτηγά αυτοκίνητα να μην μπορούν να διακινηθούν σε λιμενικές περιοχές και το αντίστροφο. Το ιδιόμορφο αυτό πρόβλημα έχει αναγκάσει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να επιβάλλει συνεχείς τροποποιήσεις στην αρχική οδηγία *περί Επικινδύνων Φορτίων*, έτσι ώστε να μειωθούν οι πιθανότητες παρερμηνειών και κακής εφαρμογής μεταξύ κρατών-μελών.

Η ελληνική νομοθεσία δίνει τους δικούς της ορισμούς και κατηγορίες σύμφωνα με το ΠΔ 329/1983 για την «*ταξινόμηση, συσκευασία και επισήμανση των επικινδύνων χημικών ουσιών*», που ορίζει τις παρακάτω επικίνδυνες ύλες: 1. Οξειδωτικά. 2. Εύφλεκτα. 3. Τοξικά. 4. Επιβλαβείς ουσίες. 5. Διαβρωτικές ουσίες. 6. Ερεθιστικές ουσίες (με υποκατηγορίες: επικίνδυνες για το περιβάλλον, καρκινογόνες, τερατογόνες και μεταλλαξογόνες).

Ο Ν 1650/1986 για την «προστασία του περιβάλλοντος» στο άρθρο 2 ορίζει ότι: «*επικίνδυνες ουσίες ή παρασκευάσματα θεωρούνται οι τοξικές, διαβρωτικές, ερεθιστικές, εκρηκτικές, εύφλεκτες, καρκινογόνες, μεταλλαξογόνες, ραδιενεργές ή άλλες ουσίες που έχουν την ιδιότητα να επιταχύνουν την καύση, να αλλοιώνουν τη φυσική κατάσταση του νερού, του εδάφους ή του αέρα και να προσβάλλουν δυσμενώς τον άνθρωπο και όλα τα έμβια όντα, καθώς και το περιβάλλον*».

Τα επικίνδυνα φορτία μπορούμε να τα κατατάξουμε σε τρεις κατηγορίες και τα οποία αντιστοιχούν στο 99,9% του συνόλου των θαλασσιών μεταφορών επικινδύνων φορτίων (πρόκειται για τους 5 τόμους του IMDG Κώδικα του IMO που εμπλουτίζονται συνεχώς).

1) Χύδην επικίνδυνα υγρά φορτία.

Σε αυτήν την κατηγορία ανήκουν:

α) Το *αργό πετρέλαιο* και τα προϊόντα του (π.χ. *angas, turbo fuel, gasoline, white spirits, kerozene, gas oil, marine diesel oil, fuel oil, vaporation oil, nartha* κλπ.).

Το πετρέλαιο είναι γνωστό από τους αρχαίους χρόνους, αλλά η εντατική εκμετάλλευσή του άρχισε πριν από 100 χρόνια περίπου, ενώ κορυφώθηκε τα τελευταία 40 χρόνια, όταν αντικατέστησε τον άνθρακα ως κύρια πηγή ενέργειας.

Διαιρείται τουλάχιστον σε 140 βασικές κατηγορίες, ανάλογα με το βαθμό ελαφρότητάς του. Αυτή μετράται σε βαθμούς API (American Petroleum Institute) και κυμαίνεται από το χαμηλότερο βαθμό 10,2 API GR (για τον εξαιρετικά βαρύ τύπο BOSCAN της Βενεζουέλας) έως το μεγαλύτερο βαθμό 44,5 API GR (για τον εξαιρετικά ελαφρύ τύπο AGIP 100 της Λιβύης). Μεταφέρεται θαλάσσια σε πολύ μεγάλες ποσότητες, π.χ. 1.415 εκατ. τόνοι το 1995 μόνο για αργό πετρέλαιο σε αναλογικά μεγάλες αποστάσεις, π.χ. 7.375 δισ. τονομίλια.

Το αργό πετρέλαιο είναι ένα μείγμα υδρογονανθράκων, η βάση όλων των πετρελαιοειδών προϊόντων και η πρώτη ύλη των διυλιστηρίων. Η σύστασή του ποικίλλει ανάλογα με την προέλευσή του. Υπάρχουν τρεις χημικές ομάδες: παραφινική, ναφθενική και αρωματική. Εκτός των υδρογονανθράκων, το αργό πετρέλαιο περιέχει μικρές ποσότητες οξυγόνου, βανάδιου, θείου, νικελίου καθώς και διάφορα ανόργανα άλατα.

Τα παράγωγα του αργού πετρελαίου από τη στιγμή που έχουν διυλιστεί χαρακτηρίζονται ως «μαύρα» (υπολείμματα) ή ως «λευκά» (αποστάγματα). Τόσο το αργό πετρέλαιο όσο και τα προϊόντα του, όταν διαρρεύσουν στη θάλασσα σχηματίζουν μικρή ή μεγάλη κηλίδα, η οποία απλώνεται γρήγορα με τη συμβολή των ανέμων, των θαλασσιών ρευμάτων και της παλίρροιας. Οι διάφορες διεργασίες που λαμβάνουν χώρα είναι:

Σε πρώτο στάδιο: η διασπορά, εξάτμιση και διάλυση (*spreading, evaporation, dispersion*), δηλαδή οι φυσικές διαδικασίες, που περιορίζουν τον όγκο της πετρελαιοκηλίδας όσο και την τοξικότητα του ρύπου.

Σε δεύτερο στάδιο: η γαλακτωματοποίηση και η μηχανική αναγωγή (*emulsification and tar lumps*), δηλαδή η εναπομείνασα κηλίδα σχηματίζει ένα λεπτό στρώμα (*film*) στην επιφάνεια της θάλασσας, το οποίο οξειδώνεται και δημιουργούνται πλωσώδη κατάλοιπα σε μορφή σφαιριδίων.

Σε τρίτο στάδιο: η φωτοχημική οξείδωση, η βιοαποικοδόμηση και η καταβύθιση (*chemical biodegradation and sedimentation*), δηλαδή παρουσία βακτηριδίων σε περιοχές όπου υπάρχει ρύπανση, αυξάνεται η διαλυτότητα του πετρελαίου, ενώ τα σωματίδια αποκτούν μεγαλύτερο ειδικό βάρος από το νερό και καταβυθίζονται μεταφέροντας τους ρύπους στον πυθμένα.

Το πετρέλαιο γενικά αντικατέστησε το γαιάνθρακα ως καύσιμη ύλη για τα πλοία διότι: α) διαθέτει μεγαλύτερη θερμοαντική ικανότητα (τούτο σημαίνει μεγάλη οικονομία στις δαπάνες και περιορισμός του διατιθέμενου χώρου για τα καύσιμα, προς όφελος μεγαλύτερης εκμεταλλεύσεως του πλοίου), β) απαιτεί μειωμένο προσωπικό για το λεβητοστάσιο (λόγω της χρήσεως μηχανικών μέσων για την τροφοδότηση των λεβήτων και έτσι αποφεύγεται η ναυτολόγηση ατόμων για χειρισμό του άνθρακα) και γ) ο εφοδιασμός γίνεται ταχύτερα. Τούτο επιβεβαιώνεται από την αλματώδη παραγωγή και κατανάλωση πετρελαίου παγκοσμίως και το ρόλο που διαδραματίζουν σήμερα τα Δ/Ξ (π.χ. το 1927 η παραγωγή ανερχόταν σε 177 εκατ. τόνους, ενώ το 1968 έφθασε τα 2 δισεκ. τόνους).

β) Τα **χημικά φορτία** ανέρχονται σε αρκετές χιλιάδες τύπους και απαιτείται η κατηγοριοποίησή τους (390 βασικές κατηγορίες). Οι παρακάτω 173 ουσίες ενδιαφέρουν ιδιαίτερα τη Σύμβαση MARPOL, διότι θεωρούνται τοξικές και κατανέμονται σε 4 κατηγορίες:

Κατηγορία Α' (12 ουσίες). Περιλαμβάνει ουσίες πολύ τοξικές που είναι βιοσυσσωρευμένες και αποτελούν κίνδυνο για την υδροβία ζωή ή για την ανθρώπινη υγεία, π.χ. ακετόνη, ναφθειικά οξέα κλπ.

Κατηγορία Β' (32 ουσίες). Περιλαμβάνει ουσίες βιοσυσσωρευμένες με μια βραχεία συνοχή της τάξεως μιας εβδομάδας ή λιγότερο, που μπορεί να προκαλέσουν μόλυνση της θαλάσσιας τροφής, π.χ. βενζυλική αλκοόλη, τετραχλωράνθρακας κλπ.

Κατηγορία Γ' (66 ουσίες). Περιλαμβάνει ουσίες ελαφρά τοξικές για την υδροβία ζωή, αλλά δίνεται σημασία σε ειδικά χαρακτηριστικά τους, π.χ. κυκλοεξάνιο, διμεθυλαμίνη κλπ.

Κατηγορία Δ' (63 ουσίες). Περιλαμβάνει ουσίες που πρακτικά δεν είναι τοξικές, αλλά προκαλούν κατακαθιζήσεις, που επηρεάζουν το βυθό της θάλασσας, π.χ. δεκένιο, ισοπεντάνιο κλπ.

γ) Τα **υγραέρια** που μεταφέρονται σε υγρή μορφή υπό συνθήκες πίεσεως, ψύξεως ή πίεσεως και ψύξεως ανάλογα με τη φύση του αερίου ή με το είδος του μεταφορικού μέσου. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αυτής της κατηγορίας είναι τα μεθάνιο, βουτάνιο, προπάνιο, αιθυλένιο, αμμωνίες, αρωματικά (βενζόλη, τολουένη), ευγενή αέρια (αργό, ήλιο, κρυπτό) κλπ.

2) Χύδην επικίνδυνα ξηρά φορτία.

Τα χύδην επικίνδυνα ξηρά φορτία διαιρούνται σε δύο βασικές κατηγορίες: α) στα **ξηρά φορτία** που είναι επικίνδυνα, διότι μπορεί να ρευστοποιηθούν κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και β) στα **ξηρά φορτία** τα οποία είναι επικίνδυνα, γιατί περικλείουν χημικούς κινδύνους.

Στην πρώτη κατηγορία η ρευστοποίηση του φορτίου θα οδηγήσει εύκολα ή δύσκολα σε μια ανατροπή του πλοίου. Συνεπώς, η επικινδυνότητα αναφέρεται στα αγαθά «ανθρώπινη ζωή», «πλοίο», «φορτίο» και όχι στο θαλάσσιο περιβάλλον. Πρόκειται για φορτία όπως ο θειικός ψευδάργυρος, ο χαλκοπυρίτης, ο μαλαχίτης, ο μαγνητλίτης κλπ. Στην ίδια κατηγορία εντάσσονται και άλλα φορτία που κινδυνεύουν ιδιαίτερα από την υγρασία, μολοντί δεν πρόκειται για αδρανείς ύλες, αλλά για ύλες που ρυπαίνουν απευθείας και σε σοβαρό βαθμό το θαλάσσιο περιβάλλον, π.χ. λεπτόκοκκος άνθρακας, φορτία αλιευμάτων, κοκ σε σκόνη κλπ.

Η δεύτερη κατηγορία βασιζει την επικινδυνότητά της στην έννοια του χημικού κινδύνου, είτε για το πλοίο, είτε για το πλήρωμα, είτε τέλος για το θαλάσσιο περιβάλλον. Διακρίνεται σε 5 υποκατηγορίες:

Υποκατηγορία Α', δηλαδή τοξικές ουσίες, κυρίως βαρέα μέταλλα, φυτοφάρμακα, δηλητήρια. Εδώ ανήκουν το νιτρικό αργίλιο, το σιδηροπυριτικό αλουμίνιο σε σκόνη, το οξειδίο ψευδαργύρου κλπ.

Υποκατηγορία Β', οι λεγόμενες οργανικές μη αποικοδομήσιμες ύλες, που διασπώνται δύσκολα και προκαλούν ζημιές σε κλειστούς κόλπους και ακτές. Εδώ ανήκουν ο ξυλάνθρακας, το πριονίδι, το κοκ πετρελαίου, η πίσσα σε σβώλους, ο ξυλοπολτός κλπ.

Υποκατηγορία Γ', οι λεγόμενες θρεπτικές ύλες, δηλαδή διάφορες μορφές αλάτων αζώτου και φωσφόρου, που προκαλούν το φαινόμενο του ευτροφισμού. Πρόκειται για τις ουσίες νιτρικό βάριο, νιτρικό κάλιο, πυριτιούχο μαγγάνιο κλπ.

Υποκατηγορία Δ', που είναι οι οργανικές αποικοδομήσιμες ύλες και οι οποίες σε μεγάλες ποσότητες διαταράσσουν το οικοσύστημα. Εδώ ανήκουν οι σπόροι κικίνου, το ιχθυάλευρο κλπ.

Υποκατηγορία Ε', οι λεγόμενες αδρανείς ύλες, που επηρεάζουν αρνητικά το βένθος και στις οποίες ανήκουν το οξειδίο σιδήρου, ο σπογγώδης σίδηρος, τα σιδηρούχα μέταλλα κλπ.

3) Συσκευασμένα επικίνδυνα φορτία.

Τα συσκευασμένα επικίνδυνα φορτία μπορούν να μεταφερθούν τόσο με την παραδοσιακή ή αλλιώς συμβατική μορφή συσκευασίας, π.χ. δίχτυα, δέματα, σάκοι, όσο και με τις πλέον σύγχρονες μορφές του

μοναδοποιημένου φορτίου με οποιαδήποτε μορφή, π.χ. παλέτες, εμπορευματοκιβώτια, συστήματα Ro-Ro, Lo-Lo, φορηγίδες ανοιχτής θάλασσας κλπ. Σε αυτή την κατηγορία ανήκουν τα εξής φορτία:

α) Χύδην στερεά που αναφλέγονται, ρευστοποιούνται ή εμπεριέχουν χημικούς κινδύνους. Πρόκειται για οριακά χύδην ξηρά φορτία που μεταφέρονται συσκευασμένα, λόγω του ότι το μέγεθός τους είναι ανεπαρκές για να ικανοποιήσει την προσφορά χωρητικότητας ενός έστω και μικρού μεγέθους πλοίου χύδην ξηρών φορτίων.

β) Άνθρακας σε εμπορευματοκιβώτια (πάλι οριακά φορτία).

γ) Ραδιενεργές ουσίες κάθε είδους.

δ) Εκρηκτικά κάθε είδους που θέλουν προσοχή στη στοιβασία και στη φορτοεκφόρτωσή τους.

ε) Άχυρο, βαμβάκι, λινό, καπός, γιούτα.

στ) Υφάσματα, ρακή, στουπιά.

ζ) Υγραέρια σε φιάλες ή εμπορευματοκιβώτια.

η) Χημικά προϊόντα συσκευασμένα σε οποιαδήποτε μορφή.

θ) Προϊόντα πετρελαίου σε εμπορευματοκιβώτια.

ι) Χημικά υγρά φορτία σε εμπορευματοκιβώτια.

Θέμα 9: Συσχετισμός ασφάλειας, αυτοματισμού και πληροφορικής στα πλοία.

Τα μέσα παροχής διευκολύνσεων της ναυτικής εργασίας είναι τα διάφορα βοηθήματα που σχετίζονται κυρίως με την ασφάλεια των πλοίων.

9.1 Αυτοματισμός.

Στη μεταπολεμική περίοδο υιοθετήθηκε για πρώτη φορά ο όρος αυτός, δηλαδή η αυτόματη ρύθμιση και εκτέλεση διαδοχικών σταδίων μιας παραγωγικής ή μηχανικής διαδικασίας, δίχως την ανθρώπινη παρέμβαση. Ο αυτοματισμός στην παγκόσμια εμπορική ναυτιλία οφείλεται σε τρεις κύριους λόγους:

α) Αρχικά τέθηκε το ζήτημα της εξοικονομίσεως προσωπικού, διότι, αφενός θα επιτυγχανόταν η μείωση του λειτουργικού κόστους του πλοίου και αφετέρου τα τελευταία χρόνια παρατηρήθηκε μια έντονη απροθυμία του εργατικού δυναμικού να στραφεί προς το ναυτιλιακό κλάδο. β) Μείωση των δαπανών στελεχώσεως των πλοίων, πόσο μάλλον όταν οι μισθοί σταδιακά αυξάνουν με δεδομένο ότι υπάρχει δυσχέρεια εξευρέσεως πληρωμάτων. Επίσης λόγω των προσφάτων θεσμικών ρυθμίσεων, που οδηγούν σε εξειδικευμένα πληρώματα (δηλ. πληρώματα που κατέχουν πλήθος τεχνικών, διαχειριστικών γνώσεων και όγκου ανάλογης εμπειρίας), μοιραία δικαιολογείται η απαίτηση για υψηλές αποδοχές. γ) Αποφυγή των ανθρώπινων σφαλμάτων. Είναι γνωστό ότι πλέον του 80% των ναυτικών ατυχημάτων οφείλεται στον ανθρώπινο παράγοντα, κυρίως εξαιτίας πλημμελούς εκπαίδευσης, ελλείψεως απαιτούμενης πείρας και αδυναμίας εξοικειώσεως με τα νέα συστήματα κυβερνήσεως και επιτηρήσεως πάνω στο πλοίο.

Η εφαρμογή του αυτοματισμού βασίζεται σε δύο συνισταμένες: 1) Στην τεχνική πλευρά, που μας δίνει τη δυνατότητα να ισχυριστούμε ότι η λειτουργία πλήρως αυτοματοποιημένων παραγωγικών μονάδων είναι εφικτή, δηλαδή να υπάρξει η δυνατότητα κινήσεως πλοίων χωρίς πλήρωμα στο μέλλον. Ωστόσο, οι προϋποθέσεις εφαρμογής του έχουν ως έναρξη τα όρια αποτελεσματικής λειτουργίας των εγκαταστάσεων τηλεκατευθύνσεως στην ξηρά, αλλά και το γεγονός ότι το θαλάσσιο στοιχείο είναι σχετικά απρόβλεπτο (το πλοίο εκτίθεται σε φυσικούς κινδύνους, όπως καιρικές συνθήκες, φυσικά εμπόδια κλπ.). 2) Στην οικονομική πλευρά, η οποία μας εξηγεί πως ανάλογα με τις υπάρχουσες συνθήκες δεν είναι πάντοτε ευνοϊκή μια κατάσταση για εφαρμογή πλήρους αυτοματισμού, διότι μέσω αυτού επιδιώκεται η αύξηση της αποδοτικότητας των σχετικών εκμεταλλεύσεων, π.χ. δεν έχουν ολοκληρωθεί ακόμη σχετικές εκτιμήσεις για τη ναυπήγηση πλοίου χωρίς πλήρωμα, αλλά έτσι κι αλλιώς με τα σημερινά δεδομένα το κόστος θα ήταν ασύμφορο. Υπάρχει όμως προγραμματισμός για τη σχεδίαση ενός τέτοιου πλοίου μέχρι το 2020.

Ο αυτοματισμός στα εμπορικά πλοία διαχωρίζεται και βρίσκει εφαρμογή στους εξής τομείς:

α) Στη **ναυσιπλοία και στα συστήματα διακυβερνήσεως του πλοίου**. Με τη βοήθεια Η/Υ διεξάγονται οι υπολογισμοί στοιχείων ταξιδιού (δηλ. αποστάσεις από λιμένα φορτώσεως σε λιμένα προορισμού, αναγκαίες πορείες), που εμφανίζονται επί ειδικής οθόνης ναυσιπλοίας. Επίσης, γίνονται υπολογισμοί εντοπισμού θέσεως του πλοίου, συνήθως μέσω των παρεχομένων στοιχείων από δορυφόρους. Στην αρχή ήταν το LORAN-C που εφαρμόστηκε στην ακτοπλοία των ΗΠΑ και στηρίζεται στη λειτουργία του ραδιογωνιόμετρου, αλλά απαιτεί μεγάλο αριθμό επιγειών σταθμών. Στη συνέχεια, η τεχνολογία οδηγήθηκε στην εφαρμογή παρομοίων συσκευών ραδιοεντοπισμού, όπως το DECCA και το

OMEGA.

Όπως είναι φυσικό, δεν είναι όλα τα πλοία εφοδιασμένα με αυτά τα συστήματα, παρόλο που η SOLAS 1974 προβλέπει κανονισμούς σχετικούς με το ναυτιλιακό εξοπλισμό. Όμως με την πλήρη εφαρμογή της δορυφορικής ναυσιπλοΐας, διαφόρων υβριδικών και ολοκληρωμένων συστημάτων, τα προηγούμενα συστήματα τείνουν να εγκαταλειφθούν. Συστήματα που χρησιμοποιούνται ευρύτατα σήμερα είναι το GPS με ενσωματωμένη δορυφορική εντόπιση και συντελεί στην καλύτερη διαχείριση της κινήσεως των πλοίων και το DGPS που κυρίως χρησιμοποιείται σε επικίνδυνες περιοχές που υπάρχουν ύφαλοι και μικρές νησίδες.

Ένα άλλο σύστημα αφορά στους υπολογισμούς για την πρόληψη των συγκρούσεων. Συγκεκριμένα από την εποχή του Β' Παγκοσμίου Πολέμου με την εμφάνιση του γνωστού **ραντάρ** (radar), το οποίο στη σημερινή μορφή του είναι σαφώς πιο εξελιγμένο, διότι δείχνει αυτόματα την πορεία και τις θέσεις των άλλων πλοίων καθώς και τις ταχύτητές τους ως δεδομένα για την αποφυγή συγκρούσεων. Το όλο σύστημα, που ονομάζεται ARPA (Anti-Collision Radar Plotting Aid), επιτυγχάνει την ηλεκτρονική αποτύπωση των στοιχείων που παρουσιάζονται στην οθόνη του ραντάρ και συνδέεται με τον αυτόματο πιλότο του πλοίου.

Ένα άλλο αυτοματοποιημένο σύστημα είναι οι **ηλεκτρονικοί χάρτες** του πλοίου που είναι συνδεδεμένο με το GPS και το ραντάρ, έτσι ώστε να παρέχεται και οπτικοποίηση της ακριβούς θέσεως του πλοίου μέσω μεγάλων οθονών βίντεο. Επόμενο είναι, οι γέφυρες των σημερινών πλοίων να μη θυμίζουν καθόλου εκείνες της προηγούμενης γενιάς, αλλά να αποτελούν ουσιαστικά αίθουσες διακυβερνήσεως γεμάτες από ηλεκτρονικά συστήματα και οθόνες.

β) Στο **μηχανοστάσιο και στα συστήματα επιτηρήσεως του πλοίου**. Εδώ έχουν θέση οι υπολογισμοί για τον έλεγχο ροπής της κύριας μηχανής (π.χ. σε περίπτωση ρυπάνσεως από τη γάστρα θα αυξηθεί η ροπή στρέψεως και τότε το σύστημα ρυθμίζει αυτόματα τις στροφές της μηχανής εντός των επιτρεπομένων ορίων), υπολογισμοί που σχετίζονται με τη συστηματική παρακολούθηση λειτουργίας των μηχανημάτων, ιδίως σε περιπτώσεις ανωμαλιών και βλαβών στους λέβητες, στις ηλεκτρογεννήτριες, και στην ψυκτική εγκατάσταση του πλοίου.

Στον τομέα της επιτηρήσεως, ο μηχανικός δεν περιορίζεται πλέον στην ύπαρξη προειδοποιητικών λυχνιών και ηχητικών σημάτων για τις πιο σημαντικές λειτουργίες του πλοίου, διότι το υπάρχον δίκτυο σήμερα με κλειστά κυκλώματα τηλεοράσεως παρέχει τη δυνατότητα υψηλής επιθεωρήσεως, έτσι ώστε οι δυνατότητες ελέγχου να είναι απεριόριστες. Επίσης, υπάρχει δυνατότητα ανιχνεύσεως, εντοπίσεως και κατασβέσεως πυρκαγιάς με τη συμπληρωματική λειτουργία του συστήματος αυτόματης παραγωγής και διανομής αδρανούς αερίου.

Όπως φαίνεται από την παραπάνω ανάλυση, τα μηχανήματα των πλοίων είναι σήμερα κατά το πλείστον τηλεχειριζόμενα και αυτοματοποιημένα με προφανή σκοπό οι ρυθμίσεις τους να ανταποκρίνονται στις ενδεχόμενες αλλαγές του πλοίου ή του περιβάλλοντος, χωρίς ανθρώπινη παρεμβολή. Το ίδιο συμβαίνει με την παρακολούθηση και καταγραφή των συνθηκών λειτουργίας του πλοίου και της μηχανής του, π.χ. τα παραδοσιακά ημερολόγια πλοίου έχουν εξελιχθεί σε ειδικά έγγραφα καταχωρήσεως διαφόρων μετρήσεων που περιγράφουν διάφορα γεγονότα κατά τη διάρκεια της κινήσεως του πλοίου. Στο μέλλον είναι πολύ πιθανόν είναι να επιτευχθεί η δυνατότητα συνδέσεως του δικτύου του συστήματος πορείας με το σύστημα του πηδαλίου και της μηχανής.

γ) Στις **εργασίες εκμεταλλεύσεως πάνω στο πλοίο**. Πρόκειται για τους υπολογισμούς των στοιχείων του πλοίου (εκτόπισμα, χωρητικότητα δεξαμενών), τους υπολογισμούς για την παρακολούθηση των φορτώσεων και εκφορτώσεων, ιδίως στα Δ/Ξ όταν πρόκειται για φόρτωση πετρελαίου που η ωριαία απόδοση είναι σημαντική από την άποψη της ναυλώσεώς του, τους υπολογισμούς ερματισμού σε συνδυασμό με την αντοχή του πλοίου, το βύθισμα και την κατανάλωση καυσίμων.

Ας μη λησμονούμε ότι ενώ στο παρελθόν το πλοίο βρισκόταν στο «περιθώριο» ως μια μονάδα μεταφοράς αγαθών από λιμένα σε λιμένα, σήμερα με τις σημαντικές αλλαγές στα μεγέθη, στις ταχύτητες των πλοίων και στους νέους τύπους και στις μορφές φορτώσεως των φορτίων, αποτελεί μέρος της αλυσίδας **μεταφορά αγαθών**, όπου ο χρόνος παραμονής στα λιμάνια είναι εξαιρετικής σημασίας, για όλους τους συμμετέχοντες στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο.

Συνοπτικά μπορούμε να υποστηρίξουμε ότι ο αυτοματισμός αντικαθιστά τον άνθρωπο στον έλεγχο λειτουργίας του πλοίου και της μηχανής του, από τη στιγμή που στο σύγχρονο πλοίο γίνεται ευρεία χρήση του εξ αποστάσεως ελέγχου (remote control), της αυτόματης ενδείξεως και καταγραφής των στοιχείων λειτουργίας και βλαβών (alarm systems), των ηλεκτρονικών υπολογιστών και των προσομιωτών (simulators).

Δεδομένου ότι ο απόλυτος αυτοματισμός δεν μπορεί να εφαρμοσθεί ακόμη λόγω κυρίως οικονομικών εμποδίων, επιτυγχάνεται η εφαρμογή του κεντρικού ελέγχου του πλοίου. Με άλλα λόγια, υπάρχει ο λεγόμενος *μημηματικός αυτοματισμός*, δηλαδή αυτοματοποίηση των επιμέρους λειτουργιών, οπότε και δεν καταργείται ο ανθρώπινος έλεγχος.

9.2 Πληροφορική και επικοινωνίες.

Η εκτεταμένη χρήση Η/Υ στα εμπορικά πλοία είναι σήμερα αναμφισβήτητο γεγονός και αυτό φαίνεται αρχικά από την τοποθέτηση πλήρως αυτοματοποιημένων συστημάτων πάνω στα πλοία, τα οποία και ελέγχονται από αυτούς.

Εξίσου σημαντική είναι η χρήση τους για την εξυπηρέτηση διαφόρων άλλων λειτουργιών του πλοίου, π.χ. προγραμματισμός για τα φορτία, την πορεία του πλοίου και την κατάστασή του, έλεγχος της αποθήκης και της οικονομικής διαχείρισης του πλοίου, αξιολόγηση των δεδομένων των δρομολογίων, απογραφή αποθεμάτων και ανταλλακτικών, παρακολούθηση της ιατρικής καταστάσεως του πληρώματος κλπ.

Είναι φυσικό οι υπολογιστές να αποκτούν ολοένα πιο σημαντικό ρόλο στην κίνηση, στον έλεγχο των κυρίων και βοηθητικών μηχανών και στη ναυσιπλοΐα (αυτόματος πιλότος, συντονισμός ελιγμών).

Σε πλοία υψηλής τεχνολογίας μάλιστα έχει προβλεφθεί η εγκατάσταση προηγμένων *ολοκληρωμένων συστημάτων ελέγχου*, σύμφωνα με τα οποία η επιλογή του συνολικού αριθμού του πληρώματος δεν γίνεται με βάση το μέγεθος του πλοίου, αλλά με τις εργασίες που απομένουν να διεξαχθούν όταν ενεργοποιούνται οι υπολογιστές. Τα συστήματα αυτά τοποθετούνται πάνω στο πλοίο σχεδόν από το στάδιο της ναυπηγήσεως και ελέγχονται σύμφωνα με τις προδιαγραφές της σειράς προτύπων ποιότητας ISO 9001 σε τρία στάδια δοκιμής, δηλαδή στο εργοστάσιο, στο λιμάνι και στη θάλασσα.

Οι Η/Υ έχουν τη δυνατότητα αποθηκείσεως τεράστιου όγκου πληροφοριών και την ικανότητα ταχύτατης εξερεύσεως αυτών των δεδομένων μπροστά στη οθόνη. Με αυτόν τον τρόπο παύει να ισχύει το λογότυπο *«προτιμότερη η έλλειψη πληροφορήσεως από τη λανθασμένη πληροφορόρηση»*. Ένα χαρακτηριστικό των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στο παρελθόν αλλά ακόμη και σήμερα είναι η ελλιπής οργάνωση και ενημέρωση εξαιτίας του υπέρμετρου αριθμού εγγράφων. Όμως με τη χρήση των Η/Υ η πιθανότητα λανθασμένων αποφάσεων μειώνεται δραστικά.

Με τις νέες αυστηρότερες νομικές ρυθμίσεις σε διεθνές επίπεδο, όπως ο Κώδικας ISM (1994) και η STCW 1995 απαιτείται στενότερη συνεργασία του πλοίου με το γραφείο και τους διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς, γεγονός που τονίζει την αναγκαιότητα υπάρξεως δικτύων για την αντιμετώπιση του μεγαλύτερου όγκου πληροφοριών που πρέπει να διανέμεται αξιόπιστα, εύκολα και να αποθηκεύεται, ώστε να είναι διαθέσιμος κάθε χρονική στιγμή.

Ωστόσο και το *ηλεκτρονικό εμπόριο* έχει θέση στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας, δηλαδή η ανταλλαγή επιχειρηματικών πληροφοριών, δίχως την παρουσία εγγράφων, μέσω της ανταλλαγής ηλεκτρονικών και τεχνικών δεδομένων (EDI, TDI), ειδικών προγραμμάτων *ηλεκτρονικού ταχυδρομείου και ήχου* (e-mail, e-voice) και προγραμμάτων αποστολής φαξ και *τηλεδιασκέψεων* (video conferences) μαζί με τη χρήση του *διαδικτύου* (INTERNET), έτσι ώστε να μειωθεί το κόστος επικοινωνίας, αλλά και ο χρόνος που απαιτείται για την κάθε διαδικασία.

Όλες οι μορφές πληροφορήσεως μπορούν να προωθηθούν με τη βοήθεια των ηλεκτρονικών μέσων επηρεάζοντας όσους συμμετέχουν στον κύκλο ζωής ενός πλοίου, όπως τους σχεδιαστές και τις ναυπηγικές μονάδες (π.χ. μεταξύ αυτών πρέπει να υπάρχει συνεχής ροή δεδομένων, όπως ηλεκτρονικά σχέδια, μηχανικοί υπολογισμοί), τους εφοδιαστές που είναι σε στενή συνεργασία με τις ναυπηγικές μονάδες λόγω των διαφόρων παραγγελιών για τα ειδικά μέρη του πλοίου, τους διαχειριστές οι οποίοι στηρίζονται στην ανταλλαγή πληροφοριών για αξιοπιστία και διαθεσιμότητα δεδομένων με σκοπό τη σωστή συντήρηση και διαχείριση του πλοίου και τους νομικούς συμβούλους.

Η καθιέρωση της αυστηρότερης νομοθεσίας για την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της θαλάσσιας ρυπάνσεως μέσω των τροποποιημένων ΔΣ MARPOL 1993 και SOLAS 1994 οδηγεί σε καλύτερο υπολογισμό των διαθεσίμων κεφαλαίων για τα πλοία, από τη στιγμή που απαιτείται στενή συνεργασία πλοίου και ακτής για την εντόπιση μη συμμορφώσεων και ατυχημάτων.

Οι απευθείας ηλεκτρονικές επικοινωνίες μπορούν να συμβάλουν στην τήρηση των νέων κανονισμών με τον καλύτερο τρόπο, π.χ. η συχνή επαφή πλοίου και γραφείου δίνει τη δυνατότητα στους διαχειριστές να γνωρίζουν τι ακριβώς συμβαίνει στη θάλασσα. Με άλλα λόγια, η πληροφορική και οι τηλεπικοινωνίες επέδρασαν στην κυριαρχία του γραφείου έναντι του πλοίου.

Αντιπροσωπευτικό παράδειγμα της ελλείψεως σωστής πληροφόρησης και επικοινωνίας αποτελεί η προσαράξη και απώλεια του Δ/Ξ *Braer* βόρεια της Σκωτίας (1993). Λόγω μιας σειράς ανθρωπίνων λαθών, το πλοίο έχασε την ισχύ του κατά τη διάρκεια σφοδρής κακοκαιρίας, με αποτέλεσμα να κατευθυνθεί ακυβέρνητο προς τις βραχώδεις ακτές.

Ο πλοίαρχος επιχείρησε να επικοινωνήσει με το γραφείο για τις σχετικές εντολές και την αρμοδιότητα της ζητήσεως ρυμουλκών, με σκοπό την αποφυγή της προσαράξεως. Ο χρόνος που χρειάστηκε για να εγκρίνει το γραφείο τις προτάσεις του πλοίαρχου ήταν από τους πιο σημαντικούς παράγοντες του ατυχήματος. Τα ηλεκτρονικά βοηθήματα (π.χ. e-mail, e-voice) θα επιτάχυναν τις διαδικασίες και η ανταπόκριση θα ήταν πολύ καλύτερη. Όταν ένα πλήρως φορτωμένο Δ/Ξ βρίσκεται ακυβέρνητο σε κακές καιρικές συνθήκες κοντά σε φυσικά εμπόδια, δεν υπάρχει η πολυτέλεια της αναμονής για τηλεφωνικές συνδέσεις.

Ο προφανής στόχος της προόδου στις τηλεπικοινωνίες είναι η επίσπευση όλων των αναγκαίων διαδικασιών, με σκοπό την ολοκλήρωση της μεταφοράς των αγαθών στο λιμένα προορισμού, δηλαδή βελτίωση των συνθηκών που επικρατούν στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο. Άλλωστε ο πλοίαρχος πρέπει, εφόσον αυτό είναι δυνατόν, να επικοινωνήσει με τους ιδιοκτήτες του φορτίου σχετικά με τον τρόπο και χρόνο παραδόσεώς του.

Πόσο σημαντική είναι η επικοινωνία στην εμπορική ναυτιλία φαίνεται και από τη σχετική δικαστική υπόθεση *Australasian S.N. v. Morse*, όπου φορτίο μαλλί είχε φορτωθεί σε ένα πλοίο, το οποίο ναυάγησε 45 ν.μ. από το λιμάνι φορτώσεως. Το φορτίο μεταφορτώθηκε και επέστρεψε στο λιμάνι, όπου ανακαλύφθηκε εκτεταμένη ζημιά λόγω σκόνης και υγρασίας κατά τη μεταφόρτωση. Ο εκπρόσωπος των Lloyd's στις 23/12 (ημέρα Σάββατο) συμβούλεψε την άμεση πώληση του φορτίου για τις 26/12 (ημέρα Τρίτη). Υπήρχαν 23 αγοραστές του φορτίου που περίμεναν στο λιμένα προορισμού, ο οποίος απέιχε 900 νμ από το λιμένα φορτώσεως. Δεν υπήρχε καμιά δυνατότητα αλληλογραφίας εντός χρονικών ορίων και μολονότι υπήρχε τηλεγράφοι, είχαν συμπέσει συνεχόμενες αργίες (Κυριακή, ημέρα Χριστουγέννων), αλλά ήταν επίσης περιεργες οι συνθήκες εργασίας στο λιμένα εκφορτώσεως. Κατά συνέπεια η επικοινωνία μέσω τηλεγράφου ήταν αδύνατη. Η απόφαση του δικαστηρίου δικαίωσε τον πλοίαρχο στην ενέργειά του να πουλήσει το φορτίο.

Σύμφωνα με τη SOLAS (ιδίως τις τροποποιήσεις του 1988), εκτός των ζητημάτων της ναυτικής ασφάλειας ο εξοπλισμός του πλοίου αναβαθμίστηκε και σε πολλά άλλα επίπεδα, ειδικά στις επικοινωνίες. Με την πλήρη εφαρμογή του GMDSS από την 1/2/1999 για όλα τα πλοία μαζί με το αντίστοιχο πιστοποιητικό ασφάλειας ραδιοεπικοινωνιών του Φ/Γ, στην ουσία δεν υπάρχει πλέον ανάγκη για πρόσληψη ραδιοτηλεγραφήτη.

Επομένως, τα πλοία θα πρέπει να εξοπλισθούν με νέες συσκευές τηλεπικοινωνίας, που βασίζονται σε ψηφιακές τεχνικές και χρησιμοποιούν επίγεια και δορυφορικά ασύρματα αυτοματοποιημένα δίκτυα, π.χ. αυτόματα συστήματα SOS, συστήματα εκπομπής σε περιπτώσεις ναυαγίου ή ατυχήματος (EPIRB), που οι ασυρματιστές αποκαλούν «ο λύκος και τα πρόβατα».

Το GMDSS είναι έργο του INMARSAT-C και ουσιαστικά θα επιταχύνει την επιχείρηση διασώσεως διότι επιτρέπει στο πλοίο που βρίσκεται σε κίνδυνο να έλθει απευθείας σε επαφή με το συνεργείο διασώσεως αντί μέσω άλλου πλοίου, με την προϋπόθεση ότι το τελευταίο διαθέτει τους δικούς του επίγειους σταθμούς πλοίων.

Παράλληλα η εισαγωγή των δορυφορικών συστημάτων INMARSAT-B, M, mini M παρέχει δυνατότητες επικοινωνίας φωνής, δεδομένων και εικόνας σε υψηλές ταχύτητες, οδηγώντας σε εφαρμογές όπως τηλεδιάσκεψη, τηλεπισκευή και τηλεπτήρηση.

9.3 Τηλεματική και από απόσταση εκπαίδευση.

Οι νέες τεχνικές που ήδη άρχισαν να εφαρμόζονται και πρόκειται να γίνουν ευρέως αποδεκτές είναι η εξ αποστάσεως εκπαίδευση, με την οποία θα επιτευχθεί η διαρκής ενημέρωση και κατάρτιση των πληρωμάτων σε θέματα κατασκευής, φορτώσεως και διαχειρίσεως των πλοίων, αλλά και στις τεχνολογίες επικοινωνιών και ναυσιπλοίας, στοιχείο που εμφανώς απουσίαζε κατά το παρελθόν, π.χ. ένα σύστημα που θα επιτρέπει τη *συνεχή παρακολούθηση και επαφή του πλοίου με επίγειο παράκτιο σταθμό* κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, με σκοπό να εγγυάται την ασφαλή μεταφορά, κυρίως για τα Ε/Γ πλοία που διεξάγουν ταξίδια μεγάλων αποστάσεων.

Επίσης η *καθιέρωση μιας κοινής γλώσσας*, κατά προτίμηση των αγγλικών, στο χώρο εργασίας του πλοίου θα διευκολύνει την επικοινωνία ανάμεσα σε ανώτερο και κατώτερο προσωπικό, επιλύοντας προβλήματα όπως η συχνή αλλαγή πληρώματος στα πλοία και οι ποικίλες συνήθειες που εμφανίζουν

άτομα διαφορετικής εθνικότητας.

Εξίσου σημαντική είναι και η *είσοδος της τηλεματικής στην εμπορική ναυτιλία*, μολονότι δεν έχει ακόμη αναπτυχθεί σε επιθυμητό επίπεδο, ιδίως σε θέματα παροχής ιατρικών υπηρεσιών, διαδικασιών εισόδου και εξόδου των πλοίων από τους λιμένες και συνδυασμένων μεταφορών.

Βασικός σκοπός των ερευνητικών προγραμμάτων τηλεματικής είναι η παροχή δυνατότητας στο πλήρωμα και το προσωπικό γραφείου να επιτύχει στόχους, όπως η αύξηση της αποδοτικότητας του πλοίου και των επιπέδων ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, η μείωση του λειτουργικού κόστους και του κόστους διακινήσεως και διανομής και η αύξηση του επιπέδου προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Θέμα 10: Ο αμερικανικός νόμος OPA 1990.

Το ατύχημα του *Exxon Valdez* (1989) αποτέλεσε την αφορμή για να υπογράψει ο πρόεδρος Bush το νόμο *Oil Pollution Act-OPA* (1990) ύστερα από πολύ μεγάλη πίεση που ασκήθηκε από ομάδες πολιτών, περιβαλλοντικές οργανώσεις και ειδικούς της εγχώριας ναυτιλίας. Άξιο σχολίων είναι ότι ο OPA προέκυψε από ένα ατύχημα Δ/Ξ του οποίου η ποσότητα πετρελαίου που χύθηκε στο θαλάσσιο περιβάλλον (37.500 τόνοι) ήταν ένα μικρό μέρος της καταστροφής, που προκάλεσε το ατύχημα του Δ/Ξ *Amoco Cadiz* (220.000 τόνοι) στις γαλλικές ακτές (1978). Μόλις ψηφίστηκε ο OPA δέχτηκε αυτόματα σκληρή κριτική για τα εξής δύο αμφιλεγόμενα σημεία του:

- α) Σχεδιασμός DH ή DB (double hull / double bottom, δηλαδή διπλά κελύφη, διπύθμενα) και
- β) καθιστός απεριόριστης ευθύνης του πλοιοκτήτη.

Ας μη λησμονούμε ότι προηγούμενες απόπειρες στη Συνδιασκέψη (TSPP) του IMO το 1978 για την καθιέρωση των DH/DB Δ/Ξ χάθηκαν μέσα στο γνωστό πλαίσιο συμβιβασμού, που διέπει τις διαδικασίες ιδρύσεως, τροποποιήσεως και τα στάδια υπογραφής και επικυρώσεως μιας ΔΣ. Το ζήτημα ήταν τώρα διαφορετικό από την ίδια του τη βάση. Το ατύχημα έγινε σε θαλάσσια περιοχή που ανήκει στις ΗΠΑ και δεν ήταν δυνατό να αντιμετωπισθεί με χρονοβόρες διαδικασίες.

Πολλές πηγές υποστήριξαν ότι ο OPA 1990 ήταν δίχως αμφιβολία μια πολιτική απόφαση, που θεοπίσθησε σε λάθος χρόνο αλλά εύκολα κατανοητή και ελκυστική για την κοινή γνώμη λόγω της απλότητάς της. Οι ανεξάρτητοι πλοιοκτήτες Δ/Ξ θεωρούν ότι η τεχνολογία δεν πρέπει να *παγώσει* με την εμφάνιση του OPA και αναφέρονται βέβαια στην ήδη τροποποιημένη ΔΣ MARPOL με τους κανονισμούς 13F και 13G, οι οποίοι επιτρέπουν και άλλα εναλλακτικά σχέδια Δ/Ξ. Ωστόσο οι πλοιοκτήτες, κυρίως για οικονομικούς λόγους, θα προτιμούσαν την υφιστάμενη τεχνολογία πριν την καθιέρωση του OPA 1990.

Τα τελευταία 15 χρόνια το Κογκρέσο μελετούσε τις μεθόδους που θα του επέτρεπαν να ψηφίσει μια νέα νομοθεσία, σχετική με απορρίψεις πετρελαιοειδών από τα εμπορικά πλοία. Έτσι ορισμένες διατάξεις του OPA 1990 αφορούν αποκλειστικά στην εγχώρια ναυτιλία, αλλά αρκετές από αυτές έχουν άμεση επίδραση στα αλλοδαπά εμπορικά πλοία που μετέχουν στο εμπόριο με τις ΗΠΑ.

Από τη στιγμή που εμφανίστηκε ο νόμος αυτός, είναι ευνόητο ότι η μονομερής αυτή αντίδραση των ΗΠΑ, όσον αφορά στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος παραμερίζει σε μεγάλο βαθμό τις υπάρχουσες διεθνείς και περιφερειακές συμβάσεις καθώς και το πεδίο εφαρμογής τους, μόνο που η ευαισθητοποίηση της κοινής γνώμης για το θαλάσσιο περιβάλλον (εκτεταμένες ζημιές στη θαλάσσια χλωρίδα και πανίδα της Αλάσκας) δεν φθάνει από μόνη της για να αιτιολογήσει ένα περιβαλλοντικό κόστος από τη στιγμή που είχε και πολιτικό κόστος.

Εκτός των δύο επιμέτρων σημείων, η OPA 1990 περιέχει ορισμένες διατάξεις που αναμφίβολα συμβάλλουν σε βελτίωση των συνθηκών για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Αναφέρεται ρητά στον τομέα ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και τα επίπεδα εκπαίδευσής των ναυτικών (title IV) θεσπίζοντας κανονισμούς για το σύστημα ελέγχου κυκλοφορίας των πλοίων (Vessel Traffic Services) έτσι ώστε να ελέγχονται οι παράνομες απορρίψεις αποβλήτων στη θάλασσα και να εντοπίζονται οι παραβάτες που προκαλούν τη ρύπανση από πετρελαιοειδή.

Επίσης προβλέπεται χρήση πλοηγών και συνοδών πλοίων (ριμουλκών), οργάνωση φυλακών γέφυρας, βελτίωση των μέσων τηλεπικοινωνίας μεταξύ του πλοίου και της ακτής, έλεγχος για ναρκωτικά και αλκοολούχα, καθορισμός μέσω του IMO των ελαχίστων αποδεκτά προδιαγραφών εκπαίδευσής των ναυτικών σε συνδυασμό με την άσκηση ελέγχου της αμερικανικής ακτοφυλακής για τα πιστοποιητικά ικανότητας πλοιάρχου και πληρώματος και της εν γένει επανδρώσεως αλλοδαπών πλοίων που προσεγγίζουν τα αμερικανικά λιμάνια, ενώ σχετικά με τη συντήρηση των πλοίων προβλέπονται αυστηρότεροι αλλά κοινά αποδεκτοί κανονισμοί ελέγχου και επιθεωρήσεων από την πλευρά των νηογνομόνων.

Αρκετά χρόνια μετά το ατύχημα του *Exxon Valdez* πολλοί ναυτιλιακοί παράγοντες έχουν επικεντρωθεί στους κανονισμούς της OPA σχετικά με τις συνέπειες, που θα έχει τυχόν απόρριψη πετρελαίου. Την περίοδο 1986-1990 και σε σύνολο αφίξεων πλοίων στις ΗΠΑ που υπερέβησαν τις 17.000, σημειώθηκαν 753 περιστατικά πετρελαϊκής ρυπάνσεως που επιβάδρυναν το θαλάσσιο περιβάλλον με 387.404 βαρέλια πετρελαίου. Από αυτά όμως το 95% αφορούσε σε ρύπανση μικρότερη των 100 βαρελιών, ενώ μόνο 9 ατυχήματα (1,2%) αφορούσαν σε ρύπανση μεγαλύτερη από 700 τόνους με γνωστότερα το *Mega Borg* (12.500 τόνοι, το 1990) και βέβαια το *Exxon Valdez* (37.500 τόνοι).

10.1 Οι διατάξεις του OPA 1990.

Σε αντίθεση με τις διεθνείς συμβάσεις που ορίζουν συγκεκριμένα πρότυπα (εξαιρείται η MARPOL με τις τελευταίες τροποποιήσεις του έτους 1992, οι οποίες όμως τέθηκαν σε ισχύ μετά τη θέσπιση της OPA 1990), τα οποία πρέπει να εφαρμόζονται, ο OPA σαφώς και προβλέπει ένα συγκεκριμένο σχέδιο για τα Δ/Ξ, δηλαδή καθιστά υποχρεωτική την εφαρμογή των DH ή/και DB για όλα τα νέα Δ/Ξ που καταπλέουν σε περιοχές δικαιοδοσίας των ΗΠΑ, π.χ. αιγιαλίτιδα ζώνη και αποκλειστική οικονομική ζώνη. Συγκεκριμένα:

α) Όλα τα νέα εμπορικά πλοία (παράδοση μετά την 1/1/94) με χωρητικότητα κάτω των 5.000 GRT απαιτείται να εφοδιάζονται με διπλά περιβλήματα ή/και διπλούς πυθμένες. Τα ήδη υπάρχοντα αυτού του μεγέθους απαιτείται να συμμορφώνονται με τη νέα κατασκευή μετά την 1/1/2015.

β) Όλα τα νέα εμπορικά πλοία άνω των 5.000 GRT απαιτείται να έχουν DH και DB. Εξαιρούνται μέχρι την 1/1/2015 τα πλοία που φορτώνουν ή εκφορτώνουν σε σταθμό που βρίσκεται στην ανοικτή θάλασσα, π.χ. Louisiana Offshore Oil Port (LOOP) ή μεταφορτώνουν σε μικρότερα πλοία πέραν των 60 ν.μ. από τις ακτές των ΗΠΑ. Για τις διαδικασίες φορτοεκφορτώσεως, η αμερικανική ακτοφυλακή (USCG) κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι σταθμοί εκφορτώσεως στην ανοικτή θάλασσα αποτελούν τον πιο ανώδυνο περιβαλλοντικά τρόπο σε σχέση με την απευθείας παράδοση είτε σε τεματιικούς σταθμούς είτε σε φορηγίδες. Οι σταθμοί αυτοί (LOOP), αποδεικνύονται πιο αποτελεσματικοί, όσον αφορά στους τομείς ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, διότι μειώνουν σε σημαντικό βαθμό τα ποσοστά ατυχημάτων, π.χ. προσαράξεις, συγκρούσεις, εκρήξεις λόγω αντιξώων καιρικών συνθηκών.

γ) Όλα τα υπάρχοντα πλοία άνω των 5.000 GRT θα πρέπει να προσαρμοσθούν στις νέες διατάξεις για τα DH/DB ή να αποσυρθούν σταδιακά αρχίζοντας από το έτος 1995, σύμφωνα με την ηλικία και τη χωρητικότητά τους. Η εφαρμογή του σχεδίου μη αποδοχής των υπάρχοντων πλοίων αρχίζει από το 1995 για πλοία ηλικίας 28 ετών και τελειώνει το 2010 για όσα είναι ηλικίας 23 ετών. Τα πλοία που ήδη διαθέτουν DB/DH έχουν μια πρόσθετη περίοδο χάρις 5 ετών.

Το DH/DB σε αναλογία με το πλάτος ενός συμβατικού Δ/Ξ, σημαίνει ένα κενό διάστημα περίπου δύο έως τριών μέτρων μεταξύ του εξωτερικού σκάφους και των δεξαμενών φορτίου. Οι υποστηρικτές των DH και των DB πιστεύουν ότι οι διαρροές στο διπλό πυθμένα μπορούν να αποφευχθούν με αποτελεσματικότερο σχεδιασμό και καλύτερη κατασκευή, δηλαδή ισχυρίζονται ότι τα DH/DB θα προστατεύσουν το θαλάσσιο περιβάλλον καλύτερα σε περιπτώσεις προσαράξεων ή συγκρούσεων σε περιοχές πυκνής κινήσεως, ιδιαίτερα κοντά σε παράκτιες ζώνες όπου η περιβαλλοντική ευαισθησία είναι αρκετά μεγαλύτερη. Κατά συνέπεια, η κατασκευαστική αντοχή του πλοίου θα αυξηθεί, αυξάνοντας έτσι την ικανότητα του πλοίου να επιζήσει μετά από ατύχημα. Η διάρκεια μιας μεγάλης πλευρικής δεξαμενής έρματος σε πλοίο χωρίς διπλά τοιχώματα, μετά από σύγκρουση ή προσάραξη, θα έχει ως συνέπεια μεγάλη απώλεια πλευστότητας και ευστάθειας.

Ένα άλλο επιχείρημα υπέρ του DH/DB είναι ότι θα προσφέρει καλύτερη τοποθέτηση των δεξαμενών καυσίμων και απλούστευση του *συστήματος σωληνώσεων* (transfer system). Με βάση την πείρα που έχουν αποκτήσει διάφορες ναυτιλιακές εταιρείες από πλοία που είχαν ναυπηγηθεί στη δεκαετία του 1980, ισχυρίζονται ότι το αυξημένο κόστος κατασκευής αντισταθμίζεται από οικονομίες που προέρχονται από καλύτερο χειρισμό φορτίου και έρματος, ένα αποτελεσματικότερο αποστράγγισμα των δεξαμενών φορτίου και ευκολότερο καθαρισμό των δεξαμενών, που όλα μαζί συντελούν σε ταχύτερες διαδικασίες φορτώσεως και εκφορτώσεως.

Αντίθετα, σύμφωνα με μια μελέτη του γερμανικού νοηγώμονα (Germanischer Lloyd) προκύπτει ότι σε περιπτώσεις προσκρούσεως σε υφάλους ή βραχώδεις ακτές, το κενό των 2-3 μέτρων που ορίζεται για τα Δ/Ξ εφοδιασμένα με DH/DB θα προστατεύσει τις δεξαμενές φορτίου μόνο όταν το πλοίο έχει ταχύτητα μικρότερη των 4 κόμβων/ώρα. Μια ταχύτητα 7,3 κόμβων/ώρα, στην περίπτωση της προσκρούσεως θα

απαιτούσε ένα αντίστοιχο κενό 6 μέτρων. Υποστηρίζεται ακόμη ότι με συμβιβασμό στις διαστάσεις των χώρων DH/DB, ώστε το πλοίο να μεταφέρει το ελάχιστο έργο που απαιτεί η MARPOL, μπορεί να αποφευχθεί η απώλεια μεταφορικής ικανότητας και να εξασφαλισθεί επαρκής προστασία σε περιπτώσεις προσαράξεως και σχετική προστασία σε περιπτώσεις συγκρούσεως.

Οι ευρωπαϊκοί νηογνώμονες θεωρούν ότι τα Δ/Ξ που είναι εφοδιασμένα με διπλούς πυθμένες θα προσφέρουν προστασία σε περιπτώσεις *μη σφοδρής προσκρούσεως* (low impact), πράγμα που ισχύει και στα συμβατικά Δ/Ξ. Όταν η προσαράξη στα βράχια ή αβαθή ύδατα είναι *ισχυρή* (strong impact), η νέα αυτή κατασκευαστική τεχνική δεν μειώνει τα ποσοστά ρυπάνσεως, π.χ. στην περίπτωση του *Amoco Cadiz* (1978) προφανώς ο διπλός πυθμένας δεν θα πρόσφερε τίποτα, αφού ουσιαστικά το πλοίο κόπηκε σε δύο κομμάτια. Επιπλέον στο ναυάγιο του *Braer* (1993), εκπρόσωπος των Lloyd's τόνισε ότι το πλοίο προσαράξε και στη συνέχεια έσπασε σε δύο κομμάτια, εξαιτίας της σφοδρής θαλασσοταραχής, πράγμα που δεν θα μπορούσε να αποτραπεί ούτε και στην περίπτωση που το πλοίο ήταν εφοδιασμένο με διπλά τοιχώματα. Υποθέτοντας ότι το πλοίο είχε διπλά τοιχώματα, το Δ/Ξ θα είχε προσαράξει στα βράχια και η διαφορά της πίεσεως μεταξύ των εξωτερικών και των εσωτερικών τοιχωμάτων του συντελούσε στο να κοπεί στα δύο. Η εξέλιξη αυτή δεν θα είχε αποτραπεί εάν το πλοίο ήταν εφοδιασμένο με διπλά τοιχώματα.

Υπάρχουν όμως αντιρρήσεις ως προς την ωφελιμότητα των Δ/Ξ με διπλούς πυθμένες. Συγκεκριμένα:

α) Η επιθεώρηση ενός μεγάλου Δ/Ξ στους εσωτερικούς χώρους, με σκοπό την ανεύρεση πιθανών διαβρώσεων, είναι μια δύσκολη εργασία και αυτό γιατί απαιτείται εξέταση τουλάχιστον 1.200 χιλιομέτρων μεταλλικών κολλήσεων και η αναρρόχιση σε επιφάνειες συνολικού μήκους άνω των 10.000 μέτρων.

β) Τα διπλά περιβλήματα προσθέτουν και άλλες δυσκολίες. Εκτός από τη δυσκολία προσβάσεως στον κενό χώρο ανάμεσα στα εξωτερικά περιβλήματα και στις δεξαμενές, η χρήση αυτού του κενού ως δεξαμενής έρματος είναι σχεδόν βέβαιο ότι θα δημιουργήσει απρόβλεπτα προβλήματα διαβρώσεως.

γ) Οι αιχμές νερού που θα παραμένουν στα τοιχώματα του πλοίου θα επιταχύνουν τις διαδικασίες οξειδώσεως ενώ η εφαρμογή αντιδιαβρωτικών βαφών είναι σχεδόν αδύνατη λόγω του στενού χώρου.

δ) Στο κενό μεταξύ των δύο σκαφών συγκεντρώνονται μεγάλες ποσότητες αερίων και, καθώς η περιεκτικότητα σε οξυγόνο θα είναι μεγάλη, η δημιουργία σπινθήρων και η διαφυγή από τις ρωγμές εκρηκτικών αερίων μπορούν να προκαλέσουν εκρήξεις.

Από την άλλη πλευρά, υπάρχει η αντίθετη άποψη του αμερικανικού νηογνώμονα (ABS), ο οποίος θεωρεί ότι τα Δ/Ξ αυτού του τύπου μπορούν να είναι φιλικά προς τους επιθεωρητές που θα εισέρχονται στους εσωτερικούς χώρους τους, εφόσον εφαρμόζονται μοντέρνες τεχνικές, που θα είναι αποτέλεσμα της πείρας τώσων ετών. Οι μέθοδοι αυτές μπορούν να εφαρμοσθούν με τη χρήση διαμήκων ελασμάτων που συνδέουν τους νομείς του εσωτερικού και του εξωτερικού σκάφους σε τακτά διαστήματα, αντικαθιστώντας συμβατικά ενισχυτικά υποστρώματα μεταξύ των δύο σκαφών. Τα ελάσματα αυτά συνδυαζόμενα με τον ιστό των εγκαρσίων πλαισίων στον πυθμένα του σκάφους, δημιουργούν ένα είδος σκάρας ή πλέγματος. Με αυτόν τον τρόπο τα δύο σκάφη του πλοίου θα αντιδρούν στις επενεργούσες δυνάμεις ως μια ενότητα με τελικό αποτέλεσμα μεγαλύτερη ευκαμψία των μετάλλων και συνεπώς μείωση των πιθανοτήτων δημιουργίας μικρών ρωγμών.

10.2 Σύγκριση MARPOL και OPA 1990.

Ο βασικός στόχος της MARPOL είναι να εξαλείψει την εσκεμμένη ρύπανση και να μειώσει σε έναν επιθυμητό βαθμό τις απορρίψεις πετρελαίου που προέρχονται από ατυχήματα. Υπενθυμίζουμε ότι, οι διατάξεις της MARPOL πληρούν τις κατάλληλες προϋποθέσεις για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και επομένως το πρόβλημα εντοπίζεται και στην απροθυμία κάποιων κρατών να επικυρώσουν την εν λόγω Σύμβαση.

Από την άλλη πλευρά, μπορούμε να θεωρήσουμε ότι ο OPA 1990 έχει πετύχει τον αρχικό του στόχο. Τα Δ/Ξ εξακολουθούν να ταξιδεύουν προς τις ΗΠΑ είτε είναι συμβατικά είτε έχουν εφοδιασθεί με DH/DB. Από όποια σκοπιά και να το εξετάσει κανείς, οι πλοιοκτήτες Δ/Ξ έχουν γίνει αρκετά προσεκτικοί, όσοι παραμένουν στο εμπόριο πετρελαίου από και προς τα αμερικανικά λιμάνια και ύδατα και παρουσιάζουν μία βελτιωμένη εικόνα σχετικά με την κατάσταση των πλοίων τους.

Ένα σημείο υπεροχής του OPA 1990 είναι η υιοθέτηση από τον IMO, των τροποποιήσεων της MARPOL (1992), του σχεδιαστικού τύπου DH/DB. Από τη στιγμή που πρωτοεμφανίστηκε αυτή η πρόταση, κατά τη διάρκεια της συνδιασκέψεως TSPP (1978), ήταν τελικά θέμα χρόνου η θέσπιση εθνικής νομοθεσίας από τις ΗΠΑ σχετικής με τη ρύπανση από πετρέλαιο. Οι προηγούμενες απόπειρες αυτό

ακριβώς είχαν δείξει, μόνο που καμιά από τις αντιπροσωπείες των υπολοίπων κρατών στον IMO δεν το είχε προβλέψει ή δεν ήθελε να το παραδεχθεί.

Πρόσθετα, η επίσημη θέση των ΗΠΑ αποκλείει τις εναλλακτικές προτάσεις, κρίνοντας ότι μόνο το σχέδιο των DH/DB πληροί τις προϋποθέσεις, μολονότι οι τωρινές αναφορές της MARPOL σχετικά με τις διαστάσεις των δεξαμενών, το βύθισμα και τα μέγιστα βάθη των DB είναι ήδη αποδεκτές. Εξάλλου, ως μη λησμονούμε ότι κανένα άλλο από τα εναλλακτικά σχέδια ως προς το Δ/Ξ DH/DB δεν έχει ακόμη ναυπηγηθεί και το πιθανότερο είναι να μην κατασκευασθεί στο μέλλον και επομένως είναι αδύνατη η σύγκριση για το ποια πρόταση τελικά είναι οικολογικά η καλύτερη. Οι βασικές διαφορές του OPA 1990 από τους κανονισμούς 13F και 13G της MARPOL επικεντρώνονται σε δύο σημεία:

α) Οι απαιτήσεις της πρώτης αφορούν σε όλα τα νέα Δ/Ξ να εφοδιάζονται με DH/DB όταν εισέρχονται σε αμερικανικά ύδατα, ενώ η MARPOL υιοθετεί το ίδιο πρότυπο αλλά για πλοία πάνω από 5.000DWT.

β) Η MARPOL επιτρέπει και εναλλακτικές μεθόδους σχεδιασμού, π.χ. το mid-deck Δ/Ξ, αρκεί αυτές να προσφέρουν ίση προστασία με τα DH/DB σε περιπτώσεις συγκρούσεων ή προσαράξεων, ενώ ο OPA δεν δέχεται κανένα άλλο σχέδιο.

Ωστόσο, τίθεται το ερώτημα εάν θα έπρεπε οι τροποποιήσεις της MARPOL να υπεριοχύουν των διατάξεων του OPA, δεδομένου ότι υιοθετήθηκαν σε μετέπειτα χρονικό στάδιο. Οι ΗΠΑ έκαναν επίσημη δήλωση ότι δεν δέχονται το άρθρο 16 της MARPOL, αντιστρέφοντας έτσι τη χρονική ακολουθία. Ποια θα είναι όμως η επίδραση μιας τέτοιας δηλώσεως στα νομικά δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των κρατών-μελών που απορρέουν από την εφαρμογή της MARPOL; Σύμφωνα με το άρθρο αυτό υπάρχει μια άλλη μέθοδος, όταν ένα κράτος-μέλος επιθυμεί να εμποδίσει την τροποποίηση ενός Παραρτήματος της MARPOL, έτσι ώστε να μην τεθεί σε ισχύ. Εκφράζεται με την επίσημη αντίδρασή του, υποστηριζόμενη από αριθμό κρατών, που φθάνει το 1/3 του συνολικού αριθμού κρατών-μελών και που ο συνολικός εμπορικός στόλος τους φθάνει τουλάχιστον το 50% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Ως γνωστόν, οι κανονισμοί 13F και 13G υιοθετήθηκαν το Μάρτιο του 1992 και το 1/3 των κρατών-μελών δεν είχε εκφράσει αντιρρήσεις. Επομένως, οι ΗΠΑ δεν μπορούσαν να αποφύγουν την έναρξη ισχύος τους.

Η MARPOL είναι μια Σύμβαση παγκόσμιας εμβέλειας, την οποία έχουν ήδη επικυρώσει πάνω από 145 κράτη. Οι ΗΠΑ ήταν ανάμεσα στις χώρες που είχαν ηγετικό ρόλο κατά το χρόνο καταρτίσεώς της (1973), αλλά και κατά τη διάρκεια των τροποποιήσεών της (1978). Είναι επίσης γνωστό ότι οι εκάστοτε αντιπροσωπείες των ΗΠΑ στις διασκέψεις του IMO επηρεάζουν, πολλές φορές άμεσα, την MEPC (επιτροπή προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος του IMO). Οι ΗΠΑ έχουν στο παρελθόν επικυρώσει τη ιδρυτική Σύμβαση του IMO (1948) και είναι ένα από τα πρώτα κράτη-μέλη που έχουν υπογράψει και επικυρώσει τη MARPOL. Κάθε σύμβαση που είναι σε ισχύ δεσμεύει τα κράτη-μέλη της και πρέπει να εφαρμόζεται «καλή τη πίστει». Σύμφωνα με το άρθρο 18 της Συμβάσεως της Βιέννης (1969), ένα κράτος είναι υποχρεωμένο να αποφεύγει τέτοιου είδους πράξεις, που υπερνικούν το αντικείμενο και το σκοπό μιας συνθήκης.

Θέμα 11: Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) προχώρησε βαθμιαία στην επικύρωση των εξής διεθνών συμβάσεων:

α) *Σύμβαση της Βένης* (1963), που αφορά στη διεθνή επιτροπή για την προστασία του Ρήνου από τη ρύπανση.

β) *Σύμβαση της Βόννης* (1976), σχετικά με την προστασία του Ρήνου από τη χημική ρύπανση.

γ) *Σύμβαση της Βαρκελώνης* (1976), για την προστασία της Μεσογείου από τη ρύπανση και το πρωτόκολλο για τη ρύπανση από χερσαίες πηγές.

δ) *Σύμβαση του Παρισιού* (1974), για την προστασία των θαλασσών λόγω ρυπάνσεως προερχόμενης από χερσαίες πηγές.

ε) *Σύμβαση της Καμπέρα* (1980), σχετικά με τη διατήρηση της θαλάσσιας πανίδας και χλωρίδας της Ανταρκτικής.

στ) *Σύμβαση της Βόννης* (1983), που αφορά στη συνεργασία για την καταπολέμηση της ρυπάνσεως της Βόρειας Θάλασσας από τους υδρογονάνθρακες και άλλες επικίνδυνες ουσίες.

ζ) *Σύμβαση της Καρθαγένης* (1983), για την προστασία και την αξιοποίηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Καρθαγίνης.

η) *Σύμβαση της Βαρσοβίας* (1983), για την αλιεία και τη διατήρηση των ζώντων πόρων στη Βαλτική Θάλασσα.

θ) *Σύμβαση* (8/10/90), και πρωτόκολλο μεταξύ Γερμανίας, Τσεχίας, Σλοβακίας και ΕΕ, για τη διεθνή επιτροπή προστασίας του Έλβα (23/2/93).

Παράλληλα, η ΕΕ έχει εκδώσει μεγάλο αριθμό κοινοτικών πράξεων, που αφορούν στο περιβάλλον και οι οποίες είναι σχετικές με τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τα εμπορικά πλοία. Ορισμένες από τις κοινοτικές οδηγίες παρατίθενται στη συνέχεια σε χρονολογική σειρά:

ΟΔΗΓΙΑ (76/464/ΕΟΚ) της 4/5/1976 περί *Ρυπάνσεως που Προκαλείται από Ορισμένες Επικίνδυνες Ουσίες που Εκχέονται στο Υδάτινο Περιβάλλον της Κοινότητας.*

ΟΔΗΓΙΑ (86/280/ΕΟΚ) 12/6/1986 σχετικά με τις *Οριακές Τιμές και τους Ποιοτικούς Στόχους για τις Απορρίψεις Ορισμένων Επικινδύνων Ουσιών* που υπάγονται στον Κατάλογο I του Παραρτήματος της οδηγίας 76/464.

ΟΔΗΓΙΑ (79/116/ΕΟΚ) περί των *Ελαχίστων Προδιαγραφών Ορισμένων Δεξαμενοπλοίων που Καταπλέουν ή Αποπλέουν από Κοινοτικούς λιμένες*, η οποία συμπληρώθηκε και τροποποιήθηκε από την **ΟΔΗΓΙΑ (79/1034/ΕΟΚ)** της 6/12/1979 για ορισμένα Δ/Ξ που εισέρχονται ή εξέρχονται από κοινοτικούς λιμένες. Στο άρθρο 1 το κείμενο αντικαθίσταται ως εξής: «*όταν μεταφέρονται χημικά προϊόντα χύμα ή/και υγροποιημένα αέρια χύμα, ενδείξεις διά το εάν το πλοίο κατέχει πιστοποιητικό καταλληλότητας ή μη βάσει των όρων του κώδικος ΙΜΟ σχετικά με την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα χημικά προϊόντα χύμα ή υγροποιημένα αέρια χύμα.*»

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ (82/452/ΕΟΚ) της Επιτροπής της 1/7/1982 απευθυνόμενη στην ελληνική κυβέρνηση, σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας του Συμβουλίου της 21/12/1978 περί των *Ελαχίστων Απαιτούμενων Προδιαγραφών για Ορισμένα Δεξαμενόπλοια που Καταπλέουν ή Αποπλέουν από Κοινοτικούς Λιμένες* και της οδηγίας της 6/12/1979, τροποποιητικής της προηγούμενης. Επίσης υπάρχει και η τροποποίηση στην πρόταση **ΟΔΗΓΙΑΣ (ΚΟΜ (90) 452 31.10.90)** για τις *Ελάχιστες Προδιαγραφές που Απαιτούνται για τα Πλοία που Μεταφέρουν Επικίνδυνα Εμπορεύματα ή Ρυπαντικές Ουσίες σε Δέματα*. Σχετικό με την παραπάνω οδηγία είναι και το διάταγμα της γαλλικής κυβέρνησης (24/3/78) το οποίο ήταν φυσικό αποτέλεσμα της εκτεταμένης ρυπάνσεως που προκάλεσε το ναυάγιο του Δ/Ξ *Amoco Cadiz* στις ακτές της Βρετανίας. Σύμφωνα με αυτό απαιτείται ο πλοίαρχος ενός Δ/Ξ που εισέρχεται στα γαλλικά χωρικά ύδατα ή όταν το Δ/Ξ έχει εμπλακεί σε ένα ατύχημα σε απόσταση 50 ν.μ. από την πλησιέστερη ακτή και που πιθανόν να προκαλέσει σοβαρή ρύπανση, να ειδοποιήσει όσο το δυνατό συντομότερα τις γαλλικές αρχές. Επίσης απαιτείται για τα διερχόμενα Δ/Ξ μέσα από τη γαλλική αιγιαλίτιδα ζώνη να διατηρούν μία απόσταση μεγαλύτερη των 7 ν.μ. από την ακτή εκτός εάν χρησιμοποιούν τις υποχρεωτικές πορείες πλοίων.

ΑΠΟΦΑΣΗ (80/686/ΕΟΚ) της Επιτροπής της 25/6/1980 περί *Συστάσεως Συμβουλευτικής Επιτροπής στον Τομέα του Ελέγχου και της Μειώσεως της Ρυπάνσεως που Προξενείται από την Έκχυση Υδρογονανθράκων στην Θάλασσα* λόγω του ατυχήματος του Δ/Ξ *Amoco Cadiz* που προκάλεσε σημαντική ρύπανση στις ακτές της Γαλλίας και της Κορνούλης. Έχει όμως τροποποιηθεί με την **ΑΠΟΦΑΣΗ (85/208/ΕΟΚ)** της 25/3/1985 ώστε να επεκταθούν οι αρμοδιότητες της συμβουλευτικής επιτροπής και στις άλλες επικίνδυνες ουσίες εκτός των υδρογονανθράκων και την **ΑΠΟΦΑΣΗ (87/144/ΕΟΚ)** η οποία μειώνει τον αριθμό των εθνικών αντιπροσώπων από τρεις σε δύο και δίνει δυνατότητα συμμετοχής ενός ή περισσότερων προσώπων με ειδικές γνώσεις στο σχετικό τομέα.

ΑΠΟΦΑΣΗ (81/420/ΕΟΚ) για τη *Ρύπανση της Μεσογείου Θάλασσας από τους Υδρογονάνθρακες και Άλλες Επιβλαβείς Ουσίες* καθώς και **ΑΠΟΦΑΣΗ (81/971/ΕΟΚ)** για τα *Συστήματα Πληροφορήσεως για την Έκχυση Υδρογονανθράκων στη Θάλασσα.*

ΟΔΗΓΙΑ (86/85/ΕΟΚ) για την *Καθιέρωση Κοινοτικού Συστήματος Πληροφορήσεως για τον Έλεγχο και την Μείωση της Ρυπάνσεως που Προξενεί η Απόρριψη Υδρογονανθράκων και Άλλων Επικινδύνων Ουσιών στην Θάλασσα* η οποία τροποποιήθηκε με την **ΑΠΟΦΑΣΗ (88/346/ΕΟΚ)** της 16/6/1988. Το κείμενο αντικαθίσταται ως εξής: «*καθιερώνεται σύστημα πληροφόρησης προκειμένου οι αρμόδιες αρχές των κρατών-μελών να έχουν στη διάθεσή τους τα στοιχεία που είναι αναγκαία για τον έλεγχο και τη μείωση της ρύπανσης που προκαλείται από την απόρριψη σημαντικών ποσοτήτων υδρογονανθράκων και άλλων επικινδύνων ουσιών στη θάλασσα ή στα κύρια εσωτερικά ύδατα και ειδικότερα μεταξύ αυτών στις διεθνείς υδάτινες οδούς.*»

Τα ναυάγια όμως των Δ/Ξ *Aegean Sea* (1992) στη Λα Κορούνα της Ισπανίας (72.000 τόνοι) και του *Braer* (1993) στα νησιά Σέτλαντ της Σκωτίας (85.000 τόνοι) θορύβησαν σε μεγάλο βαθμό την Κοινότητα με άμεση συνέπεια τη λήψη αυστηρών μέτρων για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος μετά από προτάσεις του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Τα αντικρουόμενα συμφέροντα ανάμεσα στα κράτη-μέλη και η απροθυμία να προχωρήσει η ΕΕ σε

μονομερή νομοθεσία για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα έρχεται σε αντιδιαστολή με την ευρύτερη συναίνεση και αποδοχή των νέων διατάξεων από τον IMO, μολονότι ορισμένα κράτη θέσπισαν μέτρα όπως η συμφωνία Γαλλίας και Ιταλίας που απαγορεύει τη διέλευση Δ/Ξ από το στενό μεταξύ Σαρδηνίας και Κορσικής. Με τη συμφωνία της Κορσικής, η Ιταλία και η Γαλλία αποφάσισαν τον αποκλεισμό της διελεύσεως Δ/Ξ και πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία από τα στενά του Μπονιφάτσιο (μεταξύ Κορσικής και Σαρδηνίας). Στα στενά αυτά οι δύο χώρες επιθυμούν να δημιουργήσουν **διεθνές θαλάσσιο πάγκο**.

Επίσης, η Γερμανία ζητεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ειδικούς ελέγχους σε όλα τα κοινοτικά λιμάνια των Δ/Ξ που δεν φέρουν την κλάση ενός από τους μεγάλους νηογνώμονες, ενώ προχωρά σε καθιέρωση αυστηρών κανόνων για τη διέλευση των Δ/Ξ από τις ακτές της σύμφωνα με τις διατάξεις του OPA 1990. Συγκεκριμένα, την επιβολή προστίμων στους πλοιοκτήτες των οποίων τα πλοία προκαλούν ρύπανση (450 εκατομμύρια μάρκα), τιμή που ξεπερνά κατά πολύ την αξία ενός νέου Δ/Ξ χωρητικότητας 70.000 τόνων και δημιουργία μιας ζώνης ελέγχου στη Βόρεια και τη Βαλτική θάλασσα, που αφορά αποκλειστικά στα διερχόμενα Δ/Ξ.

Τον Ιανουάριο του 1993, η δανική Προεδρία συγκάλεσε μεικτό συμβούλιο των Υπουργών Μεταφορών και Περιβάλλοντος της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, με σκοπό την εξέταση μέτρων που θα μπορούσαν να ελαχιστοποιήσουν τους κινδύνους ατυχημάτων σε περιπτώσεις μεταφοράς ρυπογόνων και επικινδύνων φορτίων. Συγκεκριμένα, συζητήθηκε η σταδιακή αντικατάσταση του υπάρχοντος στόλου των Δ/Ξ με νέα που να είναι εφοδιασμένα με διπλούς πυθμένες, όπως ήδη ισχύει στην Αμερική. Στη συνέχεια η Γερμανία κατέθεσε μία πρόταση που στηρίχθηκε στους εξής παράγοντες:

α) Στην απόσυρση ή τον εκσυγχρονισμό Δ/Ξ ηλικίας άνω των 10 ετών (υποστηρίχθηκε η άποψη ότι η Γερμανία έκανε την πρόταση με σκοπό την ένταξη των ναυπηγείων των ανατολικών περιοχών της στα προγράμματα της Κοινότητας).

β) Στην κατάρτιση μαύρου καταλόγου που θα περιλαμβάνει **πλοία χαμηλών προδιαγραφών** (sub-standard vessels).

γ) Στην καθιέρωση της απεριόριστης ευθύνης του πλοίου σε περιπτώσεις οικολογικών καταστροφών. Η άλλη άποψη είναι οι ευθύνες να περιορίζονται στα προβλεπόμενα όρια από τις Συμβάσεις CLC (1969) και FUND (1971) του IMO.

δ) Στον καθορισμό ευαίσθητων περιοχών και πορειών πλοίων που παρουσιάζουν αυξημένους κινδύνους ρυπάνσεως.

Η ελληνική αντιπροσωπεία υποστήριξε το εναλλακτικό σχέδιο του Δ/Ξ με ενδιάμεσο κατάστρωμα (mid-deck) και επισήμανε ότι πολλά από τα πλοία ηλικίας 10 ετών εξακολουθούν να θεωρούνται ικανότατα για προσφορά υπηρεσιών (ποσοστό 10-15% οφείλεται σε ανεπάρκεια του υλικού στην κατασκευή του πλοίου, ενώ το μεγαλύτερο ποσοστό των ατυχημάτων είναι απόρροια ανθρώπινου λάθους). Επομένως το ενδιαφέρον του ναυτιλιακού κόσμου πρέπει να επικεντρωθεί στην καλύτερη εκπαίδευση των πληρωμάτων και τη συνεργασία με τις παράκτιες αρχές για τον ελλιμενισμό των πλοίων.

Οι νέες προτάσεις του μεικτού συμβουλίου στηρίζονται στη στενή και άμεση συνεργασία με τον IMO για την υιοθέτηση των εξής μέτρων:

α) Τη ναυπήγηση Δ/Ξ με διπλό DH/DB ή με ενδιάμεσο κατάστρωμα ή άλλες εναλλακτικές λύσεις, που εξασφαλίζουν την προστασία των θαλασσών από ρύπανση πετρελαιοειδών καθώς και ένα σχέδιο προοδευτικής απόσυρσεως των υφισταμένων Δ/Ξ.

β) Τον καθορισμό ορισμένων περιοχών που πρέπει να αποφεύγονται από τα εμπορικά πλοία και των δρομολογίων ανοιχτής θάλασσας στα ευρωπαϊκά ύδατα.

γ) Τις συνεχείς ενέργειες στο πλαίσιο των 4 Περιφερειακών συμφωνιών συνεργασίας για την καταπολέμηση της ρυπάνσεως στη Βόρειο θάλασσα (Συμφωνία της Βόννης), στη Μεσόγειο (Σύμβαση της Βαρκελώνης), στον Βορειοανατολικό Ατλαντικό (Συμφωνία της Λισαβόνας) και στη Βαλτική θάλασσα (Σύμβαση του Ελσίνκι).

δ) Τη σημασία του ανθρώπινου παράγοντα για την ασφαλή διακίνηση των πλοίων.

ε) Την ανάγκη για επείγουσα ρυμούλκηση υπό οποιεσδήποτε καιρικές συνθήκες των πλοίων που έχουν υποστεί ζημιές ή έχουν εγκαταλειφθεί.

Ιδιαίτερη σημασία αποκτά η παρακίνηση των κρατών-μελών για την αναθεώρηση της STCW 1978 και την επικύρωση το ταχύτερο δυνατόν των Συμβάσεων του IMO, CLC 1969 και FUND 1971 μαζί με τα πρωτόκολλά τους, SAR 1989 και OPRC 1990.

Επίσης, σημαντική είναι η ενίσχυση του κρατικού ελέγχου των λιμένων σύμφωνα με το μνημόνιο του

Παρισιού (MOU 1982), η καθιέρωση κοινής γλώσσας για την επικοινωνία επί των πλοίων, η επιτήρηση της κυκλοφορίας και τα βοηθήματα ναυσιπλοΐας όπως η θέσπιση συστημάτων διαχείρισης της κινήσεως των πλοίων (VTS), η εγκατάσταση συστημάτων τηλεπικοινωνίας ανοιχτής θάλασσας προς υποστήριξη του παγκόσμιου συστήματος ναυτιλιακής βοήθειας (GMDSS) και η δημιουργία σταθμών υποδοχής καταλοίπων στα κοινοτικά λιμάνια.

Κατά τη διάρκεια του μικτού συμβουλίου Υπουργών Μεταφορών και Περιβάλλοντος οι συζητήσεις περιωστράφηκαν γύρω από το ζήτημα του OPA 1990 καθώς και της αναγκαιότητας για την εφαρμογή των DH/DB στα νέα Δ/Ξ. Γεγονός είναι ότι τα πλοία που κατασκευάστηκαν στη δεκαετία 1970 - 1980, δηλαδή τα συμβατικά Δ/Ξ (single bottom), δεν παρουσίασαν ιδιαίτερα προβλήματα αντοχής του περιβλήματος. Πολλά μάλιστα από τα σοβαρά ατυχήματα των τελευταίων ετών έχουν γίνει με σχετικά νέα Δ/Ξ, π.χ. *Exxon Valdez* (1989), *Nagasaki Spirit* (1992).

Οι διπλοί πυθμένες στα νέα Δ/Ξ είναι πραγματικότητα πλέον και αποτελούν μάλλον «πολιτική λύση» που δεν πρόκειται να καταργηθεί. Το πρόβλημα όμως κοινοτικά εντοπίζεται στις πιέσεις που εξασκούνται για ανανέωση του υπάρχοντος γηρασμένου στόλου, πράγμα που έρχεται σε αντιδιαστολή με το προβλεπόμενο υψηλό κόστος κατασκευών διπλών πυθμένων στα Δ/Ξ. Για παράδειγμα αναφέρομε ότι η αγγλική εφημερίδα «Financial Times» δημοσίευσε την άποψη ότι ορισμένοι πλοιοκτήτες, μετά το ατύχημα του Δ/Ξ *Khark-5* (1989) λόγω χαμηλών ναύλων και του υψηλού κόστους ναυπηγήσεως νέων πλοίων, διατηρούν τα παλαιά Δ/Ξ τα οποία κανονικά θα έπρεπε να είχαν παροπλισθεί.

Σχετικά με τις ποινικές κυρώσεις για θέματα θαλάσσιας ρυπάνσεως, η *Απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου* στις 14/7/92 με αφορμή την υποβολή προδικαστικών ερωτημάτων από το δικαστή της Ραβέννας στην Ιταλία, διεύρυνε το πλαίσιο των κυρώσεων αλλά και των ορίων ευθύνης, που μπορεί να επιβάλει ένα κράτος-μέλος κατά των υπευθύνων (αλλοδαπών και ημεδαπών). Συγκεκριμένα απασχόλησε την ολομέλεια του δικαστηρίου η περίπτωση ενός Ιταλού πλοίαρχου που παραπέμφθηκε σε δίκη, όταν το υπό ιταλική σημαία πλοίο απέρριψε στη θάλασσα (πολύ κοντά στις ιταλικές ακτές) ακάθαρτο νερό που είχε χρησιμοποιηθεί για την πλύση των δεξαμενών, που ήταν γεμάτες με καυστική σόδα. Το ιταλικό δικαστήριο επέβαλε στον πλοίαρχο ποινή φυλακίσεως δύο ετών και του αφαίρεσε για αρκετό χρονικό διάστημα την άδεια ασκήσεως επαγγέλματος, επειδή θεωρήθηκε υπαίτιος προκλήσεως θαλάσσιας ρυπάνσεως.

Στη συνέχεια ο πλοίαρχος υποστήριξε ότι η τιμωρία του ήταν αντίθετη με την κοινοτική νομοθεσία, επικαλούμενος την ιδρυτική Συνθήκη της ΕΟΚ και τον κανονισμό του Συμβουλίου που αφορά στην ελευθερία των θαλασσίων μεταφορών και την ανεμπόδιστη διεξαγωγή του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου. Το ιταλικό δικαστήριο υπέβαλε ερωτήματα στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο με σκοπό να αποφανθεί για τη νομιμότητα των κυρώσεων. Η απόφαση του τελευταίου είναι η εξής: «δεν αντίκειται στη εν λόγω Συνθήκη της ΕΟΚ η νομοθεσία κράτους-μέλους η οποία απαγορεύει, χωρίς καμιά διάκριση λόγω της σημαίας που φέρουν, την απόρριψη βλαβερών χημικών ουσιών στα χωρικά ύδατα του κράτους και επιβάλλει την ίδια απαγόρευση για την ανοιχτή θάλασσα στα πλοία που φέρουν την εθνική σημαία. Σε περίπτωση παραβίασης τιμωρεί, με αναστολή της επαγγελματικής ιδιότητάς τους, τους πλοίαρχους οι οποίοι είναι υπήκοοι αυτού του κράτους-μέλους και απαγορεύει τη δυνατότητα ελλειμνισμού σε όλα τα λιμάνια της χώρας για συγκεκριμένη χρονική περίοδο».

Θέμα 12: Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στην Ελλάδα.

Η ευθύνη για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος έχει ανατεθεί στο ΥΕΝ. Παλαιότερα οι κανόνες εσωτερικού δικαίου που ρύθμιζαν θέματα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος εντοπίζονταν στους διάφορους κανονισμούς λιμένων καθώς και σε ορισμένες διατάξεις του *Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου* (ΚΑΝΔ). Όμως οι εξελίξεις και οι ιδιάζουσες συνθήκες του ελληνικού θαλάσσιου χώρου κατέστησαν τις παραπάνω διατάξεις ατελείς και αναποτελεσματικές. Συγκεκριμένα, δεν προέβλεπαν την αντιμετώπιση όλων των μορφών ρυπάνσεως όπως τοξικές ουσίες, λύματα, απορρίμματα, ενώ δεν υπήρχε νομοθετικό πλαίσιο που να διέπει την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση των παρακτίων εγκαταστάσεων (βιομηχανιών και επιχειρήσεων). Παράλληλα, η επιβολή κυρώσεων από τη διοίκηση αφορούσε μόνο στα περιστατικά ρυπάνσεως από πετρελαιοειδή κατά τη θαλάσσια μεταφορά τους, χωρίς να υπάρχει ενιαία διαδικασία και χωρίς να προβλέπονται αντίστοιχες κυρώσεις κατά άλλων μορφών ρυπάνσεως.

Γεγονός είναι ότι στην Ελλάδα αφενός δεν υπάρχει κεντρικός σχεδιασμός, έλεγχος της διαχείρισεως και διαθέσεως των απορριμμάτων και λυμάτων και αφετέρου δεν υφίσταται επαρκής επιτήρηση και αντι-

στοιχος έλεγχος στις παράκτιες περιοχές, με αποτέλεσμα να διατίθενται μερικές φορές ανεξέλεγκτα κάθε είδους απορρίμματα και άχρηστα υλικά. Επίσης, δεν έχει γίνει μέχρι σήμερα καμιά προσπάθεια καταγραφής των μονίμων και εποχιακών χερσαίων πηγών ρυπάνσεως και ιδιαίτερα εκείνων που βρίσκονται εντός ή κοντά στα αστικά κέντρα και επομένως απορρίπτονται τα διάφορα απόβλητα ανενόχλητα χωρίς ποινικές ή διοικητικές κυρώσεις. Ως συνέπεια, δεν μπορεί να εφαρμοσθεί αποτελεσματικά η ισχύουσα νομοθεσία, αλλά και εμφανίζεται με την πάροδο του χρόνου μια έντονη ποιοτική υποβάθμιση των κλειστών θαλασσιών περιοχών.

Θα επιχειρήσουμε μια αναφορά στους κυριότερους Νόμους, τα Προεδρικά Διατάγματα (ΠΔ) και τις Υπουργικές Αποφάσεις (ΥΑ), με σειρά χρονικής εξέλιξης που έχουν άμεση σχέση με την προστασία του ελληνικού θαλάσσιου περιβάλλοντος:

α) **Νόμος 4529/66** (ΦΕΚ Α'154 27.7.66), κύρωση της διεθνούς Συμβάσεως OILPOL 1954 για τη **Ρύπανση της Θάλασσας από Πετρέλαιο** η οποία δεν ισχύει πλέον διότι έχει αντικατασταθεί από τη νέα σύμβαση του IMO την MARPOL 73/78.

β) **Νόμος 314/76** (ΦΕΚ 106Α' 5.5.76), κύρωση της διεθνούς Συμβάσεως των Βρυξελλών CLC 1969 περί **Αστικής Ευθύνης Συνεπεία Ζημιών Ρυπάνσεως από Πετρελαιοειδή**. Η διαδικασία της ιδρύσεως, διαχειρίσεως και κατανομής κεφαλαίου περιορισμού της αστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη καθορίζεται από το **ΠΔ 666/82** όπως αυτό τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε από το **ΠΔ 494/89**. Ακόμη, με το **ΠΔ 98/90** καθορίζεται η αρμοδιότητα των δικαστηρίων και η διαδικασία εκδικάσεως υποθέσεων στις οποίες είναι διάδικος το διεθνές κεφάλαιο αποζημιώσεως ζημιών ρυπάνσεως από πετρέλαιο.

γ) **Νόμος 468/76** (ΦΕΚ Α'302) περί **Αναζητήσεως Ερεύνης και Εκμεταλλεύσεως Υδρογονανθράκων και Ρυθμίσεως Συναφών Θεμάτων**, ο οποίος προβλέπει τα αναγκαία μέτρα για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από μόνιμες ή επιπλέοντες εγκαταστάσεις εξορύξεως πετρελαίου. Ειδικότερα, με την έκδοση ΠΔ καθορίζονται το είδος και οι τύποι των εγκαταστάσεων, οι υποθαλάσσιοι αγωγοί πετρελαίου, οι χώροι αποθηκεύσεως καθώς και η ασφάλεια των εργαζομένων και των περιουσιακών στοιχείων, η θάλασσα χλωρίδα και πανίδα, η αλιεία και η ναυσιπλοΐα και η επιβολή των κυρώσεων. Μολονότι δεν έχει εκδοθεί ακόμη αντίστοιχο ΠΔ, υπάρχει η έγκριση ενός ειδικού τύπου συμβολαίου από την κυβέρνηση και τη δημόσια επιχείρηση πετρελαίου για τη χορήγηση άδειας σε ιδιωτικές επιχειρήσεις προς εξερεύνηση και εξόρυξη πετρελαίου.

δ) **Νόμος 786/1978**. Επικυρώθηκε η διμερής συμφωνία Ελλάδας-Ιταλίας για την οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας μεταξύ των δύο κρατών, ο οποίος προβλέπει ότι η εξόρυξη υδρογονανθράκων και άλλων φυσικών στοιχείων δεν θα μεταβάλλει την οικολογική ισορροπία ή θα εμποδίζει άλλες δραστηριότητες στη θάλασσα.

ε) **Νόμος 743/77** (ΦΕΚ 319Α' 17.10.77), όπως τροποποιήθηκε από το **ΠΔ 55/98** που δεν αποτελεί κύρωση κάποιας συμβάσεως αλλά εκδόθηκε βάσει του άρθρου 24 του Συντάγματος και του άρθρου XI της OILPOL 1954. Με το νόμο αυτό, που συνεπικουρείται από έναν αριθμό ΥΑ, καταβάλλεται προσπάθεια για την προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας στην υφιστάμενη διεθνή νομοθεσία ενώ παράλληλα διευκολύνθηκε η κύρωση από την Ελλάδα της MARPOL 73/78.

Η έκταση εφαρμογής του νόμου καθορίζεται με τα άρθρα 1 και 2, όπου δίνονται οι ορισμοί της ρυπάνσεως, των εγκαταστάσεων και σταθμών ευκολιών υποδοχής καταλοίπων, του πετρελαίου και των μειγμάτων του, των λυμάτων και των απορριμμάτων, για την καλύτερη ερμηνεία των διατάξεων. Η επιβολή κυρώσεων αφορά στα άρθρα 11-14 σχετικά με την αστική ευθύνη που προκύπτει σε βάρος νομικών ή φυσικών προσώπων, τα οποία θεωρούνται υπεύθυνοι ρυπάνσεως, την αποκατάσταση των ζημιών που προκάλεσε η ρύπανση, τις ποινικές, διοικητικές και πειθαρχικές κυρώσεις, ενώ το άρθρο 18 ρυθμίζει τον τρόπο εισπράξεως και διαθέσεως των επιβαλλομένων προστίμων.

Συμπληρωματικά υπάρχουν οι **ΥΑ 181051/2079/14.12.78** περί **Πινάκων Ουσιών των Οποίων Απαγορεύεται η Απόρριψη στην Θάλασσα** και **181051/536/2.3.80** περί των **Όρων και Προϋποθέσεων Ιδρύσεως και Λειτουργίας Χερσαίων Ευκολιών Υποδοχής και Κατεργασίας Πετρελαιοειδών Καταλοίπων**. Επίσης γίνεται αναφορά στις προδιαγραφές που πρέπει να πληρούν τα Δ/Ξ και άλλων τύπων πλοία όταν καταπλέουν στους λιμένες, τις ακτές και τα χωρικά ύδατα. Οι διατάξεις τους εφαρμόζονται και στις εγκαταστάσεις ξηράς που βρίσκονται κοντά στις ακτές για την αποφυγή ρυπάνσεως της θάλασσας. Ακόμη προβλέπονται μέτρα για τη δημιουργία σχεδίου άμεσης επεμβάσεως με την απαραίτητη τεχνική υποστήριξη, σε περίπτωση ατυχήματος, για την πρόληψη και καταστολή της ρυπάνσεως, δηλαδή οι **ΥΑ 181051/559/31.3.80** περί **Κανονισμού Οργάνωσης και Λειτουργίας Περιφερειακών Σταθμών Καταπολεμήσεως της Ρυπάνσεως και 181051/1985/10.10.80** περί **Καθορισμού Προδιαγραφών Χημικών και Διασκορπιστικών Ουσιών**.

στ) *Νόμος 855/78* (ΦΕΚ Α'235/23.12.78), κύρωση της ΔΣ της Βαρκελώνης για την προστασία της Μεσογείου θάλασσας από τη ρύπανση μαζί με τα πρωτόκολλα περί *Προλήψεως Ρυπάνσεως της Μεσογείου εκ της Απορρίψεως Ουσιών εκ των πλοίων και Αεροσκαφών* και περί *Συνεργασίας διά την Καταπολέμηση Ρυπάνσεως της Μεσογείου εκ Πετρελαίου και Άλλων Επιβλαβών Ουσιών σε Περιπτώσεις Εκτάκτου Ανάγκης*.

ζ) *Νόμος 1147/81* (ΦΕΚ 110Α'/18.4.81), κύρωση της διεθνούς Συμβάσεως του Λονδίνου περί *Προλήψεως Ρυπάνσεως της Θάλασσας εξ Απορρίψεως Καταλοίπων και Άλλων Υλών από Πλοία και Αεροσκάφη*. Ο νόμος συμπληρώνεται από την *ΥΑ 3221.2/2/91-12/3/91* για την *Αναπροσαρμογή Τελών*.

η) *Νόμος 1267/82* (ΦΕΚ 85Α'/5.7.82) για την κύρωση της συμφωνίας συνεργασίας μεταξύ ελληνικής και ιταλικής δημοκρατίας που υπογράφηκε στη Ρώμη (1979) για την *προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος του Ιονίου Πελάγους και των παρακτίων ζωνών του*.

θ) *Νόμος 1269/82* (ΦΕΚ 89Α'/21.7.82), κύρωση της ΔΣ MARPOL 1973 για την πρόληψη της ρυπάνσεως της θάλασσας από τα πλοία και του πρωτοκόλλου 1978. Οι μεταγενέστερες τροποποιήσεις έγιναν αποδεκτές με τα *ΠΔ 404/ 7.11.86 Διατάξεις Αναφορών Περιστατικών Ρυπάνσεως με Επιβλαβείς Ουσίες, 254/89* και του *46/92* «σχετικά με την *προσθήκη των κανονισμών 13ΣΤ και 13Ζ του Παραρτήματος Ι της ΔΣ MARPOL*.

Σχετικές με τον παραπάνω Νόμο και οι *ΥΑ 181053 900/83/19.4.83 Τεχνικές Προδιαγραφές Διαχωρισμού Πετρελαίου/Νερού και Μετρητών Περιεκτικότητας Πετρελαίου, 181053/201/84 Τεχνικές Προδιαγραφές Συστήματος Καθαρών Δεξαμενών Έρματος (CBT) Πετρελαιοφόρων Πλοίων, 181053 /96/84 Λειτουργία και Έλεγχος του Συστήματος Πλύσεως των Δεξαμενών Φορτίου με Αργό Πετρέλαιο (COW), 205/183571/87 και 195/183570/87 Καθιέρωση Βιβλίου Φορτίου και Τύπου Διεθνούς Πιστοποιητικού Προλήψεως της Ρυπάνσεως από Μεταφορά επιβλαβών υγρών ουσιών χύμα, 3231.2/17/92* με την οποία καθορίσθηκε ο τύπος του *Σχεδίου Έκτακτης Ανάγκης Αντιμετώπισης Περιστατικών Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο και Οδηγίες για την Εφαρμογή του στα Πλοία*.

ι) *Νόμος 1634/86* (ΦΕΚ 104Α'/86), κύρωση των πρωτοκόλλων της Συμβάσεως της Βαρκελώνης για την προστασία της Μεσογείου θάλασσας από τη ρύπανση από χερσαίες πηγές (1980) και περί των *Ειδικά Προστατευομένων Περιοχών της Μεσογείου* (1982).

ια) *Νόμος 1638/86* (ΦΕΚ 108Α'/86), κύρωση της ΔΣ των Βρυξελλών FUND για την ίδρυση διεθνούς κεφαλαίου για την αποζημίωση ζημιών ρυπάνσεως από πετρελαιοειδή. Η διαδικασία καταβολής συνεισφορών στο διεθνές κεφάλαιο αποζημιώσεως καθορίζεται με την *ΥΑ 747/Φ 183507/87*.

ιβ) *Νόμος 1650/86* (ΦΕΚ 160Α'/16.10.86), για την *Προστασία του Περιβάλλοντος*. Σκοπός του νόμου είναι η θέσπιση θεμελιωδών κανόνων και η καθιέρωση κριτηρίων και μηχανισμών για την προστασία του περιβάλλοντος. Ειδικότερα για το θαλάσσιο περιβάλλον αναφέρεται ως σκοπός η προστασία των ακτών των θαλασσών, των νησίδων και του βυθού αυτών ως φυσικών πόρων, ως στοιχείων οικουσιμότητας και ως στοιχείων τοπίου. Για την πλήρη ενεργοποίηση του νόμου, ιδιαίτερη σημασία φαίνεται να έχει η *ΥΑ 25.10.90* (ΦΕΚ 678Β') μετά από απαίτηση της ΕΕ. Συγκεκριμένα δημιουργείται ένα σύνολο κανόνων, που προσδιορίζουν τις διαδικασίες εγκρίσεως για οποιοδήποτε νέο έργο (του δημόσιου ή ιδιωτικού τομέα), που μπορεί να έχει επιπτώσεις στο περιβάλλον. Συγκεκριμένα:

- Επιβάλλεται η σύναψη ειδικής περιβαλλοντικής μελέτης, τόσο για τα έργα που πρόκειται να εκτελεσθούν όσο και γι' αυτά που έχουν ήδη εκτελεσθεί (σε αυτήν την περίπτωση δίνεται προθεσμία περίπου 4 ετών προσαρμογής του όλου έργου στις νέες απαιτήσεις).

- Γίνεται προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στις αντίστοιχες απαιτήσεις της ΕΕ.

- Όλες οι δραστηριότητες του πρωτογενούς και δευτερογενούς τομέα χωρίζονται σε δύο κατηγορίες. Στην πρώτη κατηγορία υπάγονται 90 περίπου δραστηριότητες με σοβαρές επιπτώσεις στο περιβάλλον και στη δεύτερη υπάγονται όλες οι υπόλοιπες δραστηριότητες, θεωρούμενες ότι έχουν ελάχιστες ή καθόλου περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

ιγ) *Νόμος 2252/94* (ΦΕΚ 192Α'/18.11.94), που πρόκειται για την κύρωση της ΔΣ του IMO για την *ετοιμότητα, συνεργασία και αντιμετώπιση της ρυπάνσεως της θάλασσας από πετρέλαιο* (OPRC 1990), αλλά και άλλες διατάξεις.

ιδ) *Νόμος 2289/95* (ΦΕΚ 27 Α'/08.02.95) για την *αναζήτηση, έρευνα και εκμετάλλευση υδρογονανθράκων*.

Στη συνέχεια παρατίθεται ο Πίνακας 12.1 στον οποίο παρουσιάζονται τα σοβαρότερα περιστατικά θαλάσσιας ρυπάνσεως, που προκλήθηκαν από ατυχήματα Δ/Ξ.

ΠΙΝΑΚΑΣ 12.1
Οι σοβαρότερες διαρροές πετρελαίων στο θαλάσσιο περιβάλλον από ατυχήματα δεξαμενοπλοίων.

Όνομα Δ/Ε	Έτος ναυπηγήσεως	DWT	Ημ/νία ατυχήματος	Περιοχή ατυχήματος	Αρχικό αίτιο	Σημεία	Ποσότητα (τόνοι)	Σχόλια-Συνέπειες
Atlantic Empress	1974	297,361	19.07.79	Πλησίον του Τομπάγκο	Σύγκρουση	Ελληνική	287,000	Συγκρούστηκε με το Δ/Ε <i>Aegean Captain</i> . Η μεγαλύτερη μέχρι σήμερα ρύπανση από πετρέλαιο (σε ποσότητα) που έχει επίσημα καταγραφεί.
ABT Summer	1974	267,801	28.05.91	Δ. της Αγκόλας	Έκρηξη	Λιβεριάς	260,000	Ολική απόβλεια του Δ/Ε, 5 μέλη του πληρώματος χάθηκαν.
Castillo de Bellver	1979	271,540	06.08.83	Πλησίον του Κέιτ Τάουν	Έκρηξη	Ισπανική	252,000	Το Δ/Ε κόπηκε σε δύο κομμάτια και 3 μέλη του πληρώματος χάθηκαν.
Amoco Cadiz	1974	237,439	16.03.78	Γαλλικές Αλπές	Προσάραξη	Λιβεριάς	221,000	Καθιέρωση των SBT, COW, IGS στα νέα Δ/Ε άνω των 20,000 DWT (τροποποιήσεις των ΔΣ MARPOL και SOLAS).
Odyssey	1971	138,392	10.11.88	Νέα Σκωτία	Καιρικές συνθήκες / δομή πλοίου	Λιβεριάς	132,000	Χάθηκαν και τα 27 μέλη του πληρώματος (15 Έλληνες και 12 ναυτικοί από την Ονδούρα).
Sea Star	1968	122,230	19.12.72	Κόλπος του Ομάν	Σύγκρουση	N. Κορέα	121,000	Συγκρούστηκε με το Δ/Ε <i>Horta Barbosa</i> , 12 ναυτικοί πέθαναν.
Torrey Canyon	1959	118,285	18.03.67	Μάγνη	Προσάραξη	Λιβεριάς	119,000	Καθιέρωση μειώσεως των διαστάσεων των δεξαμενών φορτίου, της ευθύνης του πλοιοκτήτη και της επεμβάσεως του παράκτιου κράτους στην ανοιχτή θάλασσα για περιστατικά ρυπάνσεως (τροποποιήσεις της ΔΣ OILPOL και κατάρτιση των ΔΣ CLC, FUND και INTERVENTION).
Texaco Denmark	N/A (*)	125,424 (GRT) (**)	07.12.71	Βέλγιο	Σύγκρουση	N/A	104,000	Έλλειψη στοιχείων. Πιθανότατα δεν υπήρξε ολική απόβλεια ή /και βύθιση του Δ/Ε.
Urquiola	1973	111,225	12.05.76	Λα Κορούνα	Προσάραξη	Ισπανική	100,000	Βύθιση του Δ/Ε. Σκοπόθηκε ο πλοίαρχος. Εκπεταμένες ζημιές στις τζθνοκαλλιέργειες της περιοχής.
Hawaiian Patriot	1965	99,447	23.02.77	Πλησίον της Χαβάης	Καιρικές συνθήκες / δομή πλοίου	Λιβεριάς	95,000	1 μέλος του πληρώματος χάθηκε ενώ δεν προκλήθηκε ρύπανση στα νησιά διότι οι καιρικές συνθήκες ήταν ευνοϊκές.
Independenta	1978	152,408	15.11.79	Βόσπορος	Σύγκρουση	Ρουμανική	95,000	Σύγκρουση με το ελληνικό Φ/Γ <i>Enrialy</i> . Όλο το πλήρωμα (42) χάθηκε. Την ευθύνη είχε ο πλοίαρχος του Φ/Γ για παραβίαση των κανονισμών διεθνούς ναυσιπλοΐας.
Julius Schindler	N/A	12,821 (GRT)	11.02.69	Αζόρες	Προσάραξη	N/A	94,000	Έλλειψη στοιχείων.

συνεχίζεται

Όνομα Δ/Ξ	Έτος ναυπηγήσεως	DWT	Ημ/νία ατυχήματος	Περιοχή ατυχήματος	Αρχικό αίτιο	Σημεία	Ποσότητα (τόνοι)	Σχόλια-Συνέπειες
Jakob Maersk	1966	89,412	29.01.75	Πλησίον Λειξόδεσ	Προσάραξη / έκρηξη	Δανική	88,000	6 μέλη του πληρώματος χάθηκαν, ενώ έζησε το λιμάνι για λόγους ασφαλείας.
Braer	1975	89,730	05.01.93	Στέλαντ, Σκωτία	Προσάραξη	Λιβερίας	85,000	Καθιέρωση των νέων Δ/Ξ με DH/DB ή /και MD-ΔΞ ή άλλο εναλλακτικό σχέδιο ίσης προστασίας (τροποποιήσεις της ΔΣ MARPOL, Κανονισμοί 13F και 13G).
Irenes Srenade	1965	105,460	23.02.80	Πλησίον Πύλου	Έκρηξη	Ελληνική	82,000	Το σοβαρότερο περιστατικό ρυπάνσεως στα ελληνικά ύδατα. 2 ναυτικοί χάθηκαν, ενώ προκλήθηκαν ζημιές στους αργούς και την αποβάθρα του σταθμού καινούριων.
Khark 5	1975	284,632	19.12.89	Ανοιχτά του Μαρόκου	Δομή πλοίου	Ιρανή	80,000	Έλλειψη στοιχείων. Επισιτάτηρε από το απόχημα του <i>Exxon Valdez</i> την ίδια χρονιά.
Acgean Sea	1973	114,036	03.12.92	Λα Κορούνα	Προσάραξη	Ελληνική	73,000	Καθιέρωση των νέων Δ/Ξ με DH/DB ή /και MD-ΔΞ ή άλλο εναλλακτικό σχέδιο ίσης προστασίας (τροποποιήσεις της ΔΣ MARPOL, Κανονισμοί 13F και 13G).
Sea Empress	1993	147,273	15.02.96	Ουαλία	Προσάραξη	Λιβερίας	72,000	Καθιέρωση της ευθύνης των λιμενικών αρχών για περιστατικά θαλάσσιες ρυπάνσεως (απόφαση αγγλικών δικαστηρίων).
Katina P.	1966	69,992	17.04.92	Πλησίον Μασπούτο	Δομή πλοίου	Μαλτέζικη	70,000	Οικολογικές ζημιές και προβλήματα στην αναπαραγωγή των γαρίδων της περιοχής. Ο Έλληνας πλοίαρχος κρηπίθηκε για δύο μήνες από τις Αρχές της Μοζαμβίκης.
Nova	1975	239,435	06.12.85	Ιράν	Σύγκρουση	Νορβηγική	69,000	Έλλειψη στοιχείων. Δεν υπήρξε ολική απώλεια του Δ/Ξ.
Prestige (***)	1976	81,564	13.11.02	Βόρεια Ισπανία	Δομή πλοίου	Μπαχάμες	63,000	Σε σφοδρή κακοκαιρία, το πλοίο υπέστη ζημιές στο κύτος, πήρε κλίση και ανυβέρνητο έπλεε προς την ακτή, όπου οι ισπανικές αρχές αρνήθηκαν ακραίες καταφύγιο με αποτέλεσμα να βυθιστεί στην ανοικτή θάλασσα.
Epic Colocotronis	1965	65,673	13.05.75	Πουέρτο Ρίκο	Πυρκαγιά / δομή πλοίου	Ελληνική	58,000	Κοιμά απώλεια ανθρώπινης ζωής. Το πλοίο θεωρήθηκε τεχνηστή απώλεια και πήγε για scrap στην Ταϊβάν.
Sinclair Petrolore	1955	56,089	06.12.60	Ανοιχτά της Βραζιλίας	Έκρηξη	Λιβερίας	56,000	Έλλειψη στοιχείων. Βύθιση του Δ/Ξ.
Assimi	1964	59,032	07.01.83	Ανοιχτά του Μασατέ	Πυρκαγιά/ έκρηξη	Ελληνική	53,000	Εσκεμμένη βύθιση του Δ/Ξ διότι αποτελούσε εμπόδιο στις οδοίς ναυσιπλοίας του Ινδικού ωκεανού.
Yuyo Maru No.10	1966	53,684	09.11.74	Τόκιο	Σύγκρουση / έκρηξη	Ιαπωνική	52,000	Συγκρούστηκε με το Φ/Γ <i>Pacific Ares</i> . 5 ναυτικοί χάθηκαν ενώ ο πλοίαρχος του Δ/Ξ θεωρήθηκε υπεύθυνος για το ατύχημα.
Metula	1968	210,719	09.08.74	Στενά του Μαγγελάνου	Προσάραξη	Ολλανδική	51,000	Λάθος ναυσιπλοίας. Προσωρινή απόφαση της χιλιανής κυβερνήσεως για την απαγόρευση διάπλου των στενών από Δ/Ξ άνω των 80,000 DWT και βάρους 50 ποδίων.

Haven (****)	1973	232,164	11.04.91	Γένοβα	Έκρηξη	Κυπριακή	50,000	Βύθιση του Δ/Ξ. 6 μέλη του πληρώματος χάθηκαν. Το Δ/Ξ έκανε το παρθενικό του ταξίδι ύστερα από την παραμονή του για επισκευές σε γιάρδα.
Andros Patria	1970	222,173	31.12.78	Παρίσιον Ισπανίας	Καιρικές συνθήκες / δομή πλοίου	Ελληνική	48,000	28 μέλη του πληρώματος και 2 επιβάτες πνύγησαν όταν επιβράδυναν σε βάρκα διαώσεως.
World Glory	1959	47,179	14.06.68	Παρίσιον Ντάρζιμαν	Δομή πλοίου / έκρηξη	Λιβερίας	46,000	25 μέλη του πληρώματος χάθηκαν. Οι καιρικές συνθήκες ευόρισαν την αποφυγή σοβαρής ρυπάνσεως των αετών.
Br. Ambassador	1958	45,650	10.01.75	Δ. της Ιβοζίμα	Δομή πλοίου / διαρροές	Αγγλική	45,000	Καμιά απώλεια ανθρώπινης ζωής. Αποτυχία ρυμουλκήσεως του Δ/Ξ.
Pericles G.C.	1967	60,044	09.12.83	Παρίσιον Ντόχα	Έκρηξη	Ελληνική	44,000	Καμιά απώλεια ανθρώπινης ζωής. Δηλώθηκε ως τεταρτημόλιος του Δ/Ξ.
Mandoil II	1958	25,313 GRT	29.02.68	Α. των ΗΠΑ	Σύγκρουση / πυρκαγιά	Λιβερίας	42,000	Συγκρούστηκε με το Φ/Γ <i>Suwaharu Maru</i> . 11 μέλη του πληρώματος χάθηκαν.
Gino	1969	50,000	28.04.79	Ανοιχτά της Γαλλίας Brittany coast	Σύγκρουση	Λιβερίας	42,000	Μετέφερε φορτίο πετρελαίου βαρύτερο από το νερό ενώ συγκρούστηκε με το χημικό Δ/Ξ <i>Team Castor</i> σε συνθήκες χαμηλής ορατότητας και βυθίστηκε.
Ennerdale	N/A	N/A	01.06.70	Ανοιχτά των Σενεγάλων	Επαφή/ Προσάραξη	N/A	41,000	Βοηθητικό Δ/Ξ του ΠΝ της Αγγλίας. Όλο το πλήρωμα σώθηκε. Βυθίστηκε από υποβύχιο του ΠΝ.
Burmah Agate	1963	62,663	01.11.79	Γάλλεστον	Σύγκρουση / έκρηξη	Λιβερίας	41,000	Συγκρούστηκε με το Φ/Γ <i>Mimosa</i> ενώ βρισκόταν στο εργυροβόλο. 32 μέλη του πληρώματος χάθηκαν.
Wafra	1956	50,560	27.02.71	Αζορπήριο Αγκούλας	Μηχανική βλάβη / Προσάραξη	Λιβερίας	40,000	Αποτυχία ρυμουλκήσεως. Καταστροφή χλωοείδης και πλινθίας της ευρύτερης περιοχής.
Tadotsu	1972	132,000	07.12.1978	Κόλπος Ομάν	N/A	Λιβερίας	40,000	Έλλειψη στοιχείων. Πιθανόν δεν υπήρξε απώλεια του Δ/Ξ.
J. A. Lavalleja	1975	131,663	28.12.80	Αόζού	Προσάραξη	Ουρ/ουάης	39,000	Έλλειψη στοιχείων. Πιθανόν δεν υπήρξε απώλεια του Δ/Ξ.
Napier	1957	39,180	09.06.73	Χίλι	Προσάραξη	Λιβερίας	38,000	Καμιά απώλεια μέλους του πληρώματος. Το ναυάγιο βομβαρδίστηκε από το ΠΝ της Χίλης.
Saint Peter Δ/Ξ.	1957	20,678 (GRT)	11.06.72	Εκουαδόρ	Πυρκαγιά / έκρηξη	Λιβερίας	38,000	Καμιά απώλεια μέλους του πληρώματος. Βύθιση του Ζημιές στην παραγωγή ψαριών.
Thanassis A	1976	38,877	21.10.94	Ανοιχτά της Μανίλας	Δομή πλοίου	N/A	37,000	Το ατύχημα προκάλεσε ο τυφώνας «Teresa». 16 ναυτικοί χάθηκαν.

συνεχίζεται

Όνομα Δ/Ξ	Έτος ναυπηγήσεως	DWT	Ημ/νία ατυχήματος	Περιοχή ατυχήματος	Αρχικό αίτιο	Σημεία	Ποσότητα (τόνοι)	Σχόλια-Συνέπειες
Exxon Valdez	1986	214,861	24.03.89	Αλάσκα	Προσάραξη	Αμερικής	37,000	Καθιέρωση των Δ/Ξ DH/DB και του καθεστώτος απεριορίστης ευθύνης του πλοιοκτήτη (ψήφιση του αμερικανικού Νόμου OPA 1990).
Corinthos	1963	54,988	31.01.75	Φιλαδέλφεια	Σύγκρουση	Λιβερίας	36,000	26 ναυπηγοί έχασαν τη ζωή τους όταν το Δ/Ξ συγκρούστηκε με το χημικό Δ/Ξ <i>Edgar M. Queeny</i> κατά τη διάρκεια манουβρών.
Athenian Venture	1975	31,000	21.04.88	Πλησίον αεροπτηρίου Ρέις	Δομή πλοίου / πυρκαγιά	Κυπριακή	35,000	Όλο το πλήρωμα (25) χάθηκε. Υποστηρίχθηκε ότι το Δ/Ξ υπέστη μία σειρά από εκρήξεις.
Brazilian Marina	1976	319,226	10.01.78	Σάο Σεμπαστιάο	Προσάραξη	Λιβερίας	35,000	Έλλειψη στοιχείων.
Irenes Challenge	1956	33,253	18.01.77	Πλησίον νησιού Μίντγουεϊ	Δομή πλοίου	Λιβερίας	34,000	Σύγκλιση της Συνδιασκέψεως για την αφαλάεια των Δ/Ξ και την πρόληψη της ρυπάνσεως (TSPP) το 1978 και ψήφιση των προτοκόλλων των ΔΣ MARPOL και SOLAS.
Trader	1957	34,545	11.06.72	ΝΔ της Ελλάδας	Διαρροή μηχαν/οίου	Ελληνική	34,000	Δεν υπήρξε απώλεια ανθρωπίνων ζωών. Μία πετρέλαια κηλίδα 100 τ.χλμ. αναφέρθηκε στο Ιόνιο.
Chryssi	1953	19,183 GRT	26.12.70	ΝΔ των Βερμούδων	Καιρικές συνθήκες / δομή πλοίου	Παναμά	33,000	21 ναυπηγοί έχασαν τη ζωή τους. Το Δ/Ξ κόπηκε σε δύο κομμάτια και βυθίστηκε.
I. Angelicoussis	1964	67,000	16.08.79	Αγκόλα	Έκρηξη	Ελληνική	31,000	3 ναυπηγοί και 1 εργάτης σκοτώθηκαν στον τεριστικό σταθμό. Το ατύχημα ήταν από αυτά, που προκάλεσαν τις τροποποιήσεις 1984, 1985 της ΔΣ MARPOL.
Tasman Spirit	1979	87,584	27.07.03	Καράτσι, Πακιστάν	Προσάραξη	Μαλτέζικη	30,000	Το πλοίο προσάραξε στην είσοδο του λιμένα και μετά από 10 ημέρες περίπου λόγω των δυσκόλων καιρικών συνθηκών κόπηκε σε δύο κομμάτια.

Πηγές: ITOPE, (2007), www.c4tx.org (2006), REMPEC (2004), Times Atlas of the Oceans (1983).

Επεξεργασία στοιχείων: Αλεξόπουλος Α.Β. (2008).

Επεξηγήσεις:

(*) N/A = not available (μη διαθέσιμα στοιχεία).

(**) Όπου υπάρχει η ένδειξη GRT, αναφερόμαστε στους Κόρους Ολικής Χορηγικότητας.

(***) Το Prestige μαζί με το Erika είναι τα δύο πρόσφατα σοβαρά περιστατικά ρυπάνσεως από πετρέλαια ύδατα. Το *Erika* (Δ/Ξ, ναυπηγημένο το 1975, νηολογημένο στη Μάλτα) στις 12/12/99 κόπηκε σε δύο κομμάτια και βυθίστηκε στο Βισκαϊκό Κόλπο, προκαλώντας ρύπανση περίπου 20.000 τόνων. Και τα δύο ατυχήματα ήταν αφορμή για νέες αυστηρότερες απαιτήσεις από την κοινοτική νομοθεσία σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές.

(****) Σχετικά με τη συνολική ποσότητα που διέρρευσε στο θαλάσσιο περιβάλλον από το ατύχημα του Δ/Ξ *Haven* άλλες πηγές αναφέρουν τους 144.000 τόνους (www.itopf.org/stats.html) και άλλες πηγές τους 10.000 τόνους (www.rempoc.org/accidents_analysis.html).



Σχ. 12.1

Το Μαλτέζικο δεξαμενόπλοιο *Tasman Spirit* προσάραξε στην είσοδο του λιμένα Καράτσι στο Πακιστάν στις 27 Ιουλίου 2003. Εξαιτίας των σφοδρών καιρικών συνθηκών το πλοίο τελικά κόπηκε σε δύο κομμάτια στις 13 Αυγούστου 2003, με αποτέλεσμα να υπάρξει διαρροή 30.000 τόνων πετρελαίου. Η ρύπανση έβλαψε τις ακτές και αντιμετωπίστηκε με τη χρήση χημικών διασκορπιστικών και ειδικών φραγμάτων μετά από έγκριση των λιμενικών αρχών. Το ατύχημα αυτό ακολούθησε μετά από μία σειρά άλλων σοβαρών ατυχημάτων δεξαμενοπλοίων σε κοινοτικά ύδατα, όπως το *PRESTIGE* (2002) και το *ERIKA* (1999).

Θέμα 13: Προσδιορισμός ελαχίστων προτύπων γνώσεων ναυσιπλοΐας σύμφωνα με τη ΔΣ STCW 1995.

Στο αυθεντικό κείμενο της Συμβάσεως οι πίνακες σχετικά με τις δεξιότητες-ικανότητες διακρίνονται σε τέσσερις στήλες, ενώ στη συνέχεια για παιδαγωγικούς λόγους έχει μετατραπεί η δομή τους σε κείμενο. Στην πρώτη στήλη καταγράφεται η ικανότητα, που ο υποψήφιος για πιστοποίηση απαιτείται να επιδείξει ώστε να αναλάβει είτε σε επιχειρησιακό επίπεδο είτε σε επίπεδο διοίκησης, τις εργασίες και τα καθήκοντα της θέσεώς του, τα οποία σε συνδυασμό με το απαιτούμενο επίπεδο γνώσεως καταγράφονται στη στήλη 2. Κάθε υποψήφιος για πιστοποίηση πρέπει να προσκομίσει αποδεικτικά στοιχεία από τα οποία να προκύπτει ότι έχει επιτύχει το απαιτούμενο επίπεδο ικανότητας σύμφωνα με τις μεθόδους επιδείξεως ικανότητας (στήλη 3) και τα κριτήρια αξιολογήσεως (στήλη 4).

1	2	3	4
Ικανότητα	Απαιτούμενο επίπεδο γνώσεως	Μέθοδοι επιδείξεως ικανότητας	Κριτήρια αξιολογήσεως

Ειδικότερα, ο αξιωματικός τηρήσεως φυλακής θα πρέπει να κατέχει τουλάχιστον κατάλληλο πιστοποιητικό ικανότητας ραδιοεπικοινωνιών VHF, σύμφωνα με τις απαιτήσεις των Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνιών και εάν ορισθεί να έχει την ευθύνη ραδιοεπικοινωνιών κατά τη διάρκεια περιστατικών κινδύνου, θα πρέπει να διαθέτει κατάλληλο πιστοποιητικό. Επίσης, κάθε υποψήφιος για πιστοποίηση αυτής της κατηγορίας, θα πρέπει να έχει ακολουθήσει ένα εγκεκριμένο πρόγραμμα εκπαίδευσης σε πλοίο, το οποίο θα εξασφαλίζει ότι ο υποψήφιος έχει λάβει συστηματική πρακτική εκπαίδευση στα καθήκοντα φυλακής ναυσιπλοΐας, λαμβάνοντας υπόψη τις οδηγίες που δίδονται στο Μέρος Β-11/1 του Κώδικα της Συμβάσεως STCW 1995.

Σχετικά με τον υποψήφιο για πιστοποίηση πλοίαρχο ή υποπλοίαρχο θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι

ο πλοίαρχος έχει την τελική ευθύνη για την ασφάλεια του πλοίου, των επιβατών, του φορτίου και του πληρώματος, της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος από ρύπανση που προέρχεται από το πλοίο και ο υποπλοίαρχος θα πρέπει να είναι σε θέση να αναλάβει αυτή την ευθύνη οποτεδήποτε. Η αξιολόγηση αυτών των θεμάτων έχει σχεδιασθεί με τέτοιο τρόπο ώστε να δοκιμάζεται η ικανότητά τους να αφομοιώσουν όλες τις διαθέσιμες πληροφορίες που έχουν επιπτώσεις σε αυτά τα θέματα. Το επίπεδο θεωρητικών γνώσεων, κατανόησης και ικανότητας που απαιτείται από τα διάφορα μέρη της στήλης 2 του πίνακα A-II/2 της Συμβάσεως μπορεί να ποικίλλει ανάλογα με το κατά πόσο το πιστοποιητικό είναι σε ισχύ για πλοία 3.000 GT και άνω ή για πλοία μεταξύ 500 GT έως 3000 GT.

Τέλος, θα πρέπει να αναφέρουμε ότι στην περίπτωση αξιωματικών γέφυρας, που πραγματοποιούν παρακίτους πλόες τα θέματα της αστρονομικής ναυτιλίας και τα ηλεκτρονικά συστήματα υπολογισμού στίγματος και ναυσιπλοΐας, που δεν καλύπτουν τα ύδατα για τα οποία πρόκειται να ισχύσει το πιστοποιητικό μπορεί να παραλειφθούν από τη στήλη 2 των πινάκων, ώστε να εκδοθούν πιστοποιητικά περιορισμένης ισχύος.

13.1 Προσδιορισμός ελάχιστου πρότυπου ικανότητας για αξιωματικούς φυλακής γέφυρας σε πλοία 500 GT και άνω.

Η *πρωταρχική* ικανότητα που πρέπει να έχει ο Αξιωματικός Φυλακής Γέφυρας (ΑΦΓ) είναι ο *σχεδιασμός και η πραγματοποίηση του πλου*, όπως επίσης και ο προσδιορισμός θέσεως του πλοίου. Ειδικότερα, θα πρέπει να κατέχει γνώσεις:

- 1) Αστρονομικής Ναυτιλίας, δηλαδή την ικανότητα να χρησιμοποιεί ουράνια σώματα για τον προσδιορισμό της θέσεως του πλοίου.
- 2) Ακτοπλοΐας, δηλαδή την ικανότητα προσδιορισμού της θέσεως του πλοίου με χρήση: α) σημείων ξηράς, β) ναυτιλιακών βοηθημάτων συμπεριλαμβανομένων των φάρων, των φανών και των σημαντήρων, γ) παραλλάξεως, λαμβάνοντας υπόψη τον άνεμο, την παλίρροια, τα ρεύματα και την εκτιμώμενη ταχύτητα του πλοίου.
- 3) Χρησιμοποιήσεως και χρήσεως ναυτιλιακών χαρτών και εκδόσεων, όπως είναι οι ναυτιλιακές οδηγίες, οι πίνακες παλίρροιών, οι οδηγίες προς ναυτιλλόμενους, οι εκπομπές ναυτιλιακών προαγγελιών και πληροφοριών πορείας. Επίσης τα συστήματα ηλεκτρονικών χαρτών (ECDIS) θα πρέπει να περιληφθούν στο τμήμα γνώσεων χαρτών.
- 4) Χρησιμοποιήσεως και χρήσεως ηλεκτρονικών συστημάτων υπολογισμού στίγματος και ναυσιπλοΐας.
- 5) Χρησιμοποιήσεως και χρήσεως των ηχοβολιστικών συσκευών ώστε ο ΑΦΓ να εφαρμόζει ορθά τις διαθέσιμες πληροφορίες.
- 6) Λειτουργίας και βασικών αρχών των μαγνητικών και των γυροσκοπικών πυξίδων, δηλαδή ικανότητα προσδιορισμού σφαλμάτων των μαγνητικών και γυροσκοπικών πυξίδων, χρησιμοποιώντας ουράνια και επίγεια μέσα και αντίληψη της ανοχής των σφαλμάτων τους.
- 7) Λειτουργίας των συστημάτων ελέγχου πηδαλιουχίας και των διαδικασιών μεταγωγής τους από το χειροκίνητο σε αυτόματο έλεγχο και αντίστροφα. Ρύθμιση κόμβων για την αποδοτικότερη λειτουργία.
- 8) Μετεωρολογίας, δηλαδή την ικανότητα στη χρήση και κατανόηση πληροφοριών που λαμβάνονται από όργανα επί του πλοίου. Γνώση των χαρακτηριστικών των διαφόρων συστημάτων για την πρόβλεψη των καιρικών συνθηκών, διαδικασίες αναφοράς και συστήματα καταγραφής.

Όσον αφορά στις *μεθόδους εξέτασης και αξιολογήσεως* αυτής της ικανότητας θα λαμβάνεται υπόψη τουλάχιστον μια από τις παρακάτω μεθόδους: 1) Αναγνωρισμένη εμπειρία κατά την υπηρεσία, 2) αναγνωρισμένη εκπαίδευση επί πλοίου, 3) αναγνωρισμένη εκπαίδευση σε προσομοιωτή, όπου είναι απαραίτητη, 4) αναγνωρισμένη εκπαίδευση με συσκευές εργαστηρίου. Επίσης, μια μέθοδος επιδείξεως της ικανότητας του ΑΦΓ είναι η χρήση των καταλόγων χαρτών, των ναυτιλιακών εκδόσεων, των εκπομπών ναυτιλιακών προαγγελιών, του εξάντα, του αξιμουθιακού ανακλαστήρα, των συσκευών ηλεκτρονικής ναυτιλίας, των ηχοβολιστικών συσκευών και της πυξίδας, κατά την περίοδο της εργασίας του πάνω στο πλοίο.

Τα *κριτήρια αξιολογήσεως* αυτής της σημαντικής ικανότητας είναι:

- 1) Η σχετική άντληση πληροφοριών από ναυτιλιακούς χάρτες, ο ακριβής εντοπισμός και η κατάλληλη χρησιμοποίηση αυτών των πληροφοριών. Στο σχεδιασμό και στην υλοποίηση του ταξιδιού θα πρέπει όλοι οι πιθανοί ναυτιλιακοί κίνδυνοι να έχουν επαρκώς αναγνωρισθεί.

- 2) Η κύρια μέθοδος για τον υπολογισμό της θέσεως του πλοίου θα πρέπει να είναι η κατάλληλότερη σύμφωνα με τις επικρατούσες συνθήκες και καταστάσεις.
- 3) Ο προσδιορισμός της θέσεως θα πρέπει να είναι μέσα στα όρια αποδεκτών σφαλμάτων των οργάνων και συστημάτων.
- 4) Η αξιοπιστία των πληροφοριών που αποκτώνται με τον κύριο τρόπο υπολογισμού στίγματος θα πρέπει να ελέγχεται σε κατάλληλα χρονικά διαστήματα.
- 5) Οι υπολογισμοί και οι μετρήσεις των ναυτιλιακών πληροφοριών θα πρέπει να είναι ακριβείς.
- 6) Οι χάρτες που επιλέγονται θα πρέπει να είναι μεγαλύτερης και κατάλληλης κλίμακας για την περιοχή ναυσιπλοΐας και οι χάρτες-εκδόσεις να είναι διορθωμένοι σύμφωνα με τις πλέον πρόσφατες διαθέσιμες πληροφορίες.
- 7) Οι έλεγχοι και οι δοκιμές αποδόσεως των συστημάτων ναυσιπλοΐας θα πρέπει να γίνονται σύμφωνα με τις συστάσεις του κατασκευαστή και την ορθή πρακτική ναυσιπλοΐας.
- 8) Τα σφάλματα στη μαγνητική και γυροσκοπική πυξίδα θα πρέπει να προσδιορίζονται και να εφαρμόζονται κατάλληλα στην πορεία και στις διοπτεύσεις.
- 9) Η επιλογή του τρόπου πηδαλιουχίας θα πρέπει να είναι η πλέον κατάλληλη για τις επικρατούσες συνθήκες καιρού, θάλασσας, κυκλοφορίας και τους επιθυμητούς ελιγμούς του πλοίου.
- 10) Οι μετρήσεις και οι παρατηρήσεις του καιρού θα πρέπει να είναι ακριβείς και κατάλληλες για τον πλου. Οι μετεωρολογικές πληροφορίες θα πρέπει να αναλύονται και να εφαρμόζονται σωστά.

Στη συνέχεια, σημαντική είναι η **ικανότητα τήρησης ασφαλούς φυλακής ναυσιπλοΐας**. Ο ΑΦΓ θα πρέπει να γνωρίζει, κατανοεί και αποδίδει επαρκώς στις ακόλουθες δραστηριότητες:

- 1) Τήρηση Φυλακής: Γνώση σε βάθος των περιεχομένων, εφαρμογών και του σκοπού της Συμβάσεως ΔΚΑΣ.
- 2) Γνώση σε βάθος των βασικών αρχών που πρέπει να διέπουν την τήρηση ασφαλούς φυλακής ναυσιπλοΐας.
- 3) Γνώση σε βάθος των διαδικασιών αποτελεσματικής εργασίας του προσωπικού γέφυρας.
- 4) Τήρησης πορείας σύμφωνα με τις γενικές διατάξεις τήρησης πορείας πλοίων.

Όσον αφορά στην **εξέταση και αξιολόγηση** αυτής της ικανότητας θα λαμβάνεται υπόψη η αναγνωρισμένη εμπειρία κατά την υπηρεσία, η αναγνωρισμένη εκπαίδευση επί πλοίου και η αναγνωρισμένη εκπαίδευση σε συσκευές εργαστηρίου.

Ιδιαίτερη μνεία δίνεται στην **ικανότητα χρήσεως των ραντάρ και του ARPA** για την τήρηση της ασφαλούς ναυσιπλοΐας. Επισημαίνεται ότι η εκπαίδευση και αξιολόγηση στη χρήση του ARPA δεν απαιτείται για εκείνους που υπηρετούν αποκλειστικά σε πλοία που δεν διαθέτουν τέτοιο εξοπλισμό. Ο περιορισμός αυτός θα εμφανίζεται στη θεώρηση που πρόκειται να εκδοθεί για τον ενδιαφερόμενο ναυτικό.

Ειδικότερα, ο ΑΦΓ θα πρέπει να **γνωρίζει** και κατανοεί τις βασικές αρχές του ραντάρ και των βοηθημάτων αυτόματης υποτυπώσεως έχοντας την ικανότητα λειτουργίας, αφομοίωσης και αναλύσεως πληροφοριών που λαμβάνονται από το ραντάρ, περιλαμβανομένων των παρακάτω: Παράγοντες που επηρεάζουν την απόδοση και την ακρίβεια, προετοιμασία και συντήρηση ενδεικτών, ανίχνευση κακής απεικόνισης πληροφοριών, ψευδοήχων, θαλασσιών επιστροφών ανακλαστήρων (racons) και αναμεταδοτών ραντάρ.

Ειδικότερα, θα πρέπει να γνωρίζει τη χρήση του ραντάρ και να κατανοεί απόλυτα τα ακόλουθα θέματα:

- 1) Απόσταση και διόπτευση, πορεία και ταχύτητα άλλων πλοίων, χρόνος και απόσταση πλησιέστερου σημείου προσεγγίσεως, συνάντηση με πλοία στην ίδια κατεύθυνση.
- 2) Αναγνώριση κρισίμων ήχων, ανίχνευση αλλαγών πορείας και ταχύτητας άλλων πλοίων, αποτελέσματα αλλαγής πορείας, ταχύτητας ή και των δύο του ίδιου πλοίου.
- 3) Εφαρμογή της Συμβάσεως ΔΚΑΣ.
- 4) Τεχνικές υποτυπώσεως και αρχές σχετικής και αληθούς κινήσεως.
- 5) Παράλλαξη.

Τέλος θα πρέπει να γνωρίζει βασικούς τύπους ARPA, τα χαρακτηριστικά της οθόνης τους και τα χαρακτηριστικά αποδόσεώς τους όπως επίσης τους κινδύνους από την υπερβολική εμπιστοσύνη στο ARPA. Συγκεκριμένα:

- α) Απόδοση και ακρίβεια του συστήματος, δυνατότητες παρακολούθησεως και περιορισμοί και καθυστερήσεις επεξεργασίας.

- β) Χρήση λειτουργικών προειδοποιήσεων και δοκιμών του συστήματος.
- γ) Μέθοδοι αναλήψεως στόχου και περιορισμοί τους.
- δ) Σχετικά και αληθή διανύσματα, γραφική απεικόνιση πληροφοριών του στόχου και επικίνδυνες περιοχές.
- ε) Κτήση και ανάλυση πληροφοριών, κρίσιμοι ήχοι, περιοχές αποκλεισμού και δοκιμαστικές κινήσεις.

Τα **κριτήρια αξιολόγησης** αυτής της ικανότητας επικεντρώνονται στα ακόλουθα θέματα:

- 1) Η εκτέλεση, παράδοση και παραλαβή φυλακής γίνεται με βάση τις αποδεκτές αρχές και διαδικασίες. Κατάλληλη φυλακή οπτήρα θα πρέπει να τηρείται συνεχώς και με τέτοιο τρόπο ώστε να συμφωνεί με τις αποδεκτές αρχές και διαδικασίες.
- 2) Τα οπτικά, σχηματικά και ηχητικά σήματα είναι σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Συμβάσεως ΔΚΑΣ και αναγνωρίζονται ορθά.
- 3) Η συχνότητα και η έκταση ελέγχου της κινήσεως του πλοίου και του περιβάλλοντος είναι σύμφωνα με τις αποδεκτές αρχές και πρακτικές.
- 4) Η τήρηση του ημερολογίου των κινήσεων και ενεργειών που έχουν σχέση με τη ναυσιπλοΐα του πλοίου.
- 5) Ο προσδιορισμός σε κάθε περίπτωση της ευθύνης για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, περιλαμβανομένων των περιόδων που ο πλοίαρχος είναι στη γέφυρα αλλά και όταν επιβαίνει πλοηγός.
- 6) Οι ενέργειες προς αποφυγή επαφής ή συγκρούσεως με άλλα πλοία θα πρέπει να είναι σύμφωνες με τη Σύμβαση ΔΚΑΣ.
- 7) Οι αποφάσεις για αλλαγή πορείας ή/και ταχύτητας θα πρέπει να είναι σύμφωνες με τις αποδεκτές πρακτικές ναυσιπλοΐας.
- 8) Οι ρυθμίσεις που γίνονται στην πορεία και στην ταχύτητα του πλοίου για διατήρηση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας.
- 9) Η πραγματοποίηση επικοινωνιών με καθαρό και σαφή τρόπο σε κάθε περίπτωση.
- 10) Τα σήματα κινήσεων πραγματοποιούνται στον κατάλληλο χρόνο και είναι σύμφωνα με τη Σύμβαση ΔΚΑΣ.

Όσον αφορά στην **ικανότητα ανταποκρίσεως σε επείγουσες καταστάσεις**, ο ΑΦΓ θα πρέπει να γνωρίζει και κατανοεί τις διαδικασίες επειγόντων περιστατικών και ειδικότερα:

- 1) Προφυλάξεις για την προστασία και ασφάλεια των επιβατών σε επείγουσες καταστάσεις.
- 2) Αρχικές ενέργειες που πρέπει να γίνονται (αρχική εκτίμηση και έλεγχος ζημιών) μετά από σύγκρουση ή προσάραξη.
- 3) Εκτίμηση των διαδικασιών που πρέπει να ακολουθούνται για διάσωση προσώπων στη θάλασσα, πλοίου σε κίνδυνο, ανταπόκριση σε επείγουσες καταστάσεις που εγείρονται στο λιμάνι.

Όσον αφορά στην **ικανότητα ανταποκρίσεως σε σήματα κινδύνου στη θάλασσα** ο ΑΦΓ θα πρέπει να γνωρίζει και κατανοεί το περιεχόμενο του *Εγχειριδίου Έρευνας και Διασώσεως* του ΙΜΟ. Οι **μέθοδοι επιδείξεως** αυτής της ικανότητας είναι η εξέταση και η αξιολόγηση που προκύπτουν από πρακτικές οδηγίες ή αναγνωρισμένη εκπαίδευση σε προσομοιωτή, όπου απαιτείται. Τα **κριτήρια αξιολόγησης** αυτής της ικανότητας είναι η άμεση αναγνώριση των σημάτων κινδύνου ή επείγοντος περιστατικού και η ακριβής εκτέλεση των οδηγιών που προκύπτουν από τα σχέδια έκτακτης ανάγκης.

Ο ΑΦΓ θα πρέπει να έχει την **ικανότητα χρησιμοποίησης του διεθνούς προτύπου ναυτικού λεξιλογίου** (όπως αντικαταστάθηκε από τις τυποποιημένες ναυτικές φράσεις επικοινωνίας του ΙΜΟ) και την **ικανότητα χρήσεως της αγγλικής γλώσσας** προφορικά και γραπτά. Η επαρκής γνώση της αγγλικής γλώσσας επιτρέπει στον ΑΦΓ να χρησιμοποιεί χάρτες και άλλες ναυτικές εκδόσεις, να κατανοεί μετεωρολογικές πληροφορίες και μηνύματα που αφορούν στην ασφάλεια και τη λειτουργία του πλοίου, την επικοινωνία με άλλα πλοία και τους παράκτιους σταθμούς καθώς επίσης και την εκτέλεση των καθηκόντων του ως αξιωματικού σε πολυεθνικά πληρώματα. Η **επίδειξη** αυτής της ικανότητας προκύπτει από την **εξέταση και αξιολόγηση** με βάση πρακτικές οδηγίες και κριτήρια όπως είναι η ορθή αναγνώριση ή καταγραφή ναυτικών εκδόσεων και μηνυμάτων στην αγγλική γλώσσα που έχουν σχέση με την ασφάλεια του πλοίου.

Όσον αφορά στην **ικανότητα εκπομπής και λήψεως πληροφοριών με οπτικά σήματα**, ο ΑΦΓ θα πρέπει να γνωρίζει τη χρήση του οπτικού τηλεγράφου και να χρησιμοποιεί το *Διεθνή Κώδικα Σημάτων* (Μορς).

Η *μέθοδος επιδείξεως* αυτής της ικανότητας προκύπτει από εξέταση και αξιολόγηση με βάση πρακτικές οδηγίες και το *κριτήριο αξιολογήσεως* είναι η επιτυχής επικοινωνία στην περιοχή ευθύνης του χειριστή.

Σχετικά με την *ικανότητα κινήσεων του πλοίου*, ο ΑΦΓ θα πρέπει να κατανοεί και αποδίδει επαρκώς στις ακόλουθες δραστηριότητες, έχοντας γνώση:

- 1) Της επίρρειας της χωρητικότητας, βυθίσματος, κλίσεως, ταχύτητας και βάθους νερού από την τρύπιδα κατά τη στροφή και αποστάσεων κρατήσεως.
- 2) Της επίρρειας του ανέμου και των ρευμάτων στη διαχείριση του πλοίου.
- 3) Των κινήσεων και διαδικασιών για τη διάσωση προσώπων στη θάλασσα.
- 4) Των ρηχών υδάτων και παρομοίων φαινομένων.
- 5) Των καταλλήλων διαδικασιών αγκυροβολίας και προσδέσεως.

Οι *μέθοδοι επιδείξεως* αυτής της ικανότητας προκύπτουν από την εξέταση και αξιολόγηση που γίνεται με ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα κριτήρια: αναγνωρισμένη εμπειρία κατά την υπηρεσία, αναγνωρισμένη εκπαίδευση επί πλοίου, αναγνωρισμένη εκπαίδευση σε προσομοιωτή, όπου απαιτείται, αναγνωρισμένη εκπαίδευση σε επανδρωμένο μοντέλο (ομοίωμα πλοίου) όπου απαιτείται.

Τα *κριτήρια αξιολογήσεως* αυτής της ικανότητας είναι η μη υπέρβαση σε κοινές κινήσεις των ασφαλών λειτουργικών ορίων της προώσεως του πλοίου και του συστήματος πηδαλιουχίας, όπως επίσης, η διατήρηση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας κατά την εκτέλεση ρυθμίσεων πορείας και ταχύτητας του πλοίου.

Σχετικά με τη *δεύτερη* βασική λειτουργία που προκύπτει από τα καθήκοντα του ΑΦΓ σε *επιχειρησιακό επίπεδο*, η οποία είναι η διαχείριση και στοιβαγία του φορτίου επισημαίνονται οι ακόλουθες ικανότητες:

Κύρια ικανότητα είναι η *παρακολούθηση φορτώσεως, στοιβαγίας, ασφαλίσεως και εκφορτώσεως φορτίων και η φροντίδα τους κατά τον πλου*. Συγκεκριμένα ο ΑΦΓ θα πρέπει να γνωρίζει: α) Την επίδραση του φορτίου, περιλαμβανομένων και βαρέων φορτωτήρων στην αξιοπλοΐα και στην ευστάθεια του πλοίου και β) την ασφαλή διαχείριση, στοιβαγία και ασφαλίση φορτίων περιλαμβανομένων των επισφαλών, επικινδύνων και επιβλαβών φορτίων και τις συνέπειές τους στην ασφάλεια της ζωής και του πλοίου.

Επίσης, ο ΑΦΓ θα πρέπει να έχει την *ικανότητα εξασφαλίσεως και συμμορφώσεως με τις διεθνείς απαιτήσεις προλήψεως ρυπάνσεως*. Αυτή η ικανότητα προϋποθέτει τη γνώση των μέτρων που πρέπει να λαμβάνονται για τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τη γνώση των αντιρρυπαντικών διαδικασιών και όλου του σχετικού εξοπλισμού. Οι *μέθοδοι επιδείξεως* αυτής της ικανότητας προκύπτουν από εξέταση και αξιολόγηση με βάση την εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία του ή με εγκεκριμένη πείρα εκπαίδευσής πάνω σε πλοίο. Το *κριτήριο αξιολογήσεως* αυτής της ικανότητας είναι οι διαδικασίες παρακολούθησεως λειτουργιών στο πλοίο εξασφαλίζοντας πλήρη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της MARPOL.

Σχετικά με την *ικανότητα διατηρήσεως της αξιοπλοΐας του πλοίου*, ο ΑΦΓ θα πρέπει να έχει γνώσεις: α) Ευστάθειας και β) κατασκευής του πλοίου. Ειδικότερα, οι γνώσεις ευστάθειας του πλοίου να περιέχουν θέματα εφαρμογής ευστάθειας με βάση τους πίνακες υπολογισμού τάσεων, διαγωγής και διαγραμμάτων, όπως επίσης θέματα κατανοήσεως των βασικών ενεργειών που πρέπει να λαμβάνονται σε περίπτωση μερικής απώλειας της αέρας πλευστότητας. Οι γνώσεις κατασκευής του πλοίου να περιέχουν γενικές γνώσεις των κυρίων κατασκευαστικών μερών του πλοίου και τη σωστή ορολογία και ονοματολογία των διαφόρων μερών.

Οι *μέθοδοι επιδείξεως* αυτής της ικανότητας θα στηρίζονται στην εξέταση και αξιολόγηση των στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα από τα κατωτέρω: Εγκεκριμένη εμπειρία κατά την υπηρεσία, εγκεκριμένη εμπειρία εκπαίδευσής στο πλοίο, εγκεκριμένη εκπαίδευση σε προσομοιωτή όπου εφαρμόζεται, εγκεκριμένη εκπαίδευση εργαστηρίου σε όργανα.

Το βασικό *κριτήριο αξιολογήσεως* αυτής της ικανότητας είναι η απόδειξη ότι οι συνθήκες ευστάθειας συμμορφώνονται με τα κριτήρια αέρας ευστάθειας του IMO κάτω από όλες τις συνθήκες φορτώσεως και οι ενέργειες που εξασφαλίζουν και διατηρούν τη στεγανή ακεραιότητα του πλοίου με αποδεκτή πρακτική.

Σχετικά με την *ικανότητα προλήψεως, ελέγχου και καταπολεμήσεως πυρκαγιών* πάνω στο πλοίο ο ΑΦΓ πρέπει να κατανοεί και αποδίδει επαρκώς σε σχετικές ενέργειες έχοντας την κατάλληλη γνώση προλήψεως πυρκαγιάς, ικανότητα οργανώσεως γυμνασίων πυρκαγιών, γνώση των συστημάτων πυροσβέσεως και γνώση των μέτρων που πρέπει να λαμβάνονται σε περίπτωση πυρκαγιάς περιλαμβανομέ-

των πυρκαγιών των συστημάτων πετρελαίου. Η *μέθοδος επιδείξεως* αυτής της ικανότητας είναι η αξιολόγηση των στοιχείων που λαμβάνονται από εγκεκριμένη εκπαίδευση και πείρα πυροσβέσεως όπως οριζήται καθορίζεται στη STCW 1995. Τα *κριτήρια αξιολόγησης* είναι ο τύπος και η κλίμακα του προβλήματος να εντοπίζονται γρήγορα και οι αρχικές ενέργειες να συμμορφώνονται με τη διαδικασία ανάγνωσης και τα σχέδια αντιμετώπισης επειγόντων περιστατικών για το πλοίο.

Για την *ικανότητα χειρισμού συσκευών διασώσεως*, ο ΑΦΓ πρέπει να διαθέτει:

- 1) Ικανότητα οργάνωσης γυμνασίων εγκαταλείψεως πλοίου.
- 2) Γνώση της λειτουργίας των συσκευών διασώσεως και των λέμβων διασώσεως, των συσκευών καθελκύσεώς τους, και του εξοπλισμού τους, συμπεριλαμβανομένων των ραδιοσυσκευών διασώσεως ζωής, των δορυφορικών EPIRBS και των SARTS, των σπολών δυτών και των βοηθημάτων θερμικής προστασίας.
- 3) Γνώση των τεχνικών επιβιώσεως στη θάλασσα.

Η *μέθοδος επιδείξεως* αυτής της ικανότητας είναι η αξιολόγηση των στοιχείων που λαμβάνονται από εγκεκριμένη εκπαίδευση και πείρα όπως καθορίζονται από τη STCW 1995.

Τα *κριτήρια αξιολόγησης* είναι:

- 1) Ο βαθμός προτεραιότητας, τα επίπεδα και οι κλίμακες χρόνου εκπονήσεως αναφορών και πληροφόρησης προσωπικού που επιβαίνει στο πλοίο είναι σχετικά με τη φύση της ανάγκης και αντικατοπτρίζουν το επείγον του συμβάντος και
- 2) οι ενέργειες ανταποκρίσεως σε καταστάσεις εγκαταλείψεως πλοίου και επιβιώσεως είναι κατάλληλες για τις επικρατούσες συνθήκες, οι οποίες να συμμορφώνονται με αποδεκτά πρότυπα και πρακτικές ασφάλειας.

Για την *ικανότητα εφαρμογής ιατρικών πρώτων βοηθειών επί του πλοίου*, ο ΑΦΓ θα πρέπει να έχει γνώσεις ιατρικής βοήθειας. Οι γνώσεις αυτές θα πρέπει να περιέχουν πρακτική εφαρμογή των ιατρικών οδηγιών και οδηγιών που λαμβάνονται με την τηλεγραφία περιλαμβανόμενης της ικανότητας λήψεως αποτελεσματικών ενεργειών που βασίζονται σε τέτοιες γνώσεις σε περίπτωση ατυχημάτων ή ασθενειών που είναι δυνατόν να συμβούν στο πλοίο. Η *μέθοδος επιδείξεως* αυτής της ικανότητας είναι η αξιολόγηση των στοιχείων που λαμβάνονται από εγκεκριμένη εκπαίδευση η οποία καθορίζεται στη STCW 1995 (μέρος A-VI/4 παράγραφοι 1 έως 3). Το *κριτήριο αξιολόγησης* είναι η ταχεία εξακρίβωση του πιθανού αιτίου, της φύσεως και της εκτάσεως ενός τραυματισμού ή ασθένειας ώστε η αντιμετώπιση να ελαχιστοποιεί την άμεση απειλή ζωής.

Τέλος, σχετικά με την ικανότητα *παρακολούθησης και συμμορφώσεως με τις νομικές απαιτήσεις*, ο ΑΦΓ πρέπει να έχει βασική γνώση των σχετικών διατάξεων των Συμβάσεων MARPOL και SOLAS του IMO. Η *μέθοδος επιδείξεως* αυτής της ικανότητας είναι η αξιολόγηση των στοιχείων που λαμβάνονται από εξέταση ή εγκεκριμένη εκπαίδευση. Το *κριτήριο αξιολόγησης* είναι ο ορθός εντοπισμός των νομικών απαιτήσεων που σχετίζονται με την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

13.2 Προσδιορισμός ελάχιστου πρότυπου ικανότητας για πλοιάρχους και υποπλοιάρχους σε πλοία 500 GT και άνω.

Εύλογο είναι ότι, εφόσον τα καθήκοντα του πλοιάρχου ή υποπλοιάρχου είναι ανώτερα ιεραρχικά από τα καθήκοντα του ΑΦΓ συνεπάγεται ότι και οι γνώσεις των πρώτων συμπεριλαμβάνουν τις γνώσεις και τις δεξιότητες των δευτέρων.

Σχετικά με την *ικανότητα προγραμματισμού του ταξιδιού και την εκτέλεση των εργασιών* θα πρέπει να υπάρχει γνώση, κατανόηση και απόδοση στις ακόλουθες δραστηριότητες:

- 1) Προγραμματισμός ταξιδιού και ναυσιπλοΐας κάτω από όλες τις συνθήκες με αποδεκτές μεθόδους υποτυπώσεως ωκεανίων οδών λαμβάνοντας υπόψη περιορισμένα ύδατα, μετεωρολογικές συνθήκες, πάγους, περιορισμένη ορατότητα, ζώνες διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας και περιοχές εκτεταμένων παλιρροϊκών επιπτώσεων.
- 2) Σχεδιασμός πορείας σύμφωνα με τις Γενικές Αρχές Σχεδιασμού Πορείας Πλοίων.
- 3) Αναφορά σύμφωνα με τις οδηγίες και τα κριτήρια για τα Συστήματα Αναφοράς Πλοίων.

Οι *μέθοδοι επιδείξεως* αυτής της ικανότητας είναι η εξέταση και αξιολόγηση των στοιχείων που λαμβάνονται

βάνονται από ένα ή περισσότερα των κατωτέρω: Εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία, εγκεκριμένη εκπαίδευση προσομοιωτή, όπου εφαρμόζεται εγκεκριμένη εκπαίδευση εργαστηρίου σε εξοπλισμό.

Η εξέταση θα στηρίζεται στη χρησιμοποίηση καταλόγων χαρτών, ναυτιλιακών εκδόσεων και στοιχείων του πλοίου.

Τα **κριτήρια αξιολόγησης** αυτής της ικανότητας είναι:

- 1) Ο εξοπλισμός, οι χάρτες και οι ναυτιλιακές εκδόσεις που απαιτούνται για το ταξίδι απαριθμούνται και είναι τα κατάλληλα μέσα για την ασφαλή πραγματοποίηση του ταξιδιού.
- 2) Οι αιτίες για τη σχεδιασμένη πορεία βασίζονται σε γεγονότα και στατιστικά στοιχεία που λαμβάνονται από σχετικές πηγές και εκδόσεις.
- 3) Τα στίγματα, οι πορείες, οι αποστάσεις και ο υπολογισμός χρόνου είναι ορθά και εντός των αποδεκτών ορίων ακρίβειας.
- 4) Όλοι οι πιθανοί ναυτιλιακοί κίνδυνοι εντοπίζονται με ακρίβεια.

Σχετικά με την **ικανότητα προσδιορισμού στίγματος** και την ακρίβεια του προσδιορισθέντος στίγματος με οποιονδήποτε τρόπο θα πρέπει να υπάρχει γνώση και κατανόηση λαμβάνοντας υπόψη:

- 1) Τις αστρονομικές παρατηρήσεις.
- 2) Τις γήινες παρατηρήσεις, περιλαμβανόμενης της ικανότητας χρήσεως των κατάλληλων χαρτών, αγγελιών στους ναυτιλλόμενους και άλλων εκδόσεων για την αξιολόγηση της ακρίβειας του στίγματος που επιτεύχθηκε.
- 3) Τη χρησιμοποίηση των συγχρόνων ηλεκτρονικών βοηθημάτων ναυσιπλοΐας, με ειδική γνώση των αρχών λειτουργίας τους, των περιορισμών, των πηγών σφαλμάτων, τον εντοπισμό λανθασμένης παρουσίσεως, των πληροφοριών και μεθόδων αποκαταστάσεως προκειμένου να επιτευχθεί ορισμός ακριβούς στίγματος.

Οι **μέθοδοι επιδείξεως** αυτής της ικανότητας είναι η εξέταση και αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από μια ή περισσότερες των κατωτέρω ενεργειών: εγκεκριμένη εκπαίδευση κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας, εγκεκριμένη εκπαίδευση σε προσομοιωτή όπου εφαρμόζεται, εγκεκριμένη εκπαίδευση εξοπλισμού εργαστηρίου χρησιμοποιώντας: 1) χάρτες, ναυτικό ALMANAC, σελίδες υποτυπώσεως, χρονόμετρο, εξάντα και υπολογιστή, 2) χάρτες, ναυτιλιακές εκδόσεις και όργανα (αξιμουθιακό καθρέπτη, εξάντα, ημερολόγιο, πυξίδα, ηχοβολιστικό εξοπλισμό) και τα εγχειρίδια των κατασκευών και 3) ραντάρ, DECCA, LORAN, συστήματα ναυτιλίας και τους κατάλληλους χάρτες ναυσιπλοΐας και εκδόσεις.

Τα **κριτήρια αξιολόγησης** αυτής της ικανότητας είναι:

- 1) Η αρχική μέθοδος που επιλέγεται για τον προσδιορισμό στίγματος πλοίου να είναι η πιο κατάλληλη για τις καταστάσεις και συνθήκες που επικρατούν.
- 2) Το στίγμα που λαμβάνεται με αστρονομικές παρατηρήσεις να βρίσκεται μέσα στα αποδεκτά όρια ακρίβειας.
- 3) Το στίγμα που λαμβάνεται με γήινες παρατηρήσεις να βρίσκεται μέσα στα αποδεκτά όρια ακρίβειας.
- 4) Η ακρίβεια του στίγματος να έχει σωστά αξιολογηθεί.
- 5) Το στίγμα που λαμβάνεται από τη χρήση ηλεκτρονικών βοηθημάτων ναυσιπλοΐας να βρίσκεται εντός των προτύπων ακρίβειας των συστημάτων που χρησιμοποιούνται.
- 6) Τα πιθανά σφάλματα που έχουν επίπτωση στην ακρίβεια του τελικού στίγματος να αναφέρονται και οι μέθοδοι ελαχιστοποίησης των επιδράσεων των σφαλμάτων του συστήματος στην τιμή του τελικού στίγματος να εφαρμόζονται όπως πρέπει.

Για την **ικανότητα προσδιορισμού και περιθωρίου για τα σφάλματα μαγνητικής και γυροσκοπικής πυξίδας**, οι απαραίτητες γνώσεις και δεξιότητες είναι:

- 1) Γνώση των αρχών της μαγνητικής και γυροσκοπικής πυξίδας.
- 2) Κατανόηση των συστημάτων που τελούν υπό τον έλεγχο της κεντρικής γυροσκοπικής.
- 3) Γνώση της λειτουργίας και εποπτείας των κυρίων τύπων γυροσκοπικής πυξίδας.

Οι **μέθοδοι επιδείξεως** αυτής της ικανότητας είναι η εξέταση και αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα των κατωτέρω: Εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία, εγκεκριμένη εκπαίδευση προσομοιωτή όπου εφαρμόζεται, εγκεκριμένη εκπαίδευση εξοπλισμού εργαστηρίου.

Αυτή η εξέταση θα γίνει χρησιμοποιώντας αστρονομικές παρατηρήσεις, γήινες διοπτρεύσεις και σύγκριση μεταξύ μαγνητικής και γυροσκοπικής πυξίδας.

Το **κριτήριο αξιολόγησης** αυτής της ικανότητας είναι η μέθοδος και η συχνότητα των ελέγχων/σφαλμάτων της μαγνητικής και γυροσκοπικής πυξίδας να εξασφαλίζει την ακρίβεια των πληροφοριών.

Για την *ικανότητα συντονισμού επιχειρήσεων έρευνας και διασώσεως*, θα πρέπει να υπάρχει εμπειροστατωμένη γνώση και ικανότητα να εφαρμοσθούν οι διαδικασίες που περιγράφονται στο *εγχειρίδιο Έρευνας και Διασώσεως* του IMO.

Οι *μέθοδοι επιδείξεως* αυτής της ικανότητας είναι η εξέταση και αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα των κατωτέρω:

- 1) Εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία.
- 2) Εγκεκριμένη εκπαίδευση προσομοιωτή όπου απαιτείται.
- 3) Εγκεκριμένη εκπαίδευση εξοπλισμού εργαστηρίου, χρησιμοποιώντας σχετικές εκδόσεις, χάρτες, μετεωρολογικά στοιχεία, στοιχεία των εμπλεκόμενων πλοίων, εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνιών και άλλες διαθέσιμες ευκολίες όπως επίσης, ένα ή περισσότερα από τα κατωτέρω:
- 4) Εγκεκριμένο κύκλο σπουδών εκπαίδευσως SAR.
- 5) Εγκεκριμένη εκπαίδευση σε προσομοιωτή όπου χρειάζεται.
- 6) Εγκεκριμένη εκπαίδευση σε εξοπλισμό εργαστηρίου.

Τα *κριτήρια αξιολόγησης* αυτής της ικανότητας είναι:

- 1) Το σχέδιο συντονισμού εργασιών έρευνας και διασώσεως βρίσκεται σε συμφωνία με τις διεθνείς οδηγίες και πρότυπα.
- 2) Καθιερώνονται ραδιοεπικοινωνίες και τηρούνται σωστές διαδικασίες επικοινωνιών σε όλα τα στάδια των εργασιών έρευνας και διασώσεως.

Σχετικά με την *ικανότητα θεσπίσεως διαδικασιών τήρησης φυλακής*, ο πλοίαρχος και ο υποπλοίαρχος θα πρέπει να έχουν:

- 1) Λεπτομερή γνώση του περιεχομένου, της εφαρμογής και του επιδιωκόμενου σκοπού της Συμβάσεως ΔΚΑΣ.
- 2) Λεπτομερή γνώση του περιεχομένου, της εφαρμογής και του επιδιωκόμενου σκοπού των βασικών αρχών που πρέπει να τηρούνται κατά την τήρηση φυλακής ναυσιπλοΐας.
- 3) Λεπτομερή γνώση των αποτελεσματικών διαδικασιών ομαδικής εργασίας στη γέφυρα.

Οι *μέθοδοι επιδείξεως* αυτής της ικανότητας είναι η εξέταση και αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από την εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία και την εγκεκριμένη εκπαίδευση εξομοιωτή, όπου απαιτείται. Το *κριτήριο αξιολόγησης* αυτής της ικανότητας είναι οι ρυθμίσεις και οι διαδικασίες τήρησης φυλακής να θεσπίζονται και να διατηρούνται σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς και οδηγίες ώστε να εξασφαλιστεί η ασφάλεια ναυσιπλοΐας, η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και η ασφάλεια του πλοίου και των επιβαινόντων.

Για την ικανότητα *διατήρησης ασφαλούς ναυσιπλοΐας με τη χρησιμοποίηση ραντάρ, ARPA και συγχρόνων συστημάτων ναυσιπλοΐας* προκειμένου να βοηθηθεί η λήψη αποφάσεων διακυβερνήσεως επισημαίνεται ότι η εκπαίδευση και αξιολόγηση στη χρήση του ARPA δεν απαιτείται για εκείνους που υπηρετούν αποκλειστικά σε πλοία που δεν διαθέτουν ARPA. Ο περιορισμός αυτός θα εμφανίζεται στη θεώρηση που θα εκδοθεί για τον ενδιαφερόμενο ναυτικό. Η γνώση, κατανόηση και απόδοση του πλοίαρχου θα επικεντρώνεται στις ακόλουθες ενέργειες:

- 1) Εκτίμηση του συστήματος σφαλμάτων και κατανόηση σε βάθος των επιχειρησιακών πλευρών των συγχρόνων συστημάτων ναυσιπλοΐας περιλαμβανόμενου του ραντάρ και του ARPA.
- 2) Τεχνικές τυφλής πλοηγήσεως.
- 3) Αξιολόγηση των ναυσιπλοϊκών πληροφοριών που προέρχονται από όλες τις πηγές, περιλαμβανόμενου του ραντάρ και του ARPA, προκειμένου να γίνει η λήψη και εφαρμογή αποφάσεων για την αποφυγή συγκρούσεων και για τη διαχείριση της ασφαλούς ναυσιπλοΐας του πλοίου.
- 4) Η συσχέτιση και άριστη χρήση όλων των ναυσιπλοϊκών στοιχείων που είναι διαθέσιμα για να επιτευχθεί η ναυσιπλοΐα.

Η *μέθοδος επιδείξεως* αυτής της ικανότητας είναι η αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από εγκεκριμένη εκπαίδευση σε εξομοιωτή ραντάρ και εξομοιωτή ARPA. Τα *κριτήρια αξιολόγησης* αυτής της ικανότητας είναι: 1) Οι πληροφορίες που λαμβάνονται από το ραντάρ και το ARPA να ερμηνεύονται σωστά και να αναλύονται λαμβάνοντας υπόψη τους περιορισμούς του εξοπλισμού και τις επικρατούσες συνθήκες και 2) τα μέτρα που λαμβάνονται για την αποφυγή συγκρούσεως με άλλα πλοία να είναι σύμφωνα με τη Σύμβαση ΔΚΑΣ.

Σχετικά με την *ικανότητα μετεωρολογικών προβλέψεων και ωκεανογραφικών συνθηκών* οι γνώσεις του πλοίαρχου και υποπλοίαρχου πρέπει να είναι:

- 1) Ικανότητα κατανοήσεως και ερμηνείας του συνοπτικού μετεωρολογικού χάρτη και πρόγνωση του καιρού της περιοχής του πλου λαμβάνοντας υπόψη τις τοπικές καιρικές συνθήκες και τις πληροφορίες για τον καιρό που λαμβάνονται από το πανtex.
- 2) Γνώση των χαρακτηριστικών των διαφόρων συστημάτων για την πρόβλεψη του καιρού, περιλαμβανομένων των περιστρεφόμενων τροπικών καταιγίδων, όπως επίσης γνώση αποφυγής κέντρων καταιγίδων και επικινδύνων τεταρτημορίων.
- 3) Γνώση των ωκεανίων συστημάτων ρευμάτων.
- 4) Ικανότητα υπολογισμού συνθηκών παλίδροιας.
- 5) Χρήση όλων των καταλλήλων ναυσιπλοϊκών εκδόσεων για παλίδροιας και ρεύματα.

Οι **μέθοδοι επιδείξεως** αυτής της ικανότητας είναι η εξέταση και αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από την εγκεκριμένη εκπαίδευση στην υπηρεσία και την εγκεκριμένη εκπαίδευση εργαστηρίου σε όργανα.

Τα **κριτήρια αξιολογήσεως** αυτής της ικανότητας είναι:

- 1) Οι πιθανές καιρικές συνθήκες που προβλέπονται για καθορισμένο χρονικό διάστημα να βασίζονται σε όλες τις διαθέσιμες πληροφορίες.
- 2) Τα μέτρα που λαμβάνονται για να διατηρηθεί η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας να ελαχιστοποιούν τον οποιονδήποτε κίνδυνο της ασφάλειας του πλοίου.
- 3) Οι λόγοι για τις προτιθέμενες ενέργειες να υποστηρίζονται από στατιστικά στοιχεία και παρατηρήσεις των πραγματικών καιρικών συνθηκών.

Για την **ικανότητα ανταποκρίσεως σε ναυσιπλοΐα υπό συνθήκες έκτακτης ανάγκης** οι απαιτούμενες γνώσεις είναι:

- 1) Προληπτικά μέτρα όταν γίνεται προσγιάωση του πλοίου.
- 2) Μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται εάν επίκειται προσάραξη και ύστερα από προσάραξη.
- 3) Νέα πλεύση πλοίου που έχει προσαράξει με ή χωρίς βοήθεια.
- 4) Μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται όταν επίκειται σύγκρουση και ύστερα από σύγκρουση ή ζημιά της στεγανούς ακεραιότητας του πλοίου από οποιοδήποτε αίτιο.
- 5) Εκτίμηση ελέγχου ζημιών.
- 6) Πηδαλιούχηση ανάγκης.
- 7) Ρυθμίσεις ρυμουλκήσεως ανάγκης και διαδικασίες ρυμουλκήσεως.

Οι **μέθοδοι επιδείξεως** αυτής της ικανότητας είναι η εξέταση και αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από πρακτική εκπαίδευση κατά την υπηρεσία και από γυμνάσια σε διαδικασίες έκτακτης ανάγκης.

Τα **κριτήρια αξιολογήσεως** αυτής της ικανότητας είναι:

- 1) Ο τύπος και το μέγεθος οποιουδήποτε προβλήματος να εντοπίζεται σύντομα και οι αποφάσεις και ενέργειες να ελαχιστοποιούν τις επιπτώσεις οποιασδήποτε δυσλειτουργίας των συστημάτων του πλοίου.
- 2) Οι επικοινωνίες να είναι αποτελεσματικές και να συμμορφώνονται με τις διαδικασίες που έχουν θεσπισθεί.
- 3) Οι αποφάσεις και οι ενέργειες να μεγιστοποιούν την ασφάλεια των επιβαινόντων.

Για την **ικανότητα ελιγμών και χειρισμών πλοίου** σε όλες τις συνθήκες, ο πλοίαρχος και ο υποπλοίαρχος πρέπει να έχουν γνώσεις που θα περιέχουν τις ακόλουθες ενέργειες:

- 1) Ελιγμοί του πλοίου όταν πλησιάζει σταθμούς πλοηγήσεως και κατά την επιβίβαση και αποβίβαση πλοηγών με την απαιτούμενη προσοχή, σχετικά με τον καιρό, την παλίδροια και την απόσταση κρατήσεως του πλοίου (crash stop).
- 2) Χειρισμοί πλοίων σε ποτάμια, εκβολές ποταμών και περιορισμένα ύδατα με την απαιτούμενη προσοχή στην επίπτωση των ρευμάτων, ανέμων και περιορισμένων υδάτων στην ανταπόκριση του τιμονιού.
- 3) Εφαρμογή τεχνικών στροφής με σταθερό ρυθμό.
- 4) Ελιγμοί σε ρηγά νερά συμπεριλαμβανόμενης της μειώσεως της αποστάσεως του πυθμένα από την τροπίδα που προκαλείται από τα ρηγά νερά, την ταχύτητα, το προνευστασμό και το διατοιχισμό του πλοίου.
- 5) Παρεμβολή μεταξύ διερχομένων πλοίων και μεταξύ του πλοίου και γειτονικών όχθων (επίπτωση διαύλου).

- 6) Πλεύριση και αναχώρηση από προβλήτα σε διαφορετικές συνθήκες ανέμων, παλιρροιών και ρευμάτων με ή χωρίς ρυμουλκά.
- 7) Παρεμβολή πλοίου και ρυμουλκού.
- 8) Χρήση των συστημάτων προώσεως και ελιγμών.
- 9) Επιλογή αγκυροβολίου, αγκυροβολία με μία ή δύο άγκυρες σε περιορισμένα αγκυροβόλια και παράγοντες που εμπλέκονται στον προσδιορισμό του μήκους της αλυσίδας της άγκυρας που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί.
- 10) Σύρσιμο άγκυρας, απελευθέρωση μπλεγμένων αγκυρών.
- 11) Δεξαμενισμός με ζημιές ή χωρίς ζημιές.
- 12) Διαχείριση και χειρισμός πλοίων σε δυσμενείς καιρικές συνθήκες, περιλαμβανόμενης παροχής βοήθειας σε πλοίο ή αεροσκάφος που κινδυνεύει, εργασιών ρυμουλκήσεως, μέσω των οποίων διατηρείται ακυβέρνητο το πλοίο εντός του κενού μεταξύ δύο θαλασσιών κυμάτων, μείωσης της εκπτώσεως θάλασσας και χρήσεως πετρελαίου.
- 13) Προληπτικά μέτρα για τους ελιγμούς με σκοπό την καθαίρεση λεμβών διασώσεως και σκαφών επιβιώσεως υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες.
- 14) Μέθοδοι επιβίωσης διασωθέντων από λέμβους διασώσεως και σκάφη επιβιώσεως.
- 15) Ικανότητα προσδιορισμού των χαρακτηριστικών ελιγμών και προώσεως κοινών τύπων πλοίων με ειδική αναφορά στις αποστάσεις σταματήματος και κύκλου στροφής σε διαφορετικά βυθίσματα και ταχύτητες.
- 16) Σημασία της ναυσιπλοΐας με μειωμένη ταχύτητα προκειμένου να αποφευχθεί ζημιά που προκαλείται από τον πρυμναίο ή πρωραίο κυματισμό του ίδιου του πλοίου.
- 17) Πρακτικά μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται όταν γίνεται ναυσιπλοΐα σε ή κοντά σε παγετώνες ή υπό συνθήκες συσσωρεύσεως πάγου στο πλοίο.
- 18) Χρήση σχεδίων και ελιγμών σε ή κοντά σε περιοχές με διαύλους διαχωρισμού κυκλοφορίας και σε περιοχές εξυπηρέτησεως κυκλοφορίας σκαφών (VTS).

Οι *μέθοδοι επιδείξεως* αυτής της ικανότητας είναι η εξέταση και αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που προκύπτουν από ένα ή περισσότερα των κατωτέρω:

- 1) Εγκεκριμένη εκπαίδευση κατά την υπηρεσία.
- 2) Εγκεκριμένη εκπαίδευση προσομοιωτών όπου απαιτείται.
- 3) Εγκεκριμένο πρότυπο κλίμακας επανδρώσεως πλοίου.

Τα *κριτήρια αξιολόγησεως* αυτής της ικανότητας είναι:

- 1) Όλες οι αποφάσεις που αφορούν στην πλεύριση και την αγκυροβολία να βασίζονται στη σωστή αξιολόγηση των ελιγμών και των χαρακτηριστικών της μηχανής του πλοίου και των δυνάμεων που αναμένεται να δράσουν ενώ βρίσκεται σε πλεύριση ή είναι αγκυροβολημένο.
- 2) Ενώ το πλοίο βρίσκεται σε κίνηση υπό ίδια μέσα, γίνεται πλήρης αξιολόγηση των πιθανών επιπτώσεων ρηχών και περιορισμένων υδάτων, πάγου, όχθεων, συνθηκών παλιρροίας, διερχομένων πλοίων και του πρυμναίου κυματισμού του ίδιου πλοίου ούτως ώστε το πλοίο να μπορεί να υποστεί χειρισμούς με ασφάλεια υπό διαφορετικές συνθήκες φορτίου και καιρού.

Για την *ικανότητα χειρισμού τηλε-ελέγχων της εγκαταστάσεως προώσεως και των συστημάτων και υπηρεσιών των μηχανών*, ο πλοίαρχος και ο υποπλοίαρχος πρέπει να γνωρίζουν και κατανοούν:

- 1) Αρχές λειτουργίας εγκαταστάσεων ναυτικών μηχανών.
- 2) Βοηθητικά μηχανήματα πλοίου.
- 3) Γενική γνώση των όρων της ναυτικής μηχανολογίας.

Οι *μέθοδοι επιδείξεως* αυτής της ικανότητας είναι η εξέταση και αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που προκύπτουν από εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία και εγκεκριμένη εκπαίδευση προσομοιωτή όπου απαιτείται. Τα *κριτήρια αξιολόγησεως* αυτής της ικανότητας είναι η εγκατάσταση, τα βοηθητικά μηχανήματα και ο εξοπλισμός να λειτουργούν σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές, πάντοτε εντός των ορίων ασφαλούς λειτουργίας.

Σχετικά με την *ικανότητα σχεδιασμού και εξασφαλίσεως της ασφαλούς φορτώσεως, στοιβαξιάς, επιμέλειας* κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και της εκφορτώσεως φορτίων αναφέρεται ότι οι απαιτούμενες θεματικές ενότητες είναι:

- 1) Γνώση και ικανότητα εφαρμογής των διεθνών κανονισμών, κωδίκων και προτύπων που αφορούν στον ασφαλή χειρισμό του φορτίου, στη στοιβαξιά, στην ασφάλιση και στη μεταφορά φορτίων.

- 2) Γνώση των επιπτώσεων στη διαγωγή και ευστάθεια των φορτίων.
- 3) Χρήση διαγραμμάτων διαγωγής και ευστάθειας και του εξοπλισμού υπολογισμού τάσεων, περιλαμβανομένων του αυτόματου εξοπλισμού που βασίζεται σε στοιχεία και γνώση φορτώσεως φορτίων και τετρατομίου προκειμένου να διατηρηθούν οι τάσεις του σκάφους εντός αποδεκτών ορίων.
- 4) Στοιβασία και ασφάλιση φορτίων σε πλοία, περιλαμβανομένου του εξοπλισμού χειρισμού φορτίου και του εξοπλισμού και ασφαλίσεως προσδέσεως.
- 5) Εργασίες φορτώσεως και εκφορτώσεως με ιδιαίτερη προσοχή στη μεταφορά φορτίων που μνημονεύονται στον *Κώδικα Ασφαλούς Πρακτικής για τη Στοιβασία και Ασφάλιση Φορτίων*. Γενικές γνώσεις περί Δ/Ξ και εργασιών σε αυτά.

Οι *μέθοδοι επιδείξεως* ικανότητας είναι η εξέταση και αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από την εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία και την εγκεκριμένη εκπαίδευση προσομοιωτή όπου απαιτείται, χρησιμοποιώντας πίνακες ευστάθειας διαγωγής και τάσεων, διαγράμματα και εξοπλισμό υπολογισμού τάσεων.

Τα *κριτήρια αξιολογήσεως* αυτής της ικανότητας είναι:

- 1) Η συχνότητα και έκταση παρακολούθησεως της καταστάσεως του φορτίου να είναι οι απαιτούμενες ανάλογα με τη φύση του και τις επικρατούσες συνθήκες.
- 2) Οι μη αποδεκτές ή απρόβλεπτες μεταβολές της καταστάσεως ή των προδιαγραφών του φορτίου να αναγνωρίζονται γρήγορα και τα μέτρα αποκαταστάσεως να λαμβάνονται άμεσα και να σχεδιάζονται με τέτοιο τρόπο ώστε να διαφυλάσσεται η ασφάλεια του πλοίου και των επιβαινόντων.
- 3) Οι εργασίες φορτίου να σχεδιάζονται και να εκτελούνται σύμφωνα με τις καθιερωμένες διαδικασίες και νομοθετικές απαιτήσεις.
- 4) Η στοιβασία και η ασφάλιση του φορτίου να εξασφαλίζει ότι η ευστάθεια και οι καταστάσεις τάσεων να παραμένουν πάντοτε εντός ασφαλών ορίων κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

Όσον αφορά στην *ικανότητα μεταφοράς επικινδύνων φορτίων* οι γνώσεις του πλοίαρχου και του υποπλοίαρχου επικεντρώνονται:

- 1) Στους διεθνείς κανονισμούς, πρότυπα, κώδικες και συστάσεις για τη μεταφορά επικινδύνων φορτίων περιλαμβανομένου του *Κώδικα IMDG* και του *Κώδικα Ασφαλούς Πρακτικής για Στερεά Φορτία Χύμα*.
- 2) Στη μεταφορά επικινδύνων, επιφόβων και βλαβερών φορτίων, στις προφυλάξεις κατά τη διάρκεια της φορτώσεως και εκφορτώσεως και στην επιμέλεια κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

Οι *μέθοδοι επιδείξεως* αυτής της ικανότητας είναι η εξέταση και αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που προκύπτουν από ένα ή περισσότερα των κατωτέρω: Εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία, εγκεκριμένη εκπαίδευση προσομοιωτή όπου απαιτείται, εγκεκριμένη εξειδικευμένη εκπαίδευση.

Τα *κριτήρια αξιολογήσεως* αυτής της ικανότητας είναι:

- 1) Η προγραμματισμένη κατανομή του φορτίου να βασίζεται σε αξιόπιστες πληροφορίες και να είναι σύμφωνη με τις θεσπισμένες οδηγίες και νομοθετικές απαιτήσεις.
- 2) Οι πληροφορίες επί των κινδύνων και ειδικών απαιτήσεων να καταγράφονται με τρόπο που προσφέρεται για εύκολη αναφορά σε περίπτωση που προκύψει κάποιο περιστατικό.

Σχετικά με την *ικανότητα ελέγχου διαγωγής, ευστάθειας και τάσεων*, ο πλοίαρχος και ο υποπλοίαρχος πρέπει να έχουν:

- 1) Κατανόηση των βασικών αρχών κατασκευής ενός πλοίου και των θεωριών και παραγόντων που επιδρούν στη διαγωγή, ευστάθεια και των απαραίτητων μέτρων για τη διατήρηση της διαγωγής και ευστάθειας.
- 2) Γνώση της επιδράσεως στη διαγωγή και ευστάθεια ενός πλοίου σε περίπτωση ζημιάς και της επακόλουθης κατακλίσεως ενός διαμερίσματος και των αντιμέτρων που πρέπει να λαμβάνονται.
- 3) Γνώση των συστάσεων του IMO που αφορούν στην ευστάθεια του πλοίου.

Οι *μέθοδοι επιδείξεως* αυτής της ικανότητας είναι η εξέταση και αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα των κατωτέρω: Εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία, εγκεκριμένη εκπαίδευση εξομοιωτή όπου απαιτείται, εγκεκριμένη εκπαίδευση εξομοιωτή όπου εφαρμόζεται.

Τα *κριτήρια αξιολογήσεως* αυτής της ικανότητας είναι:

- 1) Οι διαδικασίες παρακολούθησεως των εργασιών και συντηρήσεως να συμμορφώνονται με τις διεθνείς απαιτήσεις. Ενδεχόμενη μη συμμόρφωση να εντοπίζεται πλήρως και έγκαιρα.

- 2) Η προγραμματισμένη ανανέωση και παράταση των πιστοποιητικών να εξασφαλίζει τη συνεχιζόμενη ισχύ τους και του εξοπλισμού που επιθεωρήθηκε.

Για την ικανότητα *παρακολούθησας και ελέγχου συμμορφώσας με τις νομικές απαιτήσεις* και τα μέτρα που εξασφαλίζουν την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ο πλοίαρχος και ο υποπλοίαρχος θα πρέπει να έχουν γνώση της διεθνούς ναυτιλιακής νομοθεσίας. Ιδιαίτερη προσοχή θα δίνεται στα παρακάτω:

- 1) Τα πιστοποιητικά και άλλα έγγραφα που απαιτούνται να υπάρχουν στο πλοίο σύμφωνα με τις ισχύουσες διεθνείς συμβάσεις, με ποιο τρόπο λαμβάνονται και ποια είναι η διάρκεια ισχύος τους.
- 2) Οι ευθύνες σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις της LL.
- 3) Οι ευθύνες σύμφωνα με τις σχετικές απαιτήσεις της SOLAS.
- 4) Οι ευθύνες σύμφωνα με τις διατάξεις της MARPOL.
- 5) Οι ναυτιλιακές δηλώσεις υγείας και απαιτήσεις των *Διεθνών Κανονισμών Υγείας*.
- 6) Οι ευθύνες που έχουν επίπτωση στην ασφάλεια του πλοίου, επιβατών, πληρώματος και φορτίου σύμφωνα με τις σχετικές διεθνείς απαιτήσεις.
- 7) Οι μέθοδοι και τα βοηθήματα προλήψεως ρυπάνσεως του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τα πλοία.
- 8) Η σχετική εθνική νομοθεσία.

Οι *μέθοδοι επιδείξεως* αυτής της ικανότητας είναι η εξέταση και αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα των κατωτέρω: εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία, εγκεκριμένη πείρα εκπαιδευτικού πλοίου, εγκεκριμένη εκπαίδευση εξομοιωτή όπου εφαρμόζεται.

Τα *κριτήρια αξιολογήσεως* αυτής της ικανότητας είναι:

- 1) Οι διαδικασίες παρακολούθησας των εργασιών και της συντηρήσεως να συμμορφώνονται με τις διεθνείς απαιτήσεις.
- 2) Η ενδεχόμενη μη συμμόρφωση να εντοπίζεται πλήρως και έγκαιρα.
- 3) Η προγραμματισμένη ανανέωση και παράταση των πιστοποιητικών να εξασφαλίζει τη συνεχιζόμενη ισχύ τους και του εξοπλισμού που επιθεωρήθηκε.

Για την *ικανότητα διατηρήσεως της ασφάλειας και της εξασφάλισης της ζωής του πληρώματος του πλοίου και των επιβατών* και την επιχειρησιακή κατάσταση των σωστικών, πυροσβεστικών και άλλων συστημάτων ασφάλειας απαιτείται:

- 1) Λεπτομερής γνώση των κανονισμών για τις συσκευές διασώσεως (SOLAS).
- 2) Οργάνωση γυμνασίων εγκαταλείψεως πλοίου και πυρκαγιάς.
- 3) Συντήρηση της επιχειρησιακής καταστάσεως των συστημάτων διασώσεως, πυροσβέσεως και άλλων συστημάτων ασφάλειας.
- 4) Ενέργειες που πρέπει να γίνονται για να προστατευθούν και προφυλαχθούν όλα τα άτομα που επιβαίνουν στο πλοίο σε περίπτωση ανάγκης.
- 5) Ενέργειες για να περιορισθεί η ζημιά και να διασωθεί το πλοίο ύστερα από πυρκαγιά, έκρηξη, σύγκρουση ή προσάραξη.

Οι *μέθοδοι επιδείξεως* αυτής της ικανότητας είναι η εξέταση και αξιολόγηση των στοιχείων που λαμβάνονται από πρακτικές οδηγίες και εγκεκριμένη κατά την υπηρεσία εκπαίδευση και εμπειρία.

Τα *κριτήρια αξιολογήσεως* αυτής της ικανότητας είναι η εκτέλεση των διαδικασιών παρακολούθησας των συστημάτων πυρηνιχνεύσεως και ασφάλειας για να εξασφαλισθεί ότι όλοι οι συναγερμένοι εντοπίζονται έγκαιρα και να λαμβάνονται μέτρα σύμφωνα με τις καθιερωμένες διαδικασίες καταστάσεως ανάγκης.

Όσον αφορά στην *ικανότητα αναπτύξεως σχεδίων έκτακτης ανάγκης και ελέγχου ζημιών και της ικανότητας χειρισμού καταστάσεων έκτακτης ανάγκης* απαιτούνται γνώσεις:

- 1) Προετοιμασίας σχεδίων για ανταπόκριση σε περιπτώσεις ανάγκης.
- 2) Κατασκευής πλοίου και διαδικασιών ελέγχου ζημιών.
- 3) Μεθόδων και μέσων προλήψεως πυρκαγιάς, ανιχνεύσεως και πυροσβέσεως.
- 4) Λειτουργιών και χρήσεως συσκευών διασώσεως.
- 5) Γνώσεως διοικήσεως προσωπικού, οργάνωσης και εκπαίδευσας πάνω στο πλοίο.

Οι *μέθοδοι επιδείξεως* αυτής της ικανότητας είναι η εξέταση και αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από εγκεκριμένη εκπαίδευση και εμπειρία κατά την υπηρεσία.

Τα *κριτήρια αξιολογήσεως* αυτής της ικανότητας είναι οι διαδικασίες έκτακτης ανάγκης να είναι σε συμφωνία με τα διεθνή πρότυπα.

Σχετικά με την *ικανότητα οργανώσεως και διοικήσεως πληρώματος*, ο πλοίαρχος και ο υποπλοίαρχος θα πρέπει να έχουν γνώση των σχετικών διεθνών ναυτιλιακών συμβάσεων και συστάσεων, όπως επίσης και της εθνικής νομοθεσίας.

Οι *μέθοδοι επιδείξεως* αυτής της ικανότητας είναι η εξέταση και αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από εγκεκριμένη εκπαίδευση και εμπειρία κατά την υπηρεσία. Επίσης, καθορίζονται για το πλήρωμα συγκεκριμένα καθήκοντα, για τα οποία πρέπει να ενημερώνονται.

Τα *κριτήρια αξιολογήσεως* αυτής της ικανότητας είναι οι αντικειμενικοί σκοποί της εκπαίδευσης και οι δραστηριότητες να βασίζονται σε αξιολόγηση της τρέχουσας ικανότητας και δυνατοτήτων, όπως επίσης και των επιχειρησιακών απαιτήσεων.

Όσον αφορά στην *ικανότητα οργανώσεως και διαχειρίσεως της παροχής ιατρικής μέριμνας* στο πλοίο απαιτείται η λεπτομερής γνώση της χρήσεως και των περιεχομένων των παρακάτω εκδόσεων:

- 1) Διεθνής Ιατρικός Οδηγός για Πλοία ή αντίστοιχες εθνικές εκδόσεις.
- 2) Ιατρικό μέρος του Διεθνούς Κώδικα Σημάτων.
- 3) Ιατρικός Οδηγός Πρώτων Βοηθειών προς χρήση για ατυχήματα που αφορούν επικίνδυνα φορτία.

Οι *μέθοδοι επιδείξεως* αυτής της ικανότητας είναι η εξέταση και αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από εγκεκριμένη εκπαίδευση.

Τα *κριτήρια αξιολογήσεως* αυτής της ικανότητας είναι τα μέτρα που λαμβάνονται και οι διαδικασίες που ακολουθούνται, να εφαρμόζονται σωστά και να κάνουν πλήρη χρήση των διαθέσιμων συμβουλών.

Θέμα 14: Σχολιασμός ορισμένων διατάξεων του Κώδικα ISM.

Ο Κώδικας ISM δεν υιοθετεί νέους κανονισμούς για ζητήματα ασφάλειας και προστασίας περιβάλλοντος αλλά ορίζει το σύστημα στο οποίο οι υπάρχουσες ΔΣ του IMO (SOLAS, MARPOL και STCW) θα εφαρμόζονται. Αυτή η συστηματοποίηση της εφαρμογής τους πραγματοποιείται με τέτοιο τρόπο ώστε να εξασφαλισθεί, να ελεγχθεί, να αποδειχθεί, και αν απαιτείται να βελτιωθεί, ότι τα μέτρα που λαμβάνονται είναι αξιόλογα και μετρήσιμα. Παράλληλα υπάρχει στενός δεσμός του Κώδικα ISM με τους κανονισμούς για τους λιμενικούς ελέγχους (MOU) με τη μορφή της διατηρήσεως του DOC για τις ναυτιλιακές εταιρείες και του SMC για τα πλοία.

Με απλά λόγια, οι διατάξεις του Κώδικα ISM σχετίζονται με μία *δεσμευτική πολιτική ασφάλειας* από την κορυφή της εταιρείας μέχρι τους αξιωματικούς και το πλήρωμα, η οποία εκφράζεται με τη δημιουργία ενός συστήματος έγγραφης πιστοποίησης, με την καθιέρωση περιοδικών ελέγχων από την εταιρεία και την αξιολόγηση από εξωτερικούς φορείς καθώς και με τη συμμόρφωση προς τους υποχρεωτικούς διεθνείς κανονισμούς στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας.

1. Σύμφωνα με τον Κώδικα ISM, η εταιρεία πρέπει να αναπτύξει, να εφαρμόσει και να διατηρήσει ένα SMS, το οποίο να περιλαμβάνει την περιβαλλοντική πολιτική, τη διασφάλιση της ασφαλούς λειτουργίας των πλοίων, τις γραμμές επικοινωνίας (ανάμεσα σε προσωπικό ξηράς και πλήρωμα), τις διαδικασίες προετοιμασίας και ανταποκρίσεως σε έκτακτη ανάγκη και τις διαδικασίες εσωτερικών ελέγχων (άρθ. 1.4).

Η προσέγγιση αυτή είναι περισσότερο φιλοσοφική διότι, αν και ο κώδικας εξηγεί τι σημαίνει ιδανικό επίπεδο διοικήσεως, αποφεύγει να αναλύσει με ποιον τρόπο θα επιτευχθεί αυτός ο στόχος.

2. Οι πλοιοκτήτες πρέπει να ασκούν μία πολιτική ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας (άρθ. 2).

Αυτό θα έπρεπε να είχε ερμηνευθεί με περισσότερη λεπτομέρεια διότι δεν διευκρινίζεται εάν εφαρμόζεται είτε στην περίπτωση ενός πλοιοκτήτη, που απλά έχει την πρόθεση να δεσμεύεται από τους διεθνείς κανονισμούς είτε στην περίπτωση που ο πλοιοκτήτης τηρεί τους διεθνείς κανονισμούς που αφορούν σε όλες τις μορφές θαλάσσιας ρυπάνσεως. Με άλλα λόγια, πρόκειται για τις οικονομικές επιπλοκές του κώδικα, δηλαδή ο πλοιοκτήτης που ακολουθεί με κάθε λεπτομέρεια τον κώδικα πρέπει να επενδύσει σημαντικά ποσά για να δημιουργήσει ένα πλήρες SMS (ΣΑΔ).

3. Σχετικά με το εξουσιοδοτημένο πρόσωπο στην ξηρά (DPA) το SMS πρέπει να του προσφέρει άμεση πρόσβαση στα υψηλά στελέχη της επιχειρήσεως (άρθ. 3), και ότι αυτό το πρόσωπο θα έχει την ευθύνη να εξασφαλίσει ότι υπάρχει άμεση επικοινωνία μεταξύ του πλοίου και του γραφείου ή και του πλοιοκτήτη (άρθ. 4).

Συμπληρωματικά είναι απαραίτητη η παροχή νομικών συμβουλών έτσι ώστε ο ρόλος του DPA να μην εκθέτει την επιχείρηση σε περισσότερους κινδύνους σε σχέση με το παρελθόν αν και ο κώδικας δεν αποσαφηνίζει με ποιο τρόπο θα επιτευχθεί η διαρκής και άμεση επικοινωνία του πλοίου και του γραφείου.

4. Σύμφωνα με τον κώδικα, ο πλοίαρχος θα εξακολουθήσει να έχει τη δικαιοδοσία και την ευθύνη για τη λήψη αποφάσεων (άρθ. 5) ενώ πρέπει να του προσφερθεί η απαραίτητη υποστήριξη για να εκτελεί τα καθήκοντά του με ασφάλεια (άρθ. 6.1.3). Επίσης, πρέπει να έχει πλήρη γνώση του SMS της εταιρίας (άρθ. 6.1.2) αλλά και η τελευταία να εξασφαλίζει ότι όλο το προσωπικό έχει λάβει την απαραίτητη εξοικείωση με τα καθήκοντά του (άρθ. 6.3).

Τα άρθρα 5 και 6 δεικνύουν ότι τα καθήκοντα του πλοίαρχου πρέπει να είναι σε **έγγραφη μορφή** αλλά σε κανένα άλλο σημείο του κώδικα δεν αναφέρονται πρόσθετες πληροφορίες και επομένως εύλογο είναι να υπάρξει μεγάλη απόκλιση στην άσκηση της πολιτικής από εταιρεία σε εταιρεία.

5. Οι απαιτήσεις για την εκπαίδευση πρέπει να αναγνωρίζονται και να διατηρούνται από την εταιρεία μέσω της υποστηρίξεως του SMS (άρθ. 6.5) ενώ οι παραπάνω διαδικασίες να διεξάγονται μέσω πληροφόρησης σε γλώσσα κατανοητή από το πλήρωμα (άρθ. 6.6).

Θα ήταν χρήσιμο το SMS να παρείχε πληροφορίες σχετικά με τις συνεχείς εργασιμες ώρες και τις ελάχιστες περιόδους αναπαύσεως και τις νυχτερινές βάρδιες για όλα τα μέλη του πληρώματος διότι η ποιοτική διαχείριση πάνω στο πλοίο συνδέεται άμεσα με τη φυσική αντοχή του πληρώματος.

6. Ο κώδικας απαιτεί να καθιερωθούν οι διαδικασίες εκείνες που αναγνωρίζουν, περιγράφουν και ανταποκρίνονται σε ζητήματα έκτακτης ανάγκης πάνω στο πλοίο (άρθ. 8).

Παρέχοντας ειδικές εντολές για γεγονότα που είναι πιθανόν να συμβούν, αυτό μπορεί να προβληματίσει τον πλοίαρχο ώστε αυτός να αδυνατεί να ανταποκριθεί σε καθημερινά απλά προβλήματα που συναντά κάποιος στη θάλασσα δίχως να έχει τον κίνδυνο παρεκκλίσεως από τις εντολές του γραφείου.

7. Το SMS πρέπει να περιέχει διαδικασίες που να εξασφαλίζουν ότι μη συμμορφώσεις, ατυχήματα και επικίνδυνες καταστάσεις, αναφέρονται στην εταιρεία και η τελευταία να καθιερώνει διαδικασίες για την εφαρμογή διορθωτικών κινήσεων (άρθ. 9).

Ωστόσο, ορισμένοι όροι του κώδικα χρειάζονται καλύτερη ερμηνεία, π.χ. **ατύχημα** σημαίνει ένα συμβάν που περιλαμβάνει τραυματισμό ή ζημιά στην ανθρώπινη ζωή, στο περιβάλλον, στο πλοίο ή στο φορτίο. **Μη συμμόρφωση** είναι μία κατάσταση, όπου αντικειμενικά στοιχεία τονίζουν τη μη εκπλήρωση μίας ειδικής απαιτήσεως. **Επικίνδυνες καταστάσεις** είναι οι περιπτώσεις που πιθανόν να οδηγήσουν σε ένα ατύχημα εάν εξελιχθούν περισσότερο (near-miss situations).

8. Ο κώδικας ορίζει ότι πρέπει να καθιερωθούν οι κατάλληλες διαδικασίες ώστε το πλοίο να συντηρείται σωστά και οι επιθεωρήσεις να διεξάγονται περιοδικά. Η εταιρεία να καθιερώνει διαδικασίες στο SMS με σκοπό την αναγνώριση του εξοπλισμού και των τεχνικών συστημάτων (άρθ. 10).

Συμπληρωματικά πιθανόν να είναι απαραίτητο η εταιρεία να προτείνει την πρόσκληση ειδικών τεχνικών συμβούλων με σκοπό το γενικό έλεγχο της εκάστοτε καταστάσεως των στόλων της.

9. Ο κώδικας απαιτεί την καθιέρωση εσωτερικών ελέγχων για τα θέματα ασφάλειας και προλήψεως της θαλάσσιας ρυπάνσεως αλλά και των περιοδικών εκτιμήσεων της αποδοτικότητας της εταιρίας (άρθ. 12) ενώ εισάγει τον θεσμό **των ανεξαρτήτων επιθεωρήσεων** (άρθ. 12.4).

Στην πράξη όμως δεν φαίνεται να υποστηρίζει το νέο θεσμό από τη στιγμή που είναι ανεφάρμοστος εξαιτίας του μεγέθους και της φύσεως κάθε εταιρείας.

10. Το DOC πρέπει να εκδοθεί για κάθε εταιρεία που λειτουργεί σύμφωνα με τις επιταγές του κώδικα από τις Αρχές της δημόσιας διοικήσεως ή την κυβέρνηση μίας χώρας ή από ένα διεθνή οργανισμό αναγνωρισμένο από την κυβέρνηση, ενεργώντας για λογαριασμό της δημόσιας διοικήσεως της οποίας η εταιρεία επέλεξε να διενεργεί τις εργασίες της (άρθ. 13.2).

Υπάρχει μία διχογνωμία μεταξύ του σχετικού άρθρου του κώδικα και του αντίστοιχου κειμένου στον Κανονισμό 4.1 του Κεφαλαίου IX της ΔΣ SOLAS. Η φράση **acting on behalf of** που περιλαμβάνεται στον κώδικα θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να έλθει σε αλληλουχία με τη αντίστοιχη φράση που περιέχεται στη SOLAS **at the request of**. Το άρθρο αυτό του κώδικα δημιούργησε αρκετή σύγχυση και ο IMO προχώρησε στην έκδοση των σχετικών οδηγιών **Supplemental Guidelines to Administrations on Auditing and Certification of Companies Operating Multi-Flagged Fleets**. Το πρόβλημα επιτείνεται όταν τα πλοία είναι νηολογημένα σε ένα κράτος αλλά η εταιρεία έχει την έδρα της σε άλλο κράτος, π.χ. ελά-

χιστες εταιρείες πλοιοκτητικές ή διαχειριστικές έχουν τη βάση τους στη Λιβερία ή τον Παναμά.

11. Το πλοίο πρέπει να λειτουργεί με τέτοιο τρόπο ώστε η εταιρία που είναι υπεύθυνη να έχει εφοδιαστεί με το DOC (άρθ. 13.1).

Με την έκδοση του **Πιστοποιητικού Νηολογήσεως** δεν σημαίνει αυτόματα ότι το πλοίο είναι αξιόπλοο, επομένως η ύπαρξη των εγγράφων που καθιερώνει ο κώδικας δεν προσφέρει ανάλογες εγγυήσεις ότι θα γίνουν αποδεκτά δίχως αμφισβητήσεις σε περίπτωση μελλοντικών αγωγών.

12. Το SMC θα πρέπει να εκδίδεται για το πλοίο από τη διοίκηση ή αναγνωρισμένο οργανισμό και η διοίκηση να πιστοποιεί ότι η εταιρία και η διαχείριση πάνω στο πλοίο λειτουργούν όπως ορίζει το αποδεκτό SMS (άρθ. 13.4).

Αναγκαίο είναι να ερμηνευθεί καλύτερα ο όρος **certifying authorities**. Οι νηογνώμονες αναγνωρίστηκαν από τα κράτη και τις διοικήσεις των σημαίων των πλοίων για να επιτελέσουν το σκοπό της πιστοποίησης. Ένα ερώτημα που γεννήθηκε είναι αν οι νηογνώμονες απέκτησαν στην πράξη την εμπειρία των ελέγχων και πόσο ακέραια είναι η κρίση των ελεγκτών σε κράτη ή σε περιοχές που ο έλεγχος δεν είναι ιδιαίτερα αυστηρός.

Θέμα 15: Μελέτες περιπτώσεων σχετικά με τον Κώδικα ISM.

1) Ζητήματα Αξιοπλοΐας.

Σύμφωνα με το ισχύον αγγλικό δίκαιο ο πλοιοκτήτης όταν έχει συμφωνήσει να μεταφέρει ένα φορτίο για ένα ναυλωμένο ταξίδι, εάν δεν υπάρχει ρητή διάταξη, σιωπηρά υποχρεούται να διαθέσει στο ναυλωτή ένα **αξιόπλοο πλοίο**. Στην περίπτωση που ισχύουν οι **Κανόνες Χάγης-Βίμπυ (1971/1992)**, η απόλυτη υποχρέωση του πλοιοκτήτη αντικαθίσταται από την υπόσχεση ότι αυτός πριν και κατά την έναρξη του ταξιδιού θα ασκήσει τη **δέουσα επιμέλεια** ώστε να είναι το πλοίο αξιόπλοο.

Για να είναι αξιόπλοο το πλοίο πρέπει να είναι κατάλληλο σε θέματα σχεδιασμού, κατασκευής, τεχνικής καταστάσεως και εξοπλισμού έτσι ώστε να μπορεί να αντιμετωπίσει τους φυσικούς κινδύνους της θάλασσας και να διαθέτει ικανό πλοίαρχο και αποτελεσματικό πλήρωμα. Ο πλοιοκτήτης θα είναι υπεύθυνος για αποζημιώσεις στις περιπτώσεις που εμφανίζεται:

α) Αναξιοπλοΐα κατά το προκαταρκτικό ταξίδι εκτός εάν προβλέπονται απαλλακτικές ρήτρες.

β) Αναξιοπλοΐα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού ενώ οι απαλλακτικές ρήτρες δεν τον καλύπτουν ακόμη και εάν δεν έχει την ευκαιρία να επισκευάσει ενδεχόμενες ζημιές στο πλοίο.

γ) Αναξιοπλοΐα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού ενώ υπάρχουν οι απαλλακτικές ρήτρες και έχει τη δυνατότητα επιλογής των επισκευών, αλλά λόγω αμέλειας τις αγνοεί.

Αντιθέτως, η εμφάνιση ενός προβλήματος, που μπορεί εύκολα να επιλυθεί εν πλω δεν ορίζεται ως αναξιοπλοΐα, π.χ. η ανάγκη επισκευής ενός από τα δύο καζάνια που εμπόδισε τη σωστή λειτουργία του πλοίου για μικρή χρονική περίοδο.

Η ανικανότητα του πλοίαρχου ή του πληρώματος μπορεί να θεωρηθεί ως αναξιοπλοΐα και αυτή η ανικανότητα μπορεί να εκφράζεται διά μέσου της ανεπάρκειας προσόντων ή γνώσεως του αντικειμένου εργασίας, π.χ. σχετικά με την ευστάθεια του πλοίου ή τα συστήματα ερματισμού και καυσίμων ή την έλλειψη ικανού αριθμού προσώπων ως μέλη του πληρώματος. Επίσης, ένα πλοίο μπορεί να θεωρηθεί αναξιοπλοο όταν ο πλοιοκτήτης δεν εφοδιάζει το πλοίο με όλα τα απαραίτητα έγγραφα για το ταξίδι.

Σαν χαρακτηριστικά παραδείγματα αναξιοπλοΐας παραθέτομε τις εξής δικαστικές αποφάσεις:

α) **Hong Kong v. Kawasaki (1962)**, όπου ένα πλοίο κρίθηκε αναξιοπλοο όταν οι μηχανές του αντιμετώπιζαν συχνά προβλήματα λειτουργίας.

β) **McIver v. Tate (1903)**, όταν το πλοίο αναχώρησε χωρίς επαρκή καύσιμα λόγω της αμέλειας του πλοίαρχου.

γ) **Kish v. Taylor (1912)**, όταν τοποθετήθηκε φορτίο στο κατάστρωμα με τέτοιο τρόπο ώστε το πλοίο να αντιμετωπίζει προβλήματα ευστάθειας.

Γενικότερα, η ευθύνη του μεταφορέα σχετικά με την αναξιοπλοΐα και τη ζημιά του φορτίου διέπεται σύμφωνα με τους Κανόνες της Χάγης (1924) ή τους Κανόνες Χάγης-Βίμπυ (1971/1992). Συγκεκριμένα:

Άρθρο III Κανονισμός 1: *The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage, to exercise due diligence to- (a) make the ship seaworthy (b) properly man, equip, and supply the ship (c) make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.*

Η δέουσα επιμέλεια αφορά στην άσκηση της εργασίας του μεταφορέα και όλων των προσώπων (υπαλλήλων και πρακτόρων), που αυτός απασχολεί ή τους έχει δώσει την αρμοδιότητα να παρουσιάσουν ένα αξιόπλοο πλοίο. Κατά συνέπεια ο πλοιοκτήτης, που έχει ήδη ασκήσει τη δέουσα επιμέλεια με κάθε λεπτομέρεια πριν ξεκινήσει το ναυλωμένο ταξίδι, δεν θα είναι υπεύθυνος εάν ο πλοίαρχος λόγω αμέλειας απέτυχε, πριν την είσοδο σε νέο στάδιο, να επισκευάσει ένα πρόβλημα που αναπτύχθηκε από τη στιγμή που ξεκίνησε το ταξίδι.

Άρθρο IV Κανονισμός 1: *Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness, the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier or other person claiming exception under this article.*

Εάν δεχθούμε ότι η ζημιά προήλθε από την αναξιοπλοΐα, δεν υπάρχει βάρος αποδείξεως στον πλοιοκτήτη σχετικά με την άσκηση δέουσας επιμέλειας εκτός εάν αποδείξει το θιγόμενο πρόσωπο ότι πρώτον υπήρξε αναξιοπλοΐα και δεύτερον προκλήθηκε ζημιά εξαιτίας αυτής της αναξιοπλοΐας.

Άρθρο IV Κανονισμός 2: *Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising from any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the fault or neglect of the agents of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents of the carrier contributed to the loss or damage.*

Σχετικά με τη φράση **without the fault or neglect** δεν είναι απαραίτητο για το μεταφορέα εάν αυτός επιθυμεί την προστασία του από αυτό το άρθρο να αποδείξει την ακριβή αιτία της απώλειας αρκεί να αποδείξει ότι αυτή δεν προκλήθηκε από αμέλεια του. Αλλά είναι αρκετό ότι η απώλεια δεν μπορεί να εξηγηθεί διότι το βάρος της αποδείξεως έχει ο μεταφορέας, που θα πρέπει να αποδείξει απουσία λάθους ή αμέλειας.

Παράλληλα οι **Κανόνες του Αμβούργου** (1974) στο Μέρος II, που αφορά στην ευθύνη του μεταφορέα, αναφέρουν τα εξής:

Άρθρο 5 (περί ευθύνης): *The carrier is liable for loss resulting from loss or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place while the goods were in his charge as defined in article 4, unless the carrier proves that he or his agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.*

Αυτοί οι κανόνες είναι πολύ σημαντικοί όταν το εμπόριο εκτελείται σε περιοχές δικαιοδοσίας, όπου αυτοί εφαρμόζονται υποχρεωτικά. Το βάρος της αποδείξεως, εκτός των περιπτώσεων πυρκαγιάς, έχει ο πλοιοκτήτης που πρέπει να αποδείξει ότι έλαβε τα αναγκαία μέτρα ώστε να αποφύγει το συμβάν που προκάλεσε την απώλεια και τις συνέπειές της.

Πρόσθετα, τα **αμερικανικά δικαστήρια** σε αγωγές για αναξιοπλοΐα έχουν εκδώσει αποφάσεις ότι το στοιχείο των μεταγενεστέρων επισκευών είναι συνήθως όχι αποδεκτό για να αποδείξει την αμέλεια ή την αναξιοπλοΐα. Όμως, όταν η ιδανική συντήρηση ή μία διορθωτική κίνηση δεν έχει σχεδιαστεί ή εκτελεστεί, στοιχείο που συνδέεται άμεσα με τις επιταγές του κώδικα, ή όταν παρόμοια προβλήματα ανακαλύφθηκαν στο παρελθόν στο ίδιο πλοίο ή παρόμοια πλοία, και δεν έχουν επιδιορθωθεί, τέτοιο στοιχείο είναι αποδεκτό για να θεωρηθεί υπεύθυνος ο πλοιοκτήτης που δεν άσκησε τη δέουσα επιμέλεια ή έδειξε αμέλεια.

Το ερώτημα που τίθεται είναι εάν ο Κώδικας ISM **επηρεάζει άμεσα** το ζήτημα της αξιοπλοΐας. Γνωρίζουμε ότι η αναξιοπλοΐα εφάπτεται όχι μόνο στις φυσικές λειτουργίες του πλοίου και του εξοπλισμού του αλλά επίσης στον πλοίαρχο και το πλήρωμα. Αυτό σημαίνει ότι ένας **προσεκτικός και σώφρων** πλοιοκτήτης πρέπει σήμερα και στο μέλλον να έχει υπόψη του τις υποχρεωτικές διατάξεις του κώδικα σχετικά με θέματα επανδρώσεως, εκπαίδευσσεως, αναφοράς ατυχημάτων, συντηρήσεως κλπ.

Επίσης, σχετικά με τη δέουσα επιμέλεια οι κρίσιμες ερωτήσεις θα μπορούσαν να είναι: **Ποιο ήταν το SMS; Ήταν επαρκές; Η λειτουργία του ήταν κανονική;** Για να δοθούν οι σωστές απαντήσεις είναι φανερό ότι πρέπει να γίνει μία προσεκτική ανάλυση του SMS της εταιρείας.

Συνήθως, ο ενάγων πρέπει να στηρίξει την υπόθεσή του στο άρθρο III Κανονισμός 1 εκτός εάν τα αίτια της απώλειας οφείλονταν σε αποδεδειγμένους εξωγενείς παράγοντες, ενώ ο εναγόμενος πρέπει να αποδείξει ότι, ακόμη και εάν υπήρξε αναξιοπλοΐα αυτή δεν προήλθε εξαιτίας **want of due diligence** σύμφωνα με το άρθρο IV Κανονισμός 1.1. Αυτή είναι η σύνδεση με την αρχή της δέουσας επιμέλειας ότι το SMS της εταιρείας θα ερευνηθεί με κάθε λεπτομέρεια, π.χ. στην υπόθεση **The Toledo (1995)** ορίστηκε ότι η απώλεια προήλθε από την πλευρά του εναγόμενου, ο οποίος απέτυχε να εφαρμόσει ένα

ιδανικό σύστημα συντηρήσεως και επισκευών. Σε αυτή την υπόθεση υποστηρίχθηκε ότι η έκδοση του πιστοποιητικού κλάσεως δεν προϋποθέτει αυτόματα ότι το πλοίο είναι αξιόπλοο. Επομένως είναι εύκολο να υποθέσουμε ότι η ύπαρξη των πιστοποιητικών του κώδικα δεν θα προσφέρει προστασία στον πλοιοκτήτη στην περίπτωση που το πλοίο του εμπλακεί σε ένα ατύχημα ή έχει δηλωθεί ως απώλεια.

Πρόσθετα, σε μία ακόμη υπόθεση, *The Muncaster Castle (1961)*, πράξη αμέλειας κατά την εργασία από έναν υπάλληλο επισκευαστικής γιάρδας, γιατί δεν έκλεισε ένα καπάκι επιτρέποντας στο νερό να εισέλθει κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, οδήγησε το δικαστήριο στην απόφαση ότι ήταν έλλειψη δέουσας επιμέλειας από τον πλοιοκτήτη ως αιτιολογία της απώλειας. Επομένως, το ίδιο θα ισχύσει στην περίπτωση του *διαχειριστή της εταιρείας* ή του *υπεύθυνου προσώπου*, δηλαδή η ευθύνη θα βαρύνει τον πλοιοκτήτη λόγω της δικής του μη ασκήσεως επιμέλειας.

Άξιο μνείας είναι ότι για δύο παλαιότερες υποθέσεις θα είχαν εκδοθεί διαφορετικές αποφάσεις σήμερα που ισχύει ο Κώδικας ISM. Στην υπόθεση *Alfred Toepfer v. Tossa Marine (1984)* το δικαστήριο αποφάσισε ότι το πλοίο ήταν ικανό για παροχή υπηρεσιών παρόλο που δεν είχε το πιστοποιητικό ΙΤΦ. Σύμφωνα με τον Κώδικα απαιτείται ότι το SMS πρέπει να υποστηρίζεται από *εγχειρίδια ασφαλούς διαχείρισεως* αλλά και τη δημιουργία και διατήρηση των αποδεικτικών στοιχείων. Επομένως ο πλοιοκτήτης είναι υποχρεωμένος να αποκαλύψει το σύστημα των αποδεικτικών στοιχείων καθώς και τα αρχεία για τη συντήρηση και την πιστοποίηση του πληρώματος. Επίσης, στην υπόθεση *McFadden v. Blue Star Line (1905)* μόλις το φορτίο τοποθετήθηκε με ασφάλεια στις δεξαμενές του πλοίου, ο μηχανικός άνοιξε μία πόρτα που συνδεόταν με τη ροή του νερού κοντά στα διαφράγματα και όταν την έκλεισε δεν την ασφάλισε με το σωστό τρόπο. Ως αποτέλεσμα το νερό εισήλθε και προκάλεσε ζημιά στο φορτίο. Η απόφαση στηρίχθηκε στο γεγονός ότι η αποτυχία ασφαλίσεως της πόρτας συνέβη αφού είχε φορτωθεί το φορτίο και επομένως δεν υπήρξε παραβίαση του όρου της αξιοπλοΐας, ωστόσο σύμφωνα με τον κώδικα το στοιχείο της αμέλειας πλέον δεν είναι αποδεκτό.

2) Ζητήματα Ευθύνης του Πλοιοκτήτη.

Αρχικά η σκέψη για το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης των πλοιοκτητών ήταν να ενθαρρύνει αυτούς να συμμετέχουν ή/και να παραμένουν στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο δεδομένου ότι υπάρχει μεγάλος βαθμός ρίσκου κάθε φορά που ένα πλοίο φεύγει από ένα λιμάνι. Στις περιπτώσεις μάλιστα σοβαρών ατυχημάτων, που υπάρχουν απώλειες ανθρωπίνων ζωών και άλλου είδους ζημιές, ο πλοιοκτήτης μπορεί να βρεθεί σε αρκετά δυσχερή θέση να αποζημιώσει τους δικαιούχους, για αγωγές που τα σχετικά ποσά ξεπερνούν κατά πολύ την αξία του πλοίου αλλά και της ίδιας της εταιρείας του.

Τα κύρια νομικά εργαλεία σύμφωνα με τα οποία θεσπίζεται το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης αλλά και πιθανότατα έχει άμεση επιρροή ο Κώδικας ISM είναι τα εξής:

- α) Η ΔΣ των Βρυξελλών (1957) σχετικά με τον περιορισμό της ευθύνης του πλοιοκτήτη.
- β) Η ΔΣ LLMC (1976) για τον περιορισμό της ευθύνης σχετικά με τις ναυτικές αγωγές.
- γ) Η ΔΣ PAL (1974) σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά των επιβατών και των αποσκευών τους.
- δ) Οι Κανόνες της Χάγης (1924) και οι Κανόνες Χάγης-Βίμπυ (1971/1992).
- ε) Η ΔΣ CLC (1969) για την αστική ευθύνη σε περιπτώσεις θαλάσσιας ρυπάνσεως από πετρέλαιο.
- στ) Η ΔΣ FUND (1971) για την ίδρυση ενός διεθνούς κεφαλαίου προς αποζημίωση για ζημιές που προέρχονται από ρύπανση πετρελαιοειδών.

ζ) Ο αμερικανικός νόμος OPA (1990).

Σύμφωνα με τη ΔΣ των Βρυξελλών που εξακολουθεί να ισχύει σε ορισμένες χώρες (κυρίως σε αυτές που διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στο διεθνές εμπόριο όπως η Ινδία, η Σιγκαπούρη, η Αλγερία, το Ισραήλ), δεν επιτρέπεται περιορισμός της ευθύνης όταν η απώλεια προκλήθηκε από *actual fault or privity of the owner* του εναγόμενου.

Στο ερώτημα ποιος είναι ο *owner* τα δικαστήρια έδωσαν μία σαφή εικόνα ότι απαιτείται μόνο να αποδειχθεί αποτυχία ή γνώση ενός προσώπου, ο οποίος δεν ήταν απλός υπάλληλος αλλά περισσότερο το *alter ego* της εταιρείας, π.χ. η παράλειψη του βοηθού του γενικού διευθυντή της εταιρείας είναι παράλειψη του πλοιοκτήτη. Ορθότερα, αυτό περιλαμβάνει ένα διευθυντή, π.χ. τον *DPA* αλλά όχι έναν *port captain* ή *superintendent*, αν και κάθε υπόθεση εξετάζεται διαφορετικά και το δικαστήριο πρέπει να αποσαφηνίσει εάν η γνώση ή η αμέλεια ενός προσώπου που ενεργούσε κατ' εντολή της διοικήσεως της εταιρείας μπορεί να αποδοθεί στην εταιρεία ως υπεύθυνος φορέας.

Συμπληρωματικά στην υπόθεση *The Marion (1984)* αποφασίστηκε ότι η αποτυχία εξασφάλισης διορθωμένων χαρτών που είχε εφοδιαστεί το πλοίο εν αντιθέσει με τους ναυτιλιακούς χάρτες ήταν αποτέλεσμα της προσωπικής γνώσεως του πλοιοκτήτη. Η παράνομη πράξη ενός πλοιοκτήτη σπάνια αμφισβητείται λόγω της φυσικής διακρίσεως μεταξύ πλοίου και γραφείου. Η προσωπική γνώση όμως μπορεί να αποτελέσει ένα σοβαρό ζήτημα διότι αυτή διαπιστώνεται κάθε στιγμή που κάποιος που κατέχει σημαντική θέση στην εταιρεία γνώριζε τις συνθήκες κινδύνου και δεν έδωσε την απαιτούμενη λύση στο πρόβλημα.

Σε μία παρόμοια υπόθεση, *The Eurysthenes (1976)*, το δικαστήριο επέκτεινε το δόγμα του *privity* από την ακριβή γνώση στο να καθιστά υπεύθυνους αυτούς που αγνόησαν παντελώς τις ιδιαίζουσες συνθήκες του προβλήματος. Επόμενο είναι να θεωρήσουμε ότι ο πλοιοκτήτης θα δυσκολευτεί σε μεγάλο βαθμό να αποδείξει ότι δεν υπήρχε έλλειψη προσωπικής γνώσεως ή λάθους σύμφωνα με τις διατάξεις της Συμβάσεως των Βρυξελλών.

Ωστόσο, η κατάσταση δεν είναι τόσο συγκεχυμένη υπό το καθεστώς της Συμβάσεως LLMC. Η απλή γνώση δεν είναι επαρκής, διότι είναι αναγκαίο να αποδειχθεί ότι υπήρξε προσωπική πράξη ή παράλειψη η οποία διαπράχθηκε με σκοπό να προκαλέσει την απώλεια και με τη γνώση ότι αυτή η απώλεια θα είχε φυσιολογικά προκληθεί (άρθ. 4). Πρέπει να σημειώσουμε ότι η φράση *actual fault* έχει ήδη αντικατασταθεί από την αντίστοιχη φράση *personal act or omission*. Επίσης, είναι η πρώτη ΔΣ στην οποία γίνεται αναφορά του όρου *personal*, ο οποίος παραλείπεται ακόμη και από τους Κανόνες Χάγης-Βίσμπυ.

Ουσιαστικά αυτή η αντικατάσταση μπορεί να προσφέρει στον πλοιοκτήτη την ευκαιρία να περιορίσει την ευθύνη του ακόμη και εάν η ζημιά προκλήθηκε από την αποτυχία της *διαχειρίστριας εταιρείας* να εκδώσει το DOC. Με άλλα λόγια, η απαγόρευση των περιορισμών της ευθύνης πρέπει να αποδοθεί σε αυτούς που διαχειρίζονται την εταιρεία περισσότερο από τους αντιπροσώπους, π.χ. τον DPA. Ωστόσο, για τους σκοπούς της εν λόγω συμβάσεως, όταν η λειτουργία της τεχνικής διοικήσεως και της ασφαλούς διαχειρίσεως είναι ευθύνη του διαχειριστή, είναι λογικό να ερμηνευθούν ως λάθη ή παραλείψεις των διαχειριστών, γεγονός που δεν έχει ακόμη εξακριβωθεί.

Από την άλλη πλευρά η συμμόρφωση με τις διατάξεις του κώδικα καθιστά πιο εύκολη τη διαπίστωση της *απερισκεψίας* από την πλευρά του πλοιοκτήτη, π.χ. ο *negligent superintendent* για τον οποίο ο πλοιοκτήτης δεν θα είναι υπεύθυνος αρκεί να μην έρχεται σε αντίθεση με το άρθρο 4, διότι σύμφωνα με τον κώδικα μπορεί να θεωρηθεί ως ο *DPA* για το ίδιο άρθρο. Η κύρια εργασία αυτού του προσώπου είναι ο δεσμός μεταξύ της διοικήσεως της εταιρείας και του πλοίου. Αυτό το στοιχείο σε συνδυασμό με τις απαιτήσεις του κώδικα (άρθ. 9, 10 και 11), να αναφέρει μη συμμορφώσεις, να αναλύει τα ατυχήματα καθώς και να καταγράφει τις εργασίες συντηρήσεως, αποδεικνύεται πιθανώς αρκετά δύσκολο για τον πλοιοκτήτη ή το διευθυντή της εταιρείας να υποστηρίξει ότι δεν γνώριζε το περιστατικό και αφού απέτυχε να δράσει με βάση τη γνώση, δεν ήταν απερίσκεπτος.

Συμπερασματικά, η εφαρμογή του κώδικα ISM σε πολλές περιπτώσεις πιθανόν θα προκαλέσει ανυπέροβλητα εμπόδια περιορισμού της ευθύνης όχι μόνο υπό το καθεστώς της ΔΣ του 1957 αλλά και αυτής του 1976, αν και στην τελευταία υπάρχει περισσότερη ελαστικότητα στο δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης του πλοιοκτήτη. Ο σώφρων πλοιοκτήτης πρέπει να έχει σφαιρική γνώση της όλης διαδικασίας πάνω στο πλοίο και επομένως θα αναπτύξει κατάλληλα συστήματα, τα οποία θα υποστηρίζονται από έγγραφες αποδείξεις, με την πρόθεση ότι σκοπεύει να συμμορφωθεί με τις διατάξεις του κώδικα. Σε κάθε περίπτωση, όσο καλύτερα λειτουργεί το SMS, τόσο περισσότερο θεωρείται ότι ο πλοιοκτήτης ή ο διευθυντής της εταιρείας έχουν πλήρη γνώση αυτού.

Σχετικά με το δίκαιο που ισχύει στις ΗΠΑ τουλάχιστον ιστορικά δεν έχει αποδειχθεί δύσκολο να καταπέσει το επιχείρημα στα δικαστήρια περί περιορισμού της ευθύνης. Γνωστό είναι ότι οι ΗΠΑ δεν έχουν επικυρώσει καμία από τις παραπάνω ΔΣ. Επομένως η μη συμμόρφωση προς τις διατάξεις του κώδικα μπορεί να οδηγήσει σε απώλεια του δικαιώματος περιορισμού της ευθύνης του πλοιοκτήτη σύμφωνα με το Νόμο περί Περιορισμού της Ευθύνης όπου ειδικά στη ρήτρα 183 ορίζεται: *the liability of the shipowner, whether american or foreigner without the privity or knowledge*.

Πρόσφατες αποφάσεις των αμερικανικών δικαστηρίων έχουν εξετάσει με κάθε λεπτομέρεια την ικανότητα του προσωπικού και την αποτελεσματικότητα της εταιρείας σε ζητήματα συντηρήσεως, εκπαίδευσης και επισκευών όταν ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής (bareboat charterer) επιθυμεί τον περιορισμό της ευθύνης του. Επίσης, η ύπαρξη του νέου θεσμού του DPA δυσχεραίνει ακόμη περισσό-

τερο τις νομικές διαδικασίες σε βάρος του ενδιαφερόμενου διότι ο πλοιοκτήτης θα δυσκολευθεί να αποδείξει ότι δεν είχε *actual or constructive knowledge or privity*.

Σχετικά με την περίπτωση του περιορισμού της ευθύνης λόγω ζημιάς που προκλήθηκε από ρύπανση πετρελαιοειδών, ουσιαστικά πρέπει να αναφερθούμε στη αγορά των Δ/Ξ. Τα περισσότερα κράτη έχουν υπογράψει και επικυρώσει τη CLC (1969), η οποία έχει τροποποιηθεί δύο φορές ακόμη (πρωτόκολλα των ετών 1976 και 1992).

Ειδικότερα τα *άρθρα V.1 και V.2* ορίζουν: «*the shipowner will be entitled to limit his liability in respect of any incident to an aggregate amount as follows (a) 3 million units of account for a ship not exceeding 5000 units of tonnage, (b) for ships with excess tonnage thereof, for each additional unit, 420 units of account in addition to the amount mentioned before, (c) provided that this aggregate amount should not exceed in any event 59.7 million units of account. It then goes on to follow the wording of the 1976 convention about the break of limitation due to personal act or omission ... with intent to cause ... or recklessly... would probably result*».

Μολονότι η CLC εξαιρεί τις αγωγές προς αποζημίωση ενάντια σε υπαλλήλους ή πράκτορες του πλοιοκτήτη και ως εκ τούτου τους διαχειριστές των πλοίων του εκτός εάν η ζημιά προκλήθηκε από την προσωπική πράξη ή παράλειψη του διαχειριστή, μελλοντικά με τα μέτρα ασφάλειας και αντιρροπήσεως που ούτως ή άλλως ανήκουν στο πεδίο του διαχειριστή, εάν δράσει απερίσκεπτα και γνωρίζοντας ότι θα προκληθεί ζημιά, αυτός θα βρεθεί εκτεθειμένος σε αγωγές. Με άλλα λόγια, είναι σχεδόν η ίδια κατάληξη με τη Σύμβαση LLMC (1976).

Ο OPA (1990), ειδικά στη ρήτρα 1004 (c) ορίζει: «*the limits of liability do not apply where the incident of oil pollution was approximately caused by the «gross negligence or wilful misconduct of», or «violation of an applicable federal safety construction or operating regulation» by the responsible party*».

Αν και είναι δύσκολο να προβλέψει κάποιος μία ενδεχόμενη παράβαση διατάξεων του κώδικα κατά πόσο θα ερμηνεύεται μέσα στο πλαίσιο της παραπάνω ρήτρας, υπάρχει πάντοτε ο κίνδυνος ότι αυτό θα ερμηνευθεί με αυτόν τον τρόπο, λαμβάνοντας υπόψη ότι οι πρωταρχικοί στόχοι του κώδικα είναι η εξασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα και η πρόληψη της ρυπάνσεως. Πρόσθετα, υπάρχει ο κίνδυνος ότι μία ουσιαστική παραβίαση του κώδικα να δώσει έρεισμα για πιθανότητες σοβαρής αμέλειας (gross negligence) ή παράνομης συμπεριφοράς (wilful misconduct) σύμφωνα με την ενότητα αυτή, αλλά αυτό ακόμη δεν έχει ερευνηθεί.

Ένα αντιπροσωπευτικό παράδειγμα αποτελεί το ατύχημα του Φ/Γ πλοίου *Brightfield*, το οποίο έχασε την ισχύ της μηχανής του ενώ έπλεε στο νότιο τμήμα του Μισισιπή και προκάλεσε σοβαρές ζημιές ερχόμενο σε επαφή με τις αποβάθρες. Η έρευνα που ακολούθησε από την αμερικανική ακτοφυλακή επισήμανε μία σειρά από ανακολουθίες όπως η αποτυχία του πλοιοκτήτη και του πλήρωματος να εντοπίσουν και να επιδιορθώσουν προβλήματα της μηχανής, που διαρκούσαν αρκετά χρόνια αλλά και η αποτυχία του πλοιοκτήτη να εκπαιδεύσει το πλήρωμα κατά τέτοιο τρόπο ώστε αυτό να γνωρίζει τις ιδιαιτερότητες της κύριας μηχανής του πλοίου και ιδιαίτερα τα συστήματα αυτοματισμού και να μπορεί να ανταποκρίνεται σε συνθήκες επείγουσας ανάγκης όπως η απώλεια της προώσεως. Αυτό το ατύχημα πλησιάζει κατά πολύ τις απαιτήσεις του κώδικα μολονότι η άμεση αιτία του ατυχήματος ήταν η αναστολή της λειτουργίας της μηχανής. Όμως, αυτή ήταν σχεδόν η αναπόφευκτη κορύφωση μίας σειράς αποτυχιών να υιοθετηθεί και εφαρμοστεί ένα σύστημα και διαδικασίες ασφαλούς διαχειρίσεως, οι οποίες αν είχαν ακολουθηθεί πιθανώς να είχε αποφευχθεί το μηχανικό πρόβλημα.

3) Ζητήματα Θαλάσσιας Ασφάλισης.

Αρχικά, θα αναφερθούμε ξανά στο ζήτημα της αξιοπλοΐας αλλά από την πλευρά των θαλασσίων ασφαλίσεων. Συγκεκριμένα ο νόμος *Marine Insurance Act-MIA* (1906) στις ενότητες 39 (1), (4) και (5) αναφέρει:

«*in a voyage policy there is an implied warranty that at the commencement of the voyage the ship shall be seaworthy for the purpose of the particular adventure insured*».

«*a ship is deemed to be seaworthy when it is reasonably fit in all respects to encounter the ordinary perils of the adventure insured*».

«*in a time policy there is no implied warranty that the ship shall be seaworthy at any stage of the adventure, but where, with the privity of the assured, the ship is sent to sea in an unseaworthy state, the insurer is not liable for any loss attributable to unseaworthiness*».

Το βάρος της αποδείξεως μίας ενδεχόμενης παραβίασεως της υπονοούμενης υποσχέσεως της αξι-

οπλοίας έχει ο ασφαλιστής όταν το επικαλείται. Το γεγονός ότι ένα πλοίο είχε διαρροή αμέσως μόλις ξεκίνησε το ταξίδι, αν και είναι ζήτημα του δικαστηρίου να αποφασίσει εάν το πλοίο ήταν αναξιόπλοο τη στιγμή του απόπλου, δεν επηρεάζει τη γενική αρχή ότι ο θιγόμενος, που ισχυρίζεται την αναξιοπλοία πρέπει να την αποδείξει ούτε μεταφέρεται το βάρος της αποδείξεως στον ασφαλιζόμενο.

Η υπόχρηση αυτή δεν προϋποθέτει ότι ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει να δείξει ότι το πλοίο του είναι ελεύθερο εικασιών της αναξιοπλοίας. Είναι επαρκές εάν πραγματικά είναι αξιόπλοο. Ο όρος αναξιοπλοία τη σημερινή εποχή είναι ανοιχτός προς περαιτέρω ανάλυση, εκτός εάν αφορά στη φυσική κατάσταση του πλοίου, ενώ στην ευρύτερη εφαρμογή του δεν φαίνεται αν εξυπηρετεί τους σκοπούς της υποχρέσεως, π.χ. όταν χρησιμοποιείται σχετικά με την ικανότητα του πλοιάρχου ή του πληρώματος.

Στην υπόθεση *Thomas v. Tyne and Wear Steamship (1917)* ένα πλοίο είχε ασφαλιστεί για ένα χρονικό διάστημα και κατέληξε σε ολική απώλεια κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Φεύγοντας από το λιμάνι φορτώσεως, ήταν αναξιόπλοο σε δύο σημεία: α) ήταν ακατάλληλο για το ταξίδι επειδή είχε ήδη υποστεί ζημιά λόγω προσαράξεως δύο φορές σε προηγούμενα ταξίδια και β) το πλήρωμα ήταν ανεπαρκές. Ο ασφαλιζόμενος δεν ήταν γνώστης της αναξιοπλοίας αλλά ήξερε για την ανεπάρκεια του πληρώματος. Η απώλεια του πλοίου οφειλόταν σε προηγούμενη ζημιά στο κύτος του. Η απόφαση ήταν ότι ο ασφαλιζόμενος είχε δικαίωμα αποζημιώσεως διότι η απώλεια δεν είχε προκληθεί από τη συγκεκριμένη αναξιοπλοία για την οποία ο ασφαλιζόμενος ήταν υπαίτιος.

Η ρήτρα 39 (5) του νόμου MIA (1906) ερμηνεύεται καλύτερα στην υπόθεση *The Star Sea (1995)* πριν από την έναρξη ισχύος του Κώδικα ISM, στην οποία μετά την αναχώρηση του πλοίου από το λιμάνι φορτώσεως ξέσπασε φωτιά στο μηχανοστάσιο και επεκτάθηκε σε άλλα μέρη του πλοίου, αναγνωρίζοντας το ως τεκμαρτή απώλεια. Ο ασφαλιστής αρνήθηκε την αποζημίωση διότι το πλοίο απέπλευσε σε κατάσταση αναξιοπλοίας εν γνώσει του ασφαλιζόμενου. Ο δικαστής αποφάσισε βάσει των αποδεικτικών στοιχείων ότι υπήρχε ανικανότητα στη συμπεριφορά του πλοιάρχου και εξαιτίας αυτού του γεγονότος το πλοίο ήταν αναξιόπλοο. Επίσης, ο πλοιοκτήτης και ο διαχειριστής της εταιρείας δεν έλαβαν γνώση από δύο προηγούμενα περιστατικά πυρκαγιάς τα οποία είχαν εκδηλωθεί σε άλλα πλοία της ίδιας εταιρείας και συνεπώς τα πληρώματα ήταν ανεκπαιδευτα στην αντιμετώπιση τέτοιων περιστατικών. Τέλος, ο ασφαλιζόμενος είχε πλήρη γνώση αυτών των συμβάντων.

Ο δικαστής αποφασίζοντας ποιος είχε το γενικό πρόσταγμα ελέγχου αναφορικά με τις παραλήψεις, προσπάθησε να αναγνωρίσει τα πρόσωπα που είχαν πλήρη ευχέρεια ή αυτονομία σε θέματα ικανότητας πληρωμάτων και καταστάσεως και συντηρήσεως των συστημάτων ασφάλειας και εξοπλισμού. Από την πλευρά του ασφαλιστή, αυτός αρκεί να αποδείκνυε ότι υπήρχε πραγματική γνώση ή υποψία ή έστω αντίληψη τουλάχιστον ενός από τα στελέχη της εταιρείας ότι το πλοίο ήταν πράγματι αναξιόπλοο και την απόφαση του προσώπου αυτού να μην ελέγξει τα στοιχεία από φόβο μήπως και αποκτήσει πλήρη γνώση αυτών. Η απόφαση του δικαστηρίου δεν έφθασε σε βάθος ανάλυσεως, αρκούσε απλά ότι έπρεπε έτσι και αλλιώς να το γνωρίζουν και όχι ότι το γνώριζαν ή υποψιάζονταν και απέτυχαν να προχωρήσουν σε μία εμπεριστατωμένη έρευνα.

Ως επί το πλείστον, ο κώδικας θα διευκολύνει από εδώ και στο εξής τον ασφαλιστή να αντιμετωπίσει με ευνοϊκότερες γι' αυτόν συνθήκες την υποχρέωση αποζημιώσεως λόγω της υπάρξεως του DPA, ο οποίος διοχετεύει όλες τις πληροφορίες στη διοίκηση της εταιρείας και σε συνδυασμό με το σύστημα επικοινωνίας το οποίο θα υπάρχει και λειτουργεί ως προαπαιτούμενο διά μέσου του DOC. Επομένως, ο πλοιοκτήτης κινδυνεύει να απωλέσει την ασφαλιστική του κάλυψη σε περίπτωση που το πλοίο βρεθεί στη θάλασσα σε κατάσταση αναξιοπλοίας ενώ αυτός το γνώριζε.

Το εύλογο ερώτημα είναι τι θα συνέβαινε εάν η υπόθεση αυτή εκδικαζόταν **μετά την υποχρεωτική εφαρμογή** του Κώδικα ISM. Το πρόβλημα επιτείνεται διότι η υπόθεση βασίστηκε στους **Κανόνες ITC-Hulls (1983)**. Η αναθεώρησή τους το 1995 πιθανότατα θα δώσει την ευκαιρία στους ασφαλιστές να μην επικαλεστούν την ενότητα 39 (5) διότι η τελευταία έκδοση αυτών (ρήτρες 4.1 και 4.2) αναφέρει:

«It is the duty of the assured, owners and managers at the inception of and throughout the period of this insurance to ensure that: any recommendations required or restriction imposed by the vessel's classification society which relate to the vessel's seaworthiness or to her maintenance in a seaworthy condition are complied with by the dates required by that society».

«In the event of a breach of the duties set out in clause 4.1 above, unless the underwriters agree to the contrary in writing, they will be discharged from liability under this insurance as from the date of the breach provided that if the vessel is at sea at such date the underwriters' discharge from liability is deferred until arrival at the next port».

Η σχετικότητα του κώδικα τονίζεται από το γεγονός ότι από εδώ και πέρα οι πλοιοκτήτες πρέπει να διαθέτουν ένα σύστημα, βάσει του οποίου όχι μόνο θα ανακαλύπτονται αλλά και θα τεκμηριώνονται τέτοιου είδους προβλήματα και συνεπώς εύκολα αντιλαμβάνεται κάποιος ότι ο πλοιοκτήτης ήξερε ή έπρεπε να γνωρίζει την ύπαρξη προβλημάτων, τα οποία θα έπρεπε να δηλωθούν στο νηογνώμονα, το οποίο ουσιαστικά σημαίνει ότι ασφαλιστής δεν θα δείξει τη δέουσα κατανόηση.

Ο κώδικας θα αυξήσει το βάρος της ευθύνης στους πλοιοκτήτες και τους πράκτορές τους και στις περιπτώσεις *αποκρύψεως ουσιαστών στοιχείων* προς τους ασφαλιστές τις χρονικές στιγμές που το συμβόλαιο εκτελείται ή ανανεώνεται.

Σύμφωνα με τη ρήτρα 17 του νόμου ΜΙΑ το ασφαλιστικό συμβόλαιο είναι ένα συμβόλαιο που βασίζεται στην *αρχή της καλής πίστεως* και εάν αυτό δεν είναι ορατό από το ένα συμβαλλόμενο μέρος, τότε ο θιγόμενος μπορεί να παύσει να δεσμεύεται από το συμβόλαιο. Επίσης, οι ρήτρες 18 (1) και (2) ορίζουν:

«*Subject to the provisions of this section, the assured must disclose to the insurer, before the contract is concluded, every material circumstance which is known to the assured, and the assured is deemed to know every material circumstance which, in the ordinary course of business, ought to be known by him. If the assured fails to make such disclosure, the insurer may avoid the contract.*»

«*Every circumstance is material which would influence the judgment of a prudent insurer in fixing the premium, or determining whether he will take the risk.*»

Για παράδειγμα, στις υποθέσεις *Associated Oil Carriers v. Union Insurance Society of Canton (1917)* και *British and Foreign Marine Insurance v. Samuel Sanday (1916)* το ερώτημα εάν ήταν σημαντικό στις 31 Ιουλίου 1914 να αποκαλυφθεί ότι ο ναυλωτής του πλοίου ήταν γερμανικής εθνικότητας, η απάντηση ήταν καταφατική, που σημαίνει ότι ο ασφαλιστής θα είχε επηρεαστεί σε κάποιο βαθμό ώστε να προχωρήσει ή όχι στην υπογραφή του συμβολαίου.

Από την άλλη πλευρά τα στοιχεία που δεν είναι απαραίτητο να δηλωθούν από τον ασφαλιζόμενο αναφέρονται με λεπτομέρεια στη ρήτρα 18 (3) και ειδικότερα περιλαμβάνουν τις περιπτώσεις εκείνες που (α) μειώνουν τον κίνδυνο, (β) είναι γνωστές ή θεωρείται ότι γνωρίζει ο ασφαλιστής, (γ) έχει παραιτηθεί ή αγνοήσει ο ασφαλιστής ως πληροφορία και (δ) είναι πλεονασμός να δηλωθούν διότι υπάρχει ρητή ή υπονοούμενη υπόσχεση.

Ουσιαστικά ο ασφαλιζόμενος δεν υποχρεούται να αποκαλύψει τις μεθόδους φορτώσεως και εκφορτώσεως στα λιμάνια, που αναφέρονται στο ασφαλιστικό συμβόλαιο, τη φόρτωση πάνω στο κατώστρωμα όταν αυτή επιτρέπεται σύμφωνα με κάποιο ισχύον έθιμο του εμπορίου και τη γενική φύση και τα χαρακτηριστικά του ειδικού εμπορίου που σχετίζεται το συμβόλαιο. Συμπερασματικά θεωρούμε ότι σε ένα καλώς λειτουργικό SMS θα υπάρχει αναμφίβολα μαζική ροή σημαντικών πληροφοριών και ο ασφαλέστερος τρόπος είναι, σε περίπτωση δισταγμών, αυτές να δηλώνονται στους ασφαλιστές.

Όταν ο Κώδικας ISM έγινε αρχικά γνωστός, ένας αριθμός νέων δεδομένων για τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές αναπτύχθηκε αλλά η εκδοχή ότι αυτός θα επηρέαζε άμεσα σημαντικές πτυχές του ναυτικού δικαίου δεν είχε γίνει αντιληπτή. Γεγονός είναι ότι μετά την υιοθέτηση του κώδικα υπήρξε μία περίοδος αναμονής διότι ελάχιστοι πλοιοκτήτες, πλοίαρχοι και ανώτερα στελέχη ναυτιλιακών εταιρειών είχαν αντιληφθεί τι ακριβώς σήμαινε πλήρης εφαρμογή των διατάξεών του.

Ουσιαστικά ο κώδικας είναι μία μεγαλύτερη πρόκληση για τους πλοιοκτήτες οι οποίοι διαθέτουν *πλοία χαμηλών προδιαγραφών* αλλά έχει σημαντική επίδραση και στις μικρού μεγέθους ναυτιλιακές εταιρείες. Σημειώνουμε ότι αρκετοί πλοιοκτήτες υποστηρίζουν ότι το αυξημένο κόστος, που προέρχεται από τη συμμόρφωση με τις διατάξεις του κώδικα σε διεθνές επίπεδο δεν θα επιφέρει ανάλογα υψηλά κέρδη. Συνεπώς οι πλοιοκτήτες που διαχειρίζονται τα πλοία τους με το φθηνότερο δυνατό κόστος θα έχουν το συγκριτικό πλεονέκτημα όταν η ναυλαγορά αντιμετωπίσει οικονομικές δυσχέρειες.

Το γεγονός ότι ο κώδικας είναι υποχρεωτικός εμπεριέχει παγίδες για τους αγνώμονες, οι οποίοι μπορεί να αφήσουν τον πλοιοκτήτη εκτεθειμένο σε αγωγές που στο παρελθόν είχαν αντιμετωπιστεί με διαφορετικό τρόπο. Με άλλα λόγια, οι πλοιοκτήτες πλέον θα δυσκολεύονται σε μεγαλύτερο βαθμό να αντιμετωπίσουν περιπτώσεις ευθύνης και να διατηρήσουν την ασφαλιστική τους κάλυψη.

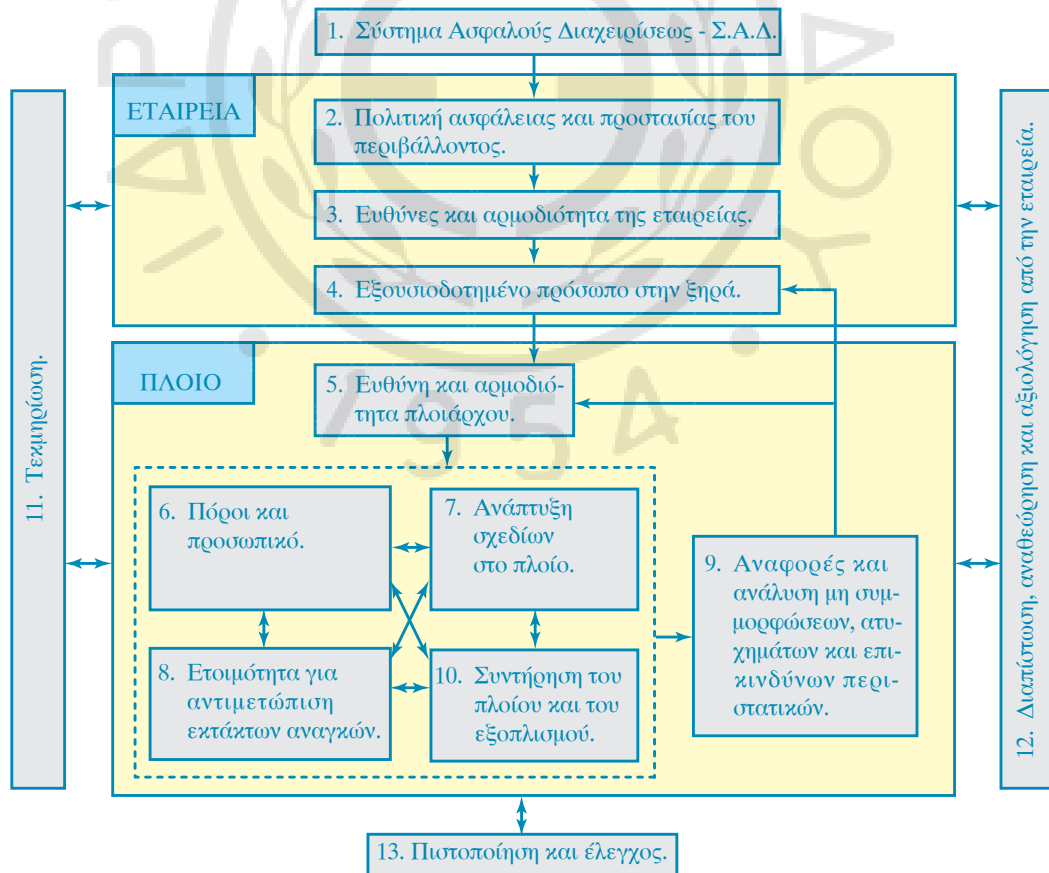
Θέμα 16: Νέες μέθοδοι για την ασφάλεια των θαλασσιών μεταφορών και η σχέση τους με τον Κώδικα ISM.

Γνωρίζουμε ότι ο IMO προκειμένου να βελτιώσει την ασφάλεια στη ναυτιλία έχει θεσπίσει μια σειρά από Συμβάσεις, Κώδικες, Συστάσεις και Οδηγίες. Κάθε προσπάθεια βελτιώσεως και εξελίξεως ή τροπο-

ποιήσεως στηρίζεται στην αναζήτηση στοιχείων από έρευνες ατυχημάτων, σε πειράματα τεχνικών προδιαγραφών και σε επιστημονικές μελέτες-μεθοδολογίες. Η διεθνής υποχρεωτική καθιέρωση του Κώδικα ISM σε αρχικό στάδιο δεν πέτυχε με γρήγορους ρυθμούς τους στόχους της, παρά τις προθέσεις του IMO, αλλά αντιθέτως επιβεβαιώνει τις αδυναμίες εφαρμογής του αν και σήμερα εφαρμόζονται οι διατάξεις του σε ικανοποιητικό βαθμό. Παράλληλα, ο IMO στράφηκε προς αναζήτηση νέων μεθόδων ασφάλειας της εμπορικής ναυτιλίας, όπως αυτή της *Συστηματικής Εκτιμώσεως της Ασφάλειας* (Formal Safety Assessment–FSA) και η *Ανάλυση της Ανθρώπινης Αξιοπιστίας* (Human Reliability Analysis–HRA).

Τα θεμέλια για το σχεδιασμό ή ανασχεδιασμό συστημάτων είναι ο καθορισμός των διαδικασιών, που ορίζονται από τις μεθόδους FSA και η HRA. Κάθε διαδικασία είναι μια ακολουθία βημάτων-ενεργειών που μετασχηματίζουν μια πληροφορία από μια αρχική κατάσταση (εισροή) σε μια τελική (εκροή). Χαρακτηριστικό στοιχείο της διαδικασίας είναι ότι αυτή μπορεί να υποδιαιρεθεί σε άλλες λιγότερο σύνθετες διαδικασίες. Έτσι μια επιχειρηματική διαδικασία αναλύεται σε μια σειρά επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που εκτελούνται από εργαζόμενους της επιχειρήσεως. Οι διαδικασίες διαθέτουν δύο βασικές ιδιότητες, δηλαδή έχουν πελάτες (παράληπτες του αποτελέσματός τους) και διαπερνούν τις διάφορες διευθύνσεις και τα τμήματα της επιχειρήσεως.

Στο σχήμα 16.1 παρουσιάζονται οι κύριες διατάξεις του Κώδικα ISM και διαχωρίζονται οι δύο συνεργαζόμενες, αλλά απομακρυσμένες γεωγραφικά *οργανικές μονάδες* μιας τυπικής ναυτιλιακής εταιρείας, δηλαδή το πλοίο και την εταιρεία. Αυτές οι δύο μονάδες αλληλεπιδρούν μεταξύ τους πραγματοποιώντας τις διαδικασίες *Τεκμηρίωση και Διαπίτωση, Αναθεώρηση και Αξιολόγηση από την Εταιρεία (ΔΑΑΕ)*, ώστε να συνδεθεί το SMS (ΣΑΔ). Στο σύστημα εμπεριέχεται τόσο η διαδικασία του εσωτερικού ελέγχου από το πλήρωμα επί του πλοίου, όσο και η διαδικασία *Αναφορών Μη Συμμορφώσεων* από τον πλοίαρχο και την εταιρεία. Η διαδικασία ΔΑΑΕ αποτυπώνει τη συνολική συνεργασία εταιρείας και πλοίου σε ό,τι αφορά την απαραίτητη *Αναθεώρηση* μέσω του συνεχούς ελέγχου της συνεχούς *Επιαναξιολογήσεως*. Η διαδικασία *Πιστοποίηση, Διαπίτωση και Έλεγχος* (ΠΑΕ) αφορά στον έλεγχο και την πιστοποίηση με το DOC της εταιρείας



Σχήμα 16.1

Παραστατικό διάγραμμα κυρίων διατάξεων του Κώδικα ISM.

και το SMC του πλοίου αντίστοιχα. Τέλος ολόκληρο το SMS ενημερώνεται συνεχώς γραπτά με όλες τις τροποποιήσεις που πραγματοποιούνται τόσο από τη διαδικασία ΔΑΑΕ όσο και από την ΠΔΕ.

1) Η FSA.

Η FSA μπορεί να ορισθεί ως μια *διαδικασία*, όπου παρατηρείται μια τάση απομακρύνσεως από την απλή χρήση των περιγραφικών κανονισμών και παράλληλα δίδεται μεγαλύτερη έμφαση στη συνολική επίδοση του συστήματος λαμβάνοντας υπόψη τους κινδύνους και τα ρίσκα τα οποία ενδέχεται αυτό να αντιμετωπίσει. Τα βήματα αυτής της μεθόδου είναι τα ακόλουθα:

α) *Εντοπισμός των κινδύνων*. Στόχος αυτής της ενέργειας είναι να δημιουργηθεί ένας κατάλογος με όλα τα σχετικά σενάρια ατυχημάτων, τα οποία συνοδεύονται με τις δυνητικές τους αιτίες αλλά και με τα πιθανά αποτελέσματά τους.

β) *Αξιολόγηση των ρίσκων*. Στόχος αυτής της ενέργειας είναι να αξιολογηθούν οι παράγοντες που συμμετέχουν στα ήδη εντοπισθέντα ρίσκα, σε κάθε σενάριο ατυχήματος, αλλά και κατά σειρά μεγέθους (από το μεγαλύτερο προς το μικρότερο).

γ) *Έλεγχος εναλλακτικών επιλογών*. Στόχος αυτής της ενέργειας είναι να παρουσιάσει κανονιστικά μέτρα με σκοπό να ελέγξει και να μειώσει τα ρίσκα που εντοπίστηκαν στο δεύτερο βήμα. Η προσοχή εστιάζεται στα μεγαλύτερα ρίσκα.

δ) *Αξιολόγηση κόστους-οφέλους*. Στην ενέργεια αυτή εντοπίζονται τα κόστη και τα οφέλη από την εφαρμογή της κάθε εναλλακτικής προτάσεως ελέγχου του ρίσκου κάνοντας χρήση καθιερωμένων τεχνικών αξιολογήσεως κόστους-οφέλους.

ε) *Συστάσεις για λήψη αποφάσεων*. Εδώ πλέον συγκεντρώνονται οι πληροφορίες που αφορούν στους κινδύνους, στα ρίσκα που συνδέονται με αυτούς και στην αποτελεσματικότητα με βάση το κόστος των εναλλακτικών σεναρίων ελέγχου των ρίσκων και στη συνέχεια προωθούνται σε αυτούς που είναι επιφορτισμένοι με τη λήψη των αποφάσεων.

2) Η HRA.

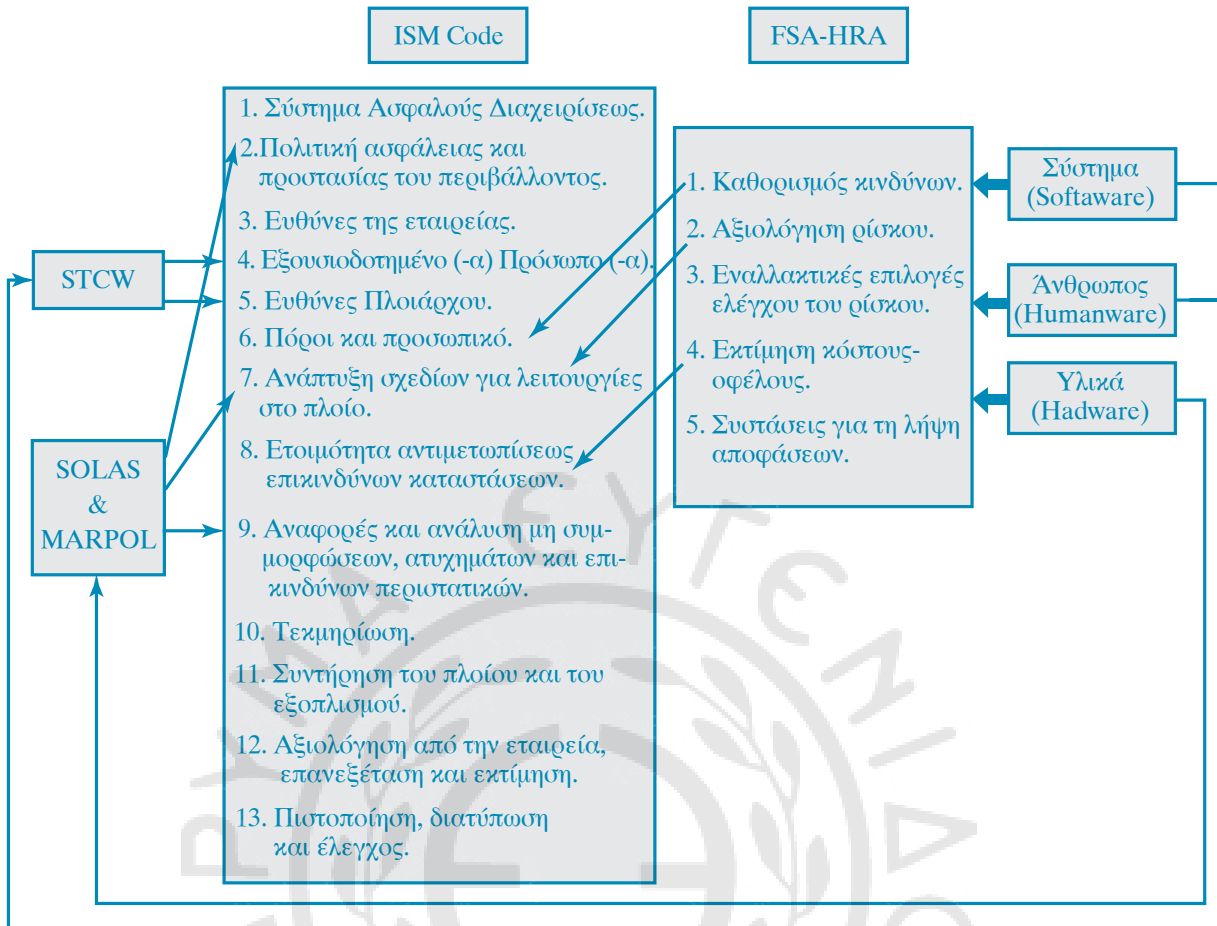
Οι βιομηχανίες, οι οποίες τακτικά κάνουν χρήση της *ποσοτικής αξιολογήσεως του ρίσκου* (quantitative risk assessment - QRA) για να εκτιμήσουν τη συχνότητα των απωλειών ενός συστήματος ως μέρος της διαδικασίας σχεδιασμού ή της διοικήσεως των λειτουργιών, έχουν αναγνωρίσει ότι για να καταλήξουν σε έγκυρα αποτελέσματα, είναι απαραίτητο να αξιολογούν τη *συμβολή του ανθρώπινου παράγοντα* στην απώλεια του συστήματος. Ο αποδεκτός τρόπος για την ενσωμάτωση του ανθρώπινου παράγοντα στην ποσοτική αξιολόγηση του ρίσκου και τη μέθοδο FSA είναι η χρήση της μεθόδου HRA.

Η HRA είναι μια *διαδικασία* η οποία περιλαμβάνει μια σειρά από δραστηριότητες και τη δυνατότητα χρήσεως μιας σειράς τεχνικών που εξαρτώνται από το συνολικό στόχο της ανάλυσεως. Όπου απαιτείται πλήρως ποσοτικοποιημένη προσέγγιση της FSA, η HRA μπορεί να χρησιμοποιείται για να αναπτύσσεται μια σειρά *Πιθανοτήτων Ανθρώπινου Λάθους* (Human Error Probabilities-HEP's) με σκοπό να ενσωματωθούν στην πιθανοτική εκτίμηση ρίσκου. Τα βήματα εφαρμογής της μεθόδου HRA, είναι ακριβώς ίδια με αυτά της FSA, και γίνονται παράλληλα, αφού η HRA επικεντρώνεται στον ένα εκ των τριών παραγόντων της FSA, τον ανθρώπινο παράγοντα.

3) Σχέση του Κώδικα ISM με τις μεθόδους FSA και HRA.

Ο Κώδικας ISM στο άρθρο 7 συνιστά το σχεδιασμό διαδικασιών και οδηγιών για τις κύριες λειτουργίες του πλοίου που αφορούν στην ασφάλειά του και στην πρόληψη της θαλάσσιας ρυπάνσεως. Επίσης, στο άρθρο 8 συνιστά τον εντοπισμό και την περιγραφή των επειγουσών καταστάσεων, που είναι δυνατόν να παρουσιασθούν στο πλοίο, αλλά επίσης και τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για την αντιμετώπισή τους, συμπεριλαμβανόμενης της αναπτύξεως προγράμματος καταλλήλων ασκήσεων/γυμνασίων. Η έννοια του προγράμματος αυτού θα πρέπει να καλύπτει τις διαδικασίες, τα σχέδια και τις οδηγίες που σχετίζονται με αυτές τις καταστάσεις.

Φαίνεται λοιπόν ότι ο Κώδικας ISM στα αντίστοιχα άρθρα απαιτεί σχεδιασμό διαδικασιών για την αντιμετώπιση γενικά κάποιων επειγουσών καταστάσεων, *χωρίς όμως να ορίζει* ακριβώς ποιες είναι αυτές, ούτε τον τρόπο που θα εντοπισθούν. Η FSA σε συνδυασμό με την HRA, έρχονται να συμπληρώσουν και να ποσοτικοποιήσουν τον Κώδικα ISM στα αναφερόμενα άρθρα.



Σχήμα 16.2

Συσχέτιση των Διεθνών Συμβάσεων MARPOL, STCW, SOLAS με τον Κώδικα ISM και τις μεθόδους FSA και HRA.

Στο σχήμα 16.2 παρουσιάζονται οι συσχετίσεις ανάμεσα στον Κώδικα ISM, την FSA και τις ισχύουσες ΔΣ STCW, SOLAS και MARPOL του IMO. Η FSA επιχειρεί να εξειδικεύσει, να ποσοτικοποιήσει και να συμπληρώσει τόσο τον Κώδικα ISM όσο και τις ΔΣ. Επίσης, στο σχήμα παρουσιάζεται αντίστοιχα η εξειδικευμένη χρήση των άρθρων 5, 6, 8 και 10 του Κώδικα ISM από τις ΔΣ, όπως επίσης και των άρθρων 7, 8 και 9 από την εξειδικευμένη χρήση της FSA, η οποία όμως εξειδικεύεται περαιτέρω στους παράγοντες αξιοπιστίας *Πλοίο* (Hardware), *Σύστημα Διαχείρισης* (Software) και ο *Άνθρωπος-Χειριστής* του Συστήματος (Humanware).

Θέμα 17: Συστήματα ασφαλούς και ποιοτικής διαχείρισης με έμφαση στην εκτίμηση των κινδύνων του ναυτικού επαγγέλματος.

Η πιστοποίηση των επιχειρήσεων με *ISO 9000* δεν είναι μόνο για λόγους ανταγωνιστικούς, προβολής ή εισόδου σε διεθνείς αγορές. Η σύνδεση της υγείας και ασφάλειας με τα *Συστήματα Ποιότητας* είναι προφανής. Συγκεκριμένα, στα πρότυπα *ISO 9001* και *ISO 9002*, προβλέπονται θέματα υγείας και ασφάλειας της εργασίας στα πλαίσια των «ελεγχόμενων συνθηκών εργασίας», όπου αναφέρεται η «χρήση του κατάλληλου εξοπλισμού για την παραγωγή και την εγκατάσταση και το κατάλληλο περιβάλλον εργασίας». Η συγκεκριμένη διατύπωση επιβάλλει στις επιχειρήσεις την ενσωμάτωση της υγείας και ασφάλειας στη διαδικασία για την εξασφάλιση και τη συνεχή βελτίωση της ποιότητας.

Στα νέα πρότυπα *ISO 9001/9002* τα θέματα υγείας και ασφάλειας της εργασίας είναι πιο σαφή. Συγκεκριμένα στην παράγραφο 6.5 με τίτλο *Εργασιακό Περιβάλλον*, αναφέρονται οι συνθήκες υγείας και ασφάλειας. Δεν νοείται μια επιχείρηση που έχει επισφαλείς συνθήκες εργασίας να θεωρείται ότι είναι

ποιοτική. Κατά συνέπεια πρέπει όλοι οι αναγνωρισμένοι φορείς πιστοποιήσεως των ναυτιλιακών εταιρειών να συμπεριλάβουν τον έλεγχο των θεμάτων υγείας και ασφάλειας της ναυτικής εργασίας στις διαδικασίες ελέγχου.

Τα τελευταία χρόνια ορισμένες ναυτιλιακές εταιρείες ενδιαφέρονται να εφαρμόσουν **Συστήματα Περιβαλλοντικής Διαχειρίσεως** και μάλιστα να πιστοποιηθούν με τα πρότυπα της σειράς **ISO 14000**. Υπάρχει σαφής διασύνδεση του εργασιακού με το ευρύτερο περιβάλλον. Συγκεκριμένα στην παράγραφο 4.3.6 περί **Ελέγχου Λειτουργικών Διεργασιών** γίνεται αναφορά στην πρόληψη της μόλυνσης του αέρα και του θορύβου καθώς και στη διαχείριση των επικινδύνων υλικών. Επίσης, στην παράγραφο 4.3.7 περί **Ετοιμότητας και Αποκρίσεως υπό Συνθήκες Εκτάκτων Αναγκών**, γίνεται αναφορά στη συστηματική εκτίμηση των κινδύνων στο χώρο εργασίας και στην πρόληψη των ατυχημάτων. Δεν είναι δυνατό μια ναυτιλιακή εταιρεία να εφαρμόζει διαδικασίες πρόληψης ή περιορισμού του κινδύνου για το περιβάλλον, χωρίς παράλληλα να έχει λάβει υπόψη την αλληλεπίδρασή του με το εργασιακό περιβάλλον. Άλλωστε, η εκτίμηση των κινδύνων για το περιβάλλον είναι παράλληλη διαδικασία με την εκτίμηση των κινδύνων για τους εργαζομένους.

Η **εκτίμηση του επαγγελματικού κινδύνου** αποτελεί ένα απολύτως απαραίτητο «πληροφοριακό μέσο», στο σχεδιασμό και στην οργάνωση της ουσιαστικής επεμβάσεως στο εργασιακό περιβάλλον, με στόχο τη διαφύλαξη και προαγωγή της υγείας των εργαζομένων. Η εκτίμηση του επαγγελματικού κινδύνου είναι το προϊόν συνεχούς διαδικασίας, που εμπεριέχει το σύνολο όλων των ενεργειών πληροφορήσεως, τεκμηριώσεως και καταγραφής των συνθηκών εργασίας, από τη φάση της απλής περιγραφής της παραγωγικής διαδικασίας μέχρι και τις τελικές φάσεις προσδιορισμού των βλαπτικών παραγόντων, συμπεριλαμβανομένων και των πληροφοριών σχετικά με την επίδραση του εργασιακού περιβάλλοντος στην ανθρώπινη σωματική υγεία και ψυχολογία.

Ο δυναμικός χαρακτήρας αυτής της διαδικασίας εκφράζεται μέσω της αξιολογήσεως των επεμβάσεων για την προστασία και πρόληψη της υγείας των εργαζομένων καθώς και με την παρακολούθηση της εξέλιξης των κινδύνων σε σχέση με την προσαρμογή της τεχνολογίας στις παραγωγικές απαιτήσεις. Τα πληροφοριακά στοιχεία της εκτιμήσεως επαγγελματικού κινδύνου θα ήταν ακατάλληλα για τον προγραμματισμό των διαδικασιών πρόληψης εάν αυτή λειτουργούσε μόνο ως ένα μέσο αποθηκείσεως τεχνικών πληροφοριών. Όμως, όπως κάθε συμμετοχική διαδικασία έτσι και η εκτίμηση του επαγγελματικού κινδύνου χαρακτηρίζεται από το στοιχείο της γνώσεως. Αποτελεσματική γνώση είναι αυτή που γεννιέται από μια συλλογική διαδικασία κριτικής αναλύσεως του εργασιακού περιβάλλοντος.

Μια από τις βασικές συνιστώσες αναλύσεως, μελέτης αλλά και ενεργού συμμετοχής στο γενικότερο μοντέλο εκτιμήσεως του επαγγελματικού κινδύνου, είναι η «**Ομοιογενής Ομάδα Εργαζομένων**», όπως αυτή ορίζεται σήμερα στην Ιατρική της Εργασίας και τη Βιομηχανική Υγιεινή, «**ως το σύνολο των εργαζομένων που εκτίθενται σε ομοειδείς επαγγελματικούς κινδύνους, ικανούς να προκαλέσουν βλάβη στην υγεία τους**».

Οι βασικές ενέργειες για την εκτίμηση των κινδύνων περιλαμβάνουν τον εντοπισμό των κινδύνων για την υγεία και ασφάλεια των εργαζομένων, που χαρακτηρίζουν κάθε παραγωγική διαδικασία, την εξακρίβωση των δυνητικών κινδύνων για την υγεία και ασφάλεια των εργαζομένων, την εκτίμηση του μεγέθους του κινδύνου και των επιδράσεών του στην υγεία και τον προγραμματισμό και τη διαχείριση των διαδικασιών πρόληψης.

Αυτό το σχέδιο εκτιμήσεως (πίνακας 17.1), μπορεί να οδηγήσει στις εξής πιθανές υποθέσεις επαγγελματικού κινδύνου για κάθε εργασιακό χώρο ή θέση εργασίας: α) στη μη παρουσία κινδύνων εκθέσεως στον εργασιακό χώρο, β) στην παρουσία κινδύνων ελεγχόμενης εκθέσεως, γ) στα επίπεδα που ορίζει η ισχύουσα Εθνική ή Κοινοτική Νομοθεσία και δ) στην παρουσία κινδύνων μη ελεγχόμενης εκθέσεως.

ΠΙΝΑΚΑΣ 17.1

Παρουσίαση των φάσεων εκτιμήσεως του επαγγελματικού κινδύνου.

Πρώτη Φάση: Εντοπισμός των πηγών κινδύνου.

Περιγραφή/καταγραφή της παραγωγικής διαδικασίας (παραγωγικός κύκλος, υλικά, μηχανές, εγκαταστάσεις, οργάνωση εργασίας κλπ.).



Ανάλυση των παραγωγικών φάσεων για τον εντοπισμό των παραγόντων κινδύνου.





Καθορισμός των ομοιογενών ομάδων εργαζομένων και σύνταξη/δόμηση του κατάλληλου ερωτηματολογίου.



Κίνδυνοι για την ασφάλεια	Κίνδυνοι για την υγεία	Εγκάρσιοι κίνδυνοι
Κτηριακές δομές Μηχανές Ηλεκτρ. εγκαταστάσεις Πυρκαγιές/εκρήξεις Επικίνδυνες ουσίες	Χημικοί παράγοντες Φυσικοί παράγοντες Βιολογικοί παράγοντες	Οργάνωση εργασίας Ψυχολογικοί παράγοντες Εργονομικοί παράγοντες Αντίξοες συνθήκες εργασίας

Δεύτερη Φάση: Εξακρίβωση των κινδύνων εκθέσεως.

Αποτύπωση των πηγών εκθέσεως.



Υποκειμενική εκτίμηση εργαζομένων.



Μέτρα που λαμβάνονται για την ασφάλεια: προφύλαξη από τις μηχανές, κλειστός κύκλος παραγωγής, τοπικές και κεντρικές απαγωγές αέρα, ηχομόνωση, αυτοματισμοί ασφάλειας, ατομικά μέσα προστασίας, δυνατότητα παροχής πρώτων βοηθειών, εκπαίδευση, πληροφόρηση, ενημέρωση κλπ.



Μη ελεγχόμενοι ή εναπομείναντες κίνδυνοι εκθέσεως.

Τρίτη Φάση: Εκτίμηση των κινδύνων εκθέσεως.

Επαλήθευση της εφαρμογής των κανόνων ασφάλειας των μηχανών κατά τη διάρκεια της λειτουργίας τους.



Επαλήθευση των αποδεκτών για την υγεία και ασφάλεια συνθηκών εργασίας, αναφορικά με την ισχύουσα εθνική ή κοινοτική νομοθεσία καθώς και τη διεθνή επιστημονική πρακτική και εμπειρία.



Ποσοτικός προσδιορισμός των παραγόντων του εργασιακού περιβάλλοντος, με τη διεξαγωγή στοχευμένων μετρήσεων και τη συσχέτιση των αποτελεσμάτων με τις προτεινόμενες οριακές τιμές εκθέσεως της ισχύουσας εθνικής ή κοινοτικής νομοθεσίας και διεθνών επιστημονικών οργανισμών.



Αποτελέσματα εκτιμήσεως των κινδύνων εκθέσεως.



Γραπτή εκτίμηση του επαγγελματικού κινδύνου.



Σχεδιασμός: α) ολοκληρωμένου προγράμματος επεμβάσεως για την υγεία και ασφάλεια των εργαζομένων β) αξιολογήσεως των επεμβάσεων και γ) περιοδικής επανεκτιμήσεως του επαγγελματικού κινδύνου.

Θέμα 18: Ευρωπαϊκή οδηγία σχετικά με την οργάνωση του χρόνου εργασίας των ναυτικών.

Σύμφωνα με την *Οδηγία 1999/63/ΕΚ* του Συμβουλίου, της 21ης Ιουνίου 1999 σχετικά με τη συμφωνία

για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των ναυτικών, που σύναψαν η Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ECSA) και η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία των Ενώσεων Εργαζομένων, στις θαλάσσιες μεταφορές τα κράτη-μέλη θα πρέπει να θέσουν σε ισχύ τις νομοθετικές και διοικητικές διατάξεις, που είναι απαραίτητες για να συμμορφωθούν το αργότερο έως τις 30 Ιουνίου 2002. Η συμφωνία αυτή εφαρμόζεται στους ναυτικούς που εργάζονται σε κάθε είδους ποντοπόρο πλοίο, είτε ανήκουν στο δημόσιο, είτε σε ιδιώτες, το οποίο είναι νηολογημένο στην επικράτεια οποιουδήποτε κράτους-μέλους και ασκεί τακτικά εμπορικές θαλάσσιες δραστηριότητες. Το οριακό ωράριο εργασίας ή αναπαύσεως είναι:

α) Μέγιστο ωράριο εργασίας του οποίου δεν πρέπει να γίνεται υπέρβαση:

14 ώρες μέσα σε περίοδο 24 ωρών και

72 ώρες μέσα σε περίοδο επτά ημερών.

β) Ελάχιστο σύνολο ωρών αναπαύσεως που δεν πρέπει να είναι λιγότερο από:

10 ώρες μέσα σε περίοδο 24 ωρών και

77 ώρες μέσα σε περίοδο επτά ημερών.

Οι ώρες αναπαύσεως δεν πρέπει να διαιρούνται σε περισσότερες από δύο περιόδους, μια από τις οποίες πρέπει να διαρκεί τουλάχιστον έξι ώρες, ενώ το διάστημα μεταξύ διαδοχικών περιόδων αναπαύσεως δεν πρέπει να υπερβαίνει τις 14 ώρες. Επισημαίνεται ότι τα προσηκλήτεια, τα γυμνάσια καταπολεμήσεως της πυρκαγιάς και οι ασκήσεις διασώσεως με ναυαγοσωστικές λέμβους, καθώς και οι ασκήσεις που περιγράφονται από τις εθνικές νομοθετικές διατάξεις και από διεθνείς πράξεις πρέπει να διεξάγονται κατά τρόπο, ώστε να ελαχιστοποιείται η διακοπή των περιόδων αναπαύσεως και να μην προκαλείται κόπωση.

Επίσης, επισημαίνεται ότι σε προσιτό μέρος, θα τοποθετείται πίνακας, στον οποίο να διαφαίνεται η διευθέτηση της εργασίας στο κατάστρωμα και να περιλαμβάνεται για κάθε θέση τουλάχιστον:

α) Το χρονοδιάγραμμα της υπηρεσίας όταν το πλοίο είναι στην ανοικτή θάλασσα και όταν το πλοίο είναι στο λιμάνι.

β) Το μέγιστο ωράριο εργασίας ή το ελάχιστο σύνολο ωρών αναπαύσεως που απαιτούνται από τη νομοθεσία, τους κανονισμούς ή τις συλλογικές συμφωνίες που ισχύουν στα κράτη-μέλη.

Ο πλοίαρχος έχει το δικαίωμα να απαιτεί από ένα ναυτικό να εκτελεί όσες ώρες εργασίας είναι απαραίτητες για την άμεση ασφάλεια του πλοίου, των ατόμων που βρίσκονται στο κατάστρωμα ή του φορτίου ή για την παροχή βοήθειας σε άλλο πλοίο ή άτομα που βρίσκονται σε κατάσταση κινδύνου στη θάλασσα. Επίσης, ο πλοίαρχος μπορεί να αναστείλει την ισχύ του προγράμματος ωρών εργασίας ή ωρών αναπαύσεως και να απαιτήσει από ένα ναυτικό να εκτελέσει όσες ώρες εργασίας είναι αναγκαίες μέχρι να αποκατασταθεί η ομαλή κατάσταση. Μόλις καταστεί δυνατό μετά την αποκατάσταση της ομαλής καταστάσεως, ο πλοίαρχος εξασφαλίζει τη χορήγηση επαρκούς περιόδου αναπαύσεως σε όλους τους ναυτικούς που εκτέλεσαν εργασία στη διάρκεια περιόδου αναπαύσεως σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα.

Βασική ρύθμιση αυτής της Οδηγίας είναι ότι θα πρέπει να τηρείται μητρώο των καθημερινών ωρών εργασίας ή των καθημερινών ωρών αναπαύσεως των ναυτικών, έτσι ώστε να επιτρέπεται ο έλεγχος της τηρήσεως των διατάξεων. Ο ναυτικός λαμβάνει αντίγραφο των στοιχείων του μητρώου που τον αφορούν, το οποίο πρέπει να υπογράφεται από τον πλοίαρχο ή από άτομο εξουσιοδοτημένο από τον πλοίαρχο και από το ναυτικό.

Άλλωστε με την *Οδηγία 1999/95/ΕΚ* του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Δεκεμβρίου 1999, σχετικά με την επιβολή των διατάξεων περί των *ωρών εργασίας των ναυτικών επί των πλοίων που καταπλέουν σε κοινοτικούς λιμένες*, οι Αρμόδιες Αρχές έχουν το δικαίωμα μετά την επιθεώρηση αυτών των αρχείων να απαγορεύουν τον απόπλου των πλοίων.

Αναλυτικότερα αναφέρομε (επίσημη εφημερίδα της ΕΕ αριθ. L 167 της 02/07/1999 σ. 0033 - 0037) τα ακόλουθα:

Στο *άρθρο 1* ορίζεται ότι η παρούσα οδηγία αποσκοπεί στην υλοποίηση της συμφωνίας για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των ναυτικών, που έχουν συνάψει μεταξύ τους, στις 30 Σεπτεμβρίου 1998, οι οργανώσεις εργοδοτών και εργαζομένων στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών όπως αυτή περιέχεται στο παράρτημα.

Στο *άρθρο 2* (ελάχιστες επιβαλλόμενες απαιτήσεις) ορίζεται ότι:

α) Τα κράτη-μέλη μπορούν να διατηρήσουν ή να θεσπίσουν ευνοϊκότερες διατάξεις από εκείνες που προβλέπει η παρούσα οδηγία.

β) Η υλοποίηση της παρούσας οδηγίας δεν αποτελεί σε καμιά περίπτωση επαρκή δικαιολογία για την υποβάθμιση του γενικού επιπέδου προστασίας των εργαζομένων στον τομέα που καλύπτεται από την παρούσα οδηγία, και τούτο με την επιφύλαξη του δικαιώματος των κρατών-μελών ή/και των κοινωνικών

εταίρων να θεσπίζουν, λαμβάνοντας υπόψη τους την εξέλιξη της καταστάσεως, διαφορετικές νομοθετικές, κανονιστικές ή συμβατικές ρυθμίσεις από εκείνες που υπάρχουν τη στιγμή της υιοθέτησεως της παρούσας οδηγίας, εφόσον τηρούνται οι ελάχιστες απαιτήσεις που προβλέπονται από την παρούσα οδηγία.

Στο **άρθρο 3** (μεταφορά) ορίζεται ότι:

α) Τα κράτη-μέλη έθεταν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που ήταν απαραίτητες για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο έως τις 30 Ιουνίου 2002 ή διασφαλίζουν ότι, πριν από τη λήξη της περιόδου αυτής, οι κοινωνικοί εταίροι λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα μέσω συμφωνίας, ενώ τα κράτη μέλη οφείλουν να λαμβάνουν κάθε απαραίτητο μέτρο που να τους επιτρέπει κάθε στιγμή να είναι σε θέση να διασφαλίζουν τα αποτελέσματα που επιβάλλει η παρούσα οδηγία. Επίσης να ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή.

β) Οι διατάξεις που προβλέπονται στην παράγραφο 1, όταν θεσπίζονται από τα κράτη-μέλη αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομέρειες της αναφοράς αυτής καθορίζονται από τα κράτη-μέλη.

Στο **άρθρο 4** (αποδέκτες) ορίζεται ότι η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη-μέλη.

Στο παράρτημα της ευρωπαϊκής συμφωνίας για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των ναυτικών τα υπογράφοντα μέρη συμφώνησαν τα εξής:

Στη **ρήτρα 1** ορίζεται ότι:

α) Η συμφωνία εφαρμόζεται στους ναυτικούς που εργάζονται σε κάθε είδους ποντοπόρο πλοίο, είτε ανήκουν στο δημόσιο είτε σε ιδιώτες, το οποίο είναι νηολογημένο στην επικράτεια οποιουδήποτε κράτους-μέλους και ασκεί τακτικά εμπορικές θαλάσσιες δραστηριότητες. Για τους σκοπούς της παρούσας συμφωνίας ένα πλοίο, το οποίο είναι νηολογημένο σε δύο κράτη θεωρείται νηολογημένο στην επικράτεια του κράτους του οποίου φέρει τη σημαία.

β) Στην περίπτωση αμφιβολίας ως προς το κατά πόσον ένα πλοίο πρέπει να θεωρείται ποντοπόρο ή ότι ασκεί θαλάσσιες εμπορικές δραστηριότητες για τους σκοπούς της συμφωνίας, το θέμα επιλύεται από την αρμόδια αρχή του κράτους-μέλους. Πρέπει να γίνεται διαβούλευση με τις οργανώσεις εφοπλιστών και ναυτικών.

Στη **ρήτρα 2** ορίζεται ότι στα πλαίσια της συμφωνίας:

α) Ο όρος *ώρες εργασίας* σημαίνει το χρόνο στη διάρκεια του οποίου πρέπει ο ναυτικός να εργάζεται για λογαριασμό του πλοίου.

β) Ο όρος *ώρες αναπαύσεως* σημαίνει το χρόνο εκτός των ωρών εργασίας. Ο όρος αυτός δεν περιλαμβάνει τα σύντομα διαλείμματα.

γ) Ως *ναυτικός* νοείται κάθε άτομο το οποίο απασχολείται ή προυλαμβάνεται με οποιαδήποτε ιδιότητα σε ποντοπόρο πλοίο για το οποίο ισχύει η συμφωνία.

δ) Ως *εφοπλιστής* νοείται ο ιδιοκτήτης του πλοίου ή κάθε άλλο νομικό ή φυσικό πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής ή ο ναυλωτής, ο οποίος έχει αναλάβει την ευθύνη για τη λειτουργία του πλοίου από τον ιδιοκτήτη του πλοίου και ο οποίος αναλαμβάνοντας την ευθύνη του πλοίου συμφώνησε να αναλάβει όλα τα παρεπόμενα καθήκοντα και ευθύνες.

Στη **ρήτρα 3** ορίζεται ότι εντός των ορίων που καθορίζονται στη ρήτρα 5, ορίζεται είτε ο μέγιστος αριθμός ωρών εργασίας, τις οποίες δεν πρέπει να υπερβαίνει ο εργαζόμενος σε μια δεδομένη χρονική περίοδο, είτε ένας ελάχιστος αριθμός ωρών αναπαύσεως, ο οποίος πρέπει να παρέχεται σε μια δεδομένη χρονική περίοδο.

Στη **ρήτρα 4** ορίζεται ότι με την επιφύλαξη της ρήτρας 5, το σύνηθες πρότυπο ωράριο εργασίας ενός ναυτικού βασίζεται, κατά κανόνα, σε εργάσιμη ημέρα οκτώ ωρών με μια ημέρα αναπαύσεως την εβδομάδα και με ανάπαυση κατά τις δημόσιες αργίες. Τα κράτη-μέλη δύναται να προβλέπουν διαδικασίες, οι οποίες να επιτρέπουν ή να καταχωρούν συλλογικές συμφωνίες, στις οποίες να καθορίζονται οι κανονικές ώρες εργασίας των ναυτικών βάσει ενός προτύπου τουλάχιστον τόσο ευνοϊκού όσο και το παρόν πρότυπο.

Στη **ρήτρα 5** ορίζεται ότι:

α) Το οριακό ωράριο εργασίας ή αναπαύσεως είναι:

- Μέγιστο ωράριο εργασίας του οποίου δεν πρέπει να γίνεται υπέρβαση:

14 ώρες μέσα σε περίοδο 24 ωρών και

72 ώρες μέσα σε περίοδο επτά ημερών.

- Ελάχιστο σύνολο ωρών αναπαύσεως που δεν πρέπει να είναι λιγότερο από:

10 ώρες μέσα σε περίοδο 24 ωρών και

77 ώρες μέσα σε περίοδο επτά ημερών.

β) Οι ώρες αναπαύσεως δεν πρέπει να διαιρούνται σε περισσότερες από δύο περιόδους, μια από τις οποίες πρέπει να διαρκεί τουλάχιστον έξι ώρες, ενώ το διάστημα μεταξύ διαδοχικών περιόδων αναπαύσεως δεν πρέπει να υπερβαίνει τις 14 ώρες.

γ) Τα προσκλητήρια, τα γυμνάσια καταπολεμήσεως της πυρκαγιάς και οι ασκήσεις διασώσεως με ναυαγοσωστικές λέμβους, καθώς και οι ασκήσεις που περιγράφονται από τις εθνικές νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις και από διεθνείς πράξεις πρέπει να διεξάγονται κατά τρόπο ώστε να ελαχιστοποιείται η διακοπή των περιόδων αναπαύσεως και να μην προκαλείται κόπωση.

δ) Στην περίπτωση που ένας ναυτικός βρίσκεται σε άμεση διάθεση, όπως στην περίπτωση κατά την οποία ένα μηχανοστάσιο είναι αφύλακτο, αυτός πρέπει να λαμβάνει επαρκή αντισταθμιστική περίοδο αναπαύσεως εάν η κανονική περίοδος αναπαύσεώς του διαταράσσεται από έκτακτες κλήσεις για εργασία.

ε) Όσον αφορά στα προβλεπόμενα στις παραγράφους 3 και 4, εφόσον δεν υφίσταται συλλογική συμφωνία ή διαιτητική απόφαση ή εφόσον η αρμόδια αρχή κρίνει ότι τα θεσπιζόμενα στη συμφωνία ή την απόφαση είναι ανεπαρκή, εναπόκειται σ' αυτήν την αρμόδια αρχή να θεσπίσει διατάξεις έτσι ώστε να εξασφαλίσει επαρκή χρόνο αναπαύσεως για τους συγκεκριμένους ναυτικούς.

στ) Λαμβάνοντας υπόψη τις γενικές αρχές της προστασίας της υγείας και της ασφάλειας των εργαζομένων, τα κράτη-μέλη μπορούν να εκδίδουν εθνικές νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις ή διαδικασίες για την αρμόδια αρχή, έτσι ώστε να επιτρέπονται ή να καταχωρούνται συλλογικές συμφωνίες, που να επιτρέπουν εξαιρέσεις από τα όρια, που θεσπίζονται στις παραγράφους 1 και 2. Οι εξαιρέσεις αυτές πρέπει να τηρούν κατά το δυνατό τα πρότυπα που καθορίζονται παραπάνω, μπορούν όμως να λαμβάνουν υπόψη συχνότερες ή μεγαλύτερες περιόδους άδειας ή να προβλέπουν τη χορήγηση αντισταθμιστικής άδειας για ναυτικούς που εργάζονται ως φύλακες ή για ναυτικούς που εργάζονται σε πλοία που εκτελούν μικρά δρομολόγια.

ζ) Σε προσιτό μέρος τοποθετείται πίνακας, στον οποίο να φαίνεται η διευθέτηση της εργασίας στο κατάστρωμα και να περιλαμβάνεται για κάθε θέση τουλάχιστον:

- Το χρονοδιάγραμμα της υπηρεσίας όταν το πλοίο είναι στην ανοικτή θάλασσα και όταν το πλοίο είναι στο λιμάνι.
- Το μέγιστο ωράριο εργασίας ή το ελάχιστο σύνολο ωρών αναπαύσεως που απαιτούνται από τη νομοθεσία, τους κανονισμούς ή τις συλλογικές συμφωνίες που ισχύουν στα κράτη-μέλη.

η) Ο πίνακας, που αναφέρεται στην παράγραφο 7, συντάσσεται σε τυποποιημένη μορφή στη γλώσσα ή τις γλώσσες εργασίας του πλοίου και στα αγγλικά.

Στη **ρήτρα 6** ορίζεται ότι οι ναυτικοί κάτω των 18 ετών δεν επιτρέπεται να εργάζονται τη νύχτα. Στα πλαίσια αυτής της ρήτρας, ως **νύχτα** νοείται η περίοδος τουλάχιστον 9 συνεχών ωρών που περιλαμβάνει το **διάστημα από τα μεσάνυχτα έως τις 5 π.μ.** Η παρούσα διάταξη δεν απαιτείται να εφαρμόζεται, εάν διαταράσσεται η πραγματική κατάσταση των νέων ναυτικών από 16 έως 18 ετών σύμφωνα με καθιερωμένα προγράμματα και χρονοδιαγράμματα.

Στη **ρήτρα 7** ορίζεται ότι:

α) Ο πλοίαρχος έχει το δικαίωμα να απαιτεί από ένα ναυτικό να εκτελεί όσες ώρες εργασίας απαιτούνται για την άμεση ασφάλεια του πλοίου, των ατόμων που ευρίσκονται στο κατάστρωμα ή του φορτίου ή για την παροχή βοήθειας σε άλλο πλοίο ή άτομα που ευρίσκονται σε κατάσταση κινδύνου στη θάλασσα.

β) Σύμφωνα με την παράγραφο 1, ο πλοίαρχος μπορεί να αναστείλει την ισχύ του προγράμματος ωρών εργασίας ή ωρών αναπαύσεως και να απαιτήσει από ένα ναυτικό να εκτελέσει όσες ώρες εργασίας απαιτούνται μέχρις ότου αποκατασταθεί η ομαλή κατάσταση.

γ) Μόλις καταστεί δυνατό μετά την αποκατάσταση της ομαλής καταστάσεως, ο πλοίαρχος εξασφαλίζει τη χορήγηση επαρκούς περιόδου αναπαύσεως σε όλους τους ναυτικούς που εκτέλεσαν εργασία στη διάρκεια περιόδου αναπαύσεως σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα.

Στη **ρήτρα 8** ορίζεται ότι:

α) Τηρείται μητρώο των καθημερινών ωρών εργασίας ή των καθημερινών ωρών αναπαύσεως των ναυτικών, έτσι ώστε να επιτρέπεται ο έλεγχος της τηρήσεως των διατάξεων που θεσπίζονται στη ρήτρα 5. Ο ναυτικός λαμβάνει αντίγραφο των στοιχείων του μητρώου που τον αφορούν, το οποίο πρέπει να υπογράφεται από τον πλοίαρχο ή από άτομο εξουσιοδοτημένο από τον πλοίαρχο και από το ναυτικό.

β) Καθορίζονται διαδικασίες για την τήρηση τέτοιων αρχείων στο πλοίο, συμπεριλαμβανομένων των διαστημάτων κατά τα οποία καταχωρούνται οι πληροφορίες. Η μορφή των αρχείων του χρονοδια-

γράμματος των ωρών εργασίας ή των ωρών αναπαύσεως των ναυτικών καθορίζεται λαμβάνοντας υπόψη όλες τις υφιστάμενες διεθνείς κατευθυντήριες γραμμές. Η μορφή πρέπει να καθορίζεται στη γλώσσα ή τις γλώσσες που προβλέπονται από τη ρήτρα 5, παράγραφος 8.

γ) Αντίγραφο των σχετικών διατάξεων της εθνικής νομοθεσίας που αφορούν σ' αυτή τη συμφωνία και των σχετικών συλλογικών συμφωνιών τηρείται στο κατάρωμα και είναι προσιτό στο πλήρωμα.

Στη **ρήτρα 9** ορίζεται ότι τα αρχεία, που αναφέρονται στη ρήτρα 8, εξετάζονται και υπογράφονται κατά διαστήματα κατάλληλα, έτσι ώστε να ελέγχεται η τήρηση των διατάξεων που διέπουν τις ώρες εργασίας ή τις ώρες αναπαύσεως, οι οποίες προβλέπονται στην παρούσα συμφωνία.

Στη **ρήτρα 10** ορίζεται ότι:

α) Κατά τον καθορισμό, την έγκριση ή την αναθεώρηση των επιπέδων επανδρώσεως, είναι απαραίτητο να λαμβάνεται υπόψη η ανάγκη αποφυγής ή ελαχιστοποίησης, όσο το δυνατόν περισσότερο, των υπερβολικά πολλών ωρών εργασίας, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται επαρκής ανάπαυση και να περιορίζεται η κόπωση.

β) Εάν από τα αρχεία ή άλλα αποδεικτικά στοιχεία προκύπτει παραβίαση των διατάξεων που διέπουν τις ώρες εργασίας ή τις ώρες αναπαύσεως, πρέπει να λαμβάνονται μέτρα, συμπεριλαμβανομένης εφόσον είναι απαραίτητο της αναθεώρησης της επανδρώσεως του πλοίου, έτσι ώστε να αποφεύγονται μελλοντικές παραβάσεις.

γ) Όλα τα πλοία, για τα οποία εφαρμόζεται η παρούσα συμφωνία, πρέπει να είναι επαρκώς, ασφαλώς και αποτελεσματικά επανδρωμένα, σύμφωνα με τον κανονισμό για την ελάχιστη ασφαλή επάνδρωση ή με ισοδύναμη ρύθμιση που εκδίδεται από την αρμόδια αρχή.

Στη **ρήτρα 11** ορίζεται ότι στα πλοία δεν επιτρέπεται να εργάζονται άτομα ηλικίας κάτω των 16 ετών.

Στη **ρήτρα 12** ορίζεται ότι ο εφοπλιστής παρέχει στον πλοίαρχο τους απαραίτητους πόρους για τη συμμόρφωση προς τις υποχρεώσεις της παρούσας συμφωνίας, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που έχουν σχέση με την κατάλληλη επάνδρωση του πλοίου. Ο πλοίαρχος λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίσει την εκπλήρωση των απαιτήσεων σχετικά με τις ώρες εργασίας και αναπαύσεως των ναυτικών, που απορρέουν από την παρούσα συμφωνία.

Στη **ρήτρα 13** ορίζεται ότι:

α) Όλοι οι ναυτικοί πρέπει να διαθέτουν πιστοποιητικό της καταλληλότητάς τους, για την εργασία με την οποία πρόκειται να απασχοληθούν στη θάλασσα.

Η φύση της αξιολογήσεως της υγείας που πρέπει να γίνεται και οι λεπτομέρειες που πρέπει να περιλαμβάνονται στο ιατρικό πιστοποιητικό καθορίζονται ύστερα από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις των εφοπλιστών και ναυτικών.

Όλοι οι ναυτικοί υπόκεινται σε τακτική εξέταση της υγείας τους. Οι φύλακες, οι οποίοι έχουν προβλήματα υγείας που πιστοποιούνται από ιατρό και οφείλονται στο γεγονός ότι εκτελούν νυκτερινή εργασία, μεταφέρονται, εφόσον είναι δυνατό, σε ημερήσια εργασία για την οποία είναι κατάλληλοι.

β) Η υγειονομική εξέταση, που αναφέρεται στην παράγραφο 1, παρέχεται δωρεάν και καλύπτεται από το ιατρικό απόρρητο. Τέτοιες υγειονομικές εξετάσεις μπορούν να διεξάγονται στα πλαίσια του εθνικού υγειονομικού συστήματος.

Στη **ρήτρα 14** ορίζεται ότι οι εφοπλιστές πρέπει να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τους φύλακες και άλλους εργαζόμενους κατά τη νύχτα στην αρμόδια εθνική αρχή, εφόσον αυτή το ζητήσει.

Στη **ρήτρα 15** ορίζεται ότι οι ναυτικοί τυγχάνουν προστασίας της ασφάλειας και της υγείας τους, ανάλογα με τη φύση της εργασίας τους. Παρέχεται επίσης ισοδύναμη προστασία και υπηρεσίες ή διευκολύνσεις προλήψεως για την ασφάλεια και την υγεία των ναυτικών που εργάζονται την ημέρα ή τη νύχτα.

Στη **ρήτρα 16** ορίζεται ότι κάθε ναυτικός δικαιούται ετήσια άδεια μετ' αποδοχών για περίοδο τουλάχιστον τεσσάρων εβδομάδων ή για περιόδους απασχολήσεως μικρότερες του ενός έτους ή για ανάλογο μέρος αυτής, σύμφωνα με τους όρους αποκτήσεως δικαιώματος και χορηγήσεως τέτοιας άδειας που προβλέπονται στην εθνική νομοθεσία ή/και πρακτική. Η ελάχιστη περίοδος ετήσιας άδειας μετ' αποδοχών δεν αντικαθίσταται από αντισταθμιστικό επίδομα, εκτός από τις περιπτώσεις κατά τις οποίες λήγει η σχέση εργασίας.

Θέμα 19: Η ευρωπαϊκή οδηγία 92/29/ΕΟΚ σχετικά με την υγεία και ασφάλεια στο ναυτικό επάγγελμα.

Με τη συστηματική αναζήτηση των επαγγελματικών κινδύνων και την προστασία της υγείας των

εργαζομένων ασχολείται ο τομέας της Υγείας και Ασφάλειας στην Εργασία (ή τομέας Επαγγελματικής Υγείας και Ασφάλειας). Το άρθρο 118Α της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Πράξης ορίζει σαφώς και δεσμευτικά την υποχρέωση τόσο της κοινότητας όσο και των κρατών-μελών να προωθούν νομικές διατάξεις και να λαμβάνουν τα απαιτούμενα μέτρα που θα προστατεύουν την υγεία, την υγιεινή και ασφάλεια των εργαζομένων στους χώρους εργασίας, από τους επαγγελματικούς κινδύνους.

Στη χώρα μας, μέχρι την ψήφιση του Ν. 1568/85, η σχετική με την υγιεινή και ασφάλεια των εργαζομένων νομοθεσία και ειδικότερα το μέρος αυτής που αναφερόταν στο εργασιακό περιβάλλον, χαρακτηριζόταν από ανυπαρξία κανόνων για την έρευνα των παραμέτρων που δρουν στο σύστημα «άνθρωπος-μηχανή-περιβάλλον» για να θέσουν τις κατάλληλες προϋποθέσεις για την ορθολογική διασύνδεση των τριών αυτών βασικών στοιχείων του εργασιακού συστήματος. Η προσαρμογή αυτή περιλαμβάνει την ανθρωποκεντρική διαμόρφωση των θέσεων εργασίας, τη μείωση της καταπόνησης κάθε εργαζόμενου από τη συγκεκριμένη εργασία που εκτελεί, την πληρέστερη οικονομική χρησιμοποίηση των ανθρωπίνων δεξιοτήτων κλπ.

Η έκθεση όλων των εργαζομένων και συνεπακόλουθα των ναυτικών σε επαγγελματικούς κινδύνους κατά την εργασία τους είναι δυνατόν να έχει σοβαρές επιπτώσεις, που εκδηλώνονται είτε με τη μορφή *εργατικών ατυχημάτων, επαγγελματικών ασθενειών*, είτε με τη μορφή της *πρόωρης φθοράς της υγείας τους*.

Όσον αφορά στο ναυτικό επάγγελμα έχει υιοθετηθεί η Οδηγία 92/29/ΕΟΚ του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων από το έτος 1992, στην οποία καθορίζονται τα φάρμακα, το ιατρικό υλικό, τα αντίδοτα, οι ιατρικές συμβουλές μέσω ραδιοτηλεφωνίας και η εκπαίδευση των αρμοδίων αξιωματικών που αναλαμβάνουν την ευθύνη της περιθάλψης. Σχηματική παρουσίαση της Οδηγίας, που αποτελείται από 10 άρθρα και πέντε Παραρτήματα παρουσιάζεται στον Πίνακα 19.1.

ΠΙΝΑΚΑΣ 19.1

Σχηματική παρουσίαση της Οδηγίας 92/29/ΕΟΚ.

- Άρθρο 1: Ορισμοί.
- Άρθρο 2: Φάρμακα και Ιατρικό Υλικό – Ιατρεία – Ιατρός.
- Άρθρο 3: Αντίδοτα.
- Άρθρο 4: Καταμερισμός Ευθυνών.
- Άρθρο 5: Ενημέρωση και Εκπαίδευση.
- Άρθρο 6: Ιατρικές συμβουλές μέσω ραδιοτηλεφωνίας.
- Άρθρο 7: Έλεγχος.
- Άρθρο 8: Αρμοδιότητες Επιτροπής.
- Άρθρο 9: Τελικές Διατάξεις.
- Άρθρο 10: Τα μέλη.

Παράρτημα I: Κατηγορίες Πλοίων (άρθ. 1, στοιχείο α).

- Κατηγορία Α: Ποντοπόρα Πλοία ανοικτής θάλασσας.
- Κατηγορία Β: Πλοία που πλέουν μέχρι 150 ν.μ. από τη ξηρά.
- Κατηγορία Γ: Σκάφη εξυπηρετήσεως λιμένος.

Παράρτημα II: Ιατρικά Εφόδια (άρθ. 1, στοιχείο δ).

- Φάρμακα.
- Ιατρικό Υλικό.
- Αντίδοτα.

Παράρτημα III: Επικίνδυνες Ουσίες (άρθ. 1, στοιχείο ε και άρθ. 3, σημείο 1).

Παράρτημα IV: Γενικό πλαίσιο για τον έλεγχο ιατρικών εφοδίων των πλοίων (άρθ. 2, σημείο 1, στοιχείο γ και άρθ. 3, σημείο 3).

- Μέρος Α: Πλοία της Κατηγορίας Α.
- Μέρος Β: Πλοία της Κατηγορίας Β.
- Μέρος Γ: Πλοία της Κατηγορίας Γ.

Παράρτημα V: Εκπαίδευση πλοιάρχου και των ειδικά επιφορτισμένων προσώπων (άρθ. 5 σημείο 3).

Θέμα 20: Τα βασικά χαρακτηριστικά του πλοίου.

Κάθε πλοίο, το οποίο είναι νηολογημένο σε ελληνικό λιμάνι και φέρει την ελληνική σημαία, αποτελεί μέρος της ελληνικής επικράτειας σε όποιο σημείο του κόσμου και αν βρίσκεται *εν πλω ή εν όρμω*. Το άρθρο 5, παρ. 2 του Ποινικού Κώδικα ορίζει: «*ως έδαφος της Επικράτειας θεωρούνται πλοία ή αεροσκάφη ελληνικά οπουδήποτε και αν βρίσκονται εκτός εάν υπόκεινται συμφώνως προς το Διεθνές Δίκαιο εις αλλοδαπόν νόμον*». Αυτή η φράση έχει την έννοια ότι τα υπό ελληνική σημαία πλοία υπάγονται αφενός στις Εθνικές Διατάξεις και αφετέρου στις Διεθνείς Συμβάσεις και Κανόνες που απορρέουν από τη Διεθνή Έννομο Ναυτιλιακή Κοινότητα, εφόσον όμως αυτές οι Συμβάσεις και Κώδικες έχουν αναγνωρισθεί από την Ελληνική Πολιτεία, που τις έχει επικυρώσει νόμιμα κατά τα οριζόμενα στο Σύνταγμα, αποτελώντας πλέον αναπόσπαστο μέρος του εσωτερικού Ελληνικού Ναυτικού Δικαίου. Όμοια και κατ' επέκταση υπόκεινται στην ελληνική νομοθεσία οι επιβαίνοντες στα πλοία και κατά κύριο λόγο το πλήρωμα που είναι ναυτολογημένο κανονικά.

Οι δυο βασικοί Νόμοι που διέπουν το πλοίο, το πλήρωμα καθώς και το φορτίο, στην Ελλάδα είναι:

α) Ο Νόμος 3816/1958 *Περί κυρώσεως του Κώδικος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου* όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε μεταγενέστερα με νεότερες διατάξεις και ισχύει μέχρι σήμερα.

β) Το ΝΔ 187/1973 (ΦΕΚ Α' 261/73) *Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου* ομοίως όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε μεταγενέστερα με νεότερες διατάξεις και ισχύει μέχρι σήμερα.

Εκτός βέβαια από αυτά τα βασικά νομοθετικά κείμενα (Κώδικες) υπάρχουν αρκετοί κανόνες δικαίου, δηλαδή Νόμοι, Διατάγματα και Υπουργικές Αποφάσεις κανονιστικού περιεχομένου, που συμπληρώνουν και πλαισιώνουν στο σύνολό του όλο το θεσμικό/νομικό καθεστώς που διέπει το πλοίο, το πλήρωμα και το φορτίο και γενικά την εμπορική ναυτιλία από κάθε άποψη, συμπεριλαμβανομένου και του φορέα αυτής, δηλαδή το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και του υπαγόμενου σε αυτό εκτελεστικού οργάνου, δηλαδή το Λιμενικό Σώμα.

20.1 Οι Κώδικες, οι Οδηγίες, οι Συστάσεις και τα Εγχειρίδια του πλοίου.

Μέσω των ΔΣ του ΙΜΟ, όπως επίσης και συλλογικών φορέων της ναυτιλιακής βιομηχανίας, έχουν δημοσιευθεί ορισμένες Εκδόσεις, Κώδικες, Εγχειρίδια, Έντυπες Συστάσεις, που πρέπει να βρίσκονται επί του πλοίου και ειδικότερα στο γραφείο πλοίου ή στο γραφείο του πλοιάρχου ή ακόμη και στη βιβλιοθήκη του πλοίου ώστε να ενημερώνονται συχνά με ευθύνη της ναυτιλιακής εταιρείας. Οι κυριότερες από αυτές τις εκδόσεις είναι οι ακόλουθες:

α) **Βασική λίστα** για κάθε τύπο πλοίου:

- Πλοηγοί (τόμοι πληροφοριών για τους λιμένες παγκοσμίως) (Pilots with Supplements).
- Κατάλογος ραδιοσημάτων (τόμοι πληροφοριών σχετικά με τις επικοινωνίες βραχέα, μεσαία δορυφορικά) (Lists of Radio Signals).
- Κατάλογος φωτεινών, ηχητικών και ραδιοσημάτων (Φαροδείκτης – τόμοι πληροφοριών σχετικά με φάρους, σημαντήρες, κλπ) (List of Lights).
- Πίνακες παλιρροιών (Tide Tables).
- Ναυτικό αλμανάκ (Nautical Almanac).
- Βιβλία γενικών ναυτιλιακών γνώσεων (Mariners Handbook).
- Ιατρικός οδηγός (Ship Captain's Medical Guide).
- Ναυτικοί πίνακες αστροναυτιλίας (Norie's Nautical Tables).
- Διεθνής Κώδικας Σημάτων (Επικοινωνία με σημαίες και σήμανση καταστάσεως πλοίου) (International Code of Signals).
- Εγχειρίδιο έρευνας και διασώσεως στη θάλασσα (MERSAR Manual).
- Κώδικας ασφαλούς εργασίας ναυτικών (Code of Safe Working Practices for Merchant Seamen).
- Οδηγός διαχειρίσεως γέφυρας (Bridge Procedures Guide).
- Οδηγός διαδικασιών επαφής πλοίου - ελικοπτερου (Guide to Helicopter - Ship Operations).
- Κίνδυνοι στη θάλασσα και διάσωση (Peril at Sea and Salvage).
- Ενδεδειγμένες πορείες πλοίων με προσθήκες (Ship's Routing with Amendments).
- Οδηγός διάπλου του στενού Μάλακκα για πλοία μεγάλου βυθίσματος (Malacca Strait's Guide for Draught Restricted Ships).

- Κώδικας μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων (IMDG Code with Supplement).
- Ο ρόλος του πλοιάρχου στη συλλογή αποδείξεων-γεγονότων (The Master's Role in Collecting Evidence).
- Σύμβαση ναυτικής εργασίας και συστάσεις (Maritime Labour Convention & Recommendations).
- Ασφάλης προύδεση μεγάλων πλοίων σε αποβάθρες (Safe Mooring of Large Ships at Piers and Sea Islands).

β) **Πρόσθετα**, εάν το πλοίο μεταφέρει πετρελαιοειδή συμπεριλαμβανομένων των πλοίων συνδυασμένου τύπου (OBO) θα πρέπει να έχει τα εξής:

- Οδηγός καθαρών θαλασσών για Δ/Ξ (Clean Seas Guide for Oil Tankers).
- Ενδεδειγμένες δεξαμενές καθαρού έρματος (Dedicated Clean Ballast Tanks).
- Διεθνής Οδηγός ασφάλειας για Δ/Ξ και τερματικούς σταθμούς (International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals).
- Οδηγός μεταγύσεως πετρελαίου από πλοίο σε πλοίο [Ship to Ship Transfer Guide (Petroleum)].
- Συστήματα αδρανούς αερίου (Inert Gas Systems).

γ) Αν το πλοίο μεταφέρει **χημικά**, εκτός από τη βασική λίστα θα πρέπει να έχει επίσης τα εξής:

- Οδηγός ασφάλειας για Δ/Ξ μεταφοράς χημικών [Tanker Safety Guide (Chemicals)].
- Κατάλογος επικινδύνων χύδην χημικών (Index of Dangerous Chemicals Carried in Bulk).
- Διεθνής οδηγός ασφάλειας για Δ/Ξ και τερματικούς σταθμούς (International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals).

δ) Αν το πλοίο μεταφέρει **φορτία χύδην στερεά**, εκτός από τη βασική λίστα θα πρέπει να έχει επίσης:

- Κώδικας ασφαλούς πρακτικής μεταφοράς στερεών αγαθών (Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes).
- Κώδικας ασφαλούς πρακτικής μεταφοράς ξυλείας στο κατάστρωμα (Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes).

ε) Αν το πλοίο είναι **εφοδιαστικό**, εκτός από τη βασική λίστα θα πρέπει να έχει επίσης:

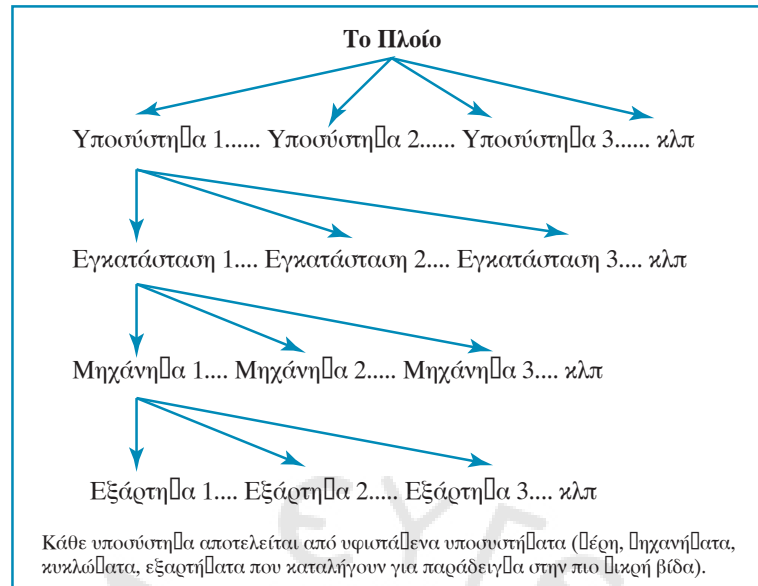
- Λεξικό πετρελαίου και αερίων (The Oil and Gas Dictionary).
- Εγχειρίδιο προσδέσεως σε πλατφόρμες αντλήσεως πετρελαίου (The Oil rig Mooring Handbook).
- Εγχειρίδιο ρυμουλκήσεως (The Tugs-Towboats-Towing book).

Πρακτικά είναι δύσκολο να προσδιορισθούν με ακρίβεια και να εξετασθούν όλες οι κατηγορίες και οι τύποι πλοίων, που οι σύγχρονες ανάγκες και η τεχνολογία δημιούργησαν. Πολλά πλοία κατατάσσονται σε μια συγκεκριμένη κατηγορία, π.χ. Δ/Ξ, ενώ στην πραγματικότητα μπορεί να διαφέρουν σημαντικά μεταξύ τους. Τα πλοία χαρακτηρίζονται με πολλούς τρόπους: α) ανάλογα με το σκοπό τους (πολεμικά, εμπορικά, σκάφη αναψυχής), β) ανάλογα με το μέσο προώσεώς τους (κωπήλατα, ιστιοπλοϊκά, ανθρακωκίνητα, μηχανοκίνητα, πυρηνοκίνητα), γ) ανάλογα με την περιοχή στην οποία πλέουν (ποταμόπλοια, ακτοπλοϊκά, κλειστών περιοχών, ποντοπόρα), δ) ανάλογα με το υλικό κατασκευής τους (ξύλινα, χαλύβδινα, αλουμινένια, πλαστικά), ε) ανάλογα με τη ναυπηγική «φιλοσοφία» τους (πλοία μονού και διπλού περιβλήματος), στ) ανάλογα με τον τρόπο υποστηρίξεώς τους (πλοία αεροστατικής, υδροστατικής, υδροδυναμικής υποστηρίξεως), ζ) ανάλογα με τον τύπο της γάστρας τους (απλής, διπλής και τριπλής γάστρας), η) ανάλογα με την αγορά που δραστηριοποιούνται (πλοία ναυτιλίας liner, ναυτιλίας tramp, θαλάσσιου τουρισμού), θ) ανάλογα με την κατάσταση στην οποία βρίσκονται (σε λειτουργία, σε παροπλισμό, σε αργία λόγω συντηρήσεων), ι) ανάλογα με την ταχύτητά τους (βραδυκίνητα, ταχύπλοα, υπερταχύπλοα), ια) ανάλογα με το μέγεθός τους (handysize, handymax, panamax, capesize, VLCC, ULCC) και τέλος, ιβ) ανάλογα με το φορτίο το οποίο μεταφέρουν (πλοία χύδην ξηρού φορτίου, χύδην υγρού φορτίου, γενικού και μοναδοποιημένου φορτίου, Ε/Γ πλοία, με τις υποκατηγορίες τους).

Σχετικά με τα βιβλία και εγχειρίδια αναφέρομε ότι κάθε πλοίο θα πρέπει απαραίτητα να έχει σε εξαιρουμένη μορφή (δηλ. να έχει δημιουργηθεί αποκλειστικά για το συγκεκριμένο πλοίο, σύμφωνα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του) το εγχειρίδιο ευστάθειας και διαγωγής, το εγχειρίδιο φορτώσεως, το εγχειρίδιο ασφαλούς διαχειρίσεως και το εγχειρίδιο αντιμετώπισης εκτάκτων περιστατικών ρυπάνσεως (ISM Manual, SOPEP και VRP). Ανάλογα με τον τύπο πλοίου θα πρέπει να βρίσκονται επί του πλοίου και τα εγχειρίδια φορτώσεως σιτηρών ή/και εχμιάσεως-στοιβασίας φορτίου.

20.2 Τα υποσυστήματα του πλοίου.

Το πλοίο, ως ενιαία λειτουργική μονάδα, η οποία εμπεριέχει συνδεδεμένα αλλά και αυτόνομα υποσυσ-



Σχήµα 20.1

στήµατα, από τα οποία το καθένα διακρίνεται σε «υφιστάµενο» του (σχ. 20.1), που με τη σειρά του επιβάλλεται να έχει το αντίστοιχο σχέδιο, εγχειρίδιο λειτουργίας, πιστοποιητικό καλής λειτουργίας και ποιότητας συντηρήσεως.

Συνοπτικά λοιπόν αναφέρουμε ότι όλο το λειτουργικό πλέγµα δραστηριοτήτων του πλοίου µπορεί να κατηγοριοποιηθεί στα ακόλουθα υποσυστήµατα και στο συγκεκριµένο εξοπλισµό τους:

α) Η **µεταλλική ναυπήγηση** (εσωτερικά και εξωτερικά), η οποία αποτελείται από τα ελάσµατα, την ενισχυτική δοµή του σκάφους (τροπίδα, δοκούς, νοµείς, έδρες, κλπ.), το πηδάλιο και την έλικα, που ως σύνολο καθορίζουν την πλευστότητα, την ευστάθεια και την ασφάλεια του πλοίου.

β) Η **µηχανολογική υποστήριξη πλεύσεως και λειτουργίας**, η οποία αποτελείται από δύο κύρια υποσυστήµατα: τον ηλεκτρολογικό εξοπλισµό (γεννήτριες, µπαταρίες, συστήµατα παροχής ρεύµατος και ειδικά συστήµατα) και τις εγκαταστάσεις προώσεως και βοηθητικών µηχανηµάτων (κύρια µηχανή, δίκτυα θερµάνσεως-ψύξεως-λιπάνσεως-τροφοδοτήσεως, αντλίες, λέβητες, συµπιεστές αέρα, διαχωριστήρες, άξονας µεταδόσεως της κινήσεως στην έλικα, αυτοµατισµός και προειδοποίηση).

γ) Οι **χώροι φορτώσεως** και τα **µέσα φορτοεκφορτώσεως**, ανάλογα µε τον τύπο πλοίου περιλαµβάνουν: (1) στα πλοία µεταφοράς στερεού χύµα ή µοναδοποιηµένου φορτίου υπάρχουν συστήµατα ανυψώσεως, εξαερισµού, ψύξεως, θερµάνσεως, προφυλάξεως, στοιβασίας, εκµάσεως, συγκρατήσεως στο κατάστρωµα, αποστραγγίσεως, (2) στα πλοία µεταφοράς υγρού φορτίου υπάρχουν συστήµατα µεταγίσεως, αντήσεως, θερµάνσεως, διατηρήσεως υπό πίεση, διατηρήσεως µη εκρηκτικής ατµόσφαιρας, µετρήσεως φορτίου και τηλεχειρισµού.

δ) Ο **εξοπλισµός ναυσιπλοΐας**, αποτελείται από τα ναυτικά ηλεκτρονικά όργανα, τα συστήµατα και τα χειριστήρια πηδαλιουχίας, τις συσκευές επικοινωνίας, τα συστήµατα εκποµπής φωτεινών και ηχητικών σηµάτων, τα συστήµατα µειώσεως του διατοιχισµού και τον εξοπλισµό καταγραφής και τον εξοπλισµό µεταδόσεως εντολών στο µηχανοστάσιο.

ε) Ο **επικοινωνιακός εξοπλισµός** (εσωτερικός και εξωτερικός) αποτελείται από την ενδοτηλεφωνική επικοινωνία, τη ραδιοτηλεφωνία, τη ραδιοτηλεγραφία, τη δορυφορική εκποµπή και λήψη, την ακουστική και την οπτική επικοινωνία.

στ) Ο **εξοπλισµός προσδέσεως και αγκυροβολίας**, αποτελείται από τα ηλεκτροϋδραυλικά συστήµατα διατηρήσεως του πλοίου στη θέση αγκυροβολίας ή στη θέση του στον όρµο (σε ορισµένες περιπτώσεις εφαρµόζονται και τα δύο συστήµατα ταυτόχρονα).

ζ) Ο **εξοπλισµός ασφάλειας** του πλοίου, αποτελείται από τα συστήµατα ανιχνεύσεως, πυρασφάλειας και πυροσβέσεως, τα συστήµατα υδατοστεγανότητας, τα µέσα διαφυγής (σωστικά), τα µέσα εκποµπής σηµάτων κινδύνου, τα µέσα διασώσεως και τα µέσα προσωρινής επισκευής.

η) Ο **ιατροφαρμακευτικός εξοπλισμός** του πλοίου αποτελείται από τον ειδικά διαμορφωμένο νοσοκομειακό χώρο περιθάλλεως ασθενών, τις προμήθειες φαρμάκων και ίσως, σε μερικά σύγχρονα πλοία, τα συστήματα τηλεϊατρικής.

θ) Ο **εξοπλισμός προλήψεως της θαλάσσιας ρυπάνσεως** αποτελείται από τα συστήματα COW, IGS, Oil Discharging Monitor, τα συστήματα διαθέσεως ή καύσεως απορριμμάτων, τα συστήματα βιολογικού καθαρισμού λυμάτων και τέλος, τα συστήματα απορρυπάνσεως και περισυλλογής κηλίδας.

ι) Ο **εξοπλισμός ενδιαίτησεως** του πληρώματος αποτελείται από τους χώρους του μαγειρείου, τους χώρους διαμονής και διατροφής με τα αντίστοιχα συστήματα διαβιώσεως (ύδρευση, αποχέτευση, ηλεκτροδότηση) και ψυχαγωγίας.

ια) Ο **εξοπλισμός συντηρήσεως, προστασίας και επισκευής** του σκάφους πραγματοποιείται είτε με μόνιμη μορφή (π.χ. καθοδική προστασία), είτε με προγραμματισμένη (π.χ. συντήρηση μηχανημάτων από μέλη του πληρώματος), είτε με έκτακτη (π.χ. επισκευή ζημιών από μέλη του πληρώματος ή συνεργείο ξηράς) και αποτελείται από φορητές συσκευές και μηχανήματα, όπως οι συσκευές αμμοβολής, βαφής, εργαλεία κ.ά.

Θέμα 21: Θέματα χορηγήσεως και απαγορεύσεως απόπλου των πλοίων.

1) Απαιτούμενα δικαιολογητικά για τη χορήγηση απόπλου πλοίων με ελληνική σημαία.

Αυτό το θέμα περιέχει, σύμφωνα με τους κανονισμούς λιμένων στην Ελλάδα, σε μορφή ενδεικτικής λίστας τα απαιτούμενα δικαιολογητικά για τη χορήγηση απόπλου πλοίων με ελληνική σημαία στις εξής κατηγορίες: Ο έλεγχος αυτών των εγγράφων γίνεται από τη Λιμενική Αρχή.

α) Σχετικά με τα Φ/Γ πλοία με χωρητικότητα κάτω από 500 κοχ.

1. Έγγραφο Εθνικότητας. 2. Πιστοποιητικό Καταμετρήσεως. 3. Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεωρήσεως (ΠΓΕ). 4. Πιστοποιητικό Γραμμής Φορτώσεως. 5. Πιστοποιητικό Προλήψεως Ρυπάνσεως. 6. Πιστοποιητικό Μυοκτονίας. 7. Ημερολόγιο Γέφυρας. 8. Βιβλίο Ραδιοεπικοινωνιών. 9. Βιβλίο Επιθεωρήσεων και Γυμνασίων (για πλοία 300-500 κοχ). 10. Βιβλίο Πετρελαίου Μέρος I (για πλοία 400-500 κοχ). 11. Ναυτολόγιο. 12. Έλεγχος Τμήματος Ελέγχου Ναυτικών (TEN). 13. Κατάσταση Πληρώματος. 14. Υπεύθυνη Δήλωση Πλοιάρχου για τα πετρελαιοειδή.

β) Για τα Δ/Ξ με χωρητικότητα κάτω από 500 κοχ.

Τα 14 έγγραφα που απαιτούνται και στα Φ/Γ αυτής της κατηγορίας και επιπλέον: 15. Βιβλίο πετρελαίου Μέρος I και II (για Δ/Ξ άνω των 150 κοχ). 16. Υπεύθυνη Δήλωση για τα πετρελαιοειδή. 17. Πιστοποιητικό Ασφάλισης Αστικής Ευθύνης.

γ) Για τα Α/Κ Ε/Γ - Ο/Γ πλοία.

1. Έγγραφο Εθνικότητας. 2. Πιστοποιητικό Καταμετρήσεως. 3. ΠΓΕ. 4. Πιστοποιητικό Γραμμής Φορτώσεως. 5. Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχειρίσεως. 6. Πιστοποιητικό Συμμορφώσεως. 7. Πιστοποιητικό Προλήψεως Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο (για Ε/Γ πάνω από 100 κοχ). 8. Ημερολόγιο Γέφυρας. 9. Ημερολόγιο Ραδιοτηλεφώνου ή Ραδιοεπικοινωνιών ή Ασυρμάτου. 10. Βιβλίο Επιθεωρήσεων Γυμνασίων (για Ε/Γ πάνω από 100 κοχ). 11. Βιβλίο πετρελαίου Μέρος I. 12. Ναυτολόγιο. 13. Πιστοποιητικό Μυοκτονίας. 14. Έλεγχος TEN. 15. Βιβλίο Υπερωριών. 16. Υπεύθυνη Δήλωση πλοιάρχου για τα πετρελαιοειδή.

δ) Για τα Φ/Γ πλοία με χωρητικότητα άνω των 500 κοχ.

1. Έγγραφο Εθνικότητας. 2. Πιστοποιητικό Καταμετρήσεως. 3. Πιστοποιητικό Ασφάλειας Κατασκευής Φ/Γ πλοίου. 4. Πιστοποιητικό Ασφάλειας Εξαρτισμού Φ/Γ πλοίου. 5. Πιστοποιητικό Ασφάλειας Ραδιοτηλεφωνίας (για Φ/Γ έως 1600 κοχ) ή Πιστοποιητικό Ασφάλειας Ραδιοηλεγραφίας (για Φ/Γ άνω των 1600 κοχ) ή Πιστοποιητικό Ραδιοεπικοινωνιών (για Φ/Γ με GMDSS). 6. Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχειρίσεως. 7. Πιστοποιητικό Συμμορφώσεως. 8. Πιστοποιητικό Ασφάλειας Γραμμής Φορτώσεως. 9. Πιστοποιητικό Προλήψεως Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο (ΙOPPC). 10. Πιστοποιητικό Μυοκτονίας. 11. Ημερολόγιο Γέφυρας. 12. Ημερολόγιο Ραδιοεπικοινωνιών ή Ασυρμάτου. 13. Βιβλίο Επιθεωρήσεων και Γυμνασίων. 14. Βιβλίο Πετρελαίου. 15. Ναυτολόγιο. 16. Φαρικά Τέλη. 17. Πλοηγικά Τέλη. 18. Έλεγχος ΚΛΠ/TEN. 19. Κατάσταση Πληρώματος. 20. Υπεύθυνη Δήλωση Πλοιάρχου για τα πετρελαιοειδή.

ε) Για τα Δ/Ξ με χωρητικότητα άνω των 500 κοχ.

Τα 20 έγγραφα που απαιτούνται και στα Φ/Γ αυτής της κατηγορίας και επιπλέον: 21. Πιστοποιητικό Ασφάλισης Αστικής Ευθύνης για Ζημιές από Ρύπανση από Πετρελαιοειδή.

στ) Για τα Δ/Ξ που μεταφέρουν χημικά με χωρητικότητα άνω των 500 κοχ.

Τα 21 έγγραφα που απαιτούνται και στα Δ/Ξ αυτής της κατηγορίας και επιπλέον: 22. Διεθνές Πιστοποιητικό Προλήψεως της Ρυπάνσεως για τη Μεταφορά Υγρών Επιβλαβών Ουσιών Χύμα.

ζ) Για τα θαλαμηγά (Θ/Γ) σκάφη ιδιωτικής χρήσεως.

1. Έγγραφο Εθνικότητας. 2. Πιστοποιητικό Καταμετρήσεως. 3. ΠΓΕ. 4. Ναυτολόγιο και Ημερολόγιο Γέφυρας (υποχρεωτικά για τα Θ/Γ πάνω από 100 κοχ.). 5. Κατάσταση Πληρώματος. 6. Σημείωμα Καταβολής Τελών.

η) Για τα Ε/Γ - τουριστικά διεθνών πλόων.

1. Έγγραφο Εθνικότητας. 2. Πιστοποιητικό Καταμετρήσεως. 3. Πιστοποιητικό Ασφάλειας Ε/Γ πλοίου. 4. Πιστοποιητικό Γραμμής Φορτώσεως. 5. Πιστοποιητικό Μυοκτονίας. 6. Διεθνές Πιστοποιητικό Προλήψεως Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο. 7. Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχειρίσεως. 8. Πιστοποιητικό Συμμορφώσεως. 9. Ναυτολόγιο. 10. Ημερολόγιο Γέφυρας. 11. Ημερολόγιο Ραδιοεπικοινωνιών. 12. Βιβλίο Πετρελαίου. 13. Βιβλίο Επιθεωρήσεων και Γυμνασίων. 14. Έλεγχος ΚΛΠ/ΤΕΝ. 15. Κατάσταση Πληρώματος. 16. Υπεύθυνη Δήλωση Πλοιάρχου για τα πετρελαιοειδή.

θ) Για τα τουριστικά επαγγελματικά (Τ/Ρ-Ε/Γ) του Ν 438/76.

1. Έγγραφο Εθνικότητας. 2. Πιστοποιητικό Καταμετρήσεως. 3. Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεωρήσεως (ΠΓΕ). 4. Απόφαση ΥΕΝ/ΔΛΑ-β περί *Αναγνώρισεως του Σκάφους ως Επαγγελματικό-Τουριστικό*. 5. Ναυτολόγιο. Απαλλάσσονται μόνο τα σκάφη του άρθρου 4 παράγρ. 5 και άρθρου 12 παράγρ. 6 του Ν. 438/76. Στην περίπτωση που οι ναυλωτές είναι αλλοδαποί και δεν προσκομίζουν αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας και εμπειρίας αυτή μπορεί να προκύπτει από Υπεύθυνη Δήλωση του Ν 1599/86 που θα κατατίθεται από το ναυλωτή στη Λιμενική Αρχή. 6. Ημερολόγιο Γέφυρας (απαλλάσσονται όταν δεν επιβαίνει μόνιμο πλήρωμα). 7. Ναυλοσύμφωνο. 8. Σημείωμα περί Καταβολής Τελών Ελλιμενισμού. 9. Κατάσταση Επιβαινόντων (διπλή). 10. Δικαιολογητικά μετατροπής συναλλάγματος σε Ευρώ.

ι) Για τα (Α/Κ) για αλιεία έξω από τα ελληνικά χωρικά ύδατα.

1. Έγγραφο Εθνικότητας. 2. Πιστοποιητικό Καταμετρήσεως. 3. Πιστοποιητικό Αξιοπλοίας ή ΠΓΕ. 4. Διεθνές Πιστοποιητικό Προλήψεως Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο (για τα Α/Κ πάνω από 100 κοχ.). 5. Ναυτολόγιο. 6. Ημερολόγιο Γέφυρας. 7. Βιβλίο Πετρελαίου (για τα Α/Κ πάνω από 400 κοχ.). 8. Βιβλίο Ραδιοεπικοινωνιών (για τα Α/Κ πάνω από 100 κοχ και υποχρεωτικά για όσα φέρουν Ραδιοτηλέφωνο ή Συσκευή Αουρμάτου). 9. Βιβλίο Επιθεωρήσεων και Γυμνασίων (για τα Α/Κ πάνω από 300 κοχ.). 10. Ειδική άδεια αλιείας στη συγκεκριμένη περιοχή, η οποία χορηγείται από Κεντρικά Λιμεναρχεία, κατόπιν εγκρίσεως της εποπτείας αλιείας της Νομαρχίας ή Υπουργείου Βιομηχανίας. 11. Υπεύθυνη Δήλωση του Ν. 1599/86 του Πλοιάρχου ή Κυβερνήτη του Α/Κ «ότι Αποδέχεται τους Όρους της Άδειας Αλιείας». Ο έλεγχος αυτών των εγγράφων γίνεται από τη Λιμενική Αρχή.

2) Απαιτούμενα δικαιολογητικά για τη χορήγηση απόπλου πλοίων με ξένη σημαία.

Αυτό το θέμα περιέχει, σύμφωνα με τους κανονισμούς λιμένων στην Ελλάδα, σε μορφή ενδεικτικής λίστας τα απαιτούμενα δικαιολογητικά για τη χορήγηση απόπλου πλοίων με ελληνική σημαία στις εξής κατηγορίες:

α) Για τα Φ/Γ πλοία με χωρητικότητα κάτω των 500 κοχ.

1. Έγγραφο Εθνικότητας. 2. Πιστοποιητικό Καταμετρήσεως. 3. Πιστοποιητικό Ασφάλειας Κατασκευής ή Κλάσεως ή Hull Machinery. 4. Πιστοποιητικό Ασφάλειας Εξαρτισμού. 5. Πιστοποιητικό Ασφάλειας Ραδιοεπικοινωνιών (για Φ/Γ 300-500 κοχ). 6. Πιστοποιητικό Μυοκτονίας. 7. Διεθνές Πιστοποιητικό Προλήψεως της Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο (για Φ/Γ 400-500 κοχ). 8. Διεθνές Πιστοποιητικό Γραμμής Φορτώσεως. 9. Βιβλίο Πετρελαίου (για Φ/Γ 400 -500 κοχ). 10. Φαρικά Τέλη. 11. Πλοηγικά Τέλη. 12. Σημείωμα και Κατάσταση Πληρώματος θεωρημένη από το Προξενείο (μόνο για πλοία με σημαία Μάλτας, Παναμά, Λιβερίας, Αγίου Βικέντιου, Κύπρου και Σρι Λάνκα). 13. Εφορεία Πλοίων (μόνο για πλοία που παραλαμβάνουν φορτίο). 14. Βεβαίωση Τηρήσεως Συναλλαγματικών Διατυπώσεων. 15. Σημείωμα από Γραφείο Ελευθεροκοινωνίας Πλοίων Εξωτερικού (ΓΕΠΕ). 16. Πιστοποιητικό Ασφαλούς Επανδρώσεως. 17. Κατάσταση Πληρώματος – Έλεγχος διπλωμάτων αξιωματικών Γέφυρας Μηχανής, Αουρμάτου. 18. Έλεγχος ΚΛΠ/ΤΕΝ (εφόσον η λίστα πληρώματος υπάρχουν Έλληνες). 19. Υπεύθυνη Δήλωση Πλοιάρχου για τα πετρελαιοειδή.

β) Για τα Δ/Ξ με χωρητικότητα κάτω από 500 κοχ.

Τα 19 έγγραφα που απαιτούνται και στα φορητά αυτής της κατηγορίας και επιπλέον:

20. Βιβλίο Πετρελαίου (για πλοία 150 - 500 κοχ). 21. Υπεύθυνη Δήλωση Πλοιάρχου για τα πετρελαιοειδή. 22. Πιστοποιητικό Ασφάλισης Αστικής Ευθύνης για ζημιές από ρύπανση από πετρέλαιο.

γ) Για τα Φ/Γ πλοία με χωρητικότητα άνω των 500 κοχ.

1. Έγγραφο Εθνικότητας. 2. Πιστοποιητικό Καταμετρήσεως. 3. Πιστοποιητικό Ασφάλειας Κατασκευής Φ/Γ πλοίου. 4. Πιστοποιητικό Ασφάλειας Εξαρτισμού Φ/Γ πλοίου. 5. Πιστοποιητικό Ασφάλειας Ραδιοτηλεφωνίας (για Φ/Γ έως 1600 κοχ) ή Πιστοποιητικό Ασφάλειας Ραδιοτηλεγραφίας (για Φ/Γ άνω των 1600 κοχ) ή πιστοποιητικό Ραδιοεπικοινωνιών (για Φ/Γ με GMDSS). 6. Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχειρίσεως. 7. Πιστοποιητικό Συμμορφώσεως. 8. Πιστοποιητικό Ασφάλειας Γραμμής Φορτώσεως. 9. Πιστοποιητικό Μυοκτονίας. 10. Διεθνές Πιστοποιητικό Προλήψεως Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο. 11. Βιβλίο Πετρελαίου. 12. Πλοηγικά Τέλη. 13. Φαρικά Τέλη. 14. Σημείωμα και κατάσταση πληρώματος θεωρημένη από το προξενείο (για πλοία με σημαία Κύπρου, Μάλτας, Παναμιά, Ονδούρας, Σρι-Λάνκα, Αγίου Βικέντιου, Λιβερίας). 15. Εφορεία πλοίων (για πλοία που παραλαμβάνουν φορτίο). 16. Έλεγχος ΚΛΠ/TEN (εφόσον επιβαίνουν Έλληνες ως πλήρωμα ή επιβαίνοντες). 17. Σημείωμα ΓΕΠΕ. 18. Πιστοποιητικό Ασφαλούς Επανδρώσεως. 19. Κατάσταση Πληρώματος – Έλεγχος διπλωμάτων αξιωματικών Γέφυρας, Μηχανής, Ραδιοεπικοινωνιών. 20. Υπεύθυνη Δήλωση Πλοιάρχου για τα πετρελαιοειδή.

δ) Για τα Δ/Ξ με χωρητικότητα άνω των 500 κοχ.

Τα 20 έγγραφα που απαιτούνται και στα Φ/Γ αυτής της κατηγορίας και επιπλέον: 21. Υπεύθυνη Δήλωση Πλοιάρχου για τα πετρελαιοειδή. 22. Πιστοποιητικό Ασφάλισεως Αστικής Ευθύνης για ζημιές από ρύπανση από πετρελαιοειδή.

ε) Για τα Δ/Ξ που μεταφέρουν χημικά με χωρητικότητα πάνω από 500 κοχ.

Τα 22 έγγραφα που απαιτούνται και στα Δ/Ξ αυτής της κατηγορίας και επιπλέον: 23. Διεθνές Πιστοποιητικό Προλήψεως της ρυπάνσεως για τη μεταφορά υγρών επιβλαβών ουσιών χύμα.

στ) Για τα Ε/Γ πλοία.

1. Έγγραφο Εθνικότητας. 2. Πιστοποιητικό Καταμετρήσεως. 3. Πιστοποιητικό Ασφάλειας Ε/Γ πλοίου. 4. Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχειρίσεως. 5. Πιστοποιητικό Συμμορφώσεως. 6. Πιστοποιητικό Ασφάλειας Γραμμής Φορτώσεως. 7. Πιστοποιητικό Μυοκτονίας. 8. Διεθνές Πιστοποιητικό Προλήψεως Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο. 9. Βιβλίο Πετρελαίου. 10. Φαρικά Τέλη. 11. Πλοηγικά Τέλη. 12. Πιστοποιητικό Ασφαλούς Επανδρώσεως. 13. Σημείωμα και Κατάσταση Πληρώματος θεωρημένη από το Προξενείο (αφορά σε πλοία με σημαία Κύπρου, Παναμιά, Σρι-Λάνκα, Αγίου Βικέντιου, Μάλτας, Λιβερίας). 14. Έλεγχος ΚΛΠ/TEN. 15. Σημείωμα ΓΕΠΕ. 16. Κατάσταση Πληρώματος. 17. Υπεύθυνη Δήλωση Πλοιάρχου για τα Πετρελαιοειδή.

ζ) Για τα Θ/Γ σκάφη.

1. Δελτίο Κινήσεως σε ισχύ (ελέγχεται η καταβολή ανταποδοτικής εισφοράς και το όνομα πλοιάρχου). 2. Έγγραφο Εθνικότητας. 3. Πιστοποιητικό Αξιοπλοίας για όσες σημαίες απαιτείται (Μάλτας, Παναμιά, Κύπρου, Ονδούρας, Λιβερίας, Σρι Λάνκα). Δεν απαιτείται πιστοποιητικό αξιοπλοίας για σκάφη που φέρουν σημαία χωρών ΕΕ, ΗΠΑ, Καναδά, Ιαπωνίας, Ελβετίας, Αυστρίας. 4. Σημείωμα περί Καταβολής Τελών Ελλμενισμού. 5. Κατάσταση Επιβατών και Πληρώματος (διπλή). Ο έλεγχος αυτών των εγγράφων γίνεται από τη Λιμενική Αρχή.

3) Χορήγηση απόπλου σε πλοία με προϋποθέσεις.

Για τη χορήγηση απόπλου σε πλοία με ελληνική σημαία και χωρητικότητα άνω των 500 κοχ, που εκτελούν διεθνείς πλόες και σε πλοία με ξένη σημαία, των οποίων τα πιστοποιητικά αξιοπλοίας τους έχουν λήξει ή είναι υπό έκδοση, απαιτείται βεβαίωση αναγνωρισμένου από την Ελλάδα Νηογνώμονα. Στη βεβαίωση αυτή αναγράφονται οι προϋποθέσεις, με τις οποίες μπορεί να εκτελεσθεί με ασφάλεια το συγκεκριμένο ταξίδι.

Για τη χορήγηση απόπλου σε πλοίο που ρυμουλκείται από ρυμουλκό (P/K) σύμφωνα με την εγκύκλιο αριθ. 3237/19-2-1985 ΥΕΝ/ΔΕΕΠ, απαιτείται βεβαίωση καταλληλότητας προς ρυμούλκηση, που θα εκδίδεται από Νηογνώμονα ή από την Ένωση Διασώσεως (Salvage Assosiation) ή μετά από έγκριση της ΔΕΕΠ από άλλο Οργανισμό αναγνωρισμένου κύρους. Επίσης, απαιτείται Υπεύθυνη Δήλωση του Πλοιάρχου ή του Κυβερνήτη του ρυμουλκού που θα εκτελέσει τη ρυμούλκηση, σύμφωνα με την οποία θα ορίζεται η εκτέλεση του ταξιδιού με τις προϋποθέσεις της βεβαίωσης, τους κανόνες ναυτικής τέχνης και εμπειρίας, κατόπιν ελέγχου των καιρικών συνθηκών.

Για τη χορήγηση απόπλου σε Ε/Γ πλοίο με σύνθεση Φ/Γ αντίστοιχης χωρητικότητας και ιπποδυνάμεως, χωρίς επιβάτες και φορτίο, σε εξαιρετικές περιπτώσεις εκτελέσεως μεμονωμένου ταξιδιού (π.χ. ταξίδι νεοαγορασθέντος πλοίου προς μετασκευή, ταξίδι προς παροπλισμό, ταξίδι για ετήσια επιθεώρηση και επιστροφή στην περιοχή όπου εκτελεί ταξίδια, ταξίδι προς διάλυση κ.ά.) απαιτείται έγκριση

ΥΕΝ/Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας (ΔΝΕΡ). Επίσης, μόνο με την έγκριση ΥΕΝ/ΔΝΕΡ χορηγείται απόπλους σε πλοίο με υπάρχουσα σύνθεση πληρώματος, όταν αυτή δεν είναι η κανονική.

Σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της εγκυκλίου αριθ. 24710/ 28-09-1987 ΥΕΝ/ΔΕΕΠ χορηγείται απόπλους πλοίων στις περιπτώσεις των ακολούθων Παραρτημάτων:

α) Παράρτημα Ι: Απόπλους πλοίου του οποίου έληξε η ισχύς του ΠΓΕ.

1. Έκτακτη επιθεώρηση από ΤΚΕΠ με ικανοποιητικά αποτελέσματα. 2. Εφοδιασμός με χάρτες περιοχής πλου. 3. Καιροστεγανό κλείσιμο εκτεθειμένων ανοιγμάτων. 4. Χωρίς επιβάτες και φορτίο ή οχήματα. 5. Χωρίς να εκτελεί ρυμούλκηση (αν είναι Ρ/Κ). 6. Χωρίς να εκτελεί αλιεία (αν είναι Α/Κ). 7. Ευνοϊκές καιρικές συνθήκες ανάλογες με την κατηγορία του. 8. Κατά τη διάρκεια φωτός ημέρας (αν έχει ΠΓΕ για πλόες ημέρας). 9. Τήρηση συχνής τηλεπικοινωνιακής επαφής. 10. Καταφυγή σε πλησιέστερο λιμάνι ή όρμο σε περίπτωση επιδεινώσεως των καιρικών συνθηκών. 11. Μη απομάκρυνση κατά το δυνατόν από ακτές. 12. Καταχώρηση των παραπάνω στο ημερολόγιο πλοίου.

β) Παράρτημα ΙΙ: Απόπλους πλοίου για εκτέλεση πλου μεγαλύτερου από αυτόν που επιτρέπεται με βάση το ισχύον ΠΓΕ.

1. Εφοδιασμός με χάρτες περιοχής πλου. 2. Καιροστεγανό κλείσιμο εκτεθειμένων ανοιγμάτων. 3. Χωρίς επιβάτες ή φορτίο. 4. Χωρίς να εκτελεί ρυμούλκηση (αν είναι Ρ/Κ). 5. Χωρίς να εκτελεί αλιεία (αν είναι Α/Κ). 6. Ευνοϊκές καιρικές συνθήκες ανάλογες της κατηγορίας του. 7. Κατά τη διάρκεια φωτός ημέρας, αν έχει ΠΓΕ για ημερησίους πλόες. 8. Τήρηση συχνής τηλεπικοινωνιακής επαφής. 9. Καταφυγή σε πλησιέστερο λιμάνι ή όρμο σε περίπτωση επιδεινώσεως καιρικών συνθηκών. 10. Μη απομάκρυνση, κατά το δυνατό από τις ακτές. 11. Καταχώρηση των παραπάνω στο ημερολόγιο του πλοίου.

γ) Παράρτημα ΙΙΙ: Απόπλους πλοίου Ε/Γ-Ο/Γ ανοικτού τύπου εκτός περιοχής πλόων για διενέργεια ετήσιας επιθεωρήσεως ή επανόδου στην περιοχή πλόων.

1. Οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν ή θα επικρατήσουν στην περιοχή πλου (διαδρομή) σύμφωνα με το δελτίο της ΕΜΥ, δεν θα υπερβαίνουν την ένταση των πέντε της κλίμακας Μποφόρ. 2. Καθορίζεται από τον πλοίαρχο διαδρομή, ώστε σε περίπτωση επιδεινώσεως των καιρικών συνθηκών να είναι δυνατή η προσέγγιση του πλοίου σε ασφαλή αγκυροβόλιο για προστασία μέχρι βελτιώσεως του καιρού. 3. Υπάρχει δυνατότητα τηρήσεως τηλεπικοινωνιακής επαφής μεταξύ πλοίου και ξηράς. 4. Το πλοίο κατά τη διάρκεια του πλου δεν θα απομακρύνεται από τις ακτές πέραν των δέκα ναυτικών μιλίων, εκτός αν αυτό δεν είναι, φυσικά, δυνατόν. 5. Κατά τη διάρκεια φωτός ημέρας. 6. Καιροστεγανό κλείσιμο εκτεθειμένων ανοιγμάτων. 7. Χωρίς επιβάτες και φορτίο. 8. Ασφαλής στερέωση του καταπέλτη και έλεγχος καλής λειτουργίας των θυρίδων εκροής υδάτων καταστρώματος. 9. Καταχώρηση των παραπάνω στο ημερολόγιο του πλοίου.

δ) Παράρτημα ΙV: Παράταση ισχύος ΠΓΕ πέραν του δεκαήμερου.

1. Διενέργεια έκτακτης γενικής επιθεωρήσεως από ΤΚΕΠ με ικανοποιητικά αποτελέσματα. 2. Να μην υπάρχουν ληξιπρόθεσμες παρατηρήσεις στο ΠΓΕ. 3. Τα υπόλοιπα πιστοποιητικά που υποχρεούται να φέρει το πλοίο να είναι σε ισχύ. 4. Καταχώρηση εγγραφής της συγκεκριμένης παρατάσεως στο ΠΓΕ του πλοίου. 5. Ενημέρωση ΔΕΕΠ. 6. Σε περίπτωση που το πλοίο έχει κλάση Νηογνώμονα να ζητείται και σχετική παράταση από αυτόν.

ε) Παράρτημα V: Μεταφορά υλικών με Ε/Γ-Ο/Γ ανοικτού τύπου που χρησιμοποιούνται ως Φ/Γ εκτός προστατευμένων περιοχών.

1. Εγκριτική διαταγή ΥΕΝ/ΔΘΣ (έγκριση αποδρομολογήσεως-διακοπής δρομολογίων). 2. Η μεταφορά είναι επείγουσα και αναγκαία. 3. Εφοδιασμός με χάρτες περιοχής πλου. 4. Κατά τη διάρκεια φωτός ημέρας και χωρίς να μεταφέρει επιβάτες. 5. Προϋποθέσεις που καθορίζονται στο άρθρο 25 του ΠΔ 256/88:

5.1 Δεν υπάρχει για την εκτέλεση της μεταφοράς στην περιοχή ή δεν προσφέρεται άλλο κατάλληλο ή εναλλακτικό μεταφορικό μέσο (Φ/Γ-Ο/Γ ή Ε/Γ-Ο/Γ).

5.2 Οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν ή αναμένεται να επικρατήσουν στην περιοχή πλου δεν θα υπερβαίνουν την ένταση των πέντε βαθμών της κλίμακας Μποφόρ.

5.3 Το πλοίο κρίνεται κατάλληλο από πλευράς κατασκευής και λοιπών χαρακτηριστικών για τη συγκεκριμένη περίπτωση.

5.4 Η συνολική διαδρομή του πλου από το αρχικό λιμάνι φορτώσεως μέχρι το τελικό λιμάνι εκφορτώσεως, δεν υπερβαίνει τα εξήντα ναυτικά μίλια (60 ν.μ.) και το πλοίο δεν απομακρύνεται από τις ακτές περισσότερο από δέκα ναυτικά μίλια (10 ν.μ.).

5.5 Εξασφαλίζεται η κατανομή του φορτίου, η στοιβασία και έχμασή του κατά τους κανόνες της ναυτικής τέχνης και δεν παραβιάζεται το επιτρεπόμενο όριο αντοχής του καταστρώματος.

5.6 Τα σωστικά μέσα του πλοίου είναι ανάλογα του επιχειρούμενου πλου και υπάρχει η δυνατότητα τηλεπικοινωνιακής επαφής μεταξύ πλοίου και ξηράς.

6. Προ απόπλου ασφάλιση καταπέλτη και δοκιμή καλής λειτουργίας θυρίδων εκροής και ενδιάων καταστρώματος οχημάτων. 7. Καταχώρηση των παραπάνω στο ημερολόγιο του πλοίου.

στ) Παράρτημα VI: Απόπλους πλοίων μετά από προσάραξη ή ζημιές (ρήγμα) στα ύφαλα.

1. Επιθεώρηση από δύτη και σύμφωνη γνώμη ΤΚΕΠ. 2. Χωρίς επιβάτες και φορτίο. 3. Διαπίστωση ικανοποιητικής προσωρινής στεγανοποίησης με ρίπους, τσιμεντό ταχείας πήξεως ή άλλα πρόσφορα μέσα των σημείων εισροής υδάτων και εκτέλεση υδροστατικής δοκιμής στεγανοποίησης ή δοκιμής με προβολή ύδατος υπό πίεση. 4. Διαπίστωση καλής λειτουργίας δύο τουλάχιστον μηχανοκινήτων ή ηλεκτροκινήτων μονίμων ή φορητών αντλιών πυθμενίδων (σεντινών) ικανοποιητικής παροχής. 5. Πλους με ελαττωμένη ταχύτητα, κατά τη διάρκεια φωτός ημέρας και όσον το δυνατόν πλησίον των ακτών. 6. Τήρηση συχνής περιπολίας στους χώρους ζημιάς προς διαπίστωση στεγανότητας αυτών. 7. Ευνοϊκές καιρικές συνθήκες και ένταση ανέμου μέχρι πέντε Μποφόρ. 8. Τήρηση συχνής τηλεφωνικής (Τ/Κ) επαφής με τις πλησιέστερες Λιμενικές Αρχές. 9. Κατάθεση Υπεύθυνης Δηλώσεως Πλοιάρχου και Α' Μηχανικού ότι ο πλους μπορεί να εκτελεστεί με ασφάλεια. 10. Συνοδεία πλοίου από άλλο κατάλληλο σκάφος ή Ρ/Κ κατά τη κρίση ΤΚΕΠ. 11. Καταχώρηση των παραπάνω προϋποθέσεων στο ημερολόγιο του πλοίου.

ζ) Παράρτημα VII: Απόπλους πλοίου με μία άγκυρα.

1. Δεν διατίθενται κατάλληλα μέσα και υπάρχει αντικειμενική αδυναμία τοποθέτησης της αμοιβής άγκυρας στη θέση της απωλεσθείσας. 2. Διαπίστωση καλής καταστάσεως υπάρχουσας άγκυρας. 3. Κατάθεση Υπεύθυνης Δηλώσεως Πλοιάρχου ότι το πλοίο μπορεί να εκτελέσει με ασφάλεια χειρισμούς αγκυροβολίας και προσδέσεως με μία μόνο άγκυρα σύμφωνα με τις επικρατούσες και αναμενόμενες να επικρατήσουν καιρικές συνθήκες. 4. Υποβολή κινήσεων προσδέσεως από ρυμουλκό αν τούτο επιβάλλεται από καιρικές ή άλλες συνθήκες κατά την κρίση του πλοιάρχου. 5. Εκτέλεση ενός μόνο ταξιδιού. 6. Καταχώρηση των παραπάνω προϋποθέσεων στο ημερολόγιο του πλοίου.

η) Παράρτημα VIII. Απόπλους Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου μετά από ζημιά στον καταπέλτη.

1. Εξασφάλιση ασφαλούς προσδέσεως και στερεώσεως καταπέλτη με κάθε πρόσφορο μέσο και ιδίως με πεταλούδες ασφαλείας σιδηροδοκούς (μπάρες), συρματόσχοινα, μόνιμη συγκόλλησή του στο σώμα του πλοίου με ενισχυτικές γωνίες κλπ. 2. Εξασφάλιση πλήρους υδατοστεγανότητας καταπέλτη σε ύψος μέχρι δύο μέτρων τουλάχιστον από επίπεδο καταστρώματος οχημάτων. 3. Αν δεν είναι δυνατόν να εξασφαλίζεται υδατοστεγανότητα καταπέλτη με κλείσιμο υπαρχόντων ανοιγμάτων με σφήνες, ρίπους και τσιμεντό ταχείας πήξεως να κατασκευάζεται εσωτερικά του καταπέλτη ξύλινο διάφραγμα ύψους δύο μέτρων, σανιδώματα ικανοποιητικού πάχους και αντοχής, που θα τοποθετούνται μέσα σε πλαίσιο και να ενισχύεται κατάλληλα με υποστηρίγματα (ορθοστάτες). 4. Κατά τη διάρκεια φωτός ημέρας και με ευνοϊκές καιρικές συνθήκες. 5. Τήρηση συχνής τηλεπικοινωνιακής επαφής με Θάλαμο Επιχειρήσεων YEN-YEN/ΘΕ. 6. Επιτήρηση με ευθύνη πλοιάρχου περιοχής καταπέλτη. 7. Κατάθεση Υπεύθυνης Δηλώσεως Πλοιάρχου και Α' Μηχανικού ότι με τις παραπάνω προϋποθέσεις μπορεί να εκτελεσθεί ασφαλώς ο πλους. 8. Καταχώρηση των παραπάνω στο ημερολόγιο του πλοίου.

θ) Παράρτημα IX: Απόπλους Ε/Γ πλοίου μετά από μηχανική βλάβη μίας κύριας μηχανής.

1. Διαπίστωση από ΤΚΕΠ ικανοποιητικής λειτουργίας της μιας κύριας μηχανής μετά από εκτέλεση δοκιμών. 2. Με ευνοϊκές καιρικές συνθήκες για την κατηγορία του. 3. Χωρίς επιβάτες. 4. Κατά διάρκεια φωτός ημέρας. 5. Κατάθεση Υπεύθυνης Δηλώσεως Πλοιάρχου και Α' Μηχανικού ότι ο πλους μπορεί να εκτελεσθεί ασφαλώς. 6. Καταχώρηση των παραπάνω προϋποθέσεων στο ημερολόγιο του πλοίου.

ι) Παράρτημα X. Απόπλους πλοίου μετά από μηχανική και ηλεκτρολογική βλάβη.

1. Διαπίστωση από ΤΚΕΠ αποκαταστάσεως της βλάβης και εκτέλεση δοκιμών με ικανοποιητικά αποτελέσματα. 2. Καταχώρηση των παραπάνω στο ημερολόγιο γέφυρας.

ια) Παράρτημα XI. Μεταφορά υγρών καυσίμων με βυτιοφόρο ή υγραερίων (φιάλες) σε οχήματα με E/G, E/G-O/G πλοία κλειστού τύπου.

1. Είναι δυνατή η ταυτόχρονη μεταφορά φιαλών υγραερίου σε οχήματα και υγρών καυσίμων σε βυτιοφόρο σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του Παραρτήματος VI παράγρ. 1β του ΠΔ 256/88 (ΦΕΚ 107 Α/88). 2. Μεταφορά μέχρι 25 οδηγών-συνοδηγών φορτίου. 3. Εκτέλεση γυμνασίου πυρκαγιάς πριν την έναρξη της φορτώσεως. 4. Εφαρμογή κατά τις φορτοεκφορτώσεις και μεταφορές των μέτρων ασφάλειας και απαιτήσεων, που αναφέρονται στις παραγρ. 5, 7 και 8 του Παραρτήματος III του ΠΔ 256/88 και παράγρ. 1, 2, 3 Παραρτήματος VI του ΠΔ 256/88. 5. Κατά τη φορτοεκφόρτωση και μεταφορά να λειτουργούν όλοι οι ανεμιστήρες χώρου οχημάτων και τα στόμια των αεραγωγών αυτών να είναι ελεύθερα εμποδίων. 6 Άμεση ετοιμότητα μίας τουλάχιστον αντλίας πυρκαγιάς. 7. Να τηρούνται οι εντολές οδηγίες που αναγράφονται στο ΠΓΕ. 8. Ασφαλής έχμαση οχημάτων προ απόπλου. 9. Καταχώρηση των παραπάνω στο ημερολόγιο του πλοίου.

ιβ) Παράρτημα XII. Μεταφόρτωση εκρηκτικών από E/G-O/G σε άλλο πλοίο.

1. Τήρηση προϋποθέσεων παράγρ. 9 Κεφ. Α και παράγρ. 4, 5 Κεφ. Δ του ΕΑΝ 15. 2. Καταχώρηση των παραπάνω στο ημερολόγιο του πλοίου.

ιγ) Παράρτημα XIII. Απόπλους ελληνικού E/G ή Φ/G πλοίου χωρίς ΙΟΡΡC ή με ληξιπρόθεσμο ΙΟΡΡC.

1. Διαπίστωση από ΤΚΕΠ ότι το πλοίο διαθέτει:

1.1 Δεξαμενή επαρκούς χωρητικότητας για συγκέντρωση όλων των πετρελαιοειδών μειγμάτων χώρου του μηχανοστασίου.

1.2 Σωλήνωση για διάθεση καταλοίπων στην ξηρά.

1.3 Βιβλίο πετρελαίου στο οποίο έγινε καταχώρηση της ποσότητας και ημερομηνίας διαθέσεως των πετρελαιοειδών μειγμάτων.

2. Επιβολή των νομίμων κυρώσεων.

ιδ) Παράρτημα XIV. Προϋποθέσεις απόπλου ξένου πλοίου χωρίς ή με ληξιπρόθεσμο ΙΟΡΡC.

1. Διαπίστωση από ΤΚΕΠ, ότι το πλοίο διαθέτει δεξαμενή επαρκούς χωρητικότητας για συγκέντρωση όλων των πετρελαιοειδών μειγμάτων χώρου του μηχανοστασίου. 2. Χορήγηση απόπλου μέχρι το επόμενο λιμάνι. 3. Ενημέρωση πλοιάρχου ότι ο είσπλους του πλοίου σε ελληνικό λιμάνι δεν θα επιτραπεί άλλη φορά αν το πλοίο δεν εφοδιασθεί με ΙΟΡΡC ή δήλωση (DECLARATION) συμμορφώσεως προς τις διατάξεις του Παραρτήματος I της MARPOL 73/78. 4. Καταχώρηση των παραπάνω στο ημερολόγιο του πλοίου.

ιε) Παράρτημα XV. Απόπλους χημικού Δ/Ξ χωρίς ή με ληξιπρόθεσμο πιστοποιητικό NLC ή πιστοποιητικό καταλληλότητας μη σύμφωνο με τους κώδικες BCH και IBC.

1. Εκτέλεση ενός μόνο ταξιδιού μέχρι το επόμενο λιμάνι. 2. Να τηρούνται οι απαιτήσεις της μόνιμης εγκυκλίου MARPOL II/2η, αριθ. πρωτ. 533/Φ. 183568/87/30-3-1987. 3. Το πλοίο μπορεί να μεταφέρει μόνο φορτία που επιτρέπονται σύμφωνα με τον Κανονισμό 5Α και τις απαιτήσεις για τον τύπο του πλοίου. 4. Καταχώρηση των παραπάνω στο ημερολόγιο του πλοίου.

ιστ) Παράρτημα XVI. Απόπλους πλοίου μετά από πρόσκρουση ή ζημιά στα ύφαλα και μόνο εφόσον δεν είναι δυνατή η άμεση οριστική αποκατάστασή της.

1. Επιθεώρηση από ΤΚΕΠ και σύμφωνη γνώμη του. 2. Διαπίστωση ικανοποιητικής προσωρινής στεγανοποίησεως τυχόντος ρήγματος και δοκιμή στεγανότητας με προβολή ύδατος. 3. Διαπίστωση καλής λειτουργίας των εξής συστημάτων: πηδαλιουχίσεως, ενδοσυνεννοήσεως γέφυρας μηχανοστασίου, μεταδόσεως κινήσεων κυρίων μηχανών μετά την εκτέλεση δοκιμών (εφόσον η πρόσκρουση οφειλόταν σε κακή λειτουργία ή χειρισμό των πιο πάνω συστημάτων). 4. Ετοιμότητα μέσω αντλίσεως υδάτων από το χώρο στον οποίο έγινε η ζημιά καθώς και έλεγχος στεγανότητας διαφραγμάτων του χώρου αυτού. 5. Κατάθεση

Υπεύθυνης Δηλώσεως Πλοιάρχου και Α΄ Μηχανικού ότι ο πλους μπορεί να εκτελεσθεί με ασφάλεια. 6. Εκτέλεση πλου με ευνοϊκές καιρικές συνθήκες κατά τη διάρκεια φωτός ημέρας με ή χωρίς επιβάτες και φορτίο ανάλογα με την έκταση της ζημιάς κατά την κρίση του ΤΚΕΠ. 7. Συνεχής επιτήρηση των χώρων του πλοίου όταν το ρήγμα που υπάρχει στα ξέλα είναι κοντά στην ίσαλο εφόσον το κρίνει αναγκαίο το ΤΚΕΠ. 8. Μετά τον κατάπλου σε λιμένα για οριστική αποκατάσταση ζημιάς, απαγόρευση απόπλου μέχρι επιθεωρήσεώς του από τη ΔΕΕΠ και το νηογνώμονα (εφόσον το πλοίο παρακολουθείται από αυτόν). 9. Καταχώρηση των παραπάνω στο ημερολόγιο του πλοίου.

4) Απαγόρευση απόπλου πλοίων.

Η απαγόρευση του απόπλου πλοίου είναι ένα ιδιαίτερα σοβαρό γεγονός και πρέπει να είναι σύμφωνη με τη νομοθεσία και τους ισχύοντες κανονισμούς. Η απαγόρευση απόπλου πλοίου επιβάλλεται λόγω ελλείψεως όρων ασφάλειας του πλοίου ή λόγω εξασφάλισης απαιτήσεων ή για λόγους γενικότερου δημόσιου συμφέροντος. Ειδικότερα, πρόκειται για τους παρακάτω λόγους: 1. Δυσμενών καιρικών συνθηκών (άρθ. 1 ΠΔ 862/76-ΦΕΚ 312Α/76). 2. Κακής στοιβαγίας φορτίου. 3. Παρατηρουμένων κλίσεων στο πλοίο, 10 μοίρες το χειμώνα, 12 το καλοκαίρι. 4. Λήξεως ΠΠΕ. 5. Λήξεως οποιουδήποτε διεθνούς πιστοποιητικού ασφαλείας. 6. Ανακρίσεων για ατύχημα που αφορά στο πλοίο (άρθ. 2 παράγρ. 3 του ΝΔ 712/1970-ΦΕΚ 262Α/1970). 7. Επιβιάσεως υπεραριθμών επιβατών (άρθρο 44 παράγρ. 4 ΚΔΝΔ). 8. Διαπιστώσεως υπέρξεως λαθραίων ειδών στο πλοίο. 9. Οφειλής προστίμων από παραβάσεις προκλήσεως ρυπάνσεως, διατάξεων ΔΣ LL, διατάξεων ΔΣ SOLAS, διατάξεων ΔΚΑΣ. 10. Οφειλής πλοηγικών δικαιωμάτων (ΠΔ 287/91- ΦΕΚ 102Α/91), Φαρικών τελών (ΠΔ 519/76-ΦΕΚ 186Α/76), Λιμενικών τελών, Τελών ελλιμενισμού σε μαρίνες ΕΟΤ (Κανονισμός λειτουργίας Μαρινών-ΦΕΚ 265 Β/81). 11. Ληξιπρόθεσμοι ναυτολογίου (άρθ. 3 του ΝΔ 87/69-ΦΕΚ 5Α/14-01-1969). 12. Μη επιθεωρήσεως πλοίου μετά από ατύχημα πριν τη λήψη πιστοποιητικού αξιοπλοΐας. 13. Απουσίας του Πλοιάρχου ή του Α΄ Μηχανικού του πλοίου ή ελλιπούς συνθέσεως του πληρώματος (άρθ. 92 ΚΔΝΔ). 14. Υπερφορτώσεως του πλοίου [άρθ. 42 ΚΑΝΑ παράγρ. 1(β)]. 15. Αρνήσεως του πλοίου να καταθέσει στη Λιμενική Αρχή δικαιολογητικά ναυαγίου μέσα στην ελληνική χωρική θάλασσα. 16. Μη παραδόσεως καταλοίπων δεξαμενών από τον πλοίαρχο πριν τον απόπλου. 17. Παραβάσεων ΔΚΑΣ (άρθ. 3 του Ν.Α. 93/74-ΦΕΚ 293 Α/7-10-74). 18. Μη ύπαρξεως Πιστοποιητικού Ασφαλίσεως Αστικής Ευθύνης. 19. Σοβαρού ναυτικού ατυχήματος. 20. Απουσιαζόντων μελών πληρώματος (άρθ. 14 Κανονισμού Λιμένα Πειραιά). 21. Σε περίπτωση προκλήσεως ζημιάς σε Λιμενικές ή άλλες δημόσιες εγκαταστάσεις ή έργα με υπαιτιότητα οποιουδήποτε πλοίου, ανεξάρτητα από τη σημαία, η Λιμενική Αρχή μπορεί να απαγορεύει τον απόπλου του πλοίου, μέχρι να αποκατασταθούν οι ζημιές ή την κατάθεση σχετικής εγγυητικής επιστολής Τραπεζής (άρθ. 15 παράγρ. 3 του Γενικού Κανονισμού Λιμένα). 22. Κατασχέσεως του πλοίου (άρθ. 1011 παράγρ. 2 και άρθ. 720 του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας).

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΕΣΜΙΚΟ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ Ο ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ (ΟΗΕ)

1.1	Εισαγωγή	2
1.2	Η δομή του ΟΗΕ.	4
1.3	Συμπληρωματικές πηγές.	9

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ (ΙΜΟ)

2.1	Ιστορική αναδρομή	12
2.2	Η δομή του ΙΜΟ	14
2.3	Οι δραστηριότητες του ΙΜΟ	18
2.3.1	Διεθνείς κανονισμοί στον τομέα της ναυτικής ασφάλειας	18
2.3.2	Διεθνείς κανονισμοί στον τομέα της ναυσιπλοΐας	18
2.3.3	Διεθνείς κανονισμοί για τους διάφορους τύπους των φορτίων	23
2.3.4	Διεθνείς κανονισμοί στον τομέα της ναυτικής τεχνολογίας	23
2.3.5	Διεθνείς κανονισμοί για τη διευκόλυνση των θαλασσίων μεταφορών	27
2.3.6	Διεθνείς κανονισμοί για την επίλυση θεμάτων νομικής φύσεως	28
2.3.7	Διεθνείς κανονισμοί για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος	31
2.4	Άλλες Συμβάσεις του ΙΜΟ	35
2.4.1	Διεθνής Σύμβαση για τον Έλεγχο των Επιζημιών Αντισκληρωτικών Ουσιών στα Πλοία, 2001 (International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships-AFS)	35
2.4.2	Διεθνής Σύμβαση για τα Καύσιμα των Πλοίων, 2001 (Bunkers Convention)	36
2.4.3	Διεθνής Σύμβαση για τον Έλεγχο και τη Διαχείριση του Έρματος και των Ιζημάτων των Πλοίων, 2004 (International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments - BWM)	37
2.4.4	Διεθνής Σύμβαση για την Απομάκρυνση των Ναυαγίων, 2007 (Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks - WR)	38
2.4.5	Διεθνής Σύμβαση για την Ανακύκλωση των Πλοίων, 2009 (Recycling of Ships)	38
2.5	Συμπληρωματικές πηγές.	39

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ ΟΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

3.1	Ορισμοί και τύποι διεθνών συμβάσεων	42
3.2	Υιοθέτηση μίας συμβάσεως	42
3.3	Διαδικασίες ενάρξεως ισχύος της συμβάσεως	43
3.4	Διαδικασίες υπογραφής, επικυρώσεως, αποδοχής, εγκρίσεως και συναινέσεως	43
3.5	Εφαρμογή μίας συμβάσεως	44

3.6	Τροποποιήσεις μίας συμβάσεως	44
3.7	Προβλήματα υπογραφής, επικυρώσεως και εφαρμογής μίας συμβάσεως.	44
3.8	Διεθνείς συμβάσεις που αναφέρονται σε θέματα ναυτικής εργασίας	46
3.9	Διεθνείς συμβάσεις για το Δίκαιο της Θάλασσας.	49
	3.9.1 Θαλάσσιες ζώνες	49
	3.9.2 Νησιά.	55
	3.9.3 Προστασία και διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος	56
3.10	Συμπληρωματικές πηγές	58

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ
ΟΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ
Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ
ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ (SOLAS 1974/1978)

4.1	Ιστορική αναδρομή.	60
4.2	Η δομή της SOLAS.	61
4.3	Τα Κεφάλαια, τα Μέρη και οι Κανονισμοί της SOLAS	65
	4.3.1 Κεφάλαιο I: Γενικές διατάξεις.	65
	4.3.2 Κεφάλαιο II: Η κατασκευή του πλοίου	65
	4.3.3 Κεφάλαιο III: Τα σωστικά μέσα και η διάταξή τους.	70
	4.3.4 Κεφάλαιο IV: Οι ραδιοεπικοινωνίες	71
	4.3.5 Κεφάλαιο V: Ασφάλεια ναυσιπλοΐας	73
	4.3.6 Κεφάλαιο VI: Μεταφορά φορτίων	74
	4.3.7 Κεφάλαιο VII: Μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων.	75
	4.3.8 Κεφάλαιο VIII: Πυρηνοκίνητα πλοία	75
	4.3.9 Κεφάλαιο IX: Διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων.	75
	4.3.10 Κεφάλαιο X: Μέτρα ασφάλειας για υψηλής ταχύτητας πλοία.	75
	4.3.11 Κεφάλαιο XI: Ειδικά μέτρα για τη βελτίωση της ναυτικής ασφάλειας.	76
	4.3.12 Κεφάλαιο XII: Πρόσθετα μέτρα ασφάλειας για τα πλοία μεταφοράς φορτίων χύμα	76
4.4	Οι κυριότερες τροποποιήσεις της SOLAS.	76
	4.4.1 Τροποποιήσεις του έτους 2004.	76
	4.4.2 Τροποποιήσεις του έτους 2005.	77
	4.4.3 Τροποποιήσεις του έτους 2006.	77
4.5	Ο Διεθνής Κώδικας Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS code)	79
	4.5.1 Γενικές παρατηρήσεις.	79
	4.5.2 Ο Κώδικας ISPS και η σχέση του με το Διεθνές Θεσμικό Πλαίσιο	81
4.6	Συμπληρωματικές πηγές.	84

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ
Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ
ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΤΑ ΠΛΟΙΑ (MARPOL 1973/78)

5.1	Ιστορική αναδρομή.	86
5.2	Οι κανονισμοί της MARPOL	89
	5.2.1 Παράρτημα I: Ρύπανση από πετρέλαιο.	89
	5.2.2 Παράρτημα II: Ρύπανση από υγρές επιβλαβείς ουσίες χύμα.	93
	5.2.3 Παράρτημα III: Ρύπανση από επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται	

θαλάσσια σε συσκευασίες, εμπορευματοκιβώτια, φορητές δεξαμενές ή βυτιοφόρα οχήματα	94
5.2.4 Παράρτημα IV: Ρύπανση από λύματα.....	94
5.2.5 Παράρτημα V: Ρύπανση από απορρίμματα	96
5.2.6 Παράρτημα VI: Ρύπανση της ατμόσφαιρας από τα πλοία	97
5.3 Οι τροποποιήσεις της MARPOL	97
5.3.1 Το πρωτόκολλο της MARPOL.....	99
5.3.2 Τροποποιήσεις των ετών 1984 και 1985.....	101
5.3.3 Τροποποιήσεις των ετών 1987, 1989, 1990 και 1991.....	101
5.3.4 Τροποποιήσεις του έτους 1992	101
5.3.5 Τροποποιήσεις του έτους 2001	103
5.3.6 Τροποποιήσεις του έτους 2003	103
5.3.7 Τροποποιήσεις του έτους 2004	105
5.3.8 Τροποποιήσεις του έτους 2005.....	107
5.3.9 Τροποποιήσεις του έτους 2006	107
5.3.10 Τροποποιήσεις του έτους 2007	107
5.4 Συμπληρωματικές πηγές	108

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ ΚΑΙ ΤΗΡΗΣΕΩΣ ΦΥΛΑΚΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ (STCW 1978/1995)

6.1 Ιστορική εξέλιξη της Διεθνούς Συμβάσεως STCW 1978	110
6.2 Βασικά στοιχεία της «νέας» Συμβάσεως STCW 1995	111
6.3 Η δομή της «νέας» Συμβάσεως STCW 1995.....	115
6.4 Πιστοποιητικά που προβλέπονται από τη STCW 1995.....	116
6.5 Μελέτη περιπτώσεως: Αξιωματικοί Ναυσιπλοίας.....	119
6.6 Η σχέση της STCW 1995 με τον Κώδικα ISM	120
6.7 Αντιπροσωπευτικά υποδείγματα της ΔΣ STCW 1995.....	122
6.8 Συμπληρωματικές πηγές	126

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ

Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΩΣ (ISM CODE)

7.1 Ιστορική αναδρομή	128
7.2 Ορισμοί, σκοπός και στόχοι του Κώδικα ISM	129
7.3 Λειτουργικές απαιτήσεις του Συστήματος Ασφαλούς Διαχειρίσεως (ΣΑΔ)	130
7.4 Υπόδειγμα συστήματος ασφαλούς διαχειρίσεως.....	144
7.5 Συμπληρωματικές πηγές	161

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ

ΕΙΔΙΚΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΟΓΔΟΟ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

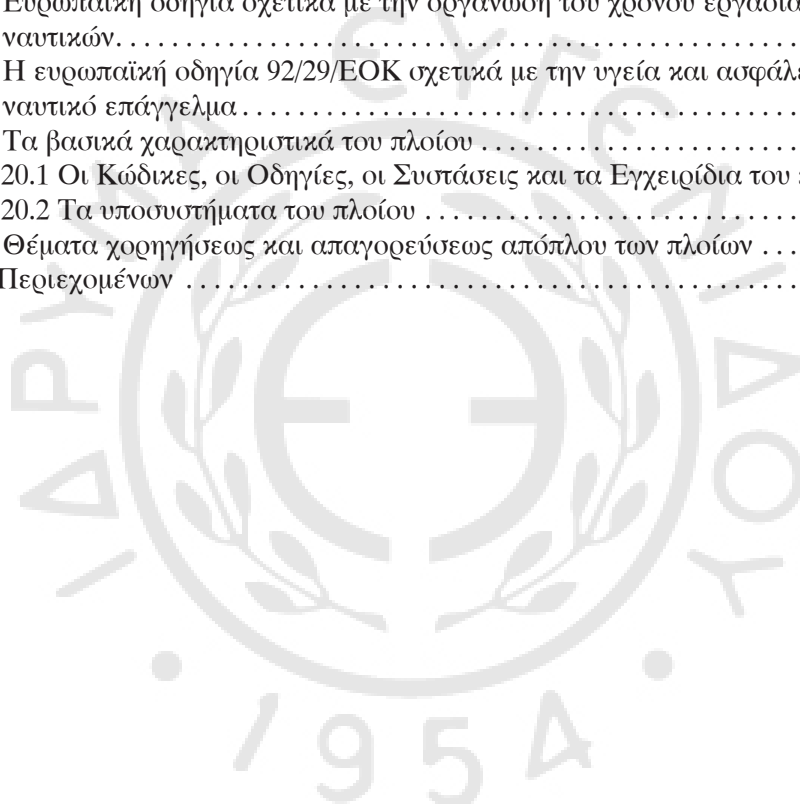
8.1 Χαρακτηριστικά τεχνικής φύσεως του πλοίου.....	164
8.2 Χαρακτηριστικά νομικής φύσεως του πλοίου	164
8.3 Εθνικότητα, νηολόγηση και έγγραφο εθνικότητας πλοίου	166
8.4 Το Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεωρήσεως	168
8.5 Η άδεια εγκαταστάσεως και λειτουργίας σταθμού τηλεπικοινωνιών των εμπορικών πλοίων	168

8.6	Τα πιστοποιητικά των πλοίων	168
8.7	Τα Βιβλία και Ημερολόγια των Πλοίων	173
8.8	Θέματα πλοηγήσεως.	181
8.9	Θέματα υγειονομικής νομοθεσίας	182
8.10	Συστήματα ελέγχου κυκλοφορίας πλοίων	184
8.11	Θέματα Τελωνειακών Αρχών	186
8.12	Θέματα Λιμενικών Κανονισμών	188
	8.12.1 Διοικητική αστυνομία των Λιμενικών Αρχών	188
	8.12.2 Δικαστική αστυνομία των Λιμενικών Αρχών	190
	8.12.3 Περιφερειακοί Σταθμοί Καταπολεμήσεως Ρυπάνσεως	191
8.13	Συμπληρωματικές πηγές.	192

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΧΕΣΕΙΣ

Θέμα 1:	Η ίδρυση και η ιστορική εξέλιξη των διεθνών ενώσεων.	193
	1.1 Η οργάνωση της διεθνούς κοινωνίας	193
	1.2 Αρχικά πρότυπα διεθνούς συνεργασίας	194
	1.3 Ο ρόλος των διεθνών σχέσεων	197
Θέμα 2:	Οι σύγχρονοι διεθνείς οργανισμοί.	200
	2.1 Η Κοινωνία των Εθνών	202
Θέμα 3:	Συμμετοχή διεθνών οργανισμών στις συνδιασκέψεις του IMO	206
Θέμα 4:	Συμμετοχή ιδιωτικών οργανισμών στις συνδιασκέψεις του IMO	211
	4.1 Ιδιωτικοί Οργανισμοί.	211
	4.2 Ελληνικοί Ναυτιλιακοί Φορείς.	215
	4.3 Το ναυτιλιακό επιχειρηματικό περιβάλλον.	215
Θέμα 5:	Οι Περιφερειακές Συμβάσεις	217
	5.1 Σύμβαση του Όσλο (1972)	218
	5.2 Σύμβαση των Παρισίων (1974).	219
	5.3 Σύμβαση του Ελσίνκι (1974).	220
	5.4 Σύμβαση της Βαρκελώνης (1976).	221
	5.5 Σύμβαση Αστικής Ευθύνης (1977)	222
Θέμα 6:	Διακρατικές συμφωνίες	224
	6.1 Σημαντικές διακρατικές συμφωνίες.	224
Θέμα 7:	Ιδιωτικά ταμεία αποζημιώσεως	225
	7.1 Εθελοντικό Ταμείο Ιδιοκτητών Δεξαμενοπλοίων (TOVALOP)	225
	7.2 Εθελοντικό Ταμείο Επιχειρήσεων Πετρελαιοειδών (CRISTAL)	226
	7.3 Ειδικό ταμείο για τις Απορρίψεις Πετρελαίου (OSLTF)	226
Θέμα 8:	Τα διακινούμενα φορτία	227
	8.1 Τα χύδην ξηρά φορτία	227
	8.2 Τα υγρά φορτία.	230
	8.3 Τα επικίνδυνα φορτία	230
Θέμα 9:	Συσχετισμός ασφάλειας, αυτοματισμού και πληροφορικής στα πλοία	234
	9.1 Αυτοματισμός	234
	9.2 Πληροφορική και επικοινωνίες	236
	9.3 Τηλεματική και από απόσταση εκπαίδευση	237
Θέμα 10:	Ο αμερικανικός νόμος OPA 1990.	238
	10.1 Οι διατάξεις του OPA 1990.	239
	10.2 Σύγκριση MARPOL και OPA 1990	240
Θέμα 11:	Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στην Ευρωπαϊκή Ένωση	241

Θέμα 12: Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στην Ελλάδα.....	244
Θέμα 13: Προσδιορισμός ελαχίστων προτύπων γνώσεων ναυσιπλοΐας σύμφωνα με τη ΔΣ STCW 1995.....	251
13.1 Προσδιορισμός ελάχιστου προτύπου ικανότητας για αξιωματικούς φυλακής γέφυρας σε πλοία 500 GT και άνω.....	252
13.2 Προσδιορισμός ελάχιστου προτύπου ικανότητας για πλοιάρχους και υποπλοιάρχους σε πλοία 500 GT και άνω.....	256
Θέμα 14: Σχολιασμός ορισμένων διατάξεων του Κώδικα ISM.....	263
Θέμα 15: Μελέτες περιπτώσεων σχετικά με τον Κώδικα ISM.....	265
Θέμα 16: Νέες μέθοδοι για την ασφάλεια των θαλασσιών μεταφορών και η σχέση τους με τον Κώδικα ISM.....	271
Θέμα 17: Συστήματα ασφαλούς και ποιοτικής διαχείρισεως με έμφαση στην εκτίμηση των κινδύνων του ναυτικού επαγγέλματος.....	274
Θέμα 18: Ευρωπαϊκή οδηγία σχετικά με την οργάνωση του χρόνου εργασίας των ναυτικών.....	276
Θέμα 19: Η ευρωπαϊκή οδηγία 92/29/ΕΟΚ σχετικά με την υγεία και ασφάλεια στο ναυτικό επάγγελμα.....	280
Θέμα 20: Τα βασικά χαρακτηριστικά του πλοίου.....	282
20.1 Οι Κώδικες, οι Οδηγίες, οι Συστάσεις και τα Εγχειρίδια του πλοίου.....	282
20.2 Τα υποσυστήματα του πλοίου.....	283
Θέμα 21: Θέματα χορηγήσεως και απαγορεύσεως απόπλου των πλοίων.....	285
Πίνακας Περιεχομένων.....	292





Ιστιοφόρο εμπορικό σκάφος του 6ου αι. π.Χ. με ειδική κατασκευή για μακρινά ταξίδια.