



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
Εθνικόν και Καποδιστριακόν  
Πανεπιστήμιον Αθηνών  
— ΙΔΡΥΘΕΝ ΤΟ 1837 —

ΝΟΜΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

---

ΕΝΙΑΙΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ  
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΟ ΕΤΟΣ: 2017-2018

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**  
της  
**ΙΩΑΝΝΑΣ Ε. ΠΕΡΑΚΗ**  
Α.Μ.: 7340010617018

*Νομικά Ζητήματα από την Ερμηνεία και την Εφαρμογή της Διεθνούς Σύμβασης για  
την Αστική Ευθύνη για Ζημία Ρύπανσης από Πετρέλαιο Κίνησης (Bunkers  
Convention 2001)*

**Επιβλέποντες:**

Καθηγήτρια Λ. Αθανασίου  
Επίκουρος Καθηγητής Ν. Βερβεσός  
Επίκουρος Καθηγητής Δ. Χριστοδούλου

Αθήνα, 2018

Copyright © [Ιωάννα Περάκη, Νοέμβριος 2018]

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

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

Οι απόψεις και θέσεις που περιέχονται σε αυτήν την εργασία εκφράζουν τον συγγραφέα και δεν πρέπει να ερμηνευθεί ότι αντιπροσωπεύουν τις επίσημες θέσεις του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών.

*Στους γονείς μου,  
Μάνο και Τζούλη*

### **ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Θα ήθελα να απευθύνω ένα μεγάλο ευχαριστώ σε όσους ήταν δίπλα μου και με στήριξαν όλο αυτό το διάστημα σκληρής εργασίας, έρευνας και μελέτης, και κυρίως στην οικογένεια μου και τα αγαπημένα μου πρόσωπα.

Θερμές ευχαριστίες στην Καθηγήτρια κα Λ. Αθανασίου, στον Επίκουρο Καθηγητή κ. Δ. Χριστοδούλου και στον Επίκουρο Καθηγητή κ. Ν. Βερβεσό για την πολύτιμη καθοδήγηση και συμβουλή τους καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης της εργασίας και στο διάβα της ακαδημαϊκής χρονιάς.

## ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

ΑΚ	Αστικός Κώδικας
ΑΟΖ	Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη
βλ.	Βλέπε
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
εκ.	Εκατομμύρια
επ.	Επόμενα
ΚΙΝΔ	Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου
κοχ	Κόροι Ολικής Χωρητικότητας
ΜΚΟ	Μη Κερδοσκοπικός Οργανισμός
ό.π.	Όπως Παραπάνω
περ.	Περίπτωση
παρ.	Παράγραφος
π.χ.	Παραδείγματος Χάριν
BIMCO	Baltic and International Maritime Council
CLC	International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage
CMI	Comité Maritime International
DMF	Le Droit Maritime Français
FPSO	Floating Production, Storage & Offloading
HNS	Hazardous and Noxious Substances by Sea Convention
LLMC	Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims
IAPH	International Association of Ports and Harbours
ICS	International Chamber of Shipping
IG of P&I Clubs	International Group of P&I Clubs
IMO	International Maritime Organization
INTERTANKO	International Association of Independent Tanker Owners
ISPS Code	International Ship and Port Facility Security Code
ISU	International Salvage Union
ITOPF	International Tanker Owners' Pollution Federation
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
MEPC	Marine Environment Protection Committee
MODU	Mobile Offshore Drilling Unit
OCIMF	Oil Companies International Marine Forum
P&I Clubs	Protection and indemnity insurance
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Διάγραμμα-Μεθοδολογική προσέγγιση.....	7
Εισαγωγή-Ιστορική Αναδρομή.....	8
I. Προγενέστερο νομοθετικό καθεστώς.....	8
II. Η πορεία προς την υιοθέτηση της Bunkers Convention.....	10
III. Έναρξη ισχύος και κύρωση της Σύμβασης.....	12
<b>ΜΕΡΟΣ 1<sup>ο</sup>: Η Διεθνής Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη για Ζημία Ρύπανσης από Πετρέλαιο Κίνησης (2001) στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτικού Δικαίου.....</b>	<b>16</b>
<b>§1. Αναγκαιότητα Δημιουργίας Νέας Σύμβασης και Αυτονομία.....</b>	<b>16</b>
<b>1.1. Αναγκαιότητα Δημιουργίας Νέας Σύμβασης.....</b>	<b>16</b>
I. Το ρυθμιστικό κενό της CLC.....	16
II. Η πληθώρα των περιστατικών που συνδέονται με ρύπανση από πετρέλαιο κίνησης.....	18
III. Λοιποί λόγοι σύνταξης της Σύμβασης.....	22
<b>1.2. Αυτονομία της Σύμβασης.....</b>	<b>24</b>
I. Εισαγωγικές παρατηρήσεις.....	24
II. HNS και Bunkers Convention- Σύνδεση των δύο Συμβάσεων.....	25
III. Η βέλτιστη μορφή του νέου νομοθετήματος.....	27
<b>§2. Πεδίο Εφαρμογής της ΔΣ, Ορισμοί και Ευθυνόμενα Πρόσωπα.....</b>	<b>29</b>
<b>2.1. Πεδίο Εφαρμογής της Σύμβασης.....</b>	<b>29</b>
I. Σημεία διαφοροποίησης από τη CLC.....	29
II. Πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης.....	30
<b>2.2. Ορισμοί-Διαφοροποιήσεις από τη CLC 1969.....</b>	<b>32</b>
I. Η έννοια του πλοίου κατά τη Σύμβαση.....	32
II. Η έννοια του πετρελαίου κίνησης.....	35
III. Η έννοια της ζημίας κατά τη Σύμβαση.....	35
<b>2.3. Ευθυνόμενα Πρόσωπα.....</b>	<b>38</b>
I. Διάσπαση της ευθύνης σε περισσότερα πρόσωπα.....	38
II. Λόγοι προτίμησης αυτού του συστήματος.....	40
III. Ευθυνόμενοι από κοινού και εις ολόκληρον.....	41
IV. Παθολόγες του νέου συστήματος.....	42
V. Έλλειψη προστασίας σε λοιπά πιθανώς ευθυνόμενα πρόσωπα / Responder Immunity.....	43
VI. Η θέση του ναυλωτή ως προς τα ευθυνόμενα πρόσωπα.....	46
<b>ΜΕΡΟΣ 2<sup>ο</sup>: Ειδικά θέματα που προκύπτουν από την ερμηνεία και την εφαρμογή της Σύμβασης.....</b>	<b>51</b>
<b>§1. Ευθύνη και Περιορισμός Ευθύνης στο πλαίσιο της Σύμβασης.....</b>	<b>51</b>
<b>1.1. Φύση και Χαρακτηριστικά της Ευθύνης.....</b>	<b>51</b>

I. Φύση της ευθύνης.....	51
II. Λόγοι απαλλαγής από την ευθύνη.....	55
<b>1.2. Περιορισμός Ευθύνης.....</b>	<b>57</b>
I. Γενικές παρατηρήσεις.....	57
II. Σύνδεση με την LLMC.....	58
III. Πρόσωπα που δικαιούνται να περιορίσουν την ευθύνη τους κατά την LLMC.....	59
IV. Προβλήματα από την απουσία αυτόνομου συστήματος περιορισμού.....	64
V. Πεδίο εφαρμογής των Συμβάσεων Bunkers και LLMC.....	65
VI. Resolution περί Πρωτοκόλλου 1996 της LLMC.....	67
VII. Υπαγωγή των αξιώσεων από την Bunkers Convention στο άρθρο 2 LLMC.....	68
VIII. Συνύπαρξη των αξιώσεων από την Bunkers Convention με τις λοιπές περιορισίμες κατά την LLMC αξιώσεις.....	72
IX. Εναλλακτικές λύσεις στα προβλήματα εκ του περιορισμού ευθύνης κατά την LLMC.....	73
<b>§2. Υποχρεωτική Ασφάλιση και Ευθεία Αξίωση κατά του Ασφαλιστή.....</b>	<b>75</b>
I. Γενικές Παρατηρήσεις.....	75
II. Ανώτατα όρια ασφαλιστικής κάλυψης.....	76
III. Υποχρεωτική ασφάλιση για πλοία άνω των 1000 κοχ.....	78
IV. Δυνατότητα εξαίρεσης των πλοίων εσωτερικών διαδρομών.....	80
V. Υπόχρεος ασφαλιστικής κάλυψης.....	81
VI. Πιστοποιητικό ασφάλισης.....	82
A. Τυπικές προϋποθέσεις έκδοσης και ισχύος.....	82
B. Έλεγχος των Συμβαλλόμενων Κρατών.....	83
Γ. Εξαίρεση από την υποχρεωτική φύση του πιστοποιητικού.....	85
Δ. Δυσχέρειες στην πρακτική εφαρμογή.....	85
VII. Δικαίωμα ευθείας εναγωγής του ασφαλιστή.....	87
<b>§3. Εκδίκαση σχετικών υποθέσεων και χρονικά όρια.....</b>	<b>89</b>
<b>3.1. Δικαιοδοσία εκδίκασης σχετικών υποθέσεων.....</b>	<b>89</b>
I. Βασικές πληροφορίες.....	89
II. Σχέση της Σύμβασης με τον Κανονισμό 44/2001.....	89
III. Ratio θέσπισης αποκλειστικής δικαιοδοσίας.....	91
<b>3.2. Αναγνώριση και εκτέλεση των σχετικών αποφάσεων.....</b>	<b>92</b>
I. Αναγνώριση αποφάσεων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης.....	92
II. Εκτέλεση των σχετικών αποφάσεων.....	94
<b>3.3. Χρονικά όρια επιδίωξης ικανοποίησης στο πλαίσιο της Σύμβασης.....</b>	<b>94</b>
Επίλογος-Συμπεράσματα.....	96
Βιβλιογραφία-Αρθρογραφία.....	99

## ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ- ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει ως στόχο να αναλύσει τα καίρια ζητήματα που σχετίζονται με τη Διεθνή Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη για Ζημία Ρύπανσης από Πετρέλαιο Κίνησης, η οποία δημιουργήθηκε υπό την αιγίδα του ΙΜΟ το 2001 (εφεξής Bunkers Convention). Η έρευνα που διεξήχθη, καθώς και η συγγραφή του κειμένου, ακολούθησαν έναν συνδυασμό μεθοδολογικών προσεγγίσεων, εγκύπτοντας στο θέμα άλλοτε συγκριτικά, κυρίως σε σχέση με τη CLC, τις έννοιες, τον τρόπο λειτουργίας και τους θεσμούς που αυτή εισάγει, και άλλοτε πρακτικοκεντρικά, ιδίως λόγω της σύνδεσης των ατυχημάτων ρύπανσης από πετρέλαιο με την θεμελιώδη έννοια του δημοσίου συμφέροντος, η οποία επιτάσσει τη δημιουργία ρυθμίσεων ικανών προς άμεση ερμηνεία και εφαρμογή των σχετικών ρυθμίσεων. Η σκέψη και ο τρόπος ανάπτυξης της εργασίας έχουν δομηθεί κατά βάση με παραγωγική λογική, κινούμενα δηλαδή από το γενικό στο ειδικό, όπως αντανακλάται και στη βασική δομή των δύο κεντρικών μερών της, ενώ το παρόν κείμενο εν γένει είναι απότοκο της μελέτης πολλαπλών συγγραμμάτων και πηγών, σε συνδυασμό με τις –σε αρκετά σημεία– διάσπαρτες προσωπικές απόψεις της γράφουσας.

Στο πρώτο μέρος επιχειρείται, καταρχάς, η ανάδειξη της σημασίας της Σύμβασης, εν ολίγοις διερευνάται ποιοι ήταν οι λόγοι που κατέστησαν επιτακτική τη ρύθμιση και νομοθέτηση επί της αστικής ευθύνης για ζημίες ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης, καθώς και η διερεύνηση της μορφής που το νέο αυτό νομοθέτημα θα έπρεπε να έχει, όπως η συμπληρωματική θέση σε άλλη σύμβαση, η αυτονομία κλπ. Στη συνέχεια, στο πρώτο μέρος γίνεται μία συγκριτική αναφορά στο πεδίο εφαρμογής και τις θεμελιώδεις έννοιες της Σύμβασης σε σχέση με αυτές των προγενέστερων σχετικών διεθνών συμβάσεων και προσεγγίζεται αναλυτικά το ζήτημα των υπεύθυνων για τις εν λόγω ζημίες προσώπων, αποσκοπώντας ταυτόχρονα στη διαλεύκανση αμφιλεγόμενων ερμηνευτικών στοιχείων, όπως η προστασία των προσώπων που συμβάλλουν στη μείωση των ζημιών ρύπανσης μετά από το ρυπογόνο περιστατικό, η θέση του ναυλωτή στο πλαίσιο της Σύμβασης κλπ. Στο δεύτερο μέρος η εργασία πραγματεύεται τα ζητήματα της ευθύνης στο πλαίσιο της Σύμβασης, του δικαιώματος περιορισμού ευθύνης και της υποχρεωτικής ασφάλισης αυτής, όπως ανακύπτουν από την εφαρμογή της, εξετάζοντας διχονομίες και αστοχίες επί των επιμέρους αυτών θεμάτων, παρέχοντας παράλληλα μία συγκριτική οπτική ως προς άλλα διεθνή νομοθετήματα. Τέλος, στο δεύτερο μέρος γίνεται μνεία για ορισμένα δικονομικής φύσης θέματα που σχετίζονται με τη Σύμβαση, όπως η δικαιοδοσία εκδίκασης των υποθέσεων, τα χρονικά όρια επιδίωξης ικανοποίησης μιας σχετικής απαίτησης, καθώς και η αναγνώριση και εκτέλεση των αποφάσεων στο πλαίσιο αυτό.

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ- ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

### I. Προγενέστερο νομοθετικό καθεστώς

Είναι κοινώς γνωστό ότι η λειτουργία, η κίνηση και η δραστηριοποίηση των πλοίων είναι συνυφασμένη εδώ και δεκαετίες με το ορυκτό πετρέλαιο, το οποίο χρησιμοποιείται ως φορτίο ή ως καύσιμο. Η ναυτιλία όμως συνιστά βιομηχανία υψηλού κινδύνου (high risk industry) και έντασης κεφαλαίου (capital intensity), με αποτέλεσμα να παρατηρούνται αρκετά συχνά ατυχήματα (όπως παραδείγματος χάριν σύγκρουση μεταξύ πλοίων, πρόσκρουση, ρήγμα σε συστατικό του πλοίου κλπ) κατά τη λειτουργία και μετακίνηση -ακόμη και κατά τη στάθμευση σε ορισμένες, πιο σπάνιες περιπτώσεις- των πλοίων, τα οποία απαιτούν δαπανηρές διαδικασίες αποκατάστασης. Πολλάκις, δυστυχώς, δυσμενές απότοκο αυτών των ατυχημάτων είναι η ρύπανση της θάλασσας και των ακτών λόγω διαρροής ή έκχυσης του πετρελαίου, η οποία συχνά βλάπτει τον περιβάλλοντα χώρο, προξενεί ζημίες στους επιχειρηματίες της περιοχής επιφέροντας απώλεια κέρδους και επιβαρύνει την υγεία του ανθρώπου. Πρόκειται για ένα φαινόμενο διαχρονικό, παγκοσμίου βεληνεκούς και αξιομνημόνευτης έντασης, που συγκλονίζει την κοινή γνώμη κάθε φορά που κάποιο από αυτά τα ατυχήματα γίνεται γνωστό. Κατά συνέπεια, μετά από ένα συμβάν που προκαλεί ρύπανση και επακόλουθες ζημίες, προκύπτουν εύλογα ζητήματα ευθύνης τα οποία, τόσο από νομικής όσο και από πρακτικής πλευράς, απαιτούν ρύθμιση.

Αρχικά, τα ζητήματα θαλάσσιας ρύπανσης ρυθμιζόνταν αποκλειστικά σε εθνικό επίπεδο από εσωτερικά νομοθετήματα<sup>1</sup>, τα οποία ναι μεν σε αρκετές περιπτώσεις κάλυπταν όλους τους παράγοντες, όμως με βάση τα δεδομένα τεχνολογικής και ενεργειακής εξέλιξης εκείνης της εποχής και τη σοβαρότητα των ατυχημάτων που ελάμβαναν τότε χώρα. Σημειο-σταθμός στην ιστορική πορεία των ρυθμίσεων επί της ευθύνης για ζημίες από ρύπανση λόγω πετρελαίου αποτέλεσαν τα ατυχήματα του Torrey Canyon το 1967, του Amoco Cadiz το 1973 και του Exxon Valdez το 1989, και κυρίως το πρώτο εξ αυτών, το οποίο συγκλόνησε συθέμελα την κοινωνία και τον νομικό κόσμο με την ποσότητα ορυκτού πετρελαίου η οποία διέρρευσε και, κατ' επέκταση, προκάλεσε σημαντικότερη ρύπανση στη θάλασσα και τις ακτές. Ο βασικότερος λόγος μνημόνευσης του ατυχήματος του Torrey Canyon όμως είναι ότι υπήρξε το εφιαλτήριο που κατέδειξε το γεγονός ότι οι εθνικές και σε αυστηρώς εσωτερικά πλαίσια ρυθμίσεις πλέον δεν επαρκούν για την αποκατάσταση του περιβάλλοντος και την ικανοποίηση

---

<sup>1</sup> C. de la Rue, Bunker pollution, topical legal issues and current concerns, <http://www.colindelarue.com>.



των ζημιωθέντων. Η ευθύνη ήταν μεγάλης έκτασης και τα ποσά υπέρογκα, τα ζητήματα που ανέκυπταν από τις περίπλοκες, ενίοτε ελλιπείς και ανομοιογενείς εθνικές ρυθμίσεις πολλαπλά, ενώ αρκετές φορές δεν υφίστατο αντίστοιχη ρύθμιση εν ισχύ, με αποτέλεσμα αυτά να παραμένουν άλυτα. Ήταν πλέον εμφανές ότι είχε δημιουργηθεί σοβαρή ανάγκη κατασκευής ενός ενιαίου πλαισίου, ενός κοινού διεθνούς συστήματος ρύθμισης τέτοιων περιπτώσεων, ενός διεθνούς νομοθετήματος.

Το 1969, με αφορμή και τα ως άνω ατυχήματα που συνέβησαν από τα μέσα της δεκαετίας του 1960 μέχρι και τα μέσα της δεκαετίας του 1970, μετά από λίγα –συγκριτικά με άλλες διεθνείς συμβάσεις- χρόνια διαπραγματεύσεων και συζητήσεων, δημιουργήθηκε η Διεθνής Σύμβαση του 1969 αναφορικά με την Αστική Ευθύνη για ζημίες ρύπανσης από πετρέλαιο (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage-CLC). Η Διεθνής αυτή Σύμβαση υπογράφηκε στις Βρυξέλλες στις 29 Νοεμβρίου 1969, τέθηκε σε ισχύ στις 19 Ιουνίου του 1975 και ισχύει τροποποιημένη με τα Πρωτόκολλα του 1992 και του 2000 ως σήμερα. Ερμηνεύοντας προσεκτικά τα άρθρα της CLC 1969 συμπεραίνεται ότι η εν λόγω Σύμβαση καλύπτει την αστική ευθύνη για ζημίες λόγω ρύπανσης από πετρέλαιο μεταφερόμενο αποκλειστικά ως φορτίο, όπως συμβαίνει στην περίπτωση των πλοίων tankers ή των πλοίων μεταφοράς μικτών φορτίων, εφόσον τα τελευταία πράγματι μετέφεραν ή έχουν μεταφέρει πετρέλαιο ως φορτίο και υπάρχουν ακόμη κατάλοιπα αυτού<sup>2</sup>. Αφότου τέθηκε μάλιστα σε ισχύ το Πρωτόκολλο του 1992, η CLC εφαρμόζεται και σε περιπτώσεις ρύπανσης από διαρροή πετρελαίου ως καύσιμο<sup>3</sup>, και πάλι όμως αποκλειστικά και μόνο σε πλοία tankers ή μικτού φορτίου υπό τις συγκεκριμένες προϋποθέσεις που αναφέρθηκαν όσον αφορά τα τελευταία. Η Σύμβαση αυτή έχει τύχει εφαρμογής σε πολλές περιπτώσεις ατυχημάτων ρύπανσης από πετρέλαιο ανά τον κόσμο από το 1975 μέχρι σήμερα.

Στη συνέχεια δη τέθηκαν σε ισχύ αφενός η Διεθνής Σύμβαση του 1971 για την Ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου Αποζημίωσης Ζημιών Ρύπανσης από Πετρέλαιο (Fund Convention), η οποία υπογράφηκε στις Βρυξέλλες στις 18 Δεκεμβρίου 1971 και τροποποιήθηκε μετέπειτα το 1992 και 2000, αφετέρου το Πρωτόκολλο του 2003, με το οποίο συστήθηκε Συμπληρωματικό Κεφάλαιο αποζημίωσης ζημιών ρύπανσης από πετρέλαιο. Η κατασκευή του συμπληρωματικού αυτού πλαισίου αποζημίωσης αποσκοπούσε στη κατανομή της ευθύνης και, κατά συνέπεια, του βάρους καταβολής αποζημίωσης προς τους ζημιωθέντες, σε περισσότερα του ενός πρόσωπα ή σύνολα φυσικών και νομικών προσώπων, τα οποία εμπλέκονται στην άσκηση της οικονομικής δραστηριότητας που σχετίζεται με το πετρέλαιο,

---

<sup>2</sup> Αναλυτικότερα βλ. τα Κεφάλαια της εργασίας «Αναγκαιότητα Δημιουργίας Νέας Σύμβασης», «Πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης» και «Ορισμοί-Διαφοροποιήσεις από τη CLC 1969».

<sup>3</sup> P. Griggs, International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001, <https://www.bmla.org.uk/>.

αποσκοπώντας κατά κύριο λόγο στη συμβολή της πετρελαϊκής βιομηχανίας ως παραγωγού του φορτίου, το οποίο κατά το ως άνω σύστημα ευθύνης συνιστά το βασικό αίτιο πρόκλησης της ρύπανσης. Ως εκ τούτου, οι πετρελαϊκές εταιρίες καταβάλλουν συμπληρωματικά, όπως ορίζεται ειδικότερα στο άρθρο 4 της Fund Convention, αποζημίωση στους ζημιωθέντες από ρύπανση από πετρέλαιο με βάση τη Σύμβαση CLC, στις περιοριστικά αναφερόμενες στο ως άνω άρθρο περιπτώσεις. Τα δύο αυτά νομοθετήματα, και κυρίως η Διεθνής Σύμβαση Ίδρυσης του Διεθνούς Κεφαλαίου, έδρασαν προς επίρρωση των ρυθμίσεων της CLC, εγκαθιδρύοντας ένα διεπίπεδο –αν όχι τριεπίπεδο μέσω του συμπληρωματικού κεφαλαίου- σύστημα αποζημίωσης των ζημιωθέντων λόγω ρύπανσης από πετρέλαιο και καθιστώντας τη CLC περισσότερο αποτελεσματική και ολοκληρωμένη. Υπάρχουν βέβαια και οι αντίθετες απόψεις<sup>4</sup>, οι οποίες υποστηρίζουν ότι η επιτυχία αυτών των Διεθνών Συμβάσεων οφείλεται κυρίως στην απουσία αρτιότερου νομοθετήματος, παρά στην αποτελεσματική δομή και το περιεχόμενό τους.

## II. Η πορεία προς την υιοθέτηση της Bunkers Convention

Παρά το ευρύ πεδίο εφαρμογής της CLC και τις συμπληρωματικές Διεθνείς Συμβάσεις, ο προβληματισμός σχετικά με την ευθύνη για ζημίες από ρύπανση λόγω διαρροής του πετρελαίου κίνησης των πλοίων είχε προκύψει ήδη κατά τις προπαρασκευαστικές συζητήσεις και τις διαπραγματεύσεις της CLC στη Νομική Επιτροπή του Διεθνούς Οργανισμού Ναυσιπλοΐας (IMO). Ο λόγος ήταν φυσικά ότι πριν τεθεί σε ισχύ το Πρωτόκολλο του 1992 της CLC, αυτή δεν είχε εφαρμογή σε ζημίες ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης ούτε καν σε tankers και πλοία μικτού φορτίου, τα οποία πλέον καλύπτει και σε αυτόν τον τομέα, αν και, ακόμη και μετά το Πρωτόκολλο, η πλειονότητα των πλοίων, εκτός των δύο ως άνω κατηγοριών, δεν υπάγεται στο πεδίο εφαρμογής της CLC σε αυτόν τον τομέα. Το θέμα είχε έρθει στο προσκήνιο και σε άλλες περιστάσεις, όπως, για παράδειγμα, κατά τις διαπραγματεύσεις τροποποίησης της CLC και της Fund Convention. Ωστόσο, για ποικίλους λόγους, αποφασίστηκε τότε από τα κράτη να μην συμπεριληφθεί στο πεδίο εφαρμογής της και αυτό το είδος ευθύνης, ιδίως δεδομένου ότι το σοβαρότατο ατύχημα που είχε ωθήσει τα κράτη προς την άμεση διαμόρφωση ενός ενιαίου συστήματος αφορούσε ρύπανση από πετρέλαιο με τη μορφή φορτίου και όχι καυσίμου, οπότε δεν είχε καταστεί ακόμη επιτακτική η ανάγκη για

---

<sup>4</sup> M. Tsimplis, The Bunker Pollution Convention 2001: completing and harmonizing the liability regime for oil pollution from ships?, Lloyd's Maritime & Commercial Law Quarterly, 2005, σελ. 84.

μία νέα ρύθμιση. Καθοριστική στην εξέλιξη επί της νομοθετικής ρύθμισης της αστικής ευθύνης για ζημίες λόγω ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης, αποδείχθηκε η πρόταξη του ζητήματος από την Αυστραλία<sup>5</sup> με το αίτημα να συμπεριληφθεί στην ατζέντα της Επιτροπής Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC) του IMO το 1994, καθώς και η από κοινού με άλλες χώρες (π.χ. Ηνωμένο Βασίλειο, Νορβηγία, Καναδά κ.ά.) υποβολή από την αυστραλιανή αντιπροσωπεία στην 75<sup>η</sup> συνεδρίαση της Νομικής Επιτροπής του IMO του Analysis of Major Claims 1993 συνταχθέν από το UK P & I Club, το οποίο πρόβαλε την πληθώρα των ατυχημάτων ρύπανσης από πετρέλαιο τα οποία οφείλονταν σε πετρέλαιο κίνησης. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι, όπως το Torrey Canyon ώθησε στη δημιουργία της CLC, το ατύχημα Iron Baron<sup>6</sup> επηρέασε σε μεγάλο βαθμό τα κράτη να επισπεύσουν τις διαδικασίες διαμόρφωσης του νέου νομικού καθεστώτος. Αυτές οι κινήσεις αποτέλεσαν σημαντικά εφαλτήρια που οδήγησαν στην τελική δημιουργία και υιοθέτηση μιας νέας Διεθνούς Σύμβασης τα επόμενα χρόνια.

Σε συνέχεια των κινήσεων αυτών, η Νομική Επιτροπή του IMO ενέταξε το 1995 στο Πρόγραμμα Εργασιών της το ζήτημα<sup>7</sup> και ξεκίνησε το 1996 να συντάσσει ένα προσχέδιο της Διεθνούς Σύμβασης για την Αστική Ευθύνη για Ζημίες λόγω Ρύπανσης από Πετρέλαιο Κίνησης<sup>8</sup>. Η νέα Σύμβαση σκόπευε κατά μία έννοια να καλύψει το ρυθμιστικό κενό που άφησαν τα προηγούμενα νομοθετήματα, και κυρίως η CLC<sup>9</sup>. Είχε σχεδιασθεί δηλαδή για να ρυθμίσει τη ρύπανση από πετρέλαιο κίνησης ως προς όλα τα πλοία τα οποία δεν ενέπιπταν στο πεδίο εφαρμογής της CLC, ανεξαρτήτως όμως εάν η τελευταία εφαρμόζεται στην κάθε περίπτωση<sup>10</sup>, καθώς η νέα Σύμβαση θα αποκτούσε ίδιον πεδίο εφαρμογής και ξεχωριστό τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας. Το τελικό κείμενο της Bunkers Convention 2001 συμφωνήθηκε και ολοκληρώθηκε στη Διπλωματική Συνδιάσκεψη του IMO τον Μάρτιο του 2001<sup>11</sup>, μαζί με την υιοθέτηση τριών Αποφάσεων (Resolutions) συμπληρωματικών της Σύμβασης με στόχο την αποσαφήνιση επιμέρους ζητημάτων, μετά από πενταετή προεργασία και διαπραγματεύσεις και εννέα συνδιασκέψεις της Νομικής Επιτροπής του IMO, ενώ το

---

<sup>5</sup> A. Luttenberger- B. Rukavina- L. Rak, Issues on civil liability for bunker oil pollution damages from ships, <http://bib.irb.hr/index.html?lang=EN>.

<sup>6</sup> ό.π. A. Luttenberger- B. Rukavina- L. Rak, <http://bib.irb.hr/index.html?lang=EN>.

<sup>7</sup> Ph. Boisson, L' OMI adopte une nouvelle convention pour indemniser les dommages dus a la pollution par les soutes, DMF, 2001, σελ. 1.

<sup>8</sup> C. de la Rue-P. Murray, Oil Pollution from Ships- Current Legal Issues, Shanghai International Maritime Forum 2005, σελ. 3.

<sup>9</sup> I. Κοροτζής, Η αστική ευθύνη για ζημία ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση του Λονδίνου του 2001, ΕλλΔικ 2008, σελ. 1293.

<sup>10</sup> Η Bunkers Convention δεν δρα επικουρικά στη CLC, τυγχάνοντας εφαρμογής όταν η τελευταία δεν εφαρμόζεται, απλώς τα πεδία εφαρμογής των δύο Διεθνών Συμβάσεων είναι αλληλοσυμπληρούμενα και αλληλοαποκλειόμενα.

<sup>11</sup> Η εν λόγω Συνδιάσκεψη έλαβε χώρα στο Λονδίνο από τις 19 μέχρι τις 23 Μαρτίου 2001, όπου συμμετείχαν αντιπροσωπείες 70 χωρών και 16 οργανισμοί-ΜΚΟ.

προσχέδιο είχε ήδη διαμορφωθεί στην 82<sup>η</sup> Συνδιάσκεψή της το έτος 2000<sup>12</sup>. Το αποτέλεσμα ήταν η σύνταξη ενός κειμένου το οποίο σε μεγάλο βαθμό χαρακτηριζόταν από σαφήνεια, χωρίς να αφήνει πολλά περιθώρια αναζήτησης διευκρινίσεων και αλλαγών, ώστε η υιοθέτησή του να γίνει με γρήγορους ρυθμούς και εύκολη συνεργασία. Πράγματι, αρχικά το εν λόγω κείμενο υπογράφηκε από 64 αντιπροσωπείες. Παρά την αξιοσημείωτη σύμπνοια των κρατών ως προς την ανάγκη υιοθέτησης της Σύμβασης, εάν έπρεπε να αναφερθούν οι δύο ίσως κυριότερες αντιδράσεις ως προς το περιεχόμενο της Σύμβασης, όπως είχε τελικά διαμορφωθεί, αυτές θα ήταν, αρχικά, ως προς το γεγονός ότι κάποιοι φορείς<sup>13</sup> θεωρούσαν ότι τα εθνικά επί του θέματος νομοθετήματα επαρκούσαν για τη θεμελίωση ευθύνης και την εγκαθίδρυση ενός ολοκληρωμένου συστήματος αποζημίωσης και, κατά δεύτερον, αναφορικά με την επιβάρυνση της διοίκησης των Συμβαλλόμενων Μερών, κυρίως εξαιτίας της σύνταξης, έκδοσης και εκτέλεσης των πιστοποιητικών υποχρεωτικής ασφάλισης, τα οποία απαιτούνται με βάση τη Σύμβαση, όπως θα αναλυθεί σε επόμενο Κεφάλαιο.

### III. Έναρξη ισχύος και κύρωση της Σύμβασης

Το κείμενο ήταν «ανοιχτό» προς υπογραφή από την 1η Οκτωβρίου 2001 έως την 30η Σεπτεμβρίου 2002<sup>14</sup>. Εντούτοις και παρά την ολοκλήρωση του κειμένου της νέας Σύμβασης περί αστικής ευθύνης λόγω ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης (Bunkers Convention), η ίδια η Σύμβαση έθεσε στο κείμενό της ορισμένες ιδιαίτερες αυστηρές προϋποθέσεις έναρξης εφαρμογής της. Συγκεκριμένα, στο Άρθρο 14 αυτής θεσπίστηκε ότι, προκειμένου αυτή να τεθεί σε ισχύ, απαιτείται έναν χρόνο πριν το εκάστοτε έτος έναρξης ισχύος της να έχει γίνει προσχώρηση, ή αυτή να έχει υπογραφεί, επικυρωθεί ή εγκριθεί χωρίς επιφύλαξη από 18 κράτη, τα 5 εκ των οποίων μάλιστα θα πρέπει επιπροσθέτως να διαθέτουν στόλο εγγεγραμμένων στα νηολόγια τους πλοίων ολικής χωρητικότητας τουλάχιστον 1εκ. κοχ έκαστο. Όσον αφορά αυτήν την προϋπόθεση, η αυστραλιανή αντιπροσωπεία καταρχάς θεώρησε άτοπη τη χρήση της ολικής χωρητικότητας ως κριτηρίου έναρξης ισχύος της Σύμβασης, εφόσον δεν υπήρχε πρόβλεψη για δεύτερο επίπεδο αποζημίωσης, φοβούμενη ότι ίσως οδηγήσει σε πρόωρη ισχύ της Σύμβασης<sup>15</sup>, χωρίς δηλαδή να έχει εξασφαλισθεί η

<sup>12</sup> ό.π. P. Griggs, <https://www.bmla.org.uk/>.

<sup>13</sup> βλ. την εισήγηση των P&I Clubs στην ιδρυτική της Σύμβασης Συνδιάσκεψη (LEG/COMF.12/9) και την αντίρρηση του ICS σχετικά με τη θέσπιση ενός τύπου ευθύνης παρόμοιου με του συστήματος της CLC (LEG/CONF.12/10).

<sup>14</sup> Άρθρο 12 Bunkers Convention.

<sup>15</sup> LEG 82/3/2.

απαραίτητη παγκόσμια συναίνεση. Ακόμη, τα P&I Clubs υποστήριζαν ότι ο ελάχιστος αριθμός των 15 κρατών θα έπρεπε να τεθεί ως η ελάχιστη βάση υπογραφόντων τη Σύμβαση, προκειμένου αυτή να αρχίσει να ισχύει, με το σκεπτικό ότι πρόκειται για νομοθέτημα καίριας σημασίας που θα επιβάρυνε οικονομικά και διοικητικά τα κράτη, ενώ, αντιθέτως, όσον αφορά τις σκέψεις περί διαγραφής των διατάξεων για την υποχρεωτική ασφάλιση, η οποία θα αναλυθεί παρακάτω, πρότεινε ως ελάχιστο κατώτατο όριο τα 10 κράτη<sup>16</sup>.

Πρωταρχικός πάντως στόχος αυτής της ρύθμισης, φαίνεται να είναι η εξασφάλιση της συμφωνίας και συμπόρευσης από σημαντικό αριθμό κρατών και ιδίως των μεγάλων ναυτικών δυνάμεων του πλανήτη<sup>17</sup>, δεδομένου μάλιστα και του αξιοσημείωτου γραφειοκρατικού κόστους, το οποίο κατά πολλούς συνεπαγόταν η εφαρμογή της Σύμβασης εξαιτίας της υποχρεωτικής ασφάλισης και των σχετικών πιστοποιητικών τα οποία θα επιβάρυναν τα Συμβαλλόμενα Κράτη. Ο λόγος είναι ότι επρόκειτο για μία νέα Σύμβαση με ουσιώδες για τη ναυτιλία περιεχόμενο και, γι' αυτό έπρεπε η Νομική Επιτροπή να συνδυάσει κάθε πιθανό αντικρουόμενο συμφέρον, καθώς επίσης και να αποσπάσει τη συναίνεση πολλών σχετικών οργανισμών, όπως το IG of P&I Clubs ή το ICS<sup>18</sup>.

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι τυπικές προϋποθέσεις ισχύος της νέας Σύμβασης είχαν κατά καιρούς θεωρηθεί πρωτοφανείς και υπερβολικά αυστηρές σε σχέση με άλλες Διεθνείς Συμβάσεις, ενώ «έκρουαν τον κώδωνα του κινδύνου» για αυξημένες πιθανότητες αποτυχίας της νέας ρυθμιστικής προσπάθειας λόγω των αυστηρών προϋποθέσεων, οι οποίες, ως είναι λογικό, δυσχέραιναν την άμεση εφαρμογή της. Οι αντιρρήσεις επικεντρώνονταν κυρίως στο γεγονός ότι η εν λόγω Σύμβαση πραγματεύεται και αφορά εν μέρει θέματα δημοσίου συμφέροντος, όπως συμβαίνει και με την CLC, λόγω του πολύ σοβαρού χαρακτήρα των ζημιών και των αξιώσεων λόγω ρύπανσης, και γι' αυτό δεν κρίνεται ορθό να εξαρτάται η ρύθμιση τέτοιων ζητημάτων από το μέγεθος της ολικής χωρητικότητας. Θα έπρεπε, κατά αυτήν την άποψη, να επιδιώκεται κατά βάση η συμφωνία των παράκτιων κρατών, καθώς εκείνα είναι που κατά κύριο λόγο βρίσκονται στην πρώτη γραμμή του κινδύνου και τα οποία θα αποκτήσουν μεγάλο όφελος από την κύρωση της Σύμβασης όσον αφορά το αυξημένο επίπεδο προστασίας τους από τις συνέπειες της ρύπανσης από καύσιμα. Η Συνδιάσκεψη η οποία έκανε για πρώτη φορά αποδεκτό το τελικό κείμενο της Σύμβασης συνέταξε μάλιστα ένα Resolution προώθησης της Τεχνικής Συνεργασίας, προκειμένου να παροτρύνει όλα τα Κράτη Μέλη του IMO, και ιδίως τα παράκτια, παράλληλα με τον ίδιο τον IMO ως φορέα, να συνεργαστούν μεταξύ τους, καθώς και με σχετικές διεθνείς και τοπικές οργανώσεις, με στόχο

---

<sup>16</sup> LEG/CONF.12/9.

<sup>17</sup> ό.π. Ph. Boisson, DMF, 2001, σελ. 3.

<sup>18</sup> Ch. Wu, Liability and Compensation for Bunker Pollution, Journal of Maritime Law & Commerce, 2002, σελ. 556.

την παροχή τεχνικής βοήθειας σε όσα Κράτη Μέρη την έχουν ανάγκη αναφορικά με την εφαρμογή της νέας Σύμβασης, και ιδίως τα παράκτια, τα οποία, όπως προαναφέρθηκε, χρήζουν μεγαλύτερης προστασίας.<sup>19</sup> Παρά όμως τις όποιες αντίθετες απόψεις και τον υψηλό πήχη που τέθηκε στο επίπεδο συναίνεσης των κρατών, οι ως άνω τυπικές προϋποθέσεις πράγματι πληρούνται ήδη από το έτος 2007<sup>20</sup>. Η Bunkers Convention τέθηκε κανονικά σε ισχύ έναν χρόνο αργότερα, στις 21 Νοεμβρίου 2008 μετά την προσχώρηση της Σιέρρα Λεόνε ως 18<sup>ο</sup> Συμβαλλόμενο Κράτος<sup>21</sup>.

Η Σύμβαση χαιρεί ευρείας αποδοχής από πολλά κράτη, αρκετά εκ των οποίων φέρουν εγγεγραμμένα στα νηολογία τους μεγάλο μέρος της ολικής χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου<sup>22</sup>. Παραδείγματος χάριν, Bunkers Convention είχε ενσωματωθεί στο ελληνικό δίκαιο αρκετά νωρίτερα από το έτος έναρξης ισχύος της, με τον νόμο 3393/2005, ενώ στο κοινό δίκαιο των αγγλοσαξονικών κρατών, τα οποία ρύθμιζαν το ζήτημα της ευθύνης για ζημίες από ρύπανση από πετρέλαιο κίνησης μέχρι τότε με την Merchant Shipping Act 1995 s.154, η Bunkers Convention κυρώθηκε και ενσωματώθηκε στην δίκαιο της κοινοπολιτείας διαμέσου του Merchant Shipping (Oil Pollution) (Bunkers Convention) Regulations 2006<sup>23</sup>. Το νομοθέτημα αυτό τροποποίησε το 3<sup>ο</sup> Κεφάλαιο, Μέρος 6 του Merchant Shipping Act 1995, εφαρμόζοντας στην πράξη την Απόφαση του Συμβουλίου της ΕΕ υπ' αριθμ. 2002/762/EU, η οποία εξουσιοδοτεί τα κράτη-μέλη να υπογράφουν, κυρώνουν ή προσχωρούν στην Bunkers Convention<sup>24</sup>.

. Οι Διεθνείς Συμβάσεις CLC, Fund Convention, HNS Convention και Bunkers Convention αποτέλεσαν την απόδειξη της επιτυχούς κατά μία έννοια προσπάθειας του IMO προς ενοποίηση του διεθνούς δικαίου ρύθμισης της ευθύνης λόγω ρύπανσης<sup>25</sup>, η οποία μέχρι και την HNS Convention διήρκεσε συνολικά τρεις δεκαετίες<sup>26</sup>. Η Σύμβαση διαδραματίζει έναν ρόλο τόσο προληπτικού και αποτρεπτικού χαρακτήρα ως προς τη μείωση και τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης, όσο και τυπικού μηχανισμού αποκατάστασης των σχετικών

---

<sup>19</sup> Το Resolution επικεντρωνόταν κατά βάση στην αξιολόγηση και την όσο το δυνατόν ομαλότερη ενσωμάτωση της Σύμβασης, τη βελτίωση της εσωτερικής νομοθεσίας σε όσα σημεία αυτό απαιτούνταν ώστε να εφαρμόζει το εκάστοτε Κράτος με ορθό τρόπο τις διατάξεις αυτής και, τέλος, στην υιοθέτηση νέων μέτρων, όπως η εκπαίδευση εξειδικευμένου προσωπικού, το οποίο θα είναι αρμόδιο για τον έλεγχο και την εφαρμογή της Σύμβασης (LEG/CONF.12/18), Fowler-Rodriguez-Kingsmill-Flint-Gray-Chalos, The International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001, <http://www.frc-law.com/index.php>.

<sup>20</sup> C. de la Rue, Liability for pollution from ships' bunkers, Pollution at Sea-Law and Liability, Edited by Prof. Baris Soyer and Prof. Andrew Tettenborn, Informa, London 2012, σελ. 11, ό.π. C. de la Rue, Bunker pollution, topical legal issues and current concerns, <http://www.colindelarue.com>.

<sup>21</sup> ό.π. A. Luttenberger- B. Rukavina- L. Rak, <http://bib.irb.hr/index.html?lang=EN>.

<sup>22</sup> Η Σύμβαση έχει κυρωθεί μέχρι στιγμής από 91 κράτη, όπερ αντιστοιχεί στο 92,85% ολικής χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου, <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/StatusOfTreaties.pdf>.

<sup>23</sup> SI 2006/1244

<sup>24</sup> βλ. παρακάτω Κεφάλαιο «Δικαιοδοσία εκδίκασης σχετικών υποθέσεων».

<sup>25</sup> ό.π. Ch. Wu, Journal of Maritime Law & Commerce, 2002, σελ. 553.

<sup>26</sup> ό.π. Ph. Boisson, DMF, 2001, σελ. 1.

ζημιών<sup>27</sup>. Γι' αυτό και η σημασία της Σύμβασης είναι μεγάλη και ο ρόλος της στο πλαίσιο του διεθνούς ναυτικού δικαίου κομβικός.

---

<sup>27</sup> M. Tsimplis, A commentary on the bunker pollution convention 2001, 5ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, Θαλάσσια Ρύπανση: Το πρόβλημα της αποζημίωσης και των κυρώσεων, Εισηγήσεις-Παρεμβάσεις, Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς, Εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή 2004, σελ. 361.

**ΜΕΡΟΣ 1<sup>ο</sup>: Η Διεθνής Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη για Ζημία Ρύπανσης από Πετρέλαιο Κίνησης (2001) στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτικού Δικαίου**

**§1. Αναγκαιότητα Δημιουργίας Νέας Σύμβασης και Αυτονομία**

**1.1. Αναγκαιότητα Δημιουργίας Νέας Σύμβασης**

**I. Το ρυθμιστικό κενό της CLC**

Η Διεθνής Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη για Ζημία Ρύπανσης από Πετρέλαιο Κίνησης (2001) είναι ένα νομοθέτημα το οποίο, όπως προελέχθη, είχε ανάγκη η διεθνής νομική κοινότητα δεκαετίες ήδη πριν από την έναρξη ισχύος του. Ο λόγος είναι ότι, ενώ από το 1969 είχε θεσπισθεί ειδικό καθεστώς ευθύνης για τις ζημίες λόγω ρύπανσης από πετρέλαιο μέσω της CLC, η τελευταία άφηνε ένα νομοθετικό κενό στο πεδίο εφαρμογής της, το οποίο πρακτικά καλυπτόταν μόνο μέσω εθνικών ρυθμίσεων<sup>28</sup> μέχρι τότε αποτελώντας θέμα συζήτησης της Νομικής Επιτροπής του IMO, άλλων νομικών-νομοπαρασκευαστικών οργάνων ή και αντιπροσωπειών κρατών πολλάκις υπό πολλαπλές αφορμές. Ωστόσο, η απουσία ενός ενιαίου, ομοιόμορφου διεθνούς συστήματος που να ρυθμίζει τέτοιες περιπτώσεις, αποτελούσε ανασταλτικό παράγοντα<sup>29</sup> επιδίωξης ικανοποίησης εκ μέρους των παθόντων και επίτευξής της, αφού, για παράδειγμα, υπήρχε δυσκολία εντοπισμού του υπεύθυνου προσώπου ή της διεθνούς δικαιοδοσίας, ενώ προκαλούσε ανασφάλεια σε πλοιοκτήτες και ασφαλιστές σχετικά με την ευθύνη που τελικώς θα τους αποδιδόταν στα διάφορα δικαιικά συστήματα.

Το ζήτημα προέκυπτε κατά κύριο λόγο από τον συγκεκριμένο και δυσερμήνευτο ορισμό του πλοίου, τον οποίο είχε εισαγάγει η CLC και ο οποίος, κατόπιν ενδελεχούς ανάλυσης και ερμηνείας, φαίνεται να μην περιλαμβάνει ορισμένες κατηγορίες πλοίων, αρκετά συχνής κυκλοφορίας και με σημαντική εμπορική και οικονομική παρουσία στον χώρο της παγκόσμιας ναυτιλίας. Συγκεκριμένα, η CLC ορίζει στο Άρθρο I παρ. 1 του κειμένου της,

---

<sup>28</sup> Χαρακτηριστικό το παράδειγμα του αγγλικού δικαίου που πριν και την εισαγωγή της ειδικής ρύθμισης της Merchant Shipping Act 1995, το ζήτημα ευθύνης λόγω ρύπανσης από πετρέλαιο καλυπτόταν από το δίκαιο της αδικοπραξίας, με αποτέλεσμα να απαντώνται ποικίλα κωλύματα, όπως ότι ο ενάγων έπρεπε να αποδείξει την τέλεση αδικοπραξίας, ενώ υπήρχε σοβαρή πιθανότητα ο τελευταίος να μην ικανοποιηθεί λόγω επίκλησης διαφόρων ενστάσεων που χωρούν στις αδικοπραξίες, ό.π. M. Tsimplis, *Lloyd's Maritime & Commercial Law Quarterly*, 2005, σελ. 84.

<sup>29</sup> ό.π. Ch. Wu, *Journal of Maritime Law & Commerce*, 2002, σελ. 555.



όπως αυτό τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 1992 ότι «Πλοίο σημαίνει κάθε κινούμενο στη θάλασσα σκάφος καθώς και οποιουδήποτε τύπου θαλάσσιο ναυπήγημα που έχει κατασκευαστεί ή διαρρυθμιστεί για τη μεταφορά πετρελαίου χύμα ως φορτίου, με την επιφύλαξη ότι πλοίο ικανό να μεταφέρει πετρέλαιο χύμα και άλλα φορτία θεωρείται πλοίο μόνο όταν μεταφέρει πράγματι πετρέλαιο χύμα ως φορτίο καθώς και κατά τη διάρκεια κάθε ταξιδιού που ακολουθεί μια τέτοια μεταφορά, εκτός αν αποδεικνύεται ότι δεν υπάρχουν σ'αυτό κατάλοιπα πετρελαίου χύμα από την μεταφορά αυτή.» Μετά από την κατά καιρούς διενέργεια πολλαπλών προσπαθειών ερμηνείας από τη θεωρία και τη νομολογία, έχει συναχθεί το συμπέρασμα ότι στον ορισμό «πλοίο» της CLC περιλαμβάνονται καταρχήν τα tankers όντας κατ' αποκλειστικότητα πλοία κατασκευασμένα για τη μεταφορά πετρελαίου χύμα ως φορτίου<sup>30</sup>, ανεξαρτήτως εάν πράγματι κατά τη χρονική στιγμή ή περίοδο του ατυχήματος το οποίο προκάλεσε τη ρύπανση μετακινούνταν το tanker για τη μεταφορά πετρελαίου ως φορτίου<sup>31</sup> (π.χ. θεωρητικά εντάσσονται στον ως άνω ορισμό και tankers τα οποία έπλεαν υπό έρμα κατά την κρίσιμη χρονική στιγμή). Πρόκειται για το κατασκευαστικό κριτήριο ένταξης στον ορισμό αυτόν, ο οποίος βρίσκει εφαρμογή στα πλοία tankers. Εκτός όμως από τα τελευταία, ο ορισμός συμπεριλαμβάνει και τα πλοία μικτού φορτίου, ήτοι πλοία τα οποία δεν έχουν κατασκευασθεί αποκλειστικά για τη μεταφορά πετρελαίου χύμα ως φορτίου, αλλά έχουν τη δυνατότητα μεταφοράς και άλλων ειδών εμπορευμάτων. Όσον αφορά όμως αυτά τα πλοία, ο ορισμός φαίνεται να θέτει μία πρόσθετη προϋπόθεση προκειμένου αυτά να καλύπτονται από το πεδίο εφαρμογής της CLC, και αυτό είναι η απαίτηση το εν λόγω πλοίο πράγματι να μετέφερε πετρέλαιο ως φορτίο κατά το εκάστοτε υπό συζήτηση χρονικό σημείο –και όχι άλλου είδους φορτίο- ή να υπήρχαν έστω κατάλοιπα πετρελαίου επί του πλοίου από προηγούμενη μεταφορά, ώστε να συνδεθεί το πλοίο με τη ρύπανση και τις σχετικές ζημιές και να υπαχθεί στο καθεστώς ευθύνης της CLC. Στα πλοία μικτού φορτίου δηλαδή παρατηρείται εφαρμογή του λειτουργικού κριτηρίου. Μάλιστα, μετά τη δημιουργία και έναρξη ισχύος του Πρωτοκόλλου του 1992, θεσπίσθηκε ο ορισμός της CLC για το «πλοίο» να περιλαμβάνει και ρύπανση από πετρέλαιο κίνησης, δηλαδή καύσιμα, όσον αφορά τις προαναφερθείσες κατηγορίες πλοίων, ήτοι tankers σύμφωνα με το κατασκευαστικό κριτήριο, και πλοία μικτού φορτίου με βάση το λειτουργικό κριτήριο, ως άλλωστε ορίζει το Άρθρο I παρ 5, όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 1992.

<sup>30</sup> Λ. Αθανασίου, Η Προβληματική του Συνολικού Περιορισμού της Ευθύνης για Ναυτικές Απαιτήσεις, Ελληνική Ένωση Ναυτικού Δικαίου, Συλλογή Μελετών Ελληνικού και Διεθνούς Ναυτικού Δικαίου, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή 2005, σελ. 265.

<sup>31</sup> Η αλλαγή αυτή επήλθε μετά το Πρωτόκολλο του 1992, καθώς μέχρι τότε για να εφαρμοσθεί η CLC έπρεπε ακόμη και τα tankers να μετέφεραν πράγματι πετρέλαιο ως φορτίο κατά την κρίσιμη χρονική στιγμή, δίνοντας βάση αποκλειστικά το λειτουργικό κριτήριο, ό.π. C. de la Rue-P. Murray, Shanghai International Maritime Forum 2005, σελ. 2.

Είναι όμως εμφανές μετά και την παραπάνω ανάλυση του ορισμού της Διεθνούς Σύμβασης του 1969 αναφορικά με την Αστική Ευθύνη για Ζημίες Ρύπανσης από Πετρέλαιο (CLC) ότι υφίστανται αρκετές κατηγορίες πλοίων οι οποίες δεν καλύπτονται από τη Διεθνή Σύμβαση αυτή (π.χ. φορτηγά πλοία -ή αλλιώς container ships-, LNG/LPG, πλοία μικτού φορτίου τα οποία δεν μετέφεραν κατά την κρίσιμη χρονική στιγμή πετρέλαιο χύμα ως φορτίο ή δεν εξευρέθηκαν κατάλοιπα πετρελαίου στις αποθήκες τους κλπ). Το 2002, με βάση έρευνες που διεξήχθησαν από το UK P&I Club σε ορισμένες χώρες, όπως η Ολλανδία, η Κίνα, η Σιγκαπούρη κ.ά., αποδείχθηκε ότι περίπου 80% του παγκόσμιου στόλου υπάγεται θεωρητικά στις ρυθμίσεις της Bunkers Convention<sup>32</sup>, με βάση τα είδη των πλοίων που αυτή συμπεριλαμβάνει. Αυτό ακριβώς ήταν και το νομοθετικό κενό το οποίο έχρηζε συμπλήρωσης και το οποίο κατόρθωσε η Bunkers Convention να καλύψει.

## II. Η πληθώρα των περιστατικών που συνδέονται με ρύπανση από πετρέλαιο κίνησης

Ένα από τα πιο βασικά βέβαια ερωτήματα, αν όχι το πιο βασικό, είναι το γιατί παρουσιάζοταν σημαντικά μεγάλη η ανάγκη πλήρωσης αυτού του κενού και δημιουργίας ενός ρυθμιστικού καθεστώτος που να καλύπτει και τις λοιπές κατηγορίες πλοίων, οι οποίες εκφεύγουν του ορισμού της πρώτης χρονολογικά σύμβασης ευθύνης λόγω ρύπανσης από πετρέλαιο. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η Αυστραλία από κοινού με ορισμένα άλλα κράτη επανέφεραν στο προσκήνιο το ζήτημα της ανάγκης κάλυψης αυτού του κενού το 1994, ορμώμενες οι αντιπροσωπείες τους από στατιστικά στοιχεία του UK P&I Club, και με αφορμή την υπόθεση Iron Baron. Με βάση αυτά τα στοιχεία, αποδεικνυόταν ότι σχεδόν τα μισά εκ των ατυχημάτων ρύπανσης προέρχονταν από πετρέλαιο κίνησης. Η ίδια αντιπροσωπεία, κατά την επιδίωξη σύνταξης και διαμόρφωσης ενός ενιαίου κειμένου για τις αρρυθμιστές περιπτώσεις ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης, είχε μάλιστα αναφέρει ότι κατά την εικοσαετία 1975-1995, τα μεγαλύτερα έξοδα (78%) ως κόστος αποκατάστασης των ζημιών λόγω ρύπανσης από πετρέλαιο για το κράτος της Αυστραλίας είχαν σημειωθεί σε ζημίες λόγω ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης<sup>33</sup>. Τα ατυχήματα που αφορούσαν το πετρέλαιο ως καύσιμο ήταν αρκετά και εξακολουθούν να αποτελούν μεγάλο μέρος των συνολικών ατυχημάτων που σχετίζονται με ρύπανση από πετρέλαιο<sup>34</sup>. Για παράδειγμα, βάσει στοιχείων υποβληθέντων

<sup>32</sup> L. Zhu, Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage, Hamburg Studies on Maritime Affairs Volume 5, Springer, 2007, σελ. 113.

<sup>33</sup> LEG/74/2.

<sup>34</sup> ό.π. C. de la Rue, Pollution at Sea-Law and Liability, 2012, σελ. 11.

στον IMO από το International Group of P&I Clubs, οι καταγεγραμμένες περιπτώσεις ατυχημάτων σχετικών με πετρέλαιο κίνησης προερχόμενου από πλοία ασφαλισμένα σε P&I Clubs που ανήκουν στο International Group ανέρχονταν στις 595 μόνο για τα έτη 2000-2009<sup>35</sup>, γεγονός που αποδεικνύει ότι οι περιπτώσεις ατυχημάτων από πλοία που δεν συμπεριλαμβάνονται στο πεδίο εφαρμογής της CLC μόνο αμελητέες δεν είναι. Υπέρμαχος μάλιστα της άποψης άμεσης καθιέρωσης ενός διεθνούς νομοθετήματος για την ευθύνη για ζημιές λόγω ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης ήταν και η IAPH, η οποία τόνισε ότι προτιμότερο είναι να δημιουργηθεί ένα νομοθέτημα προτού συμβεί κάποιο ατύχημα με καταστροφικές συνέπειες<sup>36</sup>, όπως στην περίπτωση της CLC με το Torrey Canyon.

Συμπεραίνεται άρα ότι οι πετρελαιοκηλίδες από πετρέλαιο κίνησης είναι μάλλον η συχνότερη πηγή ρύπανσης από πετρέλαιο στη ναυτιλία, παρότι συχνά δεν εκφεύγει μεγάλη ποσότητα τέτοιου πετρελαίου<sup>37</sup>, με αποτέλεσμα να μη γνωστοποιούνται ευρέως τα εν λόγω συμβάντα. Εξάλλου, δεδομένου του γεγονότος ότι το πεδίο εφαρμογής της Bunkers Convention είναι αρκετά πιο ευρύ συγκριτικά με αυτό της CLC –και της συμπληρωματικής Fund Convention και των σχετικών Πρωτοκόλλων, αφού οι ορισμοί και το πεδίο εφαρμογής τους συμπίπτουν χάριν πρακτικών λόγων- γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι η Bunkers Convention τυγχάνει εφαρμογής σε αρκετά περισσότερα είδη πλοίων, στοιχείο που επίσης εξηγεί τον μεγάλο σε σχέση με την CLC αριθμό ατυχημάτων που σχετίζονται με αυτήν. Οι περισσότεροι ειδικοί θεωρούν τη ρύπανση που προέρχεται από πετρέλαιο κίνησης ως μία ολοένα αυξανόμενη απειλή για το θαλάσσιο περιβάλλον. Επιστήμονες της ITOPE, για παράδειγμα, είχαν υπολογίσει ότι, ενώ στις αρχές της δεκαετίας του 1990 το ποσοστό περιστατικών ρύπανσης που οφειλόταν σε πετρέλαιο κίνησης δεν ξεπερνούσε το 25% των συνολικών περιστατικών ρύπανσης, περί τα μέσα της ίδιας δεκαετίας αυτά αυξήθηκαν στο 35% αγγίζοντας στα τέλη της δεκαετίας το 50%<sup>38</sup>, ενώ πλέον υπολογίζεται ότι ανέρχονται περίπου στο 60% των ατυχημάτων που επιφέρουν θαλάσσια ρύπανση από πετρέλαιο<sup>39</sup>.

Συγκεκριμένα, τη δεκαετία 1993-2004, δεκαετία ουσιαστικά κατά την οποία κατέστη πλέον εμφανής η ανάγκη κατασκευής ενός νέου συστήματος ευθύνης, είχαν καταγραφεί μόνο εντός βρετανικών εσωτερικών υδάτων 2.188 περιστατικά ρύπανσης από διαρροή καυσίμων<sup>40</sup>, ενώ και σε παγκόσμιο επίπεδο είχαν παρατηρηθεί και καταγραφεί αξιοσημείωτα περιστατικά ρύπανσης οφειλόμενα σε πετρέλαιο κίνησης με σοβαρές συνέπειες τόσο στο περιβάλλον όσο

---

<sup>35</sup> LEG 96/6/2.

<sup>36</sup> LEG/78/5/1.

<sup>37</sup> ό.π. C. de la Rue, <http://www.colindelarue.com>.

<sup>38</sup> ό.π. Ph. Boisson, DMF, 2001, σελ. 1

<sup>39</sup> ό.π. C. de la Rue-P. Murray, Shanghai International Maritime Forum 2005, σελ. 2.

<sup>40</sup> Explanatory Memorandum στο Merchant Shipping (Oil Pollution) (Bunkers Convention) Regulations 2006, 2006/1244.

και στα αγαθά τρίτων σχετιζόμενων με την περιοχή. Τέτοια συμβάντα ήταν το «Cita» το 1997<sup>41</sup>, το «New Carissa»<sup>42</sup> το 1999 και το «Selendang Ayu»<sup>43</sup> το 2004, με την τελευταία περίπτωση μάλιστα να λαμβάνει χώρα σε αμερικανικά ύδατα<sup>44</sup>. Τα ατυχήματα ρύπανσης λόγω πετρελαίου κίνησης βέβαια εξακολούθησαν δυστυχώς να λαμβάνουν χώρα ανά τον κόσμο προκαλώντας σημαντικές ζημιές, όπως συνέβη στην περίπτωση του «Cosco Busan» το 2007, του «Full City» και του «Pacific Adventurer»<sup>45</sup> το 2009. Στην Ελλάδα, η πιο σημαντική ίσως περίπτωση ατυχήματος που σχετίζεται με το περιεχόμενο της Bunkers Convention καθώς αφορά ρύπανση από πετρέλαιο κίνησης, είναι αυτή του κρουαζιερόπλοιου Sea Diamond, το οποίο στις 5 Απριλίου 2007, προσέκρουσε σε ηφαιστειακό ύφαλο κοντά στις ακτές της Σαντορίνης, με αποτέλεσμα να αρχίσει βαθμιαία να βυθίζεται και να διαρρεύσουν περίπου 500 τόννοι πετρελαίου, συμπεριλαμβανομένου βαρεός μαζούτ, ντίζελ και λιπαντικού ελαίου. Παρότι η επιχείρηση αποκατάστασης του περιβάλλοντος και καθαρισμού του πετρελαίου κατόρθωσε να απομακρύνει τα κατάλοιπα αυτού από τις ακτές του νησιού και τον περιβάλλοντα χώρο, ωστόσο το ναυάγιο του Sea Diamond δεν έχει μέχρι στιγμής ανελκυθεί από τα θηραϊκά ύδατα, προκαλώντας διάχυτη ανησυχία στους κατοίκους και τους επαγγελματιές του νησιού ως προς τις βλαπτικές συνέπειες της σταδιακής αποσύνθεσής του.

Αξίζει πιθανότατα να γίνει μια αναλυτικότερη προσέγγιση της υπόθεσης του Pacific Adventurer, δεδομένου ότι η εξέλιξη του συμβάντος αναδεικνύει και ένα επιπρόσθετο ζήτημα σχετικά με την ευθύνη, τον τρόπο περιορισμού ευθύνης και τα όρια αυτής, όπως θεσπίζονται στη Σύμβαση σε αντιστοιχία με την στην πράξη εφαρμογή τους. Το 2009, έλαβε χώρα μία διαρροή πετρελαίου κίνησης ανοιχτά του Queensland, στην Αυστραλία, από το φορτηγό πλοίο 'Pacific Adventurer', όταν το τελευταίο έτυχε να εισηχθή στο κέντρο τροπικής καταιγίδας στο Brisbane. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα, ορισμένα containers που ήταν τοποθετημένα στο κατάστρωμα του πλοίου να πέσουν στη θάλασσα, διαπερνώντας το εξωτερικό περίβλημα του πλοίου και προκαλώντας διαρροή πετρελαίου. Καταρχήν, η Αυστραλία ήταν από τα πρώτα κράτη που πριμοδότησαν την Bunkers Convention, την οποία μάλιστα κύρωσε με τον «Νομό για την Προστασία της Θάλασσας (Αστική Ευθύνη για Ζημιές από Ρύπανση από Πετρέλαιο Κίνησης)» του 2008. Το ως άνω περιστατικό όμως προέκυψε πριν την εφαρμογή του νέου Νόμου, και ρυθμίστηκε από διαφορετική εσωτερική νομοθεσία, η οποία επίσης καθιέρωνε

<sup>41</sup> K. Bachxevanis, The Bunker Pollution Convention 2001 <https://www.reedsmith.com/en/>.

<sup>42</sup> Lloyd's number: L8716136, ό.π. <https://www.reedsmith.com/en/>.

<sup>43</sup> ό.π. C. de la Rue, Pollution at Sea-Law and Liability, 2012, σελ. 11.

<sup>44</sup> Σημειωτέον ότι οι ΗΠΑ δεν έχουν κυρώσει και ενσωματώσει στο εσωτερικό τους δίκαιο την Bunkers Convention, αλλά εφαρμόζουν και στην περίπτωση της αστικής ευθύνης για ζημιές λόγω ρύπανσης από πετρέλαιο ως καύσιμο την Oil Pollution Act του 1990 (OPA 1990) ως καθαρά εθνικό νομοθέτημα, η οποία εφαρμόζεται και σε περιπτώσεις ρύπανσης από πετρέλαιο ως φορτίο, ό.π. Ch. Wu, Journal of Maritime Law & Commerce, 2002, σελ. 562.

<sup>45</sup> ό.π. C. de la Rue, Pollution at Sea-Law and Liability, 2012, σελ. 11, 22.

αντικειμενική ευθύνη για ρύπανση από πετρέλαιο κίνησης πλοίων. Το κόστος καθαρισμού της ρύπανσης που επιβλήθηκε από την πολιτεία του Queensland και τις Ομοσπονδιακές αρχές, ήταν κατά προσέγγιση διπλάσιο από το όριο ευθύνης που αντιστοιχούσε στον πλοιοκτήτη βάσει του Πρωτοκόλλου 1996 LLMC, το οποίο εφαρμόζεται στην Αυστραλία και, ενώ δεν υπήρχε πρόβλεψη ότι οι πλοιοκτήτες δεν είχαν νόμιμο δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης τους, η υπόθεση απέκτησε αρνητική φήμη παγκοσμίως, λόγω της πολιτικής πίεσης που τους ασκήθηκε προκειμένου να πληρώσουν ένα ποσό αισθητά μεγαλύτερο από εκείνο του ορίου ευθύνης, ώστε να επιδείξουν την κοινωνική τους υπευθυνότητα για την αποκατάσταση της ζημίας. Εν τέλει, τα επιπρόσθετα ποσά που καταβλήθηκαν, δόθηκαν ως δωρεά σε ένα κοινοφελές trust με περιβαλλοντικούς κατά βάση σκοπούς, ιδρυθέν αποκλειστικά και μόνο για αυτό, με το περιστατικό να προβληματίζει την διεθνή ναυτική κοινότητα αναφορικά με το πόσο σοβαρά αντιμετωπίζουν οι κυβερνήσεις το διεθνές δίκαιο. Σε συνέχεια του συμβάντος, η Κυβέρνηση της Αυστραλίας υποστήριξε ενώπιον του IMO πως από αυτήν την υπόθεση είχε καταστεί σαφές ότι τα όρια που το Πρωτόκολλο του 1996 έθεσε πρέπει να αυξηθούν<sup>46</sup>. Κατόπιν του προβληματισμού περί επάρκειας των ορίων της LLMC ως ισχύει, επειδή υποβλήθησαν αιτήματα προς προσκόμιση σχετικών στοιχείων στην Νομική Επιτροπή του IMO, το International Group of P&I Clubs διέθεσε ορισμένες πληροφορίες που καταδείκνυαν πως από το 2000, μόλις 8 περιστατικά (ή αλλιώς το 1,34% του συνολικού αριθμού περιστατικών στα οποία εμπλέκονται πλοία ασφαλισμένα στο International Group) έχουν οδηγήσει σε αξιώσεις λόγω ζημιών από ρύπανση, οι οποίες υπερβαίνουν τα όρια του Πρωτοκόλλου του 1996.

---

<sup>46</sup> Μεγάλη μερίδα των κρατών κατά τη συζήτηση για την τροποποίηση της LLMC υποστήριξαν ότι τα όρια περιορισμού πρέπει να αυξηθούν –ανταποκρινόμενα στις νέες ανάγκες της ναυτιλίας και τις αλλαγές της αντιστοιχίας των νομισμάτων- χωρίς όμως να υπάρχει εξαρχής κοινή γραμμή ως προς αυτά, με τις απόψεις να κυμαίνονται σε μία αύξηση ύψους από 147% μέχρι 45%. Με το σκεπτικό ότι θα έπρεπε πάντως και μετά την τροποποίηση τα όρια να μην είναι υπερβολικά υψηλά, ώστε να εξακολουθεί η εφαρμογή του δικαιώματος περιορισμού να έχει ουσία, τελικά αποφασίστηκε η αύξηση των ορίων να αντιπροσωπεύει περίπου το 51% του αρχικού, ό.π. C. de la Rue, <http://www.colindelarue.com>.

### III. Λοιποί λόγοι σύνταξης της Σύμβασης

Εκτός όμως από την πληθώρα των ατυχημάτων που σχετίζονται με τη ρύπανση από πετρέλαιο κίνησης και τον μεγάλο αριθμό των πλοίων που καταλαμβάνονται από τις ρυθμίσεις της Σύμβασης, κομβικής σημασίας ρόλο διαδραματίζουν και άλλοι παράγοντες, οι οποίοι κατέδειξαν μέσα στον χρόνο την αναγκαιότητα δημιουργίας μιας νέας Σύμβασης. Αρχικά, μετά από την αντιμετώπιση του περιστατικού του πλοίου Erika<sup>47</sup>, προέκυψαν αμφιβολίες ως προς την αποτελεσματικότητα του μέχρι τότε νομοθετικού έργου του IMO αναφορικά με την κάλυψη των ζημιών από ρύπανση, λόγω των υψηλών ποσών που ζητούνταν ως αποζημίωση και της δυσχερούς ικανοποίησής τους. Έτσι, η υιοθέτηση της νέας τότε Σύμβασης περί ευθύνης για ζημίες από ρύπανση από πετρέλαιο κίνησης ήταν μια προσπάθεια αποκατάστασης της εικόνας του IMO σε αυτόν τον τομέα, η οποία επιβεβαίωσε τη σημασία του ρόλου του σε αυτόν τον τομέα<sup>48</sup>. Ένας επιπλέον παράγοντας που υποδεικνυε την αναγκαιότητα σύνταξης της Σύμβασης ήταν και το γεγονός ότι πολλά πλοία ξηρού φορτίου (bulk carriers) ή φορτηγά πλοία (containerships) μεταφέρουν στις δεξαμενές τους έως και 10.000 τόνους πετρελαίου ως καύσιμο ή, ενίοτε, και ακόμη μεγαλύτερες ποσότητες, οι οποίες συχνά υπερβαίνουν κατά πολύ τις ποσότητες πετρελαίου που μεταφέρεται ως φορτίο από τα tankers<sup>49</sup>.

Ως επιπροσθέτως δε, θα πρέπει να ληφθεί υπόψιν και το είδος του πετρελαίου που χρησιμοποιείται ως καύσιμο. Ειδικότερα, στο Άρθρο 1 παρ. 5 της Σύμβασης ορίζεται ότι *«Πετρέλαιο κίνησης σημαίνει κάθε υδρογονανθρακούχο ορυκτό πετρέλαιο, συμπεριλαμβανομένου του λιπαντικού ελαίου, το οποίο χρησιμοποιείται ή προορίζεται να χρησιμοποιηθεί για τη λειτουργία ή την πρόωση του πλοίου, καθώς και κάθε κατάλοιπο του πετρελαίου ή του λιπαντικού ελαίου αυτού.»* Με γνώμονα τον εν λόγω ορισμό και την ίδια την φύση και τις ιδιότητες του πετρελαίου ως καυσίμου, συμπεραίνεται γενικώς ότι πρόκειται για μίγμα αποτελούμενο από «βαρέα» έλαια, τα οποία διασπώνται αρκετά δύσκολα και έχουν πυκνή υφή, με αποτέλεσμα να αποδεικνύονται εξαιρετικά επιβαρυντικά για το περιβάλλον και καταστροφικά για οτιδήποτε βρίσκεται σε στενή επαφή με αυτά, ενώ, ακριβώς λόγω της φύσης τους, απαιτούνται ιδιαίτερα κοστοβόρες διαδικασίες για την πλήρη αποκατάσταση του περιβάλλοντος μετά την επίδρασή τους<sup>50</sup>. Έχουν δε τη δυνατότητα να διανύουν μεγάλες αποστάσεις μετακινούμενα χάρη στα ρεύματα αέρα πριν εξαφανιστούν εντελώς από την

<sup>47</sup> ό.π. Ch. Wu, *Journal of Maritime Law & Commerce*, 2002, σελ. 554.

<sup>48</sup> ό.π. Ch. Wu, σελ. 554.

<sup>49</sup> ό.π. C. de la Rue-P. Murray, *Shanghai International Maritime Forum* 2005, σελ. 1.

<sup>50</sup> ό.π. I. Κοροτζής, *ΕλλΔικ* 2008, σελ. 1294.

επιφάνεια και το βυθό της θάλασσας, ενώ ορισμένες μελέτες<sup>51</sup> δείχνουν ότι, υπό συγκεκριμένες περιστάσεις και κατάσταση της θαλάσσιας επιφάνειας, όπως π.χ. παλίρροια, οι ουσίες που περιέχονται στο πετρέλαιο υπό την ιδιότητά του ως καύσιμο μπορούν να γίνουν ακόμη πιο «επίμονες» ως προς τις επιζήμιες συνέπειές τους, να τριπλασιάσουν ή να τετραπλασιάσουν τον όγκο τους και να εισχωρήσουν στο υπέδαφος καταστρέφοντας σημαντικό μέρος της θαλάσσιας πανίδας και χλωρίδας<sup>52</sup>. Εν αντιθέσει με την ιδιαίτερα τοξική φύση του πετρελαίου υπό την ιδιότητά του ως καυσίμου, η αντίστοιχη ποσότητα μεταφερόμενου ελαφριού αργού πετρελαίου (light crude oil) ως φορτίου θα επέφερε πιθανότατα μικρότερου βεληνεκούς βλάβη στο περιβάλλον και σε τρίτους –χωρίς βέβαια αυτό να σημαίνει ότι η φύση του μεταφερόμενου ως φορτίο πετρελαίου είναι πάντα λιγότερο βλαπτική. Κατά συνέπεια, ακόμη και μία μικρή σχετικά ποσότητα πετρελαίου κίνησης η οποία θα έχει διαχυθεί στη θάλασσα, είναι δυνατό να προκαλέσει σημαντικές ζημιές ρύπανσης, καθώς και να επιφέρει καταστροφικές επιπτώσεις, οι οποίες είναι δύσκολο να αποκατασταθούν πλήρως. Γι' αυτό παρέρχεται μεγάλο χρονικό διάστημα και απαιτούνται υψηλού κόστους δαπάνες καθαρισμού μέχρι να επανέλθει το περιβάλλον στην πρότερη της ρύπανσης κατάσταση. Συχνά βέβαια ο λόγος για τον οποίο τα ατυχήματα που προκαλούν θαλάσσια ρύπανση από πετρέλαιο κίνησης δεν γίνονται εξίσου γνωστά στο ευρύ κοινό, όπως τα περιστατικά ρύπανσης από πετρέλαιο μεταφερόμενο ως φορτίο, είναι γιατί στην πρώτη περίπτωση πρόκειται για μικρές και πιο συχνές συνήθως ποσότητες διαρροής, όπως έχει ήδη αναφερθεί. Όπως είναι εμφανές όμως, αυτό δεν συνεπάγεται ότι αυτά τα περιστατικά ρύπανσης είναι λιγότερο επιβλαβή, πολλές φορές μάλιστα το ακριβώς αντίθετο, ελλοχεύουν μεγάλους κινδύνους για την υγεία, το περιβάλλον και τα αγαθά, οδηγώντας κάποτε και σε οικονομική ζημία.

Πρέπει να λαμβάνεται υπόψιν βέβαια ότι η κοινή γνώμη και ο ανθρώπινος νους δεν υπεισέρχονται σε διαδικασία διάκρισης των πλοίων και των ειδών τους, ούτε ασχολούνται με το εκάστοτε εφαρμοστέο δίκαιο και το πεδίο εφαρμογής του. Το σημαντικότερο όλων, ειδικά σε περιπτώσεις όπου εμπλέκονται τρίτοι ζημιωθέντες, και αυτό στο οποίο εστιάζει –και θα έπρεπε να εστιάζει- η νομική κοινότητα και τα κράτη είναι η όσο το δυνατόν αποτελεσματικότερη ικανοποίηση των «θυμάτων» της ρύπανσης και η πλήρης αναζωογόνηση της περιοχής, και γι' αυτό αναζητεί σε κάθε περίπτωση τη βέλτιστη λύση προς αυτήν την κατεύθυνση. Αυτή ήταν η κινητήριος δύναμη και στην υπό εξέταση περίπτωση προκειμένου να οδηγηθούμε στην υιοθέτηση ενός ενιαίου συστήματος, μιας νέας Διεθνούς Σύμβασης, η

---

<sup>51</sup> «Growing concern as bunker incidents pose new problems», Lloyd's List, 2001.

<sup>52</sup> ό.π. Ph. Boisson, DMF, 2001, σελ. 2.

οποία θα θέσπιζε ομοιόμορφες ρυθμίσεις και θα κάλυπτε τα νομοθετικά κενά που είχαν αφήσει οι προγενέστερες χρονικά συμβάσεις, ιδίως η CLC και η Fund Convention.

## 1.2. Αυτονομία της Σύμβασης

### I. Εισαγωγικές παρατηρήσεις

Όταν, βασιζόμενη στους προαναφερθέντες λόγους, η νομική κοινότητα, και ειδικότερα ο ΙΜΟ μέσω της Νομικής Επιτροπής του, αναγνώρισε και αποδέχθηκε την αναγκαιότητα σύνταξης ενός νέου νομοθετήματος, το οποίο να καλύπτει τα κενά του πεδίου εφαρμογής των προηγούμενων, προχώρησε βαθμιαία στη διαδικασία διαμόρφωσής του, αλλά ανέκυψε ένα επιπλέον ζήτημα. Το μείζονος σημασίας ζήτημα αφορούσε τη μορφή του νέου νομοθετήματος, δηλαδή, εν ολίγοις, κατά πόσον θα έπρεπε ή θα ήταν προτιμότερο αυτό να αποτελέσει μία νέα Σύμβαση με αυτόνομη, ανεξάρτητη λειτουργία, όπως πολλές άλλες, ή να ενσωματωθεί υπό τη μορφή Πρωτοκόλλου και έχοντας συμπληρωματικό ρόλο σε κάποια άλλη, προγενέστερη Σύμβαση.

Ήδη από τις προπαρασκευαστικές εργασίες και τις συζητήσεις για τη διαμόρφωση της CLC είχε τεθεί το ζήτημα του κατά πόσον και με ποιον τρόπο θα ρυθμισθούν οι περιπτώσεις που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της. Ωστόσο, δεν είχε ληφθεί κάποια απόφαση ούτε και είχε προφανώς προχωρήσει τότε η Διπλωματική Συνδιάσκεψη του ΙΜΟ στη ενσωμάτωση των περιπτώσεων αυτών στη CLC. Αντιθέτως, το ζήτημα είχε μείνει «μετέωρο» και μετατέθηκε σε επόμενες νομοθετικές προσπάθειες, είτε στο πλαίσιο τροποποιήσεων είτε με αφορμή νέες ρυθμίσεις.



## II. HNS και Bunkers Convention- Σύνδεση των δύο Συμβάσεων

Μία εξ αυτών των νομοθετικών προσπαθειών έγινε και κατά τις συνεδριάσεις περί σύνταξης της Διεθνούς Σύμβασης για την Ευθύνη και Αποζημίωση για Ζημίες σχετικά με τη Μεταφορά Επικίνδυνων και Επιβλαβών Ουσιών δια Θαλάσσης του 1996 (International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea) ή, εν συντομία, HNS Convention. Η Διεθνής αυτή Σύμβαση, που υπογράφηκε στις 9 Μαΐου 1996, παραμένει ανενεργή, δεν έχει τεθεί ακόμη σε εφαρμογή, λόγω του μικρού αριθμού κρατών που την έχουν κυρώσει<sup>53</sup> και αφορά την ευθύνη και την συνακόλουθη αποζημίωση σε περιπτώσεις ζημίας από τη δια θαλάσσης μεταφορά επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών. Η εν λόγω Σύμβαση χαρακτηρίζεται από γενικότητα όσον αφορά τον ορισμό και εντοπισμό των επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών, καθώς παραπέμπει σε άλλα νομοθετήματα και ευρύτερες κατηγορίες ουσιών προκειμένου να τα διαχωρίσει από τα ακίνδυνα και αβλαβή. Σε γενικές γραμμές όμως περιλαμβάνει ζημίες από ουσίες ικανές να βλάψουν ή να απειλήσουν τη ζωή και την υγεία του ανθρώπου ή το θαλάσσιο περιβάλλον.

Στο πλαίσιο λοιπόν των συνεδριάσεων για τη διαμόρφωση του κειμένου της HNS Convention, εξετάζοντας εάν θα ήταν χρήσιμο να συνδυαστεί η συνένωση του νομοθετικού καθεστώτος Ευθύνης για Ζημίες από τη Μεταφορά Επικίνδυνων και Επιβλαβών Ουσιών δια Θαλάσσης με αυτό σχετικά με την Ευθύνη για Ζημίες από Ρύπανση από Πετρέλαιο Κίνησης, αποφασίστηκε ότι σε όσες περιπτώσεις δεν είναι διακριτό και δεν μπορεί να αποδειχθεί εάν οι εκάστοτε ζημίες προκλήθηκαν από πετρέλαιο κίνησης ή από άλλη ουσία που εντάσσεται σε αυτές που καλύπτονται από το πεδίο εφαρμογής της HNS Convention, και διαπιστώνεται αλληλεπίδραση των ουσιών αυτών, η ικανοποίηση των ζημιωθέντων θα γίνεται με βάση τις ρυθμίσεις της τελευταίας<sup>54</sup>. Η απόφαση αυτή συνιστά ίσως τη βέλτιστη λύση σε περιπτώσεις όπου επικρατεί αμφιβολία ως προς την προέλευση της ζημίας, αν και ενδέχεται σε ορισμένες περιπτώσεις να επικρατήσει σύγχυση και να καταλήγει η διαδικασία του εντοπισμού του ευθυνόμενου προσώπου και της ικανοποίησης των τρίτων σε άνισες λύσεις. Ο λόγος είναι καταρχήν ότι η HNS Convention έχει υιοθετήσει το σύστημα συγκέντρωσης της ευθύνης στον εγγεγραμμένο στο νηολόγιο κύριο («registered owner»), ακολουθώντας εν προκειμένω το πρότυπο της CLC σχετικά με το σύστημα channeling of liability, ενώ στην Bunkers Convention έχει προτιμηθεί το σύστημα διάχυσης της ευθύνης σε περισσότερα του ενός

<sup>53</sup> Η Ελλάδα είναι μία από τις επτά χώρες που έχουν κυρώσει το Πρωτόκολλο του 2010 της HNS Convention.

<sup>54</sup> ό.π. Μ. Tsimplis, Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, 2004, σελ. 362.

πρόσωπα, υπό την ευρεία έννοια του «πλοιοκτήτη»<sup>55</sup>. Λόγω αυτής της πιθανής σύγχυσης, ενδέχεται οι ζημιωθέντες να αναγκαστούν να κληθούν αφενός να αναγνωρίσουν την πηγή της ρύπανσης, να τη διαχωρίσουν εμφανώς από οποιαδήποτε άλλη και να την αναφέρουν στην αξίωσή τους, και αφετέρου να την απευθύνουν κατά του εκάστοτε συγκεκριμένου υπεύθυνου για τη ζημία προσώπου. Οποιαδήποτε τέτοια σύγχυση, δεν επηρεάζει κατά βάση τον κύριο του πλοίου, ο οποίος με βάση και τις δύο Συμβάσεις ευθύνεται αντικειμενικά προς αποκατάσταση των ζημιών, αλλά πιθανότατα χειροτερεύει τη θέση των υπόλοιπων προσώπων που περιλαμβάνονται στην έννοια του πλοιοκτήτη κατά την Bunkers Convention, τα οποία, εάν το περιστατικό ρύπανσης αποδιδόταν σε επιβλαβείς και επικίνδυνες ουσίες δεν θα ευθύνονταν ούτε στο ελάχιστο με βάση την HNS Convention, παρά μόνο μέσω αναγωγής του κυρίου λόγω υπαιτιότητας και προσωπικού πταίσματος αυτών.

Μολαταύτα, και ενώ είχε γίνει αποδεκτή η ανάληψη ευθύνης με βάση την HNS Convention σε περιπτώσεις αμφιβολίας ως προς την πηγή της ρύπανσης, το Ηνωμένο Βασίλειο κατά τη διάρκεια σχετικών συζητήσεων το 1996 προέβη σε πρόταση ώστε τυχόν ζημίες από ρύπανση από πετρέλαιο κίνησης να καλύπτονται από την HNS Convention, ανεξαρτήτως εάν συγχέονται με τις επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες. Ωστόσο η πρόταση αυτή απορρίφθηκε<sup>56</sup>, ενώ μάλιστα ο ΙΜΟ προχώρησε την ίδια χρονιά στη σύνταξη του πρώτου σχεδίου της Bunkers Convention. Σε περίπτωση εντοπισμού ζημιών που προέρχονται εμφανώς και από τις δύο πηγές, χωρίς να υπερκαλύπτονται, οι δύο Διεθνείς Συμβάσεις θα εφαρμοσθούν παράλληλα με τη σύσταση ξεχωριστών κεφαλαίων περιορισμού<sup>57</sup>, λύση που φαίνεται να αρμόζει περισσότερο στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του πετρελαίου, το οποίο διακρίνεται σαφώς από άλλα είδη ουσιών, που υπάγονται στις ρυθμίσεις της HNS Convention.

---

<sup>55</sup> Άρθρο 1 παρ. 3 και Άρθρο 3 παρ. 1 της Bunkers Convention.

<sup>56</sup> LEG/72/85-86.

<sup>57</sup> ό.π. Ch. Wu, Journal of Maritime Law & Commerce, 2002, σελ. 557.

### III. Η βέλτιστη μορφή του νέου νομοθετήματος

Το βασικότερο δίπολο εντοπίστηκε, όπως προελέχθη άλλωστε, στην προτίμηση της αυτονομίας της νέας ρύθμισης ή της ενσωμάτωσής της ως Πρωτόκολλο ή Προσθήκη σε άλλη Διεθνή Σύμβαση. Σε σύνδεση και με την ιστορική πορεία προς την υιοθέτηση της Σύμβασης, η οποία περιγράφηκε στην Εισαγωγή, να σημειωθεί πάντως ότι, πριν την καταληκτική διχογνωμία, η αντιπροσωπεία της Αυστραλίας είχε θέσει ενώπιον της 73<sup>η</sup> Συνδιάσκεψης της Νομικής Επιτροπής το θέμα της μορφής που έπρεπε να λάβει η νέα ρύθμιση καταρχάς μεταξύ των εξής τεσσάρων επιλογών: αυτόνομης σύμβασης, πρωτόκολλο στη CLC, πρωτόκολλο στην LLMC ή πρωτόκολλο στην MARPOL 73/78. Σε συνέχεια της πρώτης αυτής προσέγγισης, υποβλήθηκε ένα πρώτο σχέδιο νομοθετήματος στα πρότυπα της CLC από τις αντιπροσωπείες της Ολλανδίας, της Νορβηγίας, της Ιρλανδίας, της Σουηδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου, το οποίο εν τέλει επικεντρώθηκε στις δύο πρώτες επιλογές<sup>58</sup>, για να καταλήξει η Νομική Επιτροπή να απορρίψει εν τέλει το πλάνο ενδεχόμενης δημιουργίας ενός ξεχωριστού πρωτοκόλλου στη CLC και να αποφασίσει τη σύσταση αυτόνομης σύμβασης το 1998<sup>59</sup>.

Η θεωρία αναγνώριζε τόσο πλεονεκτήματα όσο και μειονεκτήματα και στους δύο άξονες επιχειρημάτων<sup>60</sup>. Το κυριότερο επιχείρημα της πρώτης άποψης ήταν η ευελιξία που χαρακτηρίζει τις Συμβάσεις ως σύνολα. Ως Σύμβαση η νέα ρύθμιση θα αποκτούσε αυθυπαρξία ως προς το σύστημά της ευθύνης<sup>61</sup> και του περιορισμού της, όπως π.χ. η CLC ή η HNS Convention, ως προς τους ορισμούς της, οι οποίοι μπορεί να διαφοροποιούνται από παρόμοιους ή αντίστοιχους άλλων νομοθετημάτων, και ως προς όλη τη λειτουργία της, ενώ υφίστατο σοβαρό ενδεχόμενο σύγχυσης, εάν ενσωματωνόταν στη CLC, δεδομένου ότι η διαφορά ανάμεσα στο πετρέλαιο ως φορτίο και ως καύσιμο αντίστοιχα<sup>62</sup> είναι μεγάλη. Στον αντίποδα βρίσκονται οι δύσκαμπτες και μακροπρόθεσμες διαδικασίες κύρωσης και τροποποίησης μιας διεθνούς σύμβασης, καθώς, ως είναι λογικό άλλωστε, οι διαδικασίες ενσωμάτωσης και προσθήκης ενός Πρωτοκόλλου είναι μακράν συντομότερες και ευέλικτες. Τον κυρίαρχο όμως ρόλο διαδραμάτισε στη λήψη της απόφασης, η αδυναμία εγκαθίδρυσης ενός δεύτερου επιπέδου αποζημίωσης, όπως στη CLC, δεδομένου ότι δεν υπήρχε αρμόδιος κλάδος, ο οποίος να συνδέεται με το πετρέλαιο κίνησης με την οργανική σχέση που συνδέει

---

<sup>58</sup> LEG 76/4/1.

<sup>59</sup> LEG 78/5/2.

<sup>60</sup> ό.π. A. Luttenberger- B. Rukavina- L. Rak, <http://bib.irb.hr/index.html?lang=EN>.

<sup>61</sup> Όπως θα αναλυθεί σε επόμενο Κεφάλαιο, η ευθύνη στην Bunkers Convention διανέμεται ανάμεσα σε πολλά και διαφορετικά πρόσωπα, εν αντιθέσει με άλλες Συμβάσεις που επιλέγουν τη συγκέντρωση της ευθύνης σε ένα πρόσωπο (channeling of liability), και σε αυτό σπουδαίο ρόλο διαδραματίζει ο χαρακτήρας της Σύμβασης ως αυτόνομης εν τέλει.

<sup>62</sup> ό.π. Ch. Wu, *Journal of Maritime Law & Commerce*, 2002, σελ. 554.

τις πετρελαϊκές εταιρίες στο IOPC Fund με το εμπόρευμα που παράγουν, το προορισθέν για φορτίο πετρέλαιο, και για τον λόγο αυτόν, κατ' επέκταση, να υποχρεούνται να συμβάλει στην καταβλητέα αποζημίωση. Εν τέλει πάντως, κατόπιν ενδελεχούς συζήτησης, η πλειοψηφία των συμμετεχόντων στην 77<sup>η</sup> συνεδρίαση της Νομικής Επιτροπής του IMO ψήφισε υπέρ της δημιουργίας και υιοθέτησης μίας αυτόνομης νέας Σύμβασης για την Αστική Ευθύνη για Ζημίες λόγω Ρύπανσης από Πετρέλαιο Κίνησης, ως και πράγματι συνέβη το 2001, ότε και παρουσιάστηκε για πρώτη φορά το προσχέδιο της Bunkers Convention.

Η Bunkers Convention έχει δομηθεί σε μεγάλο βαθμό στα πρότυπα της CLC και των συμπληρωματικών Fund Conventions. Ωστόσο, μετά την ψήφιση και διαμόρφωση του τελικού κειμένου της, γεννήθηκε πράγματι μία νέα αυτόνομη σύμβαση με όλα τα χαρακτηριστικά τα οποία αυτή η φύση του νομοθετήματος συνεπάγεται. Η νέα αυτή Σύμβαση δεν αποτελεί σε καμία περίπτωση εναλλακτική ή συμπληρωματική μορφή συστήματος της CLC<sup>63</sup> και του διεπίπεδου συστήματος ευθύνης που αυτή συναποτελεί με το IOPC Fund, αλλά, αντιθέτως, έχει τους δικούς της ορισμούς, το δικό της πεδίο εφαρμογής και τον δικό της τρόπο λειτουργίας. Σε ορισμένες έννομες τάξεις, όπως στο Ηνωμένο Βασίλειο και τον Καναδά<sup>64</sup>, παρατηρείται κατά την ενσωμάτωση στο εσωτερικό δίκαιο η επέκταση των ρυθμίσεων της CLC και σε περιπτώσεις που θεωρητικά δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της, ώστε και η ρύπανση από πετρέλαιο κίνησης των πλοίων και η ρύπανση από πετρέλαιο ως φορτίο ή ως καύσιμο των tankers και των πλοίων μικτού φορτίου που πράγματι μετέφεραν πετρέλαιο την κρίσιμη χρονική στιγμή ή εξευρέθηκαν κατάλοιπα στις αποθήκες τους από προηγούμενη μεταφορά να αντιμετωπίζονται και να ρυθμίζονται με τον ίδιο τρόπο και μέσω του ίδιου νομοθετήματος σε αυτές τις έννομες τάξεις<sup>65</sup>. Αυτή η εξαιρετικής όμως φύσης τακτική σε καμία περίπτωση δεν συνεπάγεται ότι η Bunkers Convention υπηρετεί ρόλο συμπληρωματικό στην CLC/Fund Convention, καθώς δεν υποσκάπτεται ο αυτόνομος χαρακτήρα της.

---

<sup>63</sup> ό.π. K. Bachxevanis, <https://www.reedsmith.com/en/>.

<sup>64</sup> ό.π. Ch. Wu, Journal of Maritime Law & Commerce, 2002, σελ. 561, ό.π. I. Κοροτζής, ΕλλΔικ 2008, σελ. 1294.

<sup>65</sup> ό.π. C. de la Rue-P. Murray, Shanghai International Maritime Forum 2005, σελ. 2.

## §2. Πεδίο Εφαρμογής της ΔΣ και Ορισμοί

### 2.1. Πεδίο Εφαρμογής της Σύμβασης

#### I. Σημεία διαφοροποίησης από τη CLC

Όπως κάθε νομοθέτημα και ιδίως Διεθνής Σύμβαση, η Διεθνής Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη για Ζημία Ρύπανσης από Πετρέλαιο Κίνησης (2001) διαθέτει ένα αυστηρά ορισμένο πεδίο, στο πλαίσιο του οποίου εφαρμόζονται οι διατάξεις της. Το πεδίο εφαρμογής της ορίζεται τόσο σε σχέση με άλλες Διεθνείς Συμβάσεις, ώστε να μην τις υπερκαλύπτει, όσο και αυτοτελώς. Η Bunkers Convention ακολούθησε σε μεγάλο βαθμό τη νομοτεχνική δομή και το περιεχόμενο της CLC<sup>66</sup>, ιδίως όσον αφορά ορισμένα βασικά σημεία εκκίνησης μίας Σύμβασης, όπως το πεδίο εφαρμογής και οι ορισμοί της, τα οποία ομοιάζουν εν μέρει με αυτά της CLC, παρουσιάζοντας ωστόσο αρκετές διαφορές, λόγω φύσης, αντικειμένου, αλλά και αυτονομίας των δύο Διεθνών Συμβάσεων.

Καταρχήν, όπως έχει ήδη διεξοδικά αναλυθεί, η πιο ουσιώδης διαφορά τους έγκειται στην ιδιότητα του πετρελαίου, και κυρίως στα πλοία στα οποία εφαρμόζονται οι διατάξεις τους, όταν πρόκειται για ρύθμιση της ευθύνης από ρύπανση από πετρέλαιο το οποίο προέρχεται από αυτά. Η διαφοροποίηση αφορά κυρίως το είδος των πλοίων, λαμβάνοντας υπόψιν ότι μετά από τις τροποποιήσεις που επέβαλε το Πρωτόκολλο του 1992, η CLC πλέον καλύπτει και ρύπανση από πετρέλαιο κίνησης των tankers και των πλοίων μικτού φορτίου υπό τις συγκεκριμένες προϋποθέσεις που εξετάσαμε, μολονότι ο ορισμός του πετρελαίου παραμένει εν μέρει διαφορετικός στις δύο Συμβάσεις. Έχει ήδη αναλυθεί λοιπόν ότι η CLC χρήζει εφαρμογής σε πλοία που έχουν κατασκευασθεί αποκλειστικά για τη μεταφορά πετρελαίου ως φορτίου, δηλαδή στα επονομαζόμενα tankers, στα πλοία μικτού φορτίου, τα οποία αν και έχουν τη δυνατότητα μεταφοράς και άλλων εμπορευμάτων, κατά τη στιγμή του εκάστοτε υπό εξέταση ατυχήματος πραγματικά μετέφεραν πετρέλαιο ως φορτίο ή ανακαλύφθηκαν κατάλοιπα αυτού στις αποθήκες τους από προηγούμενη μεταφορά, καθώς και για ρύπανση που προήλθε από το πετρέλαιο κίνησης αυτών των πλοίων. Μάλιστα παλαιότερα, πριν από το Πρωτόκολλο του 1992, η CLC τύγχανε εφαρμογής ακόμη και στα tankers μόνο στις περιπτώσεις, κατά τις οποίες αυτά όντως μετέφεραν πετρέλαιο ως φορτίο, όπως συμβαίνει σήμερα στα πλοία μικτού φορτίου, μέσω του λειτουργικού κριτηρίου, καθεστώς το οποίο έχει ανατραπεί μετά το 1992, οπότε και δεν παρουσιάζει ουδένα

---

<sup>66</sup> ό.π. Ι. Κοροτζής, ΕλλΔικ 2008, σελ. 1294.

ενδιαφέρον αναφορικά με τα tankers το εάν υπήρχε πετρέλαιο ως εμπόρευμα επί του πλοίου κατά τη στιγμή του συμβάντος.

Η Bunkers Convention στόχευε να καλύψει αυτά ακριβώς τα κενά τα οποία, ηθελημένα ή μη, άφησε ο νομοθέτης στην CLC και γι' αυτό η πρώτη δεν εφαρμόζεται όπου τυγχάνει εφαρμογής η δεύτερη<sup>67</sup>, και αντιστρόφως, είναι δηλαδή αμοιβαίως αποκλειόμενες<sup>68</sup>. Η Bunkers Convention συνιστά βάση ευθύνης και αποζημίωσης, όποτε η περίπτωση εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της, ανεξαρτήτως του εάν δικαιούται και εάν πράγματι αποδόθηκε αποζημίωση στον εκάστοτε ζημιωθέντα με βάση τη CLC<sup>69</sup>. Δεν υπάρχει δηλαδή συμπληρωματική μεταξύ τους σύνδεση, όπως παρατηρείται μεταξύ του Διεθνούς Κεφαλαίου και της αποζημίωσης που δίνεται βάσει της CLC, όπου το Διεθνές Κεφάλαιο υπεισέρχεται στη θέση του υπεύθυνου κυρίου του πλοίου και καταβάλλει τμήμα ή και ολόκληρη την αποζημίωση που οφείλεται στον ζημιωθέντα επικουρικά<sup>70</sup>.

## II. Πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης

Μολονότι το πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης διακρίνεται σαφώς από αυτό της CLC και των λοιπών Συμβάσεων κυρίως λόγω του ότι εφαρμόζεται σε διαφορετικών ειδών πλοία και για ζημίες από διαφορετικής ιδιότητας πετρέλαιο, στα υπόλοιπα στοιχεία του ομοιάζει σε μεγάλο βαθμό. Επομένως, παρατηρείται έντονη, σαφής ομοιότητα του άρθρου 2 με το αντίστοιχο άρθρο II της CLC. Σύμφωνα με το άρθρο 2 λοιπόν της Bunkers Convention, η Σύμβαση καταλαμβάνει ζημίες οι οποίες προκαλούνται στο έδαφος Κράτους Μέρους, συμπεριλαμβανομένων και των χωρικών υδάτων, ή στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ) Κράτους Μέρους –ή εάν το Κράτος αυτό δεν έχει κατοχυρώσει ΑΟΖ, εντός της αντίστοιχης περιοχής 200 ν.μ. από τις γραμμές βάσης-, καθώς και προληπτικά μέτρα τα οποία

---

<sup>67</sup> Το ίδιο συμβαίνει και σε περίπτωση που το Κράτος, το δίκαιο του οποίου είναι εφαρμοστέο, δεν έχει κυρώσει τη CLC, αλλά τα πραγματικά περιστατικά αποδεικνύονται ως εν δυνάμει υπαγόμενα στην ως άνω σύμβαση. Αυτό το οποίο είναι κατά κύριο λόγο σημαντικό για τον αποκλεισμό εφαρμογής της Bunkers Convention σε περιπτώσεις οι οποίες υπάγονται ή θα υπάγονταν, εάν το Κράτος Μέρους είχε κυρώσει τη CLC, στο πεδίο εφαρμογής της τελευταίας, είναι εάν τα περιστατικά και οι ρυθμίσεις αποδεικνύονται και έχουν την ίδια έννοια με τις αντίστοιχες της CLC, και όχι η τυπική κύρωση αυτής.

<sup>68</sup> ό.π. Ch. Wu, *Journal of Maritime Law & Commerce*, 2002, σελ. 556-557.

<sup>69</sup> Άρθρο 4 παρ. 1 Bunkers Convention.

<sup>70</sup> βλ. Άρθρο 4 παρ. 1 της Fund Convention, το οποίο καθιερώνει ευθύνη του Κεφαλαίου προς αποζημίωση στις αποκλειστικά κατονομαζόμενες περιπτώσεις κατά τις οποίες είτε δεν θεμελιώνεται εν τέλει κατά τις διατάξεις της CLC ευθύνη στον κύριο του πλοίου είτε ο καταρχήν ευθυνόμενος κύριος αδυνατεί οικονομικά να ανταπεξέλθει στις σχετικές αξιώσεις και η ασφάλεια ή η οικονομική εξασφάλισή του είναι ανεπαρκής είτε, τέλος, το ποσό ευθύνης και αποζημίωσης που προκύπτει από τη CLC υπερβαίνει τα όρια ευθύνης που η ίδια έχει καθορίσει και, συνεπώς, αναλαμβάνει το υπόλοιπο τμήμα της καταβλητέας αποζημίωσης το Διεθνές Κεφάλαιο.

αποσκοπούν στην πρόληψη ή μείωση της ζημίας η οποία προκλήθηκε στις ως άνω ζώνες και περιοχές, ανεξαρτήτως του τόπου στον οποίο αυτά ελήφθησαν, σε αντίθεση με τη ζημία. Πάντως δεν καθίσταται εμφανές από το κείμενο εάν είναι απαραίτητο, για να θεωρηθεί ότι επήλθε ζημία στις εδαφικές περιοχές του κράτους που αναφέρονται στο Άρθρο 2, να έχει κατοχυρώσει επισήμως το κράτος τις σχετικές ζώνες κυριαρχίας του ή εάν αρκεί ο εντοπισμός των αντίστοιχων περιοχών, ενώ, εάν θεωρείται τελικώς απαραίτητη προϋπόθεση η επίσημη κατοχύρωση, η οριοθέτηση θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί σύμφωνα με τις αρχές και τα δόγματα του δημοσίου διεθνούς δικαίου. Συναρτήσει μάλιστα σχετικής άποψης που είχε διαμορφωθεί ως προς την ως άνω ερμηνεία του Άρθρου, η αντιπροσωπεία των ΗΠΑ πρότεινε η Σύμβαση να τυγχάνει εφαρμογής μόνο εάν η ζημία επήλθε εντός γεωγραφικών θαλάσσιων ζωνών, τις οποίες το κράτος έχει επισήμως κατοχυρώσει<sup>71</sup>. Όπως είναι εμφανές, το άρθρο κάνει μνεία στον τόπο επέλευσης της αρνητικής συνέπειας του περιστατικού, της ζημίας (*lex loci damni*), προκειμένου να οριοθετήσει το πεδίο λειτουργίας της Σύμβασης αδιαφορώντας για τον τόπο στον οποίο έλαβε χώρα το ίδιο το υπό κρίση συμβάν (*lex loci delicti commissi*)<sup>72</sup>. Είναι δυνατό δηλαδή το ζημιόγνο περιστατικό (π.χ. σύγκρουση πλοίων η οποία επέφερε διαρροή καυσίμων) να συνέβη ακόμη και στην ανοικτή θάλασσα –ίσως και κατά τη διάρκεια αβλαβούς διελεύσεως<sup>73</sup>, όπως αυτή ορίζεται από το δημόσιο διεθνές δίκαιο- και, εφόσον οι εξ αυτού ζημίες επήλθαν εντός του εδάφους, των χωρικών υδάτων ή της ΑΟΖ ενός Κράτους Μέρους, να αποτελεί βάση της ευθύνης από ρύπανση η Bunkers Convention.

Εκτός από το πεδίο εφαρμογής, όπως αυτό ορίζεται στο σχετικό άρθρο, όμοια φαίνεται να είναι και η διάταξη του Άρθρου 4 παρ. 2 με το αντίστοιχο Άρθρο XI της CLC. Στο Άρθρο 4 παρ. 2 ορίζεται ότι η Bunkers Convention δεν καλύπτει ζημίες οφειλόμενες σε ρύπανση από πετρέλαιο κίνησης πολεμικών πλοίων, βοηθητικών του Ναυτικού πλοίων ή άλλων, τα οποία ανήκουν σε Κράτος Μέρος ή είναι αντικείμενα εκμετάλλευσής του για αποκλειστικά μη εμπορικούς σκοπούς. Η εξαίρεση αυτή αποτελεί συχνή μορφή εξαίρεσης σε αρκετές Συμβάσεις στον δικαιοκλάδο του ναυτικού δικαίου, αλλά τουλάχιστον στην προκειμένη περίπτωση δεν είναι απόλυτη, καθώς δίνεται η δυνατότητα στα Κράτη Μέρη μέσω του άρθρου 4 παρ. 3 να επεκτείνουν την εφαρμογή της Σύμβασης και σε αυτήν την κατηγορία πλοίων, υπό την προϋπόθεση ότι θα ενημερώσουν σχετικά τον Γενικό Γραμματέα του IMO. Επιπλέον, όσον αφορά τα πλοία τα οποία βρίσκονται υπό κυριότητα ή εκμετάλλευση Κράτους Μέρους αλλά εξυπηρετώντας σκοπούς εμπορικούς, τα Κράτη Μέρη μπορούν, κατά την παράγραφο 3 του ίδιου άρθρου, να βασισθούν στη Σύμβαση για τη ρύθμιση της ευθύνης τους

<sup>71</sup> ό.π. M. Tsimplis, *Lloyd's Maritime & Commercial Law Quarterly*, 2005, σελ. 87.

<sup>72</sup> ό.π. I. Κοροτζής, *ΕλλΔικ* 2008, σελ. 1294, M. Tsimplis, *Marine pollution from shipping activities- The 2001 Bunker Pollution Convention*, *Maritime Law-Second Edition*, Sweet & Maxwell, 2011, σελ. 455.

<sup>73</sup> ό.π. K. Bachxevanis, <https://www.reedsmith.com/en/>.

από τέτοιες ζημίες, παραιτούμενα όμως από τις όποιες ενστάσεις σχετίζονται με την ιδιότητα τους ως κυρίαρχα κράτη.

## 2.2. Ορισμοί-Διαφοροποιήσεις από τη CLC 1969

Οι έννοιες των όρων της Bunkers Convention ταυτίζονται σε μεγάλο βαθμό με αυτές της CLC, αλλά σε ορισμένα κομβικά σημεία παρουσιάζουν διαφοροποιήσεις οι οποίες οφείλονται στον μοναδικό χαρακτήρα κάθε σύμβασης και το διαφορετικό πεδίο εφαρμογής. Έτσι, παρατηρείται ότι οι έννοιες «πρόσωπο», «εγγεγραμμένος στο νηολόγιο κύριος»<sup>74</sup>, «προληπτικά μέτρα», «περιστατικό» και «ολική χωρητικότητα» ακολουθούν τις αντίστοιχες της CLC.

### I. Η έννοια του πλοίου κατά τη Σύμβαση

Σημαντική διαφοροποίηση παρουσιάζεται στον ορισμό της έννοιας του πλοίου μεταξύ των δύο συμβάσεων. Η έννοια την οποία εκλαμβάνει το «πλοίο» κατά το γράμμα της CLC έχει ήδη αναλυθεί σε προηγούμενα σημεία προβαίνοντας στη διάκριση περί κατασκευαστικού και λειτουργικού κριτηρίου κλπ. Στον αντίποδα λοιπόν αυτού του τόσο εξειδικευμένου και αρκετά εστιασμένου ορισμού της CLC, βρίσκεται ο αντίστοιχος ορισμός της Bunkers Convention, η οποία δίνει το προβάδισμα σε έναν ευρύ χαρακτηρισμό του πλοίου υπό την σκέπη της συγκεκριμένης Σύμβασης. Συγκεκριμένα αναφέρει το Άρθρο 1 παρ. 1 *«Πλοίο σημαίνει κάθε κινούμενο στη θάλασσα σκάφος και πλωτό ναυπήγημα, οποιουδήποτε τύπου»*. Στο αγγλικό κείμενο οι δύο έννοιες έχουν καταγραφεί ως «seagoing vessel» και «seaborne

---

<sup>74</sup> Στο κείμενο της CLC ο όρος αυτός αναφέρεται στον εγγεγραμμένο στο νηολόγιο κύριο, αφήνοντας παράλληλα περιθώριο για συμπερίληψη στον ορισμό του προσώπου που φέρει την κυριότητα του πλοίου, ακόμη και σε περίπτωση που δεν είναι εγγεγραμμένο στο νηολόγιο το ίδιο ή κάποιο άλλο πρόσωπο.



craft», έννοιες που έχουν χρησιμοποιηθεί και από άλλες Συμβάσεις<sup>75</sup>, συνήθως ακολουθούμενες από μίας μορφής αοριστία λόγω ευρύτητας<sup>76</sup>. Ο όρος «σκάφος» έχει, με βάση τα μέχρι τώρα πορίσματα της επιστήμης και της νομολογίας, την έννοια του κοίλου πλεούμενου, η οποία δεν συμπεριλαμβάνει πάντως πλωτά αντικείμενα, όπως πλωτές νησίδες, πλωτούς γερανούς. Ωστόσο, τέτοιες κατασκευές συμπεριλαμβάνονται στον ως άνω ορισμό μέσω του δεύτερου σκέλους του ορισμού περί «πλωτού ναυπηγήματος».

Αξίζει να σημειωθεί, καθώς έχει αποτελέσει σημείο μακροχρόνιων συζητήσεων και αναλύσεων στο πλαίσιο του αντίστοιχου ορισμού της CLC, ότι, κατά την Bunkers Convention, συμπεριλαμβάνονται στην έννοια του πλοίου και σκάφη τα οποία πλέον δεν χρησιμοποιούνται για μεταφορά, αλλά ως πλωτές αποθήκες (offshore units)<sup>77</sup>, εφόσον πάντοτε διατηρούν ακόμη ακέραιη την ικανότητα προς πλεύση στη θάλασσα και διαθέτουν πετρέλαιο κίνησης ώστε να καταλαμβάνονται από τις διατάξεις της Σύμβασης. Ο λόγος της ένταξής τους στον ορισμό είναι ότι, εν αντιθέσει με τη CLC, η προϋπόθεση εκμετάλλευσης του σκάφους προς μεταφορά δεν απαντάται σε κανένα σημείο του ορισμού. Ο ορισμός ωστόσο θεωρήθηκε αρκετά ασαφής από την International Association of Drilling Contractors όσον αφορά τις κινητές υπεράκτιες μονάδες εξόρυξης πετρελαίου (Mobile Offshore Drilling Units-MODU)<sup>78</sup>, ως προς το εάν απαιτείται να ισχύουν σωρευτικά και τα δύο στοιχεία του ορισμού του πλοίου κατά την Bunkers Convention –ορθότερο είναι να μη θεωρηθεί ότι κάτι τέτοιο τίθεται ως προϋπόθεση λαμβάνοντας υπόψη τη βούληση του νομοθέτη μέσω τελεολογικής ερμηνείας της διάταξης-, καθώς και ως προς την ακριβή ερμηνεία του όρου «seaborne craft», δηλαδή του πλωτού ναυπηγήματος. Το ίδιο ζήτημα ισχύει και για τα αερόστρωμνα (hovercrafts ή air cushion vehicles) και τα FPSO (Floating Production, Storage & Offloading), τα οποία, κατά μία έννοια, θα μπορούσαν να υπαχθούν στον ευρύ ορισμό του πλοίου, αν και μολταυτά θα αντιμετώπιζε ο υπεύθυνος «πλοιοκτήτης» τους σημαντικό πρόβλημα με τον περιορισμό της ευθύνης του ακόμη και εάν ήθελε θεωρηθεί ότι εντάσσονται στον ως άνω ορισμό, διότι σίγουρα δεν καλύπτονται από τον σχετικό ορισμό της LLMC<sup>79</sup>, στην οποία συχνότατα καταφεύγουν οι πλοιοκτήτες ως εφαρμοστέο δίκαιο για τον περιορισμό της ευθύνης τους για ζημίες λόγω ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης, όπως αυτή ρυθμίζεται από την Bunkers Convention.

Εάν, παραδείγματος χάριν, λάμβανε χώρα εντός των ελληνικών χωρικών υδάτων ή της ελληνικής ΑΟΖ ατύχημα το οποίο είχε ως αποτέλεσμα διαρροή πετρελαίου κίνησης από

<sup>75</sup> π.χ. βλ. Άρθρο 1 παρ. 3 της Διεθνούς Σύμβασης Αθηνών σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους, 1974/1976/2002.

<sup>76</sup> ό.π. Μ. Tsimplis, 5ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, 2004, σελ. 364.

<sup>77</sup> ό.π. C. de la Rue, Pollution at Sea-Law and Liability, 2012, σελ. 12, ό.π. Ι. Κοροτζής, ΕλλΔικ 2008, σελ. 1296.

<sup>78</sup> LEG 79/6/2, ό.π. Μ. Tsimplis, Lloyd's Maritime & Commercial Law Quarterly, 2005, σελ. 87.

<sup>79</sup> ό.π. Κ. Bachxevanis, <https://www.reedsmith.com/en>, βλ. άρ. 15 παρ. 5 LLMC

κάποιο από τα ως άνω πλωτά ναυπηγήματα (π.χ. MODU, FPSO, hovercrafts κλπ), η ευθύνη για ζημίες από την προκύπτουσα ρύπανση θα ρυθμιζόταν από τις διατάξεις της Bunkers Convention, καθώς ο ορισμός του πλοίου κατά τη Σύμβαση συμπεριλαμβάνει τα πλωτά ναυπηγήματα. Άρα ο κατά τη Σύμβαση πλοιοκτήτης θα ευθυνόταν καταρχήν για την κάλυψη των ζημιών, οι αξιώσεις εκ των οποίων θα ασκούνταν στα αρμόδια ελληνικά δικαστήρια, κατά το άρθρο 9 της Σύμβασης<sup>80</sup>. Σε δεύτερο επίπεδο, λαμβάνοντας υπόψιν το άρθρο 6 της Σύμβασης που επιτρέπει τον περιορισμό της ευθύνης του πλοιοκτήτη, εφόσον αυτό προβλέπεται από το εφαρμοστέο δίκαιο, και το γεγονός ότι, στην υπό κρίση υποτιθέμενη περίπτωση, εφαρμοστέο ως *lex fori* είναι το ελληνικό δίκαιο, θα εξετασθεί καταρχάς εάν μπορεί να εφαρμοσθεί η κυρωθείσα από την Ελλάδα LLMC. Αρκεί η παραπομπή στο άρθρο 1 παρ. 2 αυτής, όπου γίνεται αναφορά σε «θαλασσοπλοούν πλοίο» και στο άρθρο 15 παρ. 5, διάταξη που εξαιρεί τα αερόστρωμα σκάφη και τις πλωτές εξέδρες που χρησιμεύουν στην εκμετάλλευση των φυσικών πηγών βυθού και υπεδάφους, ώστε να γίνει αντιληπτό ότι είναι αδύνατος ο περιορισμός της ευθύνης του πλοιοκτήτη με βάση την LLMC, παρότι ο ευρύς ορισμός του πλοιοκτήτη είναι σε μεγάλο βαθμό όμοιος και οι αποκαταστατές ζημίες πιθανόν να εντάσσονται στις κατηγορίες του άρθρου 2 LLMC. Αποκλείοντας λοιπόν και τον εναλλακτικό τρόπο περιορισμού της ευθύνης στο πλαίσιο της ελληνικής έννομης τάξης μέσω των άρθρων 85επ. ΚΙΝΔ<sup>81</sup>, αφού ο 5<sup>ος</sup> τίτλος αυτού του νομοθετήματος δεν καλύπτει πλωτά ναυπηγήματα<sup>82</sup>, συμπεραίνεται είτε ότι η ευθύνη του πλοιοκτήτη θα είναι απεριόριστη είτε ότι πιθανή λύση σε εθνικά νομοθετήματα που επιτρέπουν τον περιορισμό της ευθύνης και στα πλωτά ναυπηγήματα.

---

<sup>80</sup> Βλ. κεφάλαιο περί διεθνούς δικαιοδοσίας

<sup>81</sup> Οι διατάξεις αυτές εφαρμόζονται σε λίγες περιπτώσεις, εναλλακτικά στα ρυθμιστικά κενά της LLMC, η οποία ως διεθνής σύμβαση υπερέχει των εθνικών νομοθετημάτων (άρ. 28 παρ. 1 Σ).

<sup>82</sup> Άρ. 1 εδ. β' ΚΙΝΔ

## II. Η έννοια του πετρελαίου κίνησης

Έχοντας προβεί ήδη σε ανάλυση του όρου «πετρέλαιο κίνησης» στο πλαίσιο της Σύμβασης σε προηγούμενο σημείο, εν προκειμένω θα εξετασθούν συγκεκριμένα σημεία του ορισμού. Η έννοια του πετρελαίου κίνησης ομοιάζει με αυτήν του πετρελαίου κατά την CLC, με τη βασική διαφορά ότι στην πρώτη δεν απαιτείται αυτό να είναι εμμένον (persistent)<sup>83</sup>, χρησιμοποιούμενο αποκλειστικά και μόνο για την κίνηση των πλοίων. Σημειωτέον κρίνεται ότι το πιο ασφαλές κριτήριο διάκρισης μεταξύ του πετρελαίου ως φορτίο από τη μία πλευρά και ως καυσίμου από την άλλη είναι φυσικά ο κύριος σκοπός της χρήσης του (intention of use)<sup>84</sup>. Παρότι στην πράξη, όταν, μετά από ζημιογόνο περιστατικό, υπάρχει εναπομείναν πετρέλαιο σε σωλήνες χρήσης καυσίμων ή σε δεξαμενές κατανάλωσης, η διάκριση είναι ευχερέστερη, αυτό δεν συμβαίνει πάντοτε, και το πετρέλαιο πολλές φορές αποθηκεύεται σε άλλα σημεία του πλοίου, όπου δεν καθίσταται εμφανής εκ πρώτης όψεως ο προορισμός της χρήσης του.

## III. Η έννοια της ζημίας κατά τη Σύμβαση

Απαραίτητη για την κατανόηση και την εμβάθυνση στις διατάξεις και τα καίρια σημεία της Bunkers Convention είναι και η προσέγγιση της έννοιας που δίδεται στη «ζημία από ρύπανση» κατά την Bunkers Convention, σε σύγκριση με τη CLC. Ο ορισμός είναι παρόμοιος και στις δύο Συμβάσεις, όμως αξίζει να γίνουν ορισμένες διευκρινίσεις ως προς το περιεχόμενο<sup>85</sup>. Καταρχάς, η ζημία πρέπει να έχει λάβει χώρα εκτός του πλοίου είτε λόγω διαφυγής είτε λόγω απόρριψης πετρελαίου κίνησης (στη CLC προφανώς η έννοια αναφερόταν αποκλειστικά σε πετρέλαιο ως φορτίο, όπως αυτό ορίζεται στο κείμενό της, σε αντιδιαστολή με την Bunkers Convention). Ζημία η οποία οφείλεται καταρχήν σε έκρηξη ή πυρκαγιά δεν καλύπτεται από τη Σύμβαση, καθώς αυτή θα πρέπει να προέρχεται απευθείας από διαφυγή ή απόρριψη πετρελαίου κίνησης. Γι' αυτό και σε περίπτωση που εκδηλωθεί έκρηξη ή πυρκαγιά, η οποία προκαλέσει ως αλυσιδωτή αντίδραση τη διαρροή πετρελαίου κίνησης, οι τυχόν

<sup>83</sup> ό.π. C. de la Rue, Pollution at Sea-Law and Liability, 2012, σελ. 12.

<sup>84</sup> ό.π. M. Tsimplis, Maritime Law-Second Edition, Sweet & Maxwell, 2011, σελ. 454.

<sup>85</sup> Η ΙΤΟΡΡΦ έχει διακρίνει τα είδη της ζημίας στα εξής τέσσερα: προληπτικά μέτρα και συνακόλουθες τυχόν ζημιές, υλική ζημία, αμιγώς οικονομική ζημία και περιβαλλοντική ζημία (εφόσον αυτή είναι πραγματική και εύλογα μετρήσιμη), <http://www.itopf.com/>.

προκύπτουσες από αυτό το συμβάν ζημίες θεωρείται ότι καλύπτονται από την εν λόγω Σύμβαση<sup>86</sup>. Αναφορικά με τις υποκατηγορίες που απαρτίζουν τον ορισμό της «ζημίας», η International Union for Conservation of Nature and Natural Resources υπέβαλε πρόταση στην ιδρυτική της Σύμβασης Συνδιάσκεψη προς εξειδίκευση του όρου με εμφανή διάκριση ανάμεσα στα διάφορα είδη ζημίας που περιέχει, καθώς όμως αυτή δεν έγινε δεκτή<sup>87</sup>, κάθε κατηγορία χρήζει περαιτέρω διερεύνησης.

Διευκρινίζεται λοιπόν ότι η αποζημίωση για υποβάθμιση του περιβάλλοντος περιορίζεται μόνο στα εύλογα μέτρα αποκατάστασής του, τα οποία είτε έχουν ήδη ληφθεί είτε πρόκειται να ληφθούν, δηλαδή σε πραγματικά έξοδα (actual costs) και όχι σε υποθετικά τα οποία θα μπορούσαν να γίνουν, καθώς τα τελευταία είναι άλλωστε μη μετρήσιμα, ενώ αναγνωρίζεται η δυνατότητα κάλυψης διαφυγόντων κερδών που οφείλονται στην υπό εξέταση ρύπανση, και δαπανών για προληπτικά μέτρα και την τυχόν συνακόλουθη εξ αυτών ζημία. Η αποζημίωση για γενικής φύσης, αόριστη υποβάθμιση στο περιβάλλον και στο οικοσύστημα δεν περιλαμβάνεται καταρχήν στις αποκαταστατέες ζημίες, όπως για παράδειγμα συμβαίνει με τη σταδιακή μόλυνση της πανίδας και χλωρίδας της θάλασσας και των παράκτιων περιοχών, η οποία πιθανόν να μεταφέρεται δια μέσου της τροφικής αλυσίδας και στον άνθρωπο<sup>88</sup>, γιατί θεωρείται ότι παρουσιάζει εξαιρετικά μακροπρόθεσμα αρνητικά αποτελέσματα, ώστε αυτά να μην δύνανται να συνυπολογισθούν, εν αντιθέσει προς την ορισμένη μόλυνση του περιβάλλοντος και τα εύλογα<sup>89</sup> μέτρα αποκατάστασής του. Όμως, επειδή η εφαρμογή της Σύμβασης γίνεται από τα αρμόδια εθνικά δικαστήρια, η ερμηνεία της έννοιας και η συνακόλουθη υπαγωγή στον όρο περιπτώσεων που κανονικά εξαιρούνται του πεδίου εφαρμογής της Σύμβασης εναπόκειται αποκλειστικά στην κρίση των εκάστοτε εθνικών δικαστών, με αποτέλεσμα να παρουσιάζονται πιθανές αποκλίσεις από την ευκαταία ομοιόμορφη εφαρμογή<sup>90</sup>.

Όσον αφορά δε την κάλυψη των διαφυγόντων κερδών, έχουν εμφανιστεί κατά καιρούς διχογνωμίες σχετικά με το ζήτημα του κατά πόσον πρέπει αυτά να συνδέονται με κάποιου είδους υλική εκ της ρύπανσης ζημία ή αρκεί η αμιγής απώλεια κέρδους (pure economic loss) που αποδίδεται στη ρύπανση από πετρέλαιο κίνησης. Στο βρετανικό δίκαιο καταρχήν η πλειοψηφία τάσσεται υπέρ της πρώτης άποψης, ωστόσο τα τελευταία χρόνια φαίνεται να

<sup>86</sup> ό.π. M. Tsimplis, *Maritime Law-Second Edition*, Sweet & Maxwell, 2011, σελ. 454.

<sup>87</sup> LEG 79/6/3, ό.π. M. Tsimplis, *Lloyd's Maritime & Commercial Law Quarterly*, 2005, σελ. 86.

<sup>88</sup> ό.π. M. Tsimplis, *Lloyd's Maritime & Commercial Law Quarterly*, 2005, σελ. 86.

<sup>89</sup> Το εύλογο συνιστά αόριστη έννοια, συχνά χρησιμοποιούμενη στα νομικά κείμενα, η οποία διαφοροποιείται σε κάθε έννομη τάξη και εξειδικεύεται ad hoc σε κάθε περίπτωση από τον αρμόδιο δικαστή λαμβάνοντας υπόψη πληθώρα κριτηρίων και γενικότερων περιστάσεων.

<sup>90</sup> Παράδειγμα τέτοιας απόκλισης στο συγκεκριμένο ζήτημα αποτελούν τα ιταλικά δικαστήρια, τα οποία έχουν αρκετές φορές επιδικάσει αποζημίωση για αμιγώς περιβαλλοντική ζημία/υποβάθμιση, ό.π. M. Tsimplis, *5ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου*, 2004, σελ. 364.

γίνεται αποδεκτή και η κάλυψη των αμιγώς οικονομικών ζημιών. Επίσης, θα πρέπει να αναφερθεί ότι, σε συνδυασμό των παραγράφων 7 και 9β του Άρθρου 1 της Σύμβασης, προκύπτει ουσιαστικά η απόφαση του νομοθέτη να συμπεριλάβει στις αποκαταστατέες ζημίες αυτής και τις αξιώσεις για βαριά και επικείμενη απειλή πρόκλησης ζημίας (προτού δηλαδή αυτή λάβει πραγματικά χώρα), αξίωση η οποία κατά βάση προκύπτει συνήθως λόγω λήψης προληπτικών μέτρων προς αποτροπή ή μείωση της επικείμενης σοβαρής ζημίας. Τα όρια διάκρισης, αναγνώρισης και χαρακτηρισμού μιας απειλής επέλευσης ζημίας ως τέτοιας (δηλαδή ως βαριάς και επικείμενης) είναι αρκετά λεπτά και εν τέλει η επί τη πράξει διάκριση και τα κριτήρια αυτής επαφίονται στην αξιολόγηση των εθνικών δικαστηρίων των Κρατών Μερών<sup>91</sup> που θα κληθούν σε κάθε περίπτωση να εφαρμόσουν τη Σύμβαση<sup>92</sup>. Τέλος, εάν προκύψει σωματική βλάβη ατόμου ή θάνατος λόγω ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης, οι απόψεις δίστανται ως προς το εάν αυτές υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής και στην έννοια της «ζημίας από πετρέλαιο κίνησης» της Σύμβασης. Κατά μία άποψη, δεν καλύπτονται από τις διατάξεις της Bunkers Convention, ενώ, κατά άλλη άποψη, δεν καλύπτονται μόνο εάν προήλθαν από άλλη αιτία που ακολούθησε τη διαρροή του πετρελαίου κίνησης (π.χ. πυρκαγιά, έκρηξη κλπ)<sup>93</sup>. Θα καλυπτόταν όμως, για παράδειγμα, μία περίπτωση σωματικής βλάβης λόγω μόλυνσης από το πετρέλαιο, με βάση τη δεύτερη, μάλλον ορθότερη, άποψη (π.χ. εξαιτίας αναθυμιάσεων του πετρελαίου ή λόγω ερεθισμού του δέρματος).

---

<sup>91</sup> ό.π. Κ. Bachxevanis, <https://www.reedsmith.com/en>.

<sup>92</sup> Βλ. Άρθρο 9 Bunkers Convention.

<sup>93</sup> ό.π. Ι. Κοροτζής, ΕλλΔικ 2008, σελ. 1295.

### 2.3. Ευθυνόμενα Πρόσωπα

#### I. Διάσπαση της ευθύνης σε περισσότερα πρόσωπα

Η Διεθνής Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη από Ζημίες λόγω Ρύπανσης από Πετρέλαιο Κίνησης έχει σε σημαντικό βαθμό ακολουθήσει τα πρότυπα της CLC, ενώ έχει «δανειστεί» αρκετά στοιχεία από το κείμενο άλλων Διεθνών Συμβάσεων ευθύνης, όπως της HNS Convention. Η ομοιότητα αυτή παρατηρείται σε πολλά επίπεδα, αλλά δεν συναντάται στα πρόσωπα, τα οποία κατά τις διατάξεις της Σύμβασης ευθύνονται για τις σχετικές ζημίες, ως αυτές ορίζονται στο κείμενό της.

Τόσο στη CLC, όσο και στην HNS Convention ο νομοθέτης προτίμησε ως επικρατέστερο το σύστημα συγκέντρωσης της ευθύνης σε ένα μόνο πρόσωπο, αυτό του κυρίου του πλοίου («registered owner»), δηλαδή του εγγεγραμμένου στο νηολόγιο κυρίου ή, εάν τέτοιος δεν υπάρχει, του προσώπου που πράγματι έχει υπό την κυριότητά του το πλοίο<sup>94</sup>. Πρόκειται για το επονομαζόμενο σύστημα «channeling of liability», το οποίο προτιμήθηκε με γνώμονα το γεγονός ότι οι ως άνω Συμβάσεις επέλεξαν επίσης να ιδρύσουν ένα αυτοτελές και ξεχωριστό δεύτερο στάδιο αποζημίωσης υπό τη μορφή κεφαλαίου, το οποίο αντισταθμίζει τη συγκέντρωση του βάρους της ευθύνης σε ένα μόνο πρόσωπο. Η τόσο συγκεκριμένη θεώρηση του υπεύθυνου προσώπου και στις δύο αυτές Συμβάσεις άντλησε τα επιχειρήματά της<sup>95</sup> για να εδραιωθεί, καταρχάς στην απλοποίηση του όλου συστήματος ευθύνης και αποζημίωσης, αποσκοπώντας στον –όσο το δυνατόν– ευχερέστερο εντοπισμό του αρμόδιου για την κάλυψη της ζημίας προσώπου εκ μέρους των τρίτων ζημιωθέντων και την, κατά συνέπεια, συντομότερη ολοκλήρωση της διαδικασίας<sup>96</sup>. Ως επιπροσθέτως, η αναφορά σε ένα μόνο πρόσωπο διευκολύνει σημαντικά την ασφάλιση της ευθύνης και συμβάλλει στην αποτελεσματική χρήση της, ενώ, καταρχήν, σε κάποιες περιπτώσεις ωφελεί όλα τα πρόσωπα που ασχολούνται με τη λειτουργία του πλοίου και πιθανόν να συνδέονται με το επίμαχο περιστατικό<sup>97</sup>, καθώς διασφαλίζεται ότι θα καταβάλει ένα εξ αυτών το απαιτούμενο ποσό χωρίς να δημιουργείται οποιαδήποτε σύγχυση και, στη συνέχεια, θα μπορούν, μέσω της επιτρεπόμενης από τα κείμενα των Συμβάσεων αναγωγής, να αναζητήσουν τα τμήματα του καταβληθέντος ποσού για τα οποία ευθύνονται άλλα πρόσωπα από αυτά τα τελευταία. Στην επιλογή αυτού του συστήματος συνετέλεσε, όπως προελέχθη, και το γεγονός ότι στις

<sup>94</sup> Άρθρο I παρ. 3 CLC

<sup>95</sup> ό.π. C. de la Rue-P. Murray, Shanghai International Maritime Forum 2005, σελ. 3.

<sup>96</sup> ό.π. L. Zhu, Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage, σελ. 28.

<sup>97</sup> ό.π. M. Tsimplis, 5ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, 2004, σελ. 365.

Συμβάσεις CLC και HNS που χρησιμοποιήθηκαν ως παράδειγμα έχει δομηθεί ένα διεπίπεδο πλαίσιο αποζημίωσης των ζημιωθέντων, με αποτέλεσμα να επαρκεί εκ πρώτης προσεγγίσεως η αξίωση προς ένα και μόνο πρόσωπο<sup>98</sup>, αφού υπάρχει και η εναλλακτική δυνατότητα, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, να στραφεί ο εκάστοτε ζημιωθείς προς το Κεφάλαιο που κάθε Σύμβαση ορίζει<sup>99</sup>, δηλαδή το IOPC Fund και το αντίστοιχο Κεφάλαιο της HNS.

Σε αντίθεση με τις προγενέστερες Διεθνείς Συμβάσεις, τις οποίες στα υπόλοιπα ζητήματα περιεχομένου ακολούθησε σημαντικά, συμπορευόμενη με το πνεύμα των νομοθετικών ρυθμίσεων στον κλάδο του ναυτικού δικαίου τις τελευταίες δεκαετίες που τείνει προς την κατανομή των δαπανών σε περισσότερα του ενός πρόσωπα, η Bunkers Convention εγκαθίδρυσε ένα σύστημα αποζημίωσης «αποκεντρωμένης» φύσης –εάν θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί αυτού του είδους ο χαρακτηρισμός για έναν τέτοιο σκοπό. Εν ολίγοις, η ευθύνη, αντί για να αποδίδεται αποκλειστικά και μόνο στον κύριο του ευθυνόμενου πλοίου, «μοιράστηκε» ανάμεσα σε διάφορα πρόσωπα τα οποία λειτουργούν το πλοίο.

Τα πρόσωπα αυτά χαρακτηρίζονται συλλήβδην στο κείμενο ως «πλοιοκτήτης»<sup>100</sup> και περιλαμβάνουν τον κύριο (με έννοια ίδια με αυτή που χρησιμοποιείται στις CLC και την HNS Convention), τον μισθωτή γυμνού σκάφους, κατά την ελληνική ορολογία ή, αλλιώς, bareboat charterer (ναυλωτή bareboat<sup>101</sup>), τον διαχειριστή (manager) και τον εκμεταλλευόμενο το πλοίο (operator). Ουσιαστικά είναι όλα πρόσωπα που χρησιμοποιούν το πλοίο (operate), έχουν οικονομικό συμφέρον από την ομαλή και εύρυθμη λειτουργία του και, γι' αυτό θεωρείται ότι, σε περίπτωση ατυχήματος από το οποίο προέκυψε διαρροή πετρελαίου κίνησης και, κατ' επέκταση, θαλάσσια ρύπανση, φέρουν μέρος αυτής της ευθύνης ή ενδέχεται, και θα μπορούσαν ενδεχομένως, αναλόγως την περίπτωση, να φέρουν. Φυσικά, τα εν λόγω πρόσωπα ευθύνονται για τυχόν ζημίες με βάση τη Σύμβαση, εφόσον υφίσταται ο ρόλος τους στην εκάστοτε σχέση, εφόσον δηλαδή υπάρχει ανά περίπτωση διαχειριστής ή έχει συναφθεί σύμβαση μίσθωσης γυμνού σκάφους ή διαχωρίζεται η κυριότητα από την εκμετάλλευση ώστε να είναι υπαρκτός ο ρόλος του εκμεταλλευόμενου το πλοίο. Θα μπορούσε ενδεχομένως να ειπωθεί βέβαια ότι η Bunkers Convention διατήρησε ένα κατάλοιπο του προηγούμενου συστήματος καθιστώντας υποχρεωτική την ασφάλιση του πλοίου με βάση τη Σύμβαση μόνο εκ μέρους του κυρίου του πλοίου υπό την έννοια του «registered owner», όπως θα αναλυθεί σε επόμενο κεφάλαιο.

---

<sup>98</sup> Άρθρο 3 παρ. 1 CLC.

<sup>99</sup> βλ. Και Fund Convention.

<sup>100</sup> Άρθρο 1 παρ. 3 Bunkers Convention.

<sup>101</sup> Υπήρχε μία σκέψη ότι θα έπρεπε πιθανότατα να γίνει διάκριση στο κείμενο ανάμεσα στους δύο όρους που χρησιμοποιούνται για τον ναυλωτή/μισθωτή γυμνού σκάφους, δηλαδή τον «bareboat charterer» και τον «demise charterer». Τελικά κατέληξαν οι αντιπροσωπείες ότι ο πρώτος όρος είναι ευρύτερος και εμπεριέχει τον δεύτερο, LEG 81/11, ό.π. M. Tsimplis, *Lloyd's Maritime & Commercial Law Quarterly*, 2005, σελ. 88.

## II. Λόγοι προτίμησης αυτού του συστήματος

Η Bunkers Convention ακολούθησε αντίθετο εν μέρει δρόμο ως προς την κατανομή ευθύνης, σε σχέση με άλλες Συμβάσεις περί ευθύνης λόγω ρύπανσης πιθανότατα για συγκεκριμένους λόγους. Καταρχήν λοιπόν, εν αντιθέσει με τη CLC και την HNS Convention, η Bunkers Convention δεν έχει εγκαθιδρύσει δεύτερο επίπεδο αποζημίωσης στο σύστημα ευθύνης το οποίο ρυθμίζει (single-tier compensation regime), με αποτέλεσμα οι αξιώσεις των εκάστοτε ζημιωθέντων να διέτρεχαν διαφορετικά τον κίνδυνο να παραμείνουν «μετέωρες» και χωρίς αντίκρυσμα, εάν υπεύθυνος οριζόταν μόνο ο κύριος του πλοίου, καθώς θα υπήρχε σοβαρή πιθανότητα να μην ικανοποιηθούν πλήρως, σε περίπτωση αφερεγγυότητας ή αδυναμίας αυτού και του ασφαλιστή του να καλύψουν τη ζημία. Σε αντιστάθμισμα αυτού του κινδύνου, που θα προέκυπτε από την απουσία δεύτερου επιπέδου αποζημίωσης, αποφασίστηκε κατά τη σύνταξη της Σύμβασης να κατανεμηθεί η ευθύνη σε περισσότερα πρόσωπα τα οποία συνδέονται στενά με την λειτουργία του πλοίου, προκειμένου οι ζημιωθέντες να έχουν την ευχέρεια επιλογής ανάμεσα στις διάφορες πηγές ικανοποίησης των αιτημάτων τους και να προστατεύουν επαρκώς τις τόσο σημαντικής φύσης αξιώσεις τους.

Επιπλέον, μετά το ατύχημα Erika η Ευρωπαϊκή Ένωση είχε επανειλημμένως κατακρίνει το «channeling of liability» σύστημα των προηγούμενων Συμβάσεων ως αναποτελεσματικό, καθώς είχε προκύψει δυσκολία πλήρους κάλυψης των ζημιών από τη ρύπανση από ένα και μόνο πρόσωπο, καθιστώντας λιγότερο πιθανή την καταβολή ολόκληρης αποζημίωσης στους ζημιωθέντες. Υπέρμαχο δε της άποψης αυτής δήλωνε και το κράτος των ΗΠΑ, όπου εφαρμόζεται για αντίστοιχες περιπτώσεις ρύπανσης η Oil Pollution Act (OPA) 1990, εφαρμοστέα σε περιπτώσεις που ανήκουν τόσο στο πεδίο εφαρμογής της CLC, όσο και σε αυτό της Bunkers Convention. Ειδικότερα, για τις ΗΠΑ, η συγκέντρωση της ευθύνης σε ένα μόνο πρόσωπο στις περισσότερες Συμβάσεις ευθύνης από ρύπανση συνιστά έναν εκ των βασικών λόγων για τους οποίους δεν έχει κυρώσει καμία από αυτές καταφεύγοντας σε ξεχωριστά δικά της νομοθετήματα.

Αρκετά πιθανό λοιπόν είναι η σημαντική αμφισβήτηση αυτού του συστήματος στο παρελθόν να αποτέλεσε μία ακόμη αιτία ώθησης του νομοθέτη προς την προτίμηση διάχυσης της ευθύνης σε περισσότερα πρόσωπα στο πλαίσιο της νέας Σύμβασης. Η προσθήκη στην έννοια του ευθυνόμενου «πλοιοκτήτη» περισσότερων εν δυνάμει ευθυνόμενων προσώπων προσφέρει –εκτός των άλλων– ένα ισχυρό κίνητρο και στα υπόλοιπα, πέραν του ίδιου του κυρίου του πλοίου, πρόσωπα, τα οποία συνδέονται με οικονομικό συμφέρον με το πλοίο, ώστε αυτά να επιδεικνύουν μεγαλύτερη προσοχή κατά την πραγματοποίηση των



επιχειρηματικών τους δραστηριοτήτων, στον βαθμό που αυτές συνδέονται με τη λειτουργία του. Ο στόχος είναι να προσπαθήσουν στο μέγιστο των δυνατοτήτων τους να αποτρέψουν και να αποφύγουν την πρόκληση συμβάντος που πιθανόν θα αποφέρει θαλάσσια ρύπανση, αλλά, σε δεύτερο στάδιο, και να ελαχιστοποιήσουν τις καταστροφικές του συνέπειες. Ούτως ή άλλως, τέτοιου είδους περιστατικά προέρχονται από την «καθημερινή» εμπορική δραστηριοποίηση του πλοίου, συνεπώς, είναι λογικό να «μοιράζεται» η ευθύνη μεταξύ των προσώπων που είναι αρμόδια για την επί τη πράξει λειτουργία του.

### III. Ευθυνόμενοι από κοινού και εις ολόκληρον

Ορισμένοι όροι από τους υποκείμενους στην ευρύτερη έννοια του «πλοιοκτήτη» δεν ομοιάζουν πλήρως κατανοητοί και οικείοι, και δεν επιδιώκεται να ορισθούν εντός του κειμένου της Σύμβασης. Έτσι, κατά τη διάρκεια των συζητήσεων της Συνδιάσκεψης της Νομικής Επιτροπής του IMO για τη σύνταξη του νομοθετήματος, η ιαπωνική αντιπροσωπεία πρότεινε να υπάρξει διευκρίνιση της έννοιας «operating the ship», ωστόσο η πρόταση αυτή απορρίφθηκε. Συνεπώς, μία προσπάθεια προσέγγισής τους μπορεί να γίνει ανατρέχοντας σε κείμενα άλλων Διεθνών Συμβάσεων, μολοντί κάθε Σύμβαση διαθέτει το δικό της αυτόνομο σύστημα εννοιών. Ένα γνήσιο παράδειγμα αποτελεί η απόπειρα ορισμού της έννοιας του operator μέσω της Wreck Removal Convention 2007, η οποία τέθηκε σε ισχύ μόλις το 2015. Μάλιστα, όσον αφορά την έννοια αυτή, του εκμεταλλευόμενου το πλοίο, και ποια είναι η ακριβέστερη μετάφρασή της στην ελληνική ναυτική ορολογία, διατυπώθηκαν ποικίλες απόψεις και αντιπαραθέσεις, με την κρατούσα γνώμη να κάνει λόγο για τον εφοπλιστή του ελληνικού ναυτικού δικαίου ως «operator of the ship». Διαχειριστής δε θεωρείται ένα φυσικό ή, συνηθέστερα, ένα νομικό πρόσωπο, το οποίο είτε συνδέεται ενδοομιλικά, σε περίπτωση π.χ. μονοβάπορης εταιρίας, με την πλοιοκτήτρια εταιρία, είτε αποτελεί μία εταιρία πλοιοδιαχείρισης, η οποία ασκεί κατ' επάγγελμα αυτήν τη δραστηριότητα και αναλαμβάνει τη διαχείριση πλοίων ιδιοκτησίας διαφόρων πλοιοκτητών.

Σε κάθε περίπτωση, όλα τα πρόσωπα τα οποία εντάσσονται στην έννοια του «πλοιοκτήτη» κατά την Bunkers Convention ευθύνονται από κοινού και εις ολόκληρον για τις σχετικές ζημιές, όπως η Σύμβαση στο Άρθρο 3 παρ. 2 ορίζει. Κατά τις προπαρασκευαστικές διαδικασίες της Σύμβασης υπήρξε σχετική εναλλακτική πρόταση του International Group of

P&I Clubs<sup>102</sup>, η οποία προωθούσε την ευθύνη του κυρίου του πλοίου ως αρχική, πρωταρχική βάση ευθύνης που θα ανατρεπόταν μόνο σε περίπτωση κατά την οποία ο κύριος θα βρισκόταν σε αδυναμία εκπλήρωσης και υπεύθυνα θα θεωρούνταν τα λοιπά υπό την έννοια του πλοιοκτήτη πρόσωπα<sup>103</sup>. Η πρόταση όμως αυτή απορρίφθηκε και επικράτησε η από κοινού και εις ολόκληρον ευθύνη. Μια μορφή ευθύνης οικεία για την ελληνική έννομη τάξη και επικρατέστερη σε πολλές περιπτώσεις όπου συνυπάρχουν περισσότερα του ενός ευθυνόμενα πρόσωπα. Στην πράξη όμως οι περισσότερες αξιώσεις ικανοποιούνται από τον κύριο του πλοίου ή, ακόμη συχνότερα, από τον ασφαλιστή του, με αποτέλεσμα να καταλήγει εν μέρει περιττή η άσκηση των αξιώσεων και προς τα υπόλοιπα πρόσωπα. Ωστόσο, δεν θα μπορούσε βάσιμα να υποστηριχθεί ότι η προσθήκη όλων των λοιπών εν δυνάμει ευθυνόμενων προσώπων δεν έχει ουδέν αντίκρουσμα. Εάν θεωρούνταν πρωταρχικά ευθυνόμενος ο κύριος του πλοίου και τα λοιπά υπό την έννοια του «πλοιοκτήτη» πρόσωπα ευθυνόμενα μόνο σε δεύτερο στάδιο, δηλαδή επικουρικά, η ικανοποίηση των αξιώσεων εκ της ρύπανσης θα καθυστερούσε σημαντικά επιβαρύνοντας τη δικαστική εξουσία και, το κυριότερο, αποβαίνοντας τελικά εις βάρος των ζημιωθέντων.

#### IV. Παθογένειες του νέου συστήματος

Η στροφή προς την κατανομή της ευθύνης σε περισσότερα του ενός πρόσωπα ήταν μία πρωτοπορία εν συγκρίσει με τις λοιπές Συμβάσεις ευθύνης από ρύπανση και εκκίνησε ως βελτιωμένο «σχήμα» ευθυνόμενων προσώπων λαμβάνοντας υπόψη τις διάφορες παθογένειες που το προηγούμενο σύστημα είχε εμφανίσει. Εντούτοις, μερίδα της θεωρίας<sup>104</sup> τάσσεται σκεπτική ως προς τη σύγκριση των δύο συστημάτων εντοπίζοντας πολλαπλά κενά και στο νεότερο σύστημα ευθύνης, τα οποία οδηγούν σε σύγχυση και αναδεικνύουν ορισμένα εκ πρώτης όψεως άλυτα ζητήματα. Καταρχάς, δεδομένου ότι μόνο ο κύριος του πλοίου υποχρεούται σε ασφάλιση της ευθύνης για σχετικές ζημίες, όπως θα εξετασθεί σε επόμενο κεφάλαιο, αλλά συνήθως και τα λοιπά πρόσωπα καταφεύγουν σε αυτήν την κίνηση –με δική τους πρωτοβουλία ή κατόπιν συμβατικής δέσμευσης-, όλα τα ως άνω πρόσωπα δικαιούνται να προβούν σε ασφάλιση με ανώτατο μεν όριο τα ποσά που θεσπίζονται από τη Σύμβαση του Λονδίνου περί περιορισμού ευθύνης από ναυτικές απαιτήσεις, αλλά για όποιο ενδιάμεσο ποσό αποφασίσουν. Με αυτό το παράδοξο, οδηγείται η κατάσταση σε μία πραγματικότητα στην

<sup>102</sup> ό.π. P. Griggs, <https://www.bmla.org.uk/>.

<sup>103</sup> ό.π. C. de la Rue-P. Murray, Shanghai International Maritime Forum 2005, σελ. 4.

<sup>104</sup> ό.π. Ch. Wu, Journal of Maritime Law & Commerce, 2002, σελ. 559.

οποία τα πρόσωπα αυτά θα έχουν ασφαλισμένη ευθύνη και θα δικαιούνται να προβούν σε περιορισμό ευθύνης για διαφορετικά ποσά δημιουργώντας ενός είδους ανισότητα. Από την άλλη μεριά βέβαια, αυτή η ανισότητα δικαιολογείται από τον διαφορετικό βαθμό εγγύτητας που συνδέει καθένα από αυτά τα πρόσωπα με τη λειτουργία του πλοίου, αναλόγως με την ιδιότητά του, καθιστώντας το, συνεπώς, υπεύθυνο σε διαφορετικό ποσοστό για την επελθούσα εκ της ρύπανσης ζημία.

Κατά δεύτερον, θα μπορούσε να ανακύψει το ερώτημα κατά πόσον το πταίσμα του ενός ευθυνόμενου κατά την Bunkers Convention προσώπου θα επηρεάζει το δικαίωμα στον περιορισμό ευθύνης των άλλων προσώπων. Ωστόσο, σε περίπτωση που το ισχύον καθεστώς περιορισμού είναι η LLMC, το ζήτημα είναι πιο ξεκάθαρο, καθώς το άρθρο 4 αυτής καθιερώνει έκπτωση από το δικαίωμα στον περιορισμό εάν μεσολαβήσει προσωπική πράξη ή παράλειψη του εκάστοτε υπεύθυνου προσώπου που να συνδέεται αιτιωδώς με την πρόκληση της ζημίας<sup>105</sup>. Πολλά είναι τα ζητήματα, τα οποία πιθανόν να γίνει αντιληπτό στην πράξη, κατά την εφαρμογή της Σύμβασης, ότι ενδεχομένως χρήζουν διευκρίνισης ή τροποποίησης, χωρίς αυτό βέβαια να σημαίνει ότι δεν είναι γνήσιο χαρακτηριστικό όλων των Διεθνών Συμβάσεων, κατά την πάροδο του χρόνου και την μεταβολή ορισμένων περιστάσεων να γεννώνται πρακτικά και ερμηνευτικά ερωτήματα.

## V. Έλλειψη προστασίας σε λοιπά πιθανώς ευθυνόμενα πρόσωπα / Responder Immunity

Το σύστημα ευθύνης που καθιερώνεται στο κείμενο της CLC<sup>106</sup>, εν αντιθέσει με αυτό της Bunkers Convention, προστατεύει καταρχήν όλα τα άλλα πιθανώς ευθυνόμενα πρόσωπα, τα οποία η τελευταία περικλείει στον ευρύ ορισμό του πλοιοκτήτη, αλλά και λοιπά άλλα πρόσωπα, τα οποία μπορεί κατά τις περιστάσεις να ευθύνονται. Ειδικότερα, στη διάταξη του Αρθρου III παρ. 4 της CLC, αποκλείονται από τον σχηματισμό ευθύνης όλα τα εκεί

---

<sup>105</sup> ό.π. Α. Αθανασίου, Η Προβληματική του Συνολικού Περιορισμού της Ευθύνης για Ναυτικές Αξιώσεις, σελ. 305επ.

<sup>106</sup> Στο αρχικό κείμενο της CLC 1969 δεν υπήρχε πρόβλεψη για την προστασία προσώπων σχετικών με τη λειτουργία του πλοίου από την οποία μπορεί να προέκυψε η ρύπανση. Η σχετική διάταξη (Άρθρο III παρ. 4) προστέθηκε με τη σύνταξη του Πρωτοκόλλου 1992.

περιοριστικά αναφερόμενα πρόσωπα<sup>107</sup>, τα οποία περικλείουν και τα συνδεδεμένα εγγύτερα προς τη λειτουργία του πλοίου, όπως ο εκμεταλλευόμενος αυτό, ο διαχειριστής και ο μισθωτής γυμνού σκάφους –ως έννοια υποκείμενη στην ευρύτερη έννοια του «ναυλωτή». Στην ως άνω κομβικής σημασίας διάταξη υπάγονται και πρόσωπα, όπως οι θαλάσσιοι αρωγοί<sup>108</sup>, οι πλοηγοί, οι clean-up contractors, εν γένει κάθε πρόσωπο που λαμβάνει εύλογα μέτρα αποκατάστασης του περιβάλλοντος ως απάντηση σε ένα ατύχημα ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης, αλλά και οι βοηθοί και προστηθέντες του ίδιου του πλοιοκτήτη. Στην Bunkers Convention λοιπόν τέτοια διάταξη δεν έχει συμπεριληφθεί στο τελικό κείμενο<sup>109</sup>, με αποτέλεσμα τα πρόσωπα αυτά να βρίσκονται εκτεθειμένα στην άσκηση αξιώσεων από τρίτους ζημιωθέντες με βάση το εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο<sup>110</sup>.

Το βασικότερο πρόβλημα εντοπίζεται στο ότι τα ως άνω πρόσωπα εκτελούν εργασίες ζωτικής σημασίας ακόμη και για τον ίδιο τον κύκλο ζωής του πλοίου και την ομαλή λειτουργία του, όπως η αποτροπή ή ελαχιστοποίηση της ρύπανσης, και, άρα, δεν πρέπει να στερούνται κάθε πιθανό κίνητρο δραστηριοποίησής τους. Πρώτο και πιο ουσιώδες κίνητρο φυσικά είναι η κάλυψη των απαραίτητων για την επιχείρηση δαπανών, στις οποίες προβαίνουν χάριν εκτέλεσης των καθηκόντων τους, ή ακόμη και μία εύλογη αμοιβή για τις υπηρεσίες τους. Αναφορικά με τους θαλάσσιους αρωγούς και τους clean-up contractors, οι προστατευτικές της ευθύνης τους διατάξεις ονομάζονται εν συντομία «responder immunity». Στην έλλειψη λοιπόν αυτή του νομοθετικού κειμένου αντιτάχθηκαν ποικίλες διεθνείς οργανώσεις, όπως οι ITOPE, CMI, Intertanko, IAPH, ICS, IG, ISU<sup>111</sup>, OCIMF και BIMCO, οι οποίες το θεώρησαν ατόπημα που αφήνει σημαντικά περιθώρια για ανεπιθύμητη τροπή μιας αξίωσης και υπέβαλαν πρόταση στη Διπλωματική Συνδιάσκεψη με θέμα την εισαγωγή σχετικής διάταξης περί προστασίας των προσώπων που έλαβαν προληπτικά μέτρα κατά της ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης. Επί της έγγραφης αυτής πρότασης διεξάχθηκε εκτενής συζήτηση, αλλά εν τέλει αυτή απορρίφθηκε, όπως και άλλες σχετικές με τη «responder immunity» αναφορές που έγιναν κατά τη Συνδιάσκεψη<sup>112</sup>.

Η Bunkers Convention αποφεύγοντας το σύστημα «channeling of liability» δεν συμπεριέλαβε λοιπόν καμία προστατευτική διάταξη των εν λόγω προσώπων, αλλά προέβη

---

<sup>107</sup> Κατά την ερμηνεία της Bunkers Convention, μεταξύ άλλων, έπαψε να απασχολεί τη νομική κοινότητα και το ζήτημα του κατά πόσον οι νηογνώμονες περικλείονται στις περιοριστικά αναφερόμενες περιπτώσεις, αφού πλέον τέτοια προστατευτική διάταξη δεν υπήρχε, ό.π. M. Tsimplis, *Lloyd's Maritime & Commercial Law Quarterly*, 2005, σελ. 90.

<sup>108</sup> Ανεξαρτήτως εάν δρουν στο πλαίσιο εκτέλεσης συμβατικής υποχρέωσης έναντι του πλοιοκτήτη ή υπό τις οδηγίες της αρμόδιας αρχής, ό.π. M. Tsimplis, σελ. 90.

<sup>109</sup> ό.π. A. Luttenberger- B. Rukavina- L. Rak, <http://bib.irb.hr/index.html?lang=EN>.

<sup>110</sup> Για παράδειγμα, στο ατύχημα Sea Empress, το 1999, η λιμενική αρχή του Milford Haven καταδικάστηκε λόγω αντικειμενικής ευθύνης κατά το Water Resources Act 1991 σε πρόστιμο 4εκ.£, το οποίο μετά την έφεση μειώθηκε σε 750.000£, ό.π. M. Tsimplis, σελ. 90.

<sup>111</sup> ό.π. Ph. Boisson, DMF, 2001, σελ. 2.

<sup>112</sup> ό.π. P. Griggs, <https://www.bmla.org.uk/>.

κατά τη σύνταξη της Σύμβασης στη διαμόρφωση ενός Resolution<sup>113</sup>, το οποίο επισυνάπτεται στη Σύμβαση<sup>114</sup>. Το Resolution αυτό καλεί και παροτρύνει τα Κράτη Μέρη της Σύμβασης να συνειδητοποιήσουν, κατά την εφαρμογή της Σύμβασης, την ανάγκη να εισαγάγουν νομοθεσία στο πλαίσιο του εθνικού τους δικαίου, προκειμένου να προστατεύσουν τα πρόσωπα τα οποία λαμβάνουν μέτρα για την αποτροπή ή μείωση της ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης, όπως οι θαλάσσιοι αρωγοί<sup>115</sup>, προσφέροντας έτσι ένα ακόμη κίνητρο για ορθότερη εξυπηρέτηση των σκοπών τους. Καταρχήν το Resolution στοχεύει στον αποκλεισμό της ευθύνης για τα πρόσωπα αυτά, εκτός εάν η ευθύνη προέκυψε εξαιτίας προσωπικού τους πταισίματος, δηλαδή προσωπικής τους πράξης ή παράλειψης, που συντελέστηκε με πρόθεση να προκληθεί ζημία ή απερίσκεπτα, αλλά γνωρίζοντας ότι μια τέτοια ζημία ενδέχεται να προκύψει (recklessly with knowledge), ενώ, επιπλέον, προτρέπει τα Κράτη Μέρη να χρησιμοποιήσουν ως πρότυπο διατύπωσης τις σχετικές διατάξεις της HNS Convention, και συγκεκριμένα το άρθρο 5 αυτής.

Το ως άνω Resolution, παρά το γεγονός ότι συνιστά παρότρυνση των κρατών για την υιοθέτηση σχετικών ρυθμίσεων, δεν παύει να αποτελεί μία νομοθετική πράξη ήπιου δικαίου (soft law), χωρίς την δυνατότητα επιβολής συγκεκριμένης ρύθμισης, με αποτέλεσμα να μην υφίσταται εγγύηση ότι τα εν λόγω μέτρα πράγματι θα ληφθούν από όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη. Βέβαια, χώρες όπως η Αυστραλία και το Ηνωμένο Βασίλειο έχουν ήδη κάνει εμφανή την νομοθετική τους πρόθεση να προβούν σε ενσωμάτωση σχετικής προστατευτικής διάταξης στο εθνικό τους δίκαιο. Το αγγλικό δίκαιο μάλιστα έχει εξαιρέσει μέσω της Merchant Shipping Act 1995 την ευθύνη για κάθε βοηθό εκπλήρωσης ή προστηθέντα του πλοιοκτήτη, καθώς και για κάθε πρόσωπο που συμβάλλει στην αποτροπή ή μείωση της ρύπανσης είτε αυτή προέρχεται από tankers είτε από άλλα πλοία. Πρόκειται για ρύθμιση εμφανούς βελτίωσης της Bunkers Convention, η οποία δεν έρχεται σε αντίθεση με τις ρυθμίσεις αυτής, εφόσον δεν προβλέπει κάτι αντίθετο το γράμμα του νόμου<sup>116</sup>. Η προστασία των ως άνω προσώπων αποτελεί εμφανώς ένα μείζονος σημασίας ζήτημα κυρίως ως προς την πρακτική εφαρμογή της Σύμβασης και, γι' αυτό, πιθανόν να συνιστούσε πηγή πρόσφορων ιδεών μία ομάδα συζήτησης τέτοιων ζητημάτων, η οποία θα συνεργάζεται άμεσα με τα Κράτη Μέρη για

---

<sup>113</sup> Κατά τη διάρκεια των διαδικασιών δημιουργίας της Σύμβασης δημιουργήθηκαν τρία Resolutions, το πρώτο για την προώθηση της συνεργασίας επί τεχνικών ζητημάτων, το δεύτερο σχετικά με την προστασία των προσώπων που προστατεύονται από το αντίστοιχο Άρθρο III παρ. 4 της CLC και το τρίτο για τον περιορισμό ευθύνης και την κύρωση του Πρωτοκόλλου του 1996.

<sup>114</sup> Το αρχικό σχέδιο αυτού συντάχθηκε από τις αντιπροσωπείες της Αυστραλίας, της Δανίας, της Ινδονησίας, της Ιρλανδίας, της Ολλανδίας, του Ηνωμένου Βασιλείου και του Χονγκ Κονγκ. (LEG/CONF.12/11, 16 Feb. 2001).

<sup>115</sup> ό.π. M. Tsimplis, 5ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, 2004, σελ. 368, ό.π. Fowler-Rodriguez-Kingsmill-Flint-Gray-Chalos, <http://www.frc-law.com/index.php>.

<sup>116</sup> ό.π. M. Tsimplis, Maritime Law-Second Edition, Sweet & Maxwell, 2011, σελ. 456.

την ομοιόμορφη και όσο το δυνατόν πιο ολοκληρωμένη διαμόρφωση σχετικού νόμου εντός της εκάστοτε έννομης τάξης<sup>117</sup>.

## VI. Η θέση του ναυλωτή ως προς τα ευθυνόμενα πρόσωπα

Ορισμένοι όροι ευθυνόμενων προσώπων στο πλαίσιο της Bunkers Convention χαρακτηρίζονται από μία γενικότερη ασάφεια, όπως έχει ήδη ειπωθεί, δημιουργώντας ερμηνευτικές δυσκολίες. Η έννοια όμως που προκαλεί συχνότερα αμφισβητήσεις ως προς τα επίπεδα ευθύνης που τη διακρίνουν σε περιπτώσεις ρύπανσης και έχει αποτελέσει βάση για ποικίλες θεωρητικές αναλύσεις είναι αυτή του ναυλωτή. Το διεθνές πλαίσιο συμβάσεων ευθύνης για ζημίες λόγω ρύπανσης στη θάλασσα εν γένει είχε καταρχήν διαμορφωθεί επί τη βάσει ανευθύνου του ναυλωτή έναντι τρίτων, καθώς η ευθύνη αποδιδόταν κατ' αποκλειστικότητα στον κύριο του πλοίου<sup>118</sup>. Χαρακτηριστικότερα τα παραδείγματα των CLC και HNS Convention, ως Διεθνείς Συμβάσεις που θέσπισαν διεπίπεδο σύστημα αντικειμενικής ευθύνης από διακινδύνευση, η οποία βαρύνει μόνο τον κύριο του πλοίου σε πρώτο στάδιο, ενώ σε δεύτερο ένα ειδικώς ιδρυθέν κεφάλαιο αποζημίωσης –ουσιώδης διαφορά στο δεύτερο στάδιο αποζημίωσης των δύο αυτών Συμβάσεων είναι ότι στη CLC η λειτουργία του Διεθνούς Κεφαλαίου (IOPC Fund) ρυθμίζεται σε ξεχωριστό νομοθετικό κείμενο, την Fund Convention. Στη CLC ο ναυλωτής περιλαμβάνεται στα προστατευόμενα πρόσωπα του Άρθρου III παρ. 4 περ. γ' «... με την επιφύλαξη της παραγράφου 5 του άρθρου αυτού, καμία απαίτηση για αποζημίωση ζημίας ρύπανσης, είτε σύμφωνα με τη σύμβαση αυτή, είτε κατά άλλον τρόπο, δεν μπορεί να ασκηθεί εναντίον... οποιουδήποτε ναυλωτή, (με οποιονδήποτε τρόπο και αν περιγράφεται, συμπεριλαμβανομένου και του ναυλωτή γυμνού πλοίου), διαχειριστή ή εφοπλιστή του πλοίου.» Επομένως, απαγορεύεται οποιαδήποτε σχετική αξίωση να στραφεί εναντίον του ναυλωτή, τόσο με βάση την ίδια τη CLC, όσο και με βάση άλλο νομοθέτημα, εκτός –όπως αναφέρεται στην παράγραφο 5 του Άρθρου III- εάν έχει μεσολαβήσει προσωπικό πταίσμα του ναυλωτή (ή, αντίστοιχα, κάποιου άλλου προστατευόμενου προσώπου). Η ως άνω ρύθμιση δικαιολογείται, αφού οι ναυλωτές στο πεδίο εφαρμογής της CLC σε τελική ανάλυση συμβάλλουν ως επί το πλείστον εμμέσως στο τελικό ποσό αποζημίωσης, δεδομένου ότι πρόκειται για πετρελαϊκές εταιρίες υπερεθνικού βεληνεκούς, οι οποίες συνεισφέρουν στο

<sup>117</sup> ό.π. Ch. Wu, Journal of Maritime Law & Commerce, σελ. 560.

<sup>118</sup> Λ. Αθανασίου, Η ευθύνη του ναυλωτή έναντι τρίτων για ζημίες από ρύπανση, 9<sup>ο</sup> Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, Θαλάσσια Ασφάλεια-Νομικά ζητήματα σχετικά με το πλοίο, το φορτίο και τον ανθρώπινο παράγοντα, Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιά, Νομική Βιβλιοθήκη, 2017, σελ. 407.

Διεθνές Κεφάλαιο ως δεύτερο επίπεδο αποζημίωσης. Εντούτοις, η αρχική εγκαθίδρυση του καθεστώτος ανευθύνου του ναυλωτή, δεν έχει κατορθώσει ακόμη να θέσει τον ναυλωτή σε ρυθμιστικό απυρόβλητο, τόσο όσον αφορά το ίδιο το γράμμα του νόμου και την ερμηνεία του, όσο και άλλες ρυθμίσεις του διεθνούς ναυτικού δικαίου, κυρίως ενωσιακής προέλευσης.

Εγκύπτοντας βασικά στον ίδιο τον νόμο και την ερμηνεία του, παρατηρείται ότι, μέσω νομοθετικών κειμένων, όπως η υπό εξέταση Bunkers Convention, παρακάμπτεται ο αρχικός εν γένει κανόνας ανευθύνου του ναυλωτή, ο οποίος πλέον περιλαμβάνεται στα ευθυνόμενα πρόσωπα. Σύμφωνα με το Άρθρο 1 παρ. 3 της Σύμβασης, στην έννοια του πλοιοκτήτη εντάσσεται, εκτός από τον κύριο, τον διαχειριστή και τον εκμεταλλευόμενο, και ο ναυλωτής πλοίου bareboat, δηλαδή ο μισθωτής γυμνού σκάφους. Άρα, θεωρείται δεδομένο, αφού ο ναυλωτής γυμνού πλοίου αναφέρεται ρητώς ως ευθυνόμενο πρόσωπο με βάση τη διάταξη, ότι εξαιρείται από το καταρχήν ανεύθυνο που έχει καθιερωθεί από τις προγενέστερες Συμβάσεις ευθύνης λόγω ρύπανσης. Το βασικότερο ερώτημα έγκειται στο κατά πόσον στην ευρύτερη αυτή έννοια του «πλοιοκτήτη» υπάγονται και οι λοιπές κατηγορίες ναυλωτών, ιδίως ο χρονοναυλωτής και ο ναυλωτής κατά ταξίδι.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι ρητά αναφέρεται μόνο ο ναυλωτής γυμνού σκάφους στον ορισμό του «πλοιοκτήτη», γίνεται αντιληπτό ότι δεν αφήνει περιθώρια ο νομοθέτης για την ένταξη σε αυτόν τον όρο και των λοιπών κατηγοριών ναυλωτών. Γεννάται όμως η απορία εάν θα μπορούσαν ο χρονοναυλωτής και ο ναυλωτής κατά ταξίδι να ενταχθούν στην ελαστικότερη εκ πρώτης όψεως έννοια του «εκμεταλλευόμενου το πλοίο» (στο αγγλικό κείμενο «operator»). Πρόκειται για μία έννοια το περιεχόμενο της οποίας έχει συζητηθεί πολλάκις και η οποία συνδέεται άρρηκτα με το εκάστοτε εφαρμοστέο δίκαιο, ο εφαρμοστής του οποίου θα προσαρμόσει τους όρους του κειμένου στους αντίστοιχους της έννομης τάξης του αρμόδιου κατά τη Σύμβαση δικαστηρίου<sup>119</sup>. Στο ελληνικό δίκαιο, η ναύλωση διέπεται από την ελευθερία των συμβάσεων (361 ΑΚ) και ρυθμίζεται ενδοτικά από τον ΚΙΝΔ<sup>120</sup>. Με βάση λοιπόν το νομοθετικό καθεστώς της ναύλωσης στην Ελλάδα, όπως και σε πολλά άλλα δίκαια<sup>121</sup>, θεωρείται ότι στη χρονοναύλωση ο ναυλωτής είναι μεν ένας θαλάσσιος επιχειρηματίας, ο οποίος λειτουργεί για λογαριασμό του εκτελώντας θαλάσσιες μεταφορές ως συμβατικός μεταφορέας, αλλά δεν παύει ο πλοιοκτήτης-εκναυλωτής να είναι ο πραγματικός μεταφορέας, ο οποίος παραχωρεί επί της ουσίας το δικαίωμα χρησιμοποίησης του πλοίου στον χρονοναυλωτή με παράγωγο και περιορισμένο χρονικά και κατά περιεχόμενο τρόπο

<sup>119</sup> βλ. Άρθρο 9 Bunkers Convention.

<sup>120</sup> Άρθρα 107επ. ΚΙΝΔ.

<sup>121</sup> Στην αγγλική έννομη τάξη παρατηρείται μία διαφοροποίηση ως προς την ένταξη του χρονοναυλωτή στην έννοια του «operator», π.χ. στην υπόθεση CMA Djakarta (2003) 2 Lloyd's Rep. 50, 54, όπου το δικαστήριο πρώτου βαθμού δέχθηκε ως τέτοιον τον χρονοναυλωτή, ενώ το εφετείο της ίδιας υπόθεσης έλαβε εν μέρει αντίθετη στάση.

μέσω του ναυλοσυμφώνου. Κατά βάση διατηρεί ο εκναυλωτής-πλοιοκτήτης την τεχνική και ναυτική διεύθυνση του πλοίου όντας υπεύθυνος για τη συντήρηση και διατήρηση του σκάφους και για τις πράξεις και παραλείψεις του πλοιάρχου και του πλήρώματος και όντας το μοναδικό βασικά υποκείμενο των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων που πηγάζουν από τη λειτουργία του πλοίου, καθώς λαμβάνει παράλληλα την ευθύνη λόγω διακινδύνευσης. Όσον αφορά δε τον ναυλωτή κατά ταξίδι, αυτός δεν δικαιούται να δίδει εντολές στο πλήρωμα –εν ευρεία εννοία- και δεν τον αφορά ο επιχειρηματικός κίνδυνος, αφού το δικαίωμα χρησιμοποίησης του πλοίου, που του παραχωρείται από τον εκναυλωτή, είναι εμφανώς συντομότερο από αυτό του χρονοναυλωτή και πιο περιορισμένο. Επομένως, ο ναυλωτής κατά ταξίδι δεν διαθέτει ούτε την τεχνική και ναυτική διεύθυνση του πλοίου, όπως και ο χρονοναυλωτής, αλλά ούτε και την εμπορική διεύθυνση.

Ασφαλώς πρέπει να σημειωθεί ότι όλα τα παραπάνω μπορούν να συμφωνηθούν ad hoc διαφορετικά στο ναυλοσύμφωνο μεταξύ των μερών επί τη βάση του ενδοτικού δικαίου που διέπει τη ναύλωση. Όσα προελέχθησαν επιβεβαιώνονται δε και από το ίδιο το γράμμα του νόμου, όπως προαναφέρθηκε, αν λάβει κανείς υπόψη ότι ρητή αναφορά γίνεται μόνο στον ναυλωτή γυμνού σκάφους από όλες τις κατηγορίες ναυλωτών, γεγονός που υποδεικνύει πιθανόν την εκούσια επιλογή του νομοθέτη. Καταλήγοντας λοιπόν, κατά το ελληνικό, τουλάχιστον, δίκαιο, η έννοια του εκμεταλλευόμενου το πλοίο ταυτίζεται κατά βάση με αυτήν του πλοιοκτήτη-εφοπλιστή.

Εάν θεωρηθεί ότι οι ναυλωτές, εκτός των ναυλωτών γυμνού πλοίου, δεν συγκαταλέγονται στα ευθυνόμενα πρόσωπα κατά την Bunkers Convention, ερμηνευόμενη τουλάχιστον με γνώμονα τα ισχύοντα στην ελληνική έννομη τάξη και σε συνδυασμό με το Άρθρο 3 παρ. 5 της Σύμβασης και με την παντελή απουσία προστατευτικής διάταξης αντίστοιχης του Άρθρου III παρ. 4 CLC, τότε οι ναυλωτές βρίσκονται εκτεθειμένοι στην άσκηση σχετικών αξιώσεων. Οι αξιώσεις μπορούν να ασκηθούν από τους τρίτους κατά των ναυλωτών με βάση τις γενικές διατάξεις του εθνικού δικαίου, ιδίως περί αδικοπραξίας (914 επ. ΑΚ για το ελληνικό δίκαιο), αφού δεν εντάσσονται στην έννοια του «πλοιοκτήτη» ώστε να χρησιμοποιηθεί ως νομική βάση η Σύμβαση, ενώ παράλληλα δεν προστατεύονται, όπως στη CLC, ώστε να αποτραπεί η εναγωγή τους μέσω εθνικού δικαίου. Ειδικά στη χρονοναύλωση, όπου ο ναυλωτής καλείται και αναλαμβάνει συχνά να προμηθεύσει τα καύσιμα του πλοίου, έχει αυξημένες πιθανότητες να φέρει ευθύνη για σχετικό περιστατικό που ενδέχεται να προκαλέσει ρύπανση εξαιτίας πετρελαίου από τις δεξαμενές του πλοίου. Γι' αυτό και κρίνεται γενικά ευκαταίω να προβαίνουν σε ασφαλιστική κάλυψη της ευθύνης τους και οι ναυλωτές,



παρότι στην πράξη δεν είναι συνήθως πιθανό να ασκηθεί εναντίον τους σχετική αξίωση<sup>122</sup>, λαμβάνοντας υπόψιν ο κύριος του πλοίου έχει σε κάθε περίπτωση ασφαλίσει την ευθύνη του ως ο μόνος εκ της Συμβάσεως υπόχρεος για πλοία άνω των 1.000 κ.ο.χ.. Αρκετές φορές μάλιστα οι ναυλωτές υποχρεούνται σε ασφάλιση της ευθύνης τους μέσω σχετικής πρόβλεψης του ναυλοσυμφώνου. Συμπληρωματικά αξίζει να αναφερθεί ότι τα P&I Clubs του IG, μετά τα ασφαλιστήρια του 2000, συνήθως παρέχουν μέσω του Pollution Liability Clause ανώτατη ασφαλιστική κάλυψη ύψους 700 εκ.\$ για αξιώσεις λόγω ρύπανσης<sup>123</sup>, ενώ πλέον ορισμένα P&I Clubs, εκτός IG, αλλά εντός Ευρώπης, χορηγούν ασφαλιστική κάλυψη που μπορεί να αγγίζει και τα 750εκ.\$ ανά περιστατικό<sup>124</sup>.

Ακόμη πάντως και εάν ήθελε θεωρηθεί ότι η ευθύνη των ναυλωτών έναντι τρίτων επιδέχεται συζήτηση και αμφισβήτηση ως προς την πρόβλεψή της από τη Σύμβαση, για την εξ αναγωγής ευθύνη τους προς τον πλοιοκτήτη δεν χωρεί αμφιβολία<sup>125</sup>. Σύμφωνα με το Άρθρο 3 παρ. 6 προβλέπεται άλλωστε ρητά ότι η Σύμβαση δεν περιορίζει το δικαίωμα αναγωγικής αξίωσης εκ μέρους του πλοιοκτήτη, το οποίο ουσιαστικά πραγματώνεται μέσω προϋπάρχουσας σύμβασης ή σχετικών διατάξεων του εκάστοτε εφαρμοστέου εθνικού δικαίου και μπορεί να θεμελιώνεται σε ενδοσυμβατική σχέση, όπως π.χ. σύμβαση ναύλωσης μεταξύ πλοιοκτήτη-εκναυλωτή και ναυλωτή, αδικοπραξία ή άλλη νομική βάση. Ο ναυλωτής μπορεί να φέρει ευθύνη εξ αναγωγής για πολλούς λόγους, όπως πολλές φορές λόγω εσφαλμένων οδηγιών στο πλήρωμα (εφόσον έχει συμβατικά εξουσιοδοτηθεί γι' αυτό), λόγω υπόδειξης μη ασφαλούς λιμένα<sup>126</sup> ή και λόγω φόρτωσης επικίνδυνου φορτίου στο πλοίο χωρίς την άδεια του πλοιάρχου. Για τις δύο τελευταίες παισιματικές συμπεριφορές μάλιστα έχει ενός είδους αντικειμενική ευθύνη, καθώς δεν απαιτείται να γνώριζε πράγματι ότι παραβιάζει συμβατική του υποχρέωση την κρίσιμη χρονική στιγμή, αλλά φέρει ούτως ή άλλως την ευθύνη από διακινδύνευση. Εν ολίγοις, τα περιοριστικά αναφερόμενα υπό την έννοια του «πλοιοκτήτη» στη διάταξη του Άρθρου 1 παρ. 3 της Σύμβασης ευθυνόμενα πρόσωπα διατηρούν για αξιώσεις σχετικές με το αντικείμενο της Σύμβασης το δικαίωμα να στραφούν αναγωγικά κατά του προσώπου ή των προσώπων που ευθύνονται στην πράξη για το ζημιογόνο ατύχημα, παρ'ότι, δεδομένης της πιθανής απουσίας ασφάλισης ευθύνης των λοιπών προσώπων πέραν του κυρίου του πλοίου, η ανάκτηση των δαπανών τους πιθανόν να μην αποτελεί τόσο ρεαλιστική λύση. Τα πρόσωπα αυτά μπορεί να είναι είτε πρόσωπα εντασσόμενα στην έννοια

<sup>122</sup> A. Tettenborn, The liability of charterers for marine pollution, Pollution at Sea-Law and Liability, Edited by Prof. Baris Soyer and Prof. Andrew Tettenborn, Informa, London 2012, σελ. 196.

<sup>123</sup> ό.π. L. Zhu, Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage, σελ. 67.

<sup>124</sup> ό.π. A. Tettenborn, Pollution at Sea-Law and Liability, σελ. 202.

<sup>125</sup> Εξαίρεση αποτελούν μεμονωμένες έννομες τάξεις με αντίθετη ρύθμιση, όπως η αμερικανική μέσω OPA 1990, Λ. Αθανασίου, ό.π. σελ. 410.

<sup>126</sup> Όπως συνέβη στην υπόθεση The Aegean Sea (1998) 2 Lloyd's Rep 39.

του «πλοιοκτήτη» είτε άλλα, καταρχήν μη ευθυνόμενα, αλλά ταυτόχρονα και μη προστατευόμενα από τη Σύμβαση. Για να θεμελιωθεί ευθύνη εξ αναγωγής θα πρέπει το υπεύθυνο πρόσωπο να έχει επιδείξει συμπεριφορά πταισματική, χαρακτηριζόμενη είτε από πρόθεση είτε από αμέλεια (negligence), και ο πλοιοκτήτης να έχει ήδη καταβάλει το απαιτούμενο ποσό αποζημίωσης στον ζημιωθέντα.

**ΜΕΡΟΣ 2<sup>ο</sup>: Ειδικά θέματα που προκύπτουν από την ερμηνεία και την εφαρμογή της Σύμβασης**

**§1. Ευθύνη και Περιορισμός Ευθύνης στο πλαίσιο της Σύμβασης**

**1.1. Φύση και Χαρακτηριστικά της Ευθύνης**

**I. Φύση της ευθύνης**

Μία από τις σημαντικότερες εκφάνσεις της κοινής γραμμής της Bunkers Convention και της CLC είναι η ταύτιση που οι δύο Συμβάσεις επιδεικνύουν στη φύση της ευθύνης του πλοιοκτήτη. Μολονότι, όπως αναλύθηκε ανωτέρω διεξοδικά<sup>127</sup>, τα ευθυνόμενα κατά έκαστη Σύμβαση πρόσωπα διαφοροποιούνται εξαιρετικά σημαντικά –αυτό άλλωστε συνιστά μία εκ των θεμελιωδών διαφορών των δύο Συμβάσεων-, το είδος της ευθύνης του πλοιοκτήτη και οι εξαιρέσεις<sup>128</sup> της παραμένουν πανομοιότυπα.

Καταρχήν είναι βασικό να εξειδικευθεί ότι πρόκειται για ευθύνη από διακινδύνευση, αντικειμενική<sup>129</sup>, με ένα μόνο επίπεδο αποζημίωσης και οριοθετημένη. Η ευθύνη ωστόσο, όπως καθορίζεται στην Bunkers Convention, δεν χαρακτηρίζεται ως απόλυτη<sup>130</sup>, δεδομένου ότι, όπως θα αναλυθεί παρακάτω, ο πλοιοκτήτης μπορεί να μην ευθύνεται για ζημίες που κανονικά θα ενέπιπταν στο πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης, επειδή οφείλονται σε κάποια εξαίρεση, όπως αυτές προβλέπονται στις παραγράφους 3 και 4 του Άρθρου 3. Όπως και στη CLC, ο πλοιοκτήτης –όπως αυτός βέβαια ορίζεται στο κείμενο κάθε Σύμβασης- ευθύνεται εξ' αρχής για τις ζημίες που θα προκύψουν λόγω ρύπανσης από πετρέλαιο, καθώς είναι αυτός που συνδέεται στενότερα με τη λειτουργία του πλοίου («operating») και το εκμεταλλεύεται με κάποιον τρόπο προς ίδιον όφελος αναλόγως με την ιδιότητά του, ενώ πιθανόν να έχει τη δυνατότητα να παρεμποδίσει ή να περιορίσει την επέλευση των αρνητικών ζημιών ενός πιθανού γεγονότος. Συνεπώς, οι ζημιωθέντες αρκεί να επικαλεσθούν και να αποδείξουν απλώς ότι έχουν υποστεί ζημία η οποία συνδέεται αιτιωδώς με τη ρύπανση που προκλήθηκε από το

---

<sup>127</sup> βλ. Κεφάλαιο περί ευθυνόμενων προσώπων.

<sup>128</sup> ό.π. P. Griggs, <https://www.bmla.org.uk/>.

<sup>129</sup> ό.π. Ch. Wu, Journal of Maritime Law & Commerce 2002, σελ. 557, ό.π. I. Κοροτζής, ΕλλΔικ 2008, σελ. 1296, ό.π. K. Bachxevanis, <https://www.reedsmith.com/en>, ό.π. M. Tsimplis, Lloyd's Maritime & Commercial Law Quarterly, 2005, σελ. 88.

<sup>130</sup> ό.π. L. Zhu, Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage, σελ. 82, Απόλυτη ευθύνη συνήθως προτιμάται σε περιπτώσεις όπου η ζημία μπορεί να επιφέρει καταστροφικές συνέπειες τεραστίων διαστάσεων, όπως σε υποθετική ζημία από πυρηνική ενέργεια, ό.π. L. Zhu, σελ. 89.

πετρέλαιο κίνησης του πλοίου, χωρίς να απαιτείται για τη γένεση ευθύνης η ύπαρξη και απόδειξη υπαιτιότητας του πλοιοκτήτη. Η ευθύνη χαρακτηρίζεται δηλαδή ως γνήσια αντικειμενική, ενώ δεν είναι καν αναγκαίο να χρησιμοποιούσε το πλοίο ο πλοιοκτήτης κατά την κρίσιμη χρονική στιγμή του ατυχήματος<sup>131</sup>. Για παράδειγμα, αν υποθεθεί ότι συμβαίνει μία σύγκρουση μεταξύ ενός φορτηγού πλοίου και ενός ρυμουλκού, ακόμη και εάν ευθύνεται κατ' αποκλειστικότητα το τελευταίο για το ατύχημα, οι ζημιωθέντες λόγω ρύπανσης από πετρέλαιο που προήλθε από διαρροή εκ του φορτηγού πλοίου θα στραφούν κατά του πλοιοκτήτη του τελευταίου, και όχι κατά του ρυμουλκού, χάριν αντικειμενικής ευθύνης στις Συμβάσεις ευθύνης από ρύπανση. Στη συνέχεια βέβαια, ο πλοιοκτήτης του φορτηγού θα έχει το δικαίωμα, εφόσον φυσικά πληρούνται και άλλες ειδικότερες προϋποθέσεις, να στραφεί αναγωγικά κατά του ρυμουλκού και των αντίστοιχων υπαίτιων προσώπων.

Κατά τη διάρκεια της Συνδιάσκεψης για τη σύνταξη της Σύμβασης, ανέκυψε το ζήτημα<sup>132</sup> κατά πόσον η γνήσια αντικειμενική ευθύνη συνάδει με το γεγονός ότι η ρύπανση προέρχεται από πετρέλαιο ως καύσιμο, όπου δεν έχει προβλεφθεί δεύτερο επίπεδο αποζημίωσης στηριζόμενο στις συνεισφορές των παραγωγών του πετρελαίου. Ορθότερο κρίνεται να ληφθεί υπόψη αφενός ότι η φύση της ευθύνης ως αντικειμενικής δεν επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από την πηγή της ρύπανσης, αλλά είναι χαρακτηριστικό των διεθνών συμβάσεων ναυτικού δικαίου, ιδίως σε συνάρτηση προς το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης, και, αφετέρου, ότι η ευθύνη λόγω ρύπανσης συνιστά ζήτημα δημοσίου συμφέροντος, το οποίο χρήζει την παροχή της μέγιστης δυνατής προστασίας των παθόντων. Προφανώς, δεν θα πρέπει να παραβλεφθεί ένα από τα κυριότερα αντεπιχειρήματα, ότι δηλαδή ακριβώς σε αντιστάθμισμα της απουσίας δεύτερου επιπέδου αποζημίωσης ορίσθηκαν περισσότερα πρόσωπα στη Σύμβαση ως εν δυνάμει ευθυνόμενα. Συμπληρωματικά θα μπορούσε να υποστηριχθεί πως το γεγονός ότι τα ευθυνόμενα πρόσωπα γνωρίζουν ότι, κατά την ισχύουσα νομοθεσία, φέρουν γνήσια αντικειμενική ευθύνη για τυχόν ζημιές από ρύπανση, αυτό αποτελεί κίνητρο για την επίδειξη της μεγαλύτερης δυνατής επιμέλειας εκ μέρους τους με στόχο την αποτροπή πιθανού ρυπογόνου περιστατικού ή τη συρρίκνωση των συνεπειών του. Ο πλοιοκτήτης, με βάση το Άρθρο 3 παρ. 5 προστατεύεται από αξιώσεις οι οποίες θα μπορούσαν να εγερθούν εναντίον του με αφορμή το ίδιο περιστατικό, αλλά διαφορετική νομική βάση (π.χ. το εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο στην εν λόγω αδικοπραξία) και, άρα, η ευθύνη είναι, επίσης, επαρκώς οριοθετημένη, τουλάχιστον όσον αφορά το πρόσωπο του πλοιοκτήτη. Διαφορετική είναι φυσικά η περίπτωση των προσώπων που λαμβάνουν

---

<sup>131</sup> ό.π. M. Tsimplis, *Lloyd's Maritime & Commercial Law Quarterly*, 2005, σελ. 88, ό.π. M. Tsimplis, *5ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου*, 2004, σελ. 366, ό.π. M. Tsimplis, *Maritime Law-Second Edition*, Sweet & Maxwell, 2011, σελ. 455.

<sup>132</sup> LEG/74/2 ως εισήγηση της CMI ενώπιον του IMO.

προληπτικά μέτρα και μέτρα καθαρισμού του θαλάσσιου περιβάλλοντος και δεν υπάγονται στην έννοια του «πλοιοκτήτη»<sup>133</sup>, με αποτέλεσμα να παραμένουν εκτεθειμένα σε πιθανή αξίωση. Τέλος, όπως προαναφέρθηκε, το σύστημα ευθύνης της Σύμβασης περιλαμβάνει ένα και μοναδικό επίπεδο αποζημίωσης, αποτελούμενο από τον πλοιοκτήτη και τον ασφαλιστή του, από τους οποίους εξαρτάται και αναζητείται η καταβολή αποζημίωσης, αφού δεν υπάρχει κάποιο Κεφάλαιο ως συμπλήρωμα, όπως συμβαίνει στις Συμβάσεις CLC και HNS. Το χαρακτηριστικό δε αυτό της ευθύνης συνδέεται άρρηκτα και με την επιλογή του νομοθέτη να μην καταφύγει στη «δοκιμασμένη» συγκέντρωση ευθύνης σε ένα πρόσωπο, καθώς προσφέροντας ως μοναδική επιλογή ικανοποίησης των αξιώσεων ένα μόνο επίπεδο αποζημίωσης, αυτομάτως περιορίζεται η δυνατότητα και μειώνονται οι πιθανότητες κάλυψης της ζημίας των τρίτων.

Η ευθύνη του πλοιοκτήτη εγκαθιδρύεται στο κείμενο μέσω της διάταξης του Άρθρου 3 παρ. 1 της Σύμβασης, όπου ορίζεται ότι αυτός θα ευθύνεται για τις σχετικές ζημίες από πετρέλαιο κίνησης<sup>134</sup> το οποίο βρίσκεται πάνω στο πλοίο ή προέρχεται από αυτό. Δεδομένου δη του ότι γενεσιουργός αιτία της ευθύνης είναι το περιστατικό<sup>135</sup> και στην έννοια αυτού εντάσσεται και η περίπτωση που αυτό αποτελείται από σειρά συμβάντων, το ίδιο άρθρο διευκρινίζει ότι στην τελευταία περίπτωση, ο πλοιοκτήτης ευθύνεται από το χρονικό σημείο επέλευσης του πρώτου συμβάντος. Ακόμη, εμπίπτει στην έννοια του περιστατικού και στοιχειοθετείται ευθύνη με βάση τη Σύμβαση και εφόσον υφίσταται βαριά και επικείμενη απειλή πρόκλησης ζημίας (οι όροι «σοβαρή» και «παρούσα» της CLC έχουν μάλλον παρόμοια σημασία), δηλαδή η ζημία δεν έχει ακόμη επέλθει, αλλά ισχύουν σωρευτικά και οι δύο προϋποθέσεις ώστε να θεωρηθεί η απειλή πρόκλησης ζημίας ως περιστατικό άξιο αναφοράς, το οποίο εμπίπτει στη Σύμβαση. Το παραπάνω μπορεί, για παράδειγμα, να συμβεί σε περίπτωση που μία σύγκρουση ή προσάραξη λάβει χώρα και, ενώ δεν έχει προκληθεί διαρροή πετρελαίου από το πλοίο, υπάρχει βαριά και επικείμενη (στο εγγύς, άμεσο δηλαδή μέλλον) απειλή για διαρροή και συνακόλουθη ρύπανση, αφού βέβαια έχει ήδη υπάρξει ένα γενεσιουργό της ευθύνης περιστατικό<sup>136</sup>. Εάν σε αυτήν την περίπτωση προβεί κάποιος τρίτος σε λήψη προληπτικών μέτρων προς αποφυγή της διαρροής, ο πλοιοκτήτης θα φέρει ευθύνη και ο τρίτος θα δικαιούται να αναζητήσει τις σχετικές εύλογες δαπάνες από τον πλοιοκτήτη. Τέλος, στο ίδιο Άρθρο στην παράγραφο 2 καθιερώνεται η από κοινού και εις ολόκληρον ευθύνη των προσώπων που υπάγονται στην έννοια του «πλοιοκτήτη» υπό το Άρθρο 1 παρ. 3

<sup>133</sup> βλ. «responder immunity» στο Κεφάλαιο περί ευθυνόμενων προσώπων.

<sup>134</sup> Για τον ορισμό του «πετρελαίου κίνησης» βλ. Άρθρο 1 παρ. 5 Bunkers Convention.

<sup>135</sup> Άρθρο 1 παρ. 8 Bunkers Convention, όπου παρατηρείται σχεδόν όμοιος ορισμός με τον αντίστοιχο της CLC (Άρθρο I παρ. 8).

<sup>136</sup> ό.π. Ι. Κοροτζής, ΕλλΔικ 2008, σελ. 1297.

της Bunkers Convention, εφόσον ευθύνονται πράγματι περισσότερα του ενός πρόσωπα. Η από κοινού και εις ολόκληρον ευθύνη χρησιμοποιείται στο πλαίσιο του ναυτικού δικαίου λόγω συμπλοιοκτησίας, συνεφοπλισμού ή συγκυριότητας στο πλοίο, ενώ εν προκειμένω υπέχει θέση συνδεδετικού κρίκου μεταξύ των πολλών εν δυνάμει ευθυνόμενων προσώπων. Πάντως, ευνοϊκότερη μάλλον λύση για τον ζημιωθέντα είναι να απευθύνει την αξίωση προς όλα αυτά τα πρόσωπα<sup>137</sup>, προκειμένου να αυξήσει τις πιθανότητες ικανοποίησής του και να εξασφαλίσει την κάλυψη της ζημίας του, αν και, στην πράξη, συνηθέστερα αυτή καλύπτεται από τον κύριο του πλοίου και τον ασφαλιστή του.

Στην ίδια λογική με την από κοινού και εις ολόκληρον ευθύνης των περισσότερων ευθυνόμενων προσώπων κατά το Άρθρο 3 παρ. 1 και 2 Bunkers Convention, συντάχθηκε και το Άρθρο 5 της Σύμβασης. Με παρόμοιο σκεπτικό το εν λόγω άρθρο καθιερώνει από κοινού και εις ολόκληρον ευθύνη μεταξύ δύο ή περισσότερων πλοίων, σε περίπτωση που αυτά ενεπλάκησαν στο ίδιο περιστατικό, συνήθως σύγκρουση, και προκλήθηκαν ζημίες λόγω ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης, χωρίς ωστόσο αυτές να μπορούν εύλογα να «διαιρεθούν» ώστε να αποδοθούν ευθύνες. Εν ολίγοις, το άρθρο χρήζει εφαρμογής όταν είναι ιδιαιτέρως δυσχερές, έως αδύνατον, να γίνει εύλογη διάκριση της ζημίας και της συνακόλουθης ευθύνης μεταξύ των πλοίων για να εξευρεθεί ποιο πλοίο είναι καταρχήν υπεύθυνο για τη ζημία λόγω ρύπανσης και σε ποιο βαθμό. Το εν λόγω άρθρο εφαρμόζεται πάντως μόνο όταν όλα τα εμπλεκόμενα στην υπόθεση πλοία υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης. Σε αντίθετη περίπτωση τα πράγματα περιπλέκονται και θα πρέπει ο ζημιωθείς βασιζόμενος σε διαφορετικά νομικά καθεστώτα (π.χ. Bunkers Convention και CLC) να διεκδικήσει την ικανοποίησή του ξεχωριστά από το εκάστοτε ευθυνόμενο κατά τα συστήματα ευθύνης<sup>138</sup> πρόσωπο, ταυτόχρονα, να υπολογίσει τη ζημία που προκλήθηκε από κάθε πλοίο μεμονωμένα και να θεμελιώσει τον εκάστοτε απαραίτητο βαθμό υπαιτιότητας. Χρήσιμο προς κατανόηση θα έδειχνε και στην παρούσα περίπτωση το προαναφερθέν παράδειγμα σύγκρουσης φορτηγού πλοίου και ρυμουλκού, το οποίο καταλήγει, κατόπιν θέσπισης της από κοινού και εις ολόκληρον ευθύνης, στην αναπόφευκτη συνήθως λύση της αναγωγικής αξίωσης, κατά Άρθρο 3 παρ. 6 Bunkers Convention.

---

<sup>137</sup> ό.π. M. Tsimplis, *Lloyd's Maritime & Commercial Law Quarterly*, 2005, σελ. 89.

<sup>138</sup> ό.π. M. Tsimplis, σελ. 91.

## II. Λόγοι απαλλαγής από την ευθύνη

Αφού η ευθύνη του πλοιοκτήτη στο πλαίσιο της Bunkers Convention είναι γνήσια αντικειμενική, μοναδικές περιπτώσεις, κατά τις οποίες το περιστατικό υπάγεται μεν θεωρητικά στο πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης, αλλά ο πλοιοκτήτης δεν ευθύνεται είναι οι περιοριστικώς αναφερόμενες στο Άρθρο 3 παρ. 3 και 4 αυτής, οι οποίες άλλωστε είναι αυτές που καθορίζουν ότι η ευθύνη δεν είναι απόλυτη. Πρόκειται για εξαιρέσεις, οι οποίες όταν συντρέχουν, ο πλοιοκτήτης απαλλάσσεται της ευθύνης του και οι οποίες ταυτίζονται με τις αντίστοιχες της CLC, όπως θεσπίζονται στο Άρθρο III παρ. 2 και 3 CLC. Όλες δε οι υποπεριπτώσεις απαλλαγής εντάσσονται στην ευρεία έννοια της ανωτέρας βίας ή των τυχηρών<sup>139</sup>.

Το ανεύθυνο του πλοιοκτήτη αναλύεται σε τέσσερις ουσιαστικά περιπτώσεις, οι οποίες καλύπτουν και τον ασφαλιστή<sup>140</sup>, δεδομένου μάλιστα ότι οι τρίτοι διατηρούν δικαίωμα ευθείας αγωγής εναντίον του. Αρχικά, απαλλαγή του πλοιοκτήτη υφίσταται όταν η ζημία είναι αποτέλεσμα πολέμου, εχθροπραξίας, εμφύλιου πολέμου ή εξέγερσης («act of war» κατά το αγγλικό δίκαιο) –έννοιες οι οποίες δεν διευκρινίζονται στο πλαίσιο της Σύμβασης, αλλά θα πρέπει να ανατρέξει κανείς στο ευρύτερο διεθνές δίκαιο για να τις ορίσει<sup>141</sup>, καθώς και όταν είναι αποτέλεσμα φυσικού φαινομένου με εξαιρετικό, αναπόφευκτο και ακαταμάχητο χαρακτήρα, με τα τρία αυτά χαρακτηριστικά να ισχύουν σωρευτικά. Στη σημερινή πλέον εποχή τα φυσικά φαινόμενα στην πλειονότητά τους είναι αντιμετωπίσιμα και προβλέψιμα. Δεν μπορούν όμως να προβλεφθούν και να αποτραπούν προφανώς όλα εξ αυτών, αφού ο άνθρωπος εξακολουθεί να μην καταφέρνει να δαμάσει πλήρως τη φύση, ενώ το εκάστοτε φυσικό φαινόμενο που είναι ικανό να απαλλάξει τον πλοιοκτήτη από την ευθύνη, εφόσον φέρει τα κατά τη διάταξη ορισθέντα χαρακτηριστικά, δεν απαιτείται να έχει και απρόβλεπτο χαρακτήρα. Επομένως, για παράδειγμα, η διαθεσιμότητα των δελτίων καιρού σε παγκόσμιο επίπεδο και η ευκολία πρόσβασης σε αυτά δεν είναι ικανή να αποτρέψει την εφαρμογή της διάταξης, εκτός εάν συντρέχει παράλληλα και αμέλεια του πλοιοκτήτη ως προς τη λήψη των κατάλληλων μέτρων<sup>142</sup>.

Επίσης, ανεύθυνο μπορεί να υπάρχει διότι η ζημία προκλήθηκε εξ ολοκλήρου εξαιτίας τρίτου με πρόθεση πρόκλησης ζημίας ή εξ ολοκλήρου από αμέλεια ή παράνομη πράξη

<sup>139</sup> ό.π. Ι. Κοροτζής, ΕλλΔικ 2008, σελ. 1297.

<sup>140</sup> ό.π. L. Zhu, Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage, σελ. 184.

<sup>141</sup> ό.π. M. Tsimplis, Lloyd's Maritime & Commercial Law Quarterly, 2005, σελ. 88.

<sup>142</sup> ό.π. M. Tsimplis, Marine pollution from shipping activities, Maritime Law-Second Edition, Sweet & Maxwell, 2011, σελ. 456.

Κυβέρνησης ή σχετικής με τη συντήρηση βοηθημάτων της ναυσιπλοΐας αρμόδιας αρχής κατά τη λειτουργία της. Στην πρώτη εξ αυτών υποπερίπτωση, δεν καθίσταται εμφανές και σαφές ποιο πρόσωπο θεωρείται ως τρίτος, αλλά γίνεται σε μεγάλο βαθμό αποδεκτό ότι αυτή οποσδήποτε περιλαμβάνει συμβάντα, όπως τρομοκρατικές ενέργειες και δολιοφθορά<sup>143</sup>. Ο «τρίτος» κατά το κείμενο είναι οποιοδήποτε πρόσωπο εκτός του πλοιοκτήτη και του ζημιωθέντα, για τον απλούστατο λόγο ότι, όσον αφορά τον πλοιοκτήτη θα δημιουργούνταν σύγχυση ιδιοτήτων και, αναφορικά με τον ζημιωθέντα, εάν αυτός εντασσόταν στην έννοια του «τρίτου», θα έπρεπε να εφαρμοσθεί η ειδικότερη παράγραφος 4 περί συνυπαιτιότητας. Δεν μπορούν δε να θεωρηθούν τρίτοι ούτε οι προστηθέντες του πλοιοκτήτη, ενώ, αντιθέτως, θεωρείται τρίτος ο πλοηγός μόνο εάν δρα ως δημόσιος υπάλληλος. Ζήτημα θα προέκυπτε πιθανόν σχετικά με την υπαγωγή του ασφαλιστή στην έννοια αυτή. Ορθότερο μάλλον φαίνεται ότι ο ασφαλιστής δεν θα πρέπει να θεωρηθεί τρίτος προς τη σχέση αυτή, ιδίως ισχύοντος του δικαιώματος περί ευθείας αξίωσης, καθώς εμπλέκεται άμεσα στο σύστημα ευθύνης και συχνότατα υποκαθίσταται στη θέση του πλοιοκτήτη.

Σχετικά με τη δεύτερη δε υποπερίπτωση, δεν διευκρινίζεται στη διάταξη εάν η εξαίρεση ισχύει μόνο εφόσον το πταίσμα αποδίδεται σε Κυβερνήσεις Κρατών Μερών της Σύμβασης. Κατά τη γράφουσα, αφενός λόγω του χαρακτήρα δημοσίου συμφέροντος που έχουν οι αξιώσεις που οφείλονται σε ρύπανση και της καθιέρωσης ενός μοναδικού επιπέδου αποζημίωσης, και αφετέρου κατόπιν τελλολογικής ερμηνείας της διάταξης, με γνώμονα δηλαδή τον σκοπό που ο νομοθέτης επιδιώκει, ορθότερο θα ήταν να θεωρηθεί ότι ο πλοιοκτήτης απαλλάσσεται ανεξαρτήτως εάν πρόκειται για Κυβέρνηση Κράτους Μέρους της Σύμβασης ή όχι. Και στις δύο περιπτώσεις απαλλαγής πάντως, η φράση «εξ' ολοκλήρου» δημιουργεί κλίμα ανασφάλειας ως προς τη χρήση και επίκλησή τους εξειδικεύοντας πολύ το πεδίο εφαρμογής τους, ενώ η πραγματικότητα λειτουργίας του πλοίου είναι περίπλοκη. Εάν, για παράδειγμα, ενώ λαμβάνει χώρα τρομοκρατική ενέργεια εν μέσω της οποίας βρίσκεται το πλοίο, το πλήρωμα δεν συμμορφωθεί πλήρως προς τον Κώδικα ISPS, ανακύπτει το ερώτημα εάν αυτή η παράλειψη θα οδηγήσει στη μη απαλλαγή χάριν μίας τόσο σοβαρής αιτίας<sup>144</sup>. Ανεξαρτήτως τέτοιων οριακών περιπτώσεων πάντως, εάν η προϋπόθεση της «εξ' ολοκλήρου» ευθύνης εξωγενών παραγόντων δεν συντρέχει, τότε δεν επέρχεται απαλλαγή στις υπό (β) και (γ) περιπτώσεις, ούτε καν μερική.

Τέλος, ο πλοιοκτήτης απαλλάσσεται εάν αποδείξει ότι στην πρόκληση της ζημίας συνέβαλε ο ίδιος ο ζημιωθείς ή ότι αυτή ήταν εξ' ολοκλήρου ευθύνη του τελευταίου. Για να τύχει εφαρμογής η περίπτωση της παραγράφου 4 του Άρθρου, πρέπει ο ζημιωθείς να

<sup>143</sup> ό.π. Κ. Bachxevanis, <https://www.reedsmith.com/en>, ό.π. Ι. Κοροτζής, ΕλλΔικ 2008, σελ. 1299.

<sup>144</sup> ό.π. Κ. Bachxevanis, <https://www.reedsmith.com/en>.



προκάλεσε τη ζημία ή να συνέβαλε σε αυτήν με πρόθεση ή από αμέλεια. Ο πλοιοκτήτης τότε απαλλάσσεται ολικά ή μερικά, αντίστοιχα. Πρόκειται για την οικεία και στην ελληνική έννομη τάξη ένσταση συνυπαιτιότητας, όπως αυτή μετουσιώνεται στους διάφορους κλάδους του δικαίου (π.χ. άρθρο 300 ΑΚ).

Λαμβάνοντας υπόψη ότι καταρχήν ο πλοιοκτήτης ευθύνεται αντικειμενικά – ανεξαρτήτως δηλαδή πταίσματος, η θεμελίωση οποιουδήποτε λόγου απαλλαγής από τους ως άνω αναφερθέντες θα πρέπει δικονομικά να προβληθεί κατ' ένσταση, ενώ για την αποδοχή της εν λόγω ένστασης, η ρύπανση και, κατ' επέκταση, η ζημία θα πρέπει να συνδέονται με τον λόγο απαλλαγής με την απαραίτητη αιτιώδη συνάφεια, όπως αυτή εξειδικεύεται σε κάθε επιμέρους υποπερίπτωση<sup>145</sup>.

## 1.2. Περιορισμός Ευθύνης

### I. Γενικές Παρατηρήσεις

Η Σύμβαση, όσον αφορά το ποσό αποζημίωσης που τελικώς θα καταβληθεί, επιλέγει να ακολουθήσει τον τρόπο λειτουργίας των προηγούμενων Συμβάσεων, αλλά και του ναυτικού δικαίου εν γένει λόγω του αυξημένου κινδύνου που φέρουν οι σχετικές με τη ναυτιλία δραστηριότητες, δηλαδή να ενσωματώσει στο κείμενό της τον θεσμό του περιορισμού της ευθύνης<sup>146</sup>. Πρόκειται άλλωστε για έναν θεσμό ο οποίος εξυπηρετεί την ασφάλιση ευθύνης<sup>147</sup> καθιστώντας εκ των προτέρων γνωστό το ανώτατο όριο ευθύνης για τους ασφαλιστές<sup>148</sup> και ο οποίος είναι στενά συνδεδεμένος με τον χαρακτήρα της ευθύνης ως αντικειμενικής, προκειμένου να επέλθει ένα κλίμα ισορροπίας συμφερόντων και να μην οδηγηθεί σε μια ενδεχόμενη οικονομική καταστροφή ο πλοιοκτήτης, ο οποίος θεωρείται

<sup>145</sup> ό.π. Ι. Κοροτζής, ΕλλΔικ 2008, σελ. 1298.

<sup>146</sup> Στην εισαγωγή ρύθμισης ευνοϊκής προς τον θεσμό του περιορισμού της ευθύνης αντιτάχθηκε η Greenpeace International στην 74<sup>η</sup> Συνδιάσκεψη της Νομικής Επιτροπής του IMO, προωθώντας την απεριόριστη ευθύνη στο πλαίσιο της Σύμβασης ό.π. L. Zhu, Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage, σελ. 166.

<sup>147</sup> Εάν το ανώτατο ποσό ευθύνης είναι εκ των προτέρων γνωστό στους ασφαλιστές, εξευρίσκεται ευκολότερα συμφέρουσα ασφαλιστική κάλυψη. Τα όρια ευθύνης συμβαδίζουν με τις ανάγκες της ασφαλιστικής αγοράς, λόγω της θεωρίας της ασφαλισιμότητας, σύμφωνα με την οποία οι δυνατότητες κάλυψης εκ μέρους των ασφαλιστών είναι πεπερασμένες, γι' αυτό πρέπει η ευθύνη να οριοθετείται, ό.π. Α. Αθανασίου, ΕπισκεΔ 2006, σελ. 319.

<sup>148</sup> ό.π. L. Zhu, σελ. 32.

καταρχήν υπεύθυνος, λόγω αντικειμενικής ευθύνης, για κάθε σχετική ζημία. Η απεριόριστη αντικειμενική ευθύνη δεν θα ωφελούσε σε τελική ανάλυση καμία πλευρά, αφού ο πλοιοκτήτης θα απειλούνταν με οικονομική κατάρρευση, αν και θεωρητικά μπορεί να περιορίσει την ευθύνη του με άλλους τρόπους, όπως η μονοβάπορη εταιρία, και οι τρίτοι θα κινδύνευαν εξ αυτού να μην ικανοποιηθούν, ενώ βασικά δεν ενδιαφέρει αυτούς εάν υπάρχει περιορισμός ευθύνης ή όχι, παρά μόνο εάν θα καλυφθεί στην πράξη η ζημία που έχουν υποστεί, άρα τα εκάστοτε όρια να είναι επαρκώς αυξημένα<sup>149</sup>.

## II. Σύνδεση με την LLMC

Κατόπιν ποικίλων αντιδράσεων<sup>150</sup> από σχετιζόμενα με τη ναυτιλιακή δραστηριότητα μέρη, όπως τα P&I Clubs και οι πλοιοκτήτες, η Νομική Συνεδρίαση του IMO για τη σύνταξη της Σύμβασης κατέληξε στην απόφαση να μην συστήσει αυτοτελές σύστημα περιορισμού<sup>151</sup>, εν αντιθέσει προς τη CLC και την HNS Convention. Το εν λόγω θέμα ήταν υπό συζήτηση για πολύ καιρό, μέχρι, συγκεκριμένα, τον Αύγουστο του 1998<sup>152</sup>, όταν αποφασίστηκε ότι θα χρησιμοποιηθούν –κατά βάση– τα όρια της LLMC, τα οποία μέχρι τότε αμφισβητούνταν ως προς το εάν θα πρέπει να συμβαδίζουν και με κάποιο άλλο σύστημα περιορισμού. Κατά μία άποψη, θα συστηνόταν ξεχωριστό κεφάλαιο για τις αξιώσεις που πηγάζουν από το πεδίο εφαρμογής της Bunkers Convention και, άρα, θα έπρεπε να συνυπάρχουν δύο κεφάλαια αποζημίωσης, αυτό της Bunkers και ένα άλλο για τις λοιπές απαιτήσεις από το ίδιο περιστατικό με βάση την LLMC, ενώ, κατά άλλη άποψη, οι αξιώσεις της Bunkers θα εντάσσονταν στο ίδιο κεφάλαιο με τις υπόλοιπες. Παρότι η πρώτη άποψη θα ήταν πιθανότατα περισσότερο συμφέρουσα για τους τρίτους ζημιωθέντες, θα έπρεπε να εκκινηθούν διαδικασίες τροποποίησης της LLMC προκειμένου να εξαιρεθούν ρητώς από το πεδίο εφαρμογής της οι κατά Bunkers απαιτήσεις, υπαγόμενες στο άρθρο 3 αυτής, ή η Bunkers Convention να μην αποτελέσει αυτόνομη νέα Σύμβαση, αλλά Πρωτόκολλο της CLC, προκειμένου να ενταχθεί αυτομάτως στις εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής της LLMC<sup>153</sup>, όπου η αρχική σύμβαση

---

<sup>149</sup> ό.π. C. de la Rue, <http://www.colindelarue.com>.

<sup>150</sup> ό.π. P. Griggs, <https://www.bmla.org.uk/>.

<sup>151</sup> ό.π. C. de la Rue-P. Murray, Shanghai International Maritime Forum 2005, σελ. 5, ό.π. Ph. Boisson, DMF, 2001, σελ. 2.

<sup>152</sup> LEG/78/5/2.

<sup>153</sup> ό.π. M. Tsimplis, Lloyd's Maritime & Commercial Law Quarterly, 2005, σελ. 91.

CLC ήδη εντασσόταν<sup>154</sup>. Για τους ως άνω λόγους λοιπόν προτιμήθηκε η δεύτερη λύση της παραπομπής της Σύμβασης στην LLMC και σε άλλα καθεστάτα περιορισμού της ευθύνης. Ειδικότερα, στο Άρθρο 6 της Σύμβασης ορίζεται ότι καμία διάταξή της δεν επηρεάζει το δικαίωμα του πλοιοκτήτη και του ασφαλιστή (ή αυτού που παρέχει άλλη οικονομική εξασφάλιση) για τον περιορισμό της ευθύνης τους σύμφωνα με το εκάστοτε εφαρμοστέο εθνικό ή διεθνές καθεστώς, ενώ στο κείμενο της διάταξης αυτής δίδεται ως παράδειγμα εφαρμοστέου νομικού καθεστώτος περιορισμού ευθύνης η Σύμβαση για τον Περιορισμό της Ευθύνης για Ναυτικές Απαιτήσεις 1976 (LLMC), ως έχει τροποποιηθεί και ισχύει σε πληθώρα εννόμων τάξεων. Η επιλογή του καθεστώτος περιορισμού ευθύνης εναπόκειται δηλαδή στα Κράτη Μέρη μέσω του εθνικού τους δικαίου. Στην ελληνική έννομη τάξη, η οποία έχει κυρώσει την LLMC με τον ν. 1923/1991, εφαρμοστέο καθεστώς περιορισμού είναι η σύμβαση αυτή, όπως ισχύει τροποποιημένη, ενώ σε ελάχιστες περιπτώσεις που βρίσκονται εκτός του πεδίου εφαρμογής της ισχύουν ακόμη οι διατάξεις του ΚΙΝΔ 85επ.. Συμπληρωματικά, λαμβάνοντας δε υπόψη και το Άρθρο 7 παρ. 1 Bunkers Convention, θα μπορούσε να υποστηριχθεί πάντως ότι ο νομοθέτης μάλλον θεώρησε την LLMC<sup>155</sup> ως το βέλτιστο καθεστώς περιορισμού ευθύνης, πιθανόν λόγω των ιδιαίτερα αυξημένων –ιδίως μετά το Πρωτόκολλο του 1996- ορίων του.

### III. Πρόσωπα που δικαιούνται να περιορίσουν την ευθύνη τους κατά την LLMC

Σε προηγούμενο κεφάλαιο αναλύθηκαν τα ευθυνόμενα πρόσωπα στο πλαίσιο της Bunkers Convention, ενώ προηγουμένως αναφέρθηκε ότι η τελευταία δεν παρακωλύει την άσκηση του δικαιώματος περιορισμού σε περίπτωση που αυτό προβλέπεται από το εκάστοτε εφαρμοστέο δίκαιο, με τη συχνότερη περίπτωση εφαρμοστέου δικαίου να αποτελεί η LLMC. Προκειμένου όμως να δύναται ένα ευθυνόμενο κατά την Bunkers Convention πρόσωπο να περιορίσει την ευθύνη του, θα πρέπει οι θεμελιώδεις ορισμοί των δύο Συνθηκών να συμπλέουν.

Ο ορισμός του «πλοιοκτήτη» κατά την Bunkers Convention (άρ. 1 παρ. 3) και κατά την LLMC (άρ. 1 παρ. 2) είναι πανομοιότυπος –εν εξαίρεσει τη διαφοροποίηση της έννοιας του ναυλωτή, η οποία στο κείμενο της Bunkers περιλαμβάνει μόνο τον ναυλωτή γυμνού

<sup>154</sup> βλ. Άρθρο 3 περ. β' LLMC, ό.π. Η Προβληματική του Συνολικού Περιορισμού της Ευθύνης για Ναυτικές Αξιώσεις, σελ. 249επ.

<sup>155</sup> Ο νομοθέτης θέτει ως ανώτατα όρια ασφαλιστικής κάλυψης της εκ της Συμβάσεως ευθύνης, τα όρια που θεσπίζονται από την LLMC ως ισχύουσα.

σκάφους. Η κοινή αντιμετώπιση της έννοιας είναι απαραίτητη για τη συμπόρευση των δύο Συμβάσεων, ενώ στον αντίποδα βρίσκεται ο ορισμός της CLC που κινείται σε εμφανώς στενότερα πλαίσια (άρ. 1 παρ. 3) διαμορφώνοντας λειτουργικά ανεξάρτητα τόσο την ευθύνη που προκύπτει από το αντικείμενό της, όσο και το σύστημα περιορισμού της.

Συγκεκριμένα, το άρθρο 1 παρ. 1 LLMC προβλέπει ότι μπορούν να περιορίσουν την ευθύνη τους οι πλοιοκτήτες και τα πρόσωπα που παρέχουν υπηρεσίες επιθαλάσσιας αρωγής, ενώ στην παράγραφο 2 του ίδιου άρθρου δίνεται ο ακριβέστερος ορισμός του πλοιοκτήτη στο πλαίσιο του διεθνούς νομοθετήματος, με τον πλοιοκτήτη να δηλώνει τον ιδιοκτήτη, ήτοι τον κύριο, τον ναυλωτή, τον εφοπλιστή και τον διαχειριστή θαλασσοπλοούντος πλοίου<sup>156</sup>. Συμπληρωματικά, στις επόμενες παραγράφους 4 και 6 αποδίδεται το ευεργέτημα του περιορισμού της ευθύνης και σε πρόσωπα για τις πράξεις ή παραλείψεις των οποίων είναι υπεύθυνος ο πλοιοκτήτης –και, αντίστοιχα, ο παρέχων τις υπηρεσίες επιθαλάσσιας αρωγής-, αλλά και στον ασφαλιστή ευθύνης για περιορίσιμες κατά την LLMC απαιτήσεις.

Συχνά, για τους όρους αυτούς επικράτησε σύγχυση, ιδίως διότι η σημασία που λαμβάνουν σε κάθε έννομη τάξη διαφέρει, όπως, για παράδειγμα, συμβαίνει με τον όρο «shipowner» του αγγλικού δικαίου, ο οποίος χρησιμοποιείται για να υποδείξει τον κύριο του πλοίου, αλλά και αυτόν που εκμεταλλεύεται το δικό του πλοίο προς ίδιον όφελος. Εντούτοις, η αναλυτική απαρίθμηση των επιμέρους εννοιών στην παράγραφο 2 του άρθρου 1 LLMC αποσαφηνίζει τέτοιου είδους εννοιολογικές διαφοροποιήσεις. Η φύση και το περιεχόμενο της ευθύνης, καθώς φυσικά και το εάν εξαρχής ευθύνεται ο κύριος, καθορίζονται από το εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο, εν προκειμένω στο *lex fori*. Όσον αφορά την ελληνική έννομη τάξη, η ευθύνη του κυρίου εντοπίζεται στο άρθρο 106 παρ. 2 ΚΙΝΔ, όπου προβλέπεται ότι οι αξιώσεις που πηγάζουν από πράξεις άσκησης του εφοπλισμού μπορούν να ασκηθούν και κατά του πλοίου. Η φράση μάλιστα «κατά του πλοίου» υποδηλώνει, κατά την κρατούσα γνώμη, ευθύνη πραγματοπαγούς χαρακτήρα από πράξεις ή παραλείψεις του κυρίου. Σε συνέχεια της ανωτέρω παραδοχής, στο πλαίσιο της Σύμβασης LLMC, και με γνώμονα ότι τα ανώτατα όρια περιορισμού στα άρθρα βεπ. αυτής καθορίζονται συναρτήσει του μεγέθους της ολικής χωρητικότητας, ορθότερο ομοιάζει να υποστηριχθεί ότι ο γενικότερος χαρακτηρισμός της ευθύνης στην παράγραφο 5 του άρθρου 1 LLMC ως «ευθύνη του πλοιοκτήτη» αποδίδει –εμμέσως, πλην σαφώς- και στην ευθύνη των λοιπών επιμέρους προσώπων που

---

<sup>156</sup> Εν συγκρίσει με τα προηγούμενα καθεστάτα, προωθήθηκε στην LLMC η διεύρυνση του κύκλου των δικαιούχων περιορισμού κατά βάση αποσκοπώντας στην παρεμπόδιση παράκαμψης του συστήματος περιορισμού μέσω άσκησης των αξιώσεων έναντι άλλων προσώπων, τα οποία, σύμφωνα με τα προγενέστερα καθεστάτα περιορισμού δεν θεωρούνταν δικαιούχοι, όπως συνέβη στην υπόθεση «The Himalaya» (1954, 2 Lloyd's Rep. 267), P. Griggs-R. Williams-J. Farr, *Limitation of liability for maritime claims, informa law from Routledge*, 4<sup>th</sup> edition, 2005, σελ. 8.

περιλαμβάνονται στην έννοια του πλοιοκτήτη υπό την LLMC το στίγμα τηςπραγματοπάγιας<sup>157</sup>.

Ο επόμενος όρος υπό το πλέγμα του «πλοιοκτήτη» κατά την LLMC είναι αυτός του ναυλωτή. Όπως και οι λοιποί όροι υπό την ως άνω ευρύτερη έννοια, η σημασιολογική προσέγγιση του επαφίεται στο εκάστοτε εφαρμοστέο δίκαιο, εν προκειμένω στο *lex fori* του κράτους στα δικαστήρια του οποίου επιχειρείται ο περιορισμός<sup>158</sup>. Η εν λόγω έννοια (ναύλωση εν στενή εννοία του ΚΙΝΔ<sup>159</sup>) συμπεριλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τις κυριότερες κατηγορίες ναυλωτή, δηλαδή τον ναυλωτή κατά ταξίδι, τον χρονοναυλωτή, και τον ναυλωτή γυμνού σκάφους, αναλόγως με τον βαθμό των ελευθεριών και των δικαιωμάτων που παραχωρούνται αναφορικά με την εμπορική και την ναυτική/τεχνική διεύθυνση του πλοίου.

Συνεχίζοντας τη σκέψη που αναπτύχθηκε στην προηγούμενη παράγραφο, ότι τα όρια ευθύνης όλων των επιμέρους αναφερόμενων υπό την έννοια του πλοιοκτήτη προσώπων υπολογίζονται με γνώμονα το μέγεθος των κόρων ολικής χωρητικότητας, θα μπορούσε να ανακύψει το ζήτημα κατά πόσον μπορεί δύναται ο μερικός ναυλωτής (*slot charterer* συνήθως στο αγγλικό δίκαιο) να περιορίσει την ευθύνη του κατά τη Σύμβαση και με ποιον τρόπο. Αφού αυτό το είδος ναυλωτή δεν ναυλώνει και δεν χρησιμοποιεί όλον τον διαθέσιμο χώρο του πλοίου, θα πρέπει, δεδομένου ότι τα όρια είναι αυστηρώς καθορισμένα στο άρθρο 6 LLMC, είτε να περιορίσει την ευθύνη του όπως εάν θα ήταν ολικός ναυλωτής είτε να μην επιδέχεται περιορισμού η ευθύνη του. Ορθότερη κρίνεται η πρώτη λύση προσεγγίζοντας τελολογικά την LLMC και την ευρύτερη *ratio* του περιορισμού της ευθύνης<sup>160</sup>, αλλά και αναλογιζόμενοι ότι η θέση του μερικού ναυλωτή σε μια τέτοια περίπτωση θα χειρότερευε. Εξάλλου, στην πράξη συνηθέστερα ο μερικός ναυλωτής καταβάλλει τίμημα όπως εάν θα ναύλωνε όλον τον χώρο, για να εξασφαλίσει την ασφάλεια των μεταφερόμενων εμπορευμάτων.

Ως επιπροσθέτως, επικρατεί διχογνωμία αναφορικά με το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης του ναυλωτή σε αξίωση που στρέφεται εναντίον του εκ μέρους του πλοιοκτήτη με την έννοια του κυρίου και του εκμεταλλευόμενου το πλοίο για λογαριασμό του. Το ζήτημα αυτό τέθηκε σε δύο κομβικές υποθέσεις αγγλικών δικαστηρίων, *The Aegean Sea*<sup>161</sup> και *The CMA Djakarta*<sup>162</sup>, στις οποίες οι δικαστές Thomas J. και David Steel J., αντίστοιχα, υποστήριξαν ότι το γεγονός ότι στο άρ. 1 παρ. 1 LLMC γίνεται ξεχωριστή αναφορά μόνο στον θαλάσσιο αρωγό ως δικαιούχο πέραν του πλοιοκτήτη, σημαίνει ότι ο ναυλωτής θεωρείται

<sup>157</sup> Α. Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο- Τόμος 1*, Έκδοση 5<sup>η</sup>, Εκδ. Σάκκουλα Αθήνα-Θεσσαλονίκη, 2005, σελ 358.

<sup>158</sup> Άρθρο 14 LLMC.

<sup>159</sup> Άρ. 107 ΚΙΝΔ.

<sup>160</sup> ό.π. Α. Κιάντου-Παμπούκη, σελ. 363, ό.π. P. Griggs- R. Williams- J. Farr, σελ. 11.

<sup>161</sup> 1998, 2 Lloyd's Rep. 39.

<sup>162</sup> 2004, 1 Lloyd's Rep. 460.

δικαιούχος μόνο εφόσον λειτουργεί ως πλοιοκτήτης με την έννοια της LLMC, και όχι σε κάθε περίπτωση, δηλαδή ακόμη και όταν ο ενάγων είναι ο ίδιος ο πλοιοκτήτης, θέση έναντι της οποίας το δευτεροβάθμιο δικαστήριο διαφώνησε<sup>163</sup>. Μολονότι δημιουργείται ίσως το παράδοξο το κατά το άρ. 11 παρ. 3 LLMC κοινό συσταθέν κεφάλαιο να χρησιμοποιείται από τον κατά άρ. 1 παρ. 1 δικαιούχο ναυλωτή και για τις αξιώσεις προσώπων που είναι επίσης δικαιούχοι περιορισμού κατά το ίδιο άρθρο, φαίνεται να είναι ορθότερη η θέση του δευτεροβάθμιου αγγλικού δικαστηρίου στις ως άνω δύο υποθέσεις, καθώς ο ναυλωτής ενεργεί ως τέτοιος και όχι ως πλοιοκτήτης, παρότι εντάσσεται στην ευρεία έννοια του πλοιοκτήτη κατά την LLMC.

Όσον αφορά τα υπόλοιπα πρόσωπα που δικαιούνται να περιορίσουν την ευθύνη τους με βάση την LLMC, αξίζει επίσης να γίνουν ορισμένες διευκρινίσεις. Καταρχάς, πέραν του γεγονότος ότι, όπως προελέχθη, υφίστανται διαφοροποιήσεις μεταξύ των ορισμών ανά έννομη τάξη, υπάρχουν έννοιες, όπως ο εφοπλιστής, που σε ορισμένα δίκαια δεν απαντάται. Κατά βάση, η έννοια του εφοπλιστή εκκλίπει από δίκαια του αγγλοσαξωνικού χώρου, όπου ο όρος ομοιάζει περισσότερο με αυτόν του «operator» και συνδέεται με τον αντίστοιχο όρο του «manager, όρος που στην ελληνική έννομη τάξη αντικατοπτρίζει τον διαχειριστή, ο οποίος δρα ως αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη διαμέσου σύμβασης μίσθωσης υπηρεσιών με στοιχεία εντολής συντονίζοντας για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα θέματα που σχετίζονται με την τεχνική και ενίοτε την εμπορική διαχείριση του πλοίου.

Σχετικά με τη δυνατότητα περιορισμού ευθύνης του θαλάσσιου αρωγού για τυχόν ζημίες κατά τη διάρκεια παροχής των σωστικών υπηρεσιών, θα πρέπει να αναφερθεί ότι γίνεται συγκεκριμένη αναφορά και ανάλυση στ άρ. 1 παρ. 1 και 3 LLMC, για να εξασφαλισθεί το δικαίωμα περιορισμού ακόμη και σε περίπτωση που τυχόν ζημία προκλήθηκε παρότι ο αρωγός ή προστηθείς του δεν βρισκόταν επί του σωστικού σκάφους, αλλά ενεργούσε με αυτόν τον σκοπό, όπως συνέβη στην υπόθεση «Tojo Maru»<sup>164</sup>. Το ευεργέτημα δεν απευθύνεται μόνο σε επαγγελματίες αρωγούς, αλλά και σε οποιονδήποτε προβαίνει σε τέτοια δράση είτε βρίσκεται επί του πλοίου είτε απλά σε άμεση σύνδεση με τις παρεχόμενες υπηρεσίες.

Το αντίστοιχο δικαίωμα του ασφαλιστή υφίσταται αποκλειστικά και μόνο στην περίπτωση που το εφαρμοστέο δίκαιο προβλέπει ευθεία αγωγή κατά του ασφαλιστή της ευθύνης των προσώπων που περιλαμβάνονται στην έννοια του πλοιοκτήτη και εδραιώνεται στη λογική ο ασφαλιστής να μη βρίσκεται εν τέλει σε χειρότερη θέση από τον ασφαλιζόμενο, ενώ ευθύνεται εξίσου μέσω ευθείας εναγωγής. Επιπλέον, το ευεργέτημα απολαμβάνουν και τα

---

<sup>163</sup> ό.π. P. Griggs- R. Williams- J. Farr, σελ. 10.

<sup>164</sup> 1971, 1Lloyd's Rep. 341.

πρόσωπα την ευθύνη για τις πράξεις ή παραλείψεις των οποίων φέρει ο πλοιοκτήτης, όπως αυτά εξειδικεύονται από το εκάστοτε εφαρμοστέο δίκαιο και ανεξαρτήτως της σύνδεσης με σύμβαση εξαρτημένης εργασίας ή παροχής ανεξάρτητων υπηρεσιών<sup>165</sup>.

Συνεπώς, μετά την ανωτέρω ανάλυση των επιμέρους εννοιών που συγκαταλέγονται σε αυτήν του πλοιοκτήτη κατά την LLMC, προβαίνοντας σε σύγκριση με τις αντίστοιχες του Άρθρου 1 παρ. 3 της Bunkers Convention, διαπιστώνεται –εάν θεωρηθεί ότι πράγματι ο εκμεταλλευόμενος αντικατοπτρίζει τον εφοπλιστή της ελληνικής έννομης τάξης-, ότι σχεδόν ταυτίζονται, εν εξαιρέσει της έννοιας του ναυλωτή, ο οποίος στο πλαίσιο της τελευταίας ενσωματώνεται μόνο ως ναυλωτής πλοίου bareboat, δηλαδή (μισθωτής) γυμνού σκάφους, ενώ στην LLMC συμπεριλαμβάνει όλα τα είδη ναυλωτών. Θα πρέπει βέβαια να ληφθούν υπόψη για την τελική κρίση ως προς το εάν στην εκάστοτε περίπτωση ισχύει το δικαίωμα περιορισμού και οι λοιποί ορισμοί, όπως θα εξετασθεί σε επόμενο κεφάλαιο, πέραν αυτού του πλοιοκτήτη.

Σημειωτέον πάντως ότι, όπως η LLMC ορίζει στο άρθρο 9 παρ. 1(α), τα όρια ευθύνης που ορίζει το άρθρο 6 αυτής είναι κοινά για όλα τα πρόσωπα που περιλαμβάνονται στην έννοια του πλοιοκτήτη κατά τη σύμβαση αυτή<sup>166</sup> και είναι υπεύθυνα για το σύνολο των απαιτήσεων από το ίδιο περιστατικό<sup>167</sup>. Η Bunkers Convention αυτοτελώς πάντως δεν διευκρινίζει εάν τα ανώτατα όρια περιορισμού είναι κοινά ή όχι, εναποθέτοντας το θέμα στο εκάστοτε εφαρμοστέο δίκαιο<sup>168</sup>.

---

<sup>165</sup> Τέτοια πρόσωπα εν γένει θα μπορούσαν να είναι, για παράδειγμα, ο πλοίαρχος, το πλήρωμα, ο πλοηγός ή και εργάτες στην ξηρά εφόσον προκάλεσαν υπαίτια την εκάστοτε ζημία. Κατά την κρατούσα άποψη στην ελληνική έννομη τάξη, εάν πρόκειται για βοηθούς εκπληρώσεως (334 ΑΚ) δεν απαιτείται σχέση εξαρτημένης εργασίας, εν αντιθέσει με τους προστηθέντες (922 ΑΚ).

<sup>166</sup> Ίδια ρύθμιση και στην Διεθνή Σύμβαση του 1957, άρ. 6 παρ. 2.

<sup>167</sup> ό.π. Ι. Κοροτζής, ΕλλΔικ 2008, σελ. 1301, ό.π. Μ. Tsimplis, Lloyd's Maritime & Commercial Law Quarterly, 2005, σελ. 92.

<sup>168</sup> Κατά μία άποψη, μετά και τη δημιουργία της Bunkers Convention, και σε συνδυασμό προφανώς με την εξέλιξη και την περιπλοκότητα των συναλλαγών, όπου πλέον περισσότερα του ενός πρόσωπα ευθύνονται και, αντίστοιχα, δικαιούνται να περιορίσουν την ευθύνη τους, θα ήταν ίσως προτιμότερο τα όρια περιορισμού να διαφοροποιούνταν αναλόγως με την ιδιότητα του δικαιούχου, ό.π. Μ. Tsimplis, σελ. 93.

#### IV. Προβλήματα από την απουσία αυτόνομου συστήματος περιορισμού

Ωστόσο, το γεγονός ότι η Bunkers Convention δεν διαθέτει ίδιον, αυτόνομο σύστημα περιορισμού ευθύνης με δικά του όρια και οργάνωση, γεννά σημαντικά πρακτικά προβλήματα. Αρχικά, η Σύμβαση, εκτός του ότι δεν λειτουργεί με ξεχωριστό σύστημα ευθύνης, δεν φαίνεται ούτε να προβλέπει την παραπομπή σε κάποιο άλλο συγκεκριμένο εξωγενές σύστημα, παρά μόνο αναφέρει ενδεικτικά αυτό της LLMC. Αυτή η ουδέτερη στάση σίγουρα παρουσιάζει πλεονεκτήματα, όπως τη διακριτική ευχέρεια κάθε κράτους να επιλέξει το σύστημα το οποίο εμπιστεύεται περισσότερο, αλλά οδηγεί ταυτοχρόνως σε μία ανομοιογένεια στον τρόπο εφαρμογής της Σύμβασης στην πράξη, όταν δηλαδή θα κληθούν τα ευθυνόμενα πρόσωπα να καλύψουν τις σχετικές ζημιές. Το τελικώς καταβλητέο ποσό θα διαφέρει αναλόγως με το σύστημα περιορισμού το οποίο εφαρμόζεται σε κάθε έννομη τάξη<sup>169</sup>, κινδυνεύοντας να είναι ίσως σε αρκετές περιπτώσεις υπερβολικά υψηλό και άλλοτε εξαιρετικά χαμηλό, με αποτέλεσμα να μην ικανοποιούνται κατά ίσο τρόπο οι εκάστοτε τρίτοι και να ευνοείται κατά περίπτωση ένα τμήμα των πλοιοκτητών και των ασφαλιστών τους μεταβάλλοντας αντίστοιχα την αποτελεσματικότητα των ρυθμίσεων της Σύμβασης σε κάθε έννομη τάξη.

Το ισχύον σε μία έννομη τάξη σύστημα περιορισμού μπορεί να είναι οι προγενέστερες της LLMC Διεθνείς Συμβάσεις του 1924 ή του 1957, ή και κάποιο εσωτερικό σύστημα περιορισμού, ενώ, ακόμη και χώρες με μακρά ναυτιλιακή παράδοση έχουν κυρώσει ένα εκ των διεθνών νομοθετημάτων περιορισμού, όπως, για παράδειγμα, η Σιγκαπούρη όπου εφαρμόζεται η Διεθνής Σύμβαση του 1957 για τον περιορισμό ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις. Σε περίπτωση εφαρμογής της σύμβασης του 1957, τα όρια είναι ιδιαίτερα χαμηλά συγκριτικά με την LLMC, αλλά το δικαίωμα περιορισμού έχει δομηθεί λιγότερο ακέραια, δηλαδή είναι ευχερέστερη η απώλειά του, η έκπτωση από το δικαίωμα<sup>170</sup>, ενώ, αντιθέτως, κατά την LLMC άρθρο 4<sup>171</sup>, για να επέλθει αυτή θα πρέπει να έχει μεσολαβήσει προσωπική πράξη/παράλειψη του πλοιοκτήτη την οποία τέλεσε με πρόθεση ή απερίσκεπτα γνωρίζοντας ότι πιθανόν να συμβεί τέτοια ζημία, όπως αυτή που τελικώς επήλθε. Προστίθενται, εν ολίγοις, αρκετές προϋποθέσεις οι οποίες καθιστούν πολύ σπάνια στην πράξη την απώλεια του

<sup>169</sup> Η LLMC εφαρμόζεται ως *lex fori* των δικαστηρίων του κράτους όπου επιδιώκεται ο περιορισμός και, άρα, στο πλαίσιο συνδυασμού της Bunkers Convention με την LLMC, στα δικαστήρια του κράτους που υπέστη τη ζημία, Ν. Κωνσταντινίδης, 4<sup>ο</sup> Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, Η Ευθύνη προς Αποζημίωση στο Ελληνικό και το Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο- Ι. Εισηγήσεις, Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς, 2001, σελ. 279.

<sup>170</sup> ό.π. Μ. Tsimplis, *Lloyd's Maritime & Commercial Law Quarterly*, 2005, σελ. 92-93.

<sup>171</sup> ό.π. Α. Αθανασίου, Η Προβληματική του Συνολικού Περιορισμού της Ευθύνης για Ναυτικές Απαιτήσεις, σελ. 304επ.



δικαιώματος. Υπήρχε πάντως διάχυτη ανησυχία ότι η διατήρηση καταφανώς χαμηλότερων ορίων ευθύνης στις παλαιότερες συμβάσεις περιορισμού θα μετατρέποταν σε αποτρεπτικό παράγοντα της κύρωσης της Bunkers Convention για τα κράτη που δεν είχαν προβεί σε κύρωση της LLMC. Ωστόσο, οι αμφιβολίες αυτές μάλλον διαψεύστηκαν<sup>172</sup>, καθώς φάνηκε ότι η εφαρμογή της Σύμβασης σε συνδυασμό με τις παλαιότερες αυτές συμβάσεις περιορισμού δημιουργούσε ένα αρκετά πυκνό πλέγμα προστασίας της ευθύνης του πλοιοκτήτη.

Επιπρόσθετα, η ανομοιογένεια εντοπίζεται και ως προς τα όρια περιορισμού της ευθύνης για ζημίες λόγω ρύπανσης από πετρέλαιο αναλόγως με το είδος του πλοίου, δηλαδή μεταξύ των tankers και των υπόλοιπων πλοίων που υπάγονται στην Bunkers Convention, διαχωρίζοντάς τα πρακτικά αναλόγως εάν μεταφέρουν πετρέλαιο ως φορτίο ή ως καύσιμο. Η διάκριση αυτή θα μπορούσε εκ πρώτης όψεως να θεωρηθεί λανθασμένη, ιδίως λαμβάνοντας υπόψιν ότι τα όρια που θεσπίζονται στο πλαίσιο της LLMC είναι χαμηλότερα αυτών της CLC, αν και εν μέρει δικαιολογείται χάρη στη συμβολή πολλαπλών παραγόντων, όπως η απουσία δεύτερου σταδίου αποζημίωσης.

## V. Πεδίο εφαρμογής των Συμβάσεων Bunkers και LLMC

Μη περιορίσιμη μπορεί να είναι η ευθύνη εάν το είδος του πλοίου από το οποίο προήλθε η ρύπανση δεν περιλαμβάνεται στον ορισμό του πλοίου κατά την LLMC, ενώ, αντιθέτως, περιλαμβάνεται στον ορισμό κατά την Bunkers Convention (Άρθρο 1 παρ. 1). Οι ορισμοί και στις δύο Συμβάσεις παρουσιάζονται αρκετά ευρείς, με το άρ. 1 παρ. 2 LLMC να γίνεται αναφορά σε «*θαλασσοπλοούν πλοίο*» και στο άρ. 1 παρ. 1 Bunkers Convention να ορίζεται ως «*κάθε κινούμενο στη θάλασσα σκάφος και πλωτό ναυπήγημα, οποιουδήποτε τύπου*». Οι ορισμοί ταυτίζονται σε μεγάλο βαθμό, επιτρέποντας έτσι την επιτυχή άσκηση του δικαιώματος περιορισμού. Η διαφοροποίησή τους εντοπίζεται στα πλωτά ναυπηγήματα και, κατά κύριο λόγο, στα αερόστρωμνα σκάφη (hovercrafts κατά την αγγλική ορολογία) και τις πλωτές εξέδρες, τα οποία ρητώς εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της LLMC στο άρθρο 15 παρ. 5, ενώ συμπεριλαμβάνονται στον ιδιαίτερος ευρύ ορισμό του Άρθρου 1 παρ. 1 της Bunkers. Για αυτά τα είδη πλεούμενων, ενώ η ευθύνη του πλοιοκτήτη δεν μπορεί να περιοριστεί, αφού δεν εντάσσονται στο πεδίο εφαρμογής της LLMC –εφόσον φυσικά εφαρμόζεται αυτό το καθεστώς περιορισμού-, τα όρια ευθύνης του ασφαλιστή σε σχέση με

---

<sup>172</sup> ό.π. Μ. Tsimplis, 5ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, 2004, σελ. 370-371.

την LLMC διατηρούνται χάρη στο Άρθρο 7 παρ. 1 Bunkers Convention<sup>173</sup>, ανεξαρτήτως εάν υπάγεται το υπό συζήτηση πλοίο στον ορισμό της LLMC<sup>174</sup>, άρα για τους ασφαλιστές το ανώτατο όριο ευθύνης εμφανίζεται οπωσδήποτε πιο στοχευμένο, με στόχο να βρίσκονται σε αρμονία το οφειλόμενο ποσό αποζημίωσης με την αντίστοιχη ασφαλιστική κάλυψη.

Σύμφωνα με το άρ. 15 παρ. 1 εδ. α' LLMC, η Σύμβαση αυτή εφαρμόζεται ως *lex fori*, κατά βάση κάθε φορά που δικαιούχος επιδιώκει τον περιορισμό της ευθύνης του σε ένα Συμβαλλόμενο στην LLMC Κράτος, κατά την κρατούσα άποψη ανεξαρτήτως υπέρξεως στοιχείων αλλοδαπότητας<sup>175</sup>. Συνεπώς, εφόσον πληρούνται και οι λοιπές αναλυθείσες ανωτέρω προϋποθέσεις, αρκεί –κατά το Άρθρο 9 Bunkers Convention- το κράτος όπου έλαβε χώρα η ζημία και στα δικαστήρια του οποίου θα προβληθούν οι σχετικές αξιώσεις, να έχει κυρώσει την LLMC ώστε αυτή να αποτελέσει εφαρμοστέο δίκαιο<sup>176</sup>. Εξαιρέση μόνο ενδέχεται να αποτελούν ορισμένες συγκεκριμένες περιστάσεις, στις οποίες παρόλα ταύτα δεν θα εφαρμοστεί η LLMC, εάν εμπίπτουν στις αποκλίσεις που επιτρέπει η εν λόγω Σύμβαση στα Συμβαλλόμενα Κράτη<sup>177</sup>. Η Ελλάδα δεν έχει κάνει χρήση μέχρι στιγμής αυτής της δυνατότητας και δεν έχει εξαιρέσει κανένα σημείο από τα προβλεπόμενα στις παραγράφους 1 εδ. α' έως 4 του άρθρου 15 από το πεδίο εφαρμογής της LLMC.

Εγκύπτοντας περαιτέρω στο πεδίο εφαρμογής της LLMC και το εύρος του, θα πρέπει να σημειωθεί ότι η ευθύνη για απαιτήσεις λόγω ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης με την έννοια της Bunkers Convention δεν εξαιρείται από το πεδίο εφαρμογής της LLMC. Ο λόγος είναι ότι, κατόπιν των πολύκαιρων συζητήσεων που μεσολάβησαν κατά τη σύνταξη της Bunkers Convention ως προς τη μορφή που αυτή έπρεπε να λάβει, εν τέλει δεν σχηματίστηκε ως Πρωτόκολλο της CLC, οι απαιτήσεις εκ της οποίας ρητά εξαιρούνται στο άρ. 3 περ. β' LLMC και, συνεπώς, δεν συμπεριλαμβάνεται στις ρητές, περιοριστικώς αναφερόμενες εξαιρέσεις της Σύμβασης. Με δεδομένο ότι το Άρθρο 6 της Bunkers Convention αφήνει περιθώριο για περιορισμό της ευθύνης δίνοντας το προβάδισμα στην LLMC και παραπέμποντας ουσιαστικά στο σύνολο των διατάξεών της, αφού αυτή εφαρμόζεται ως όλο, εφόσον προφανώς έχει ενσωματωθεί στο εφαρμοστέο δίκαιο, θεωρείται ότι όλες οι ρυθμίσεις της χαίρουν εφαρμογής στην ως άνω κατηγορία απαιτήσεων. Αυτό ισχύει δηλαδή για όλες τις

<sup>173</sup> Αυτή η ρύθμιση έχει σημασία κυρίως για τα κράτη που εφαρμόζουν διαφορετικό σύστημα περιορισμού από την LLMC ή που δεν προβλέπουν καθόλου τον περιορισμό για τέτοιου είδους απαιτήσεις.

<sup>174</sup> ό.π. C. de la Rue, *Pollution at Sea-Law and Liability*, 2012, σελ. 17

<sup>175</sup> ό.π. Α. Κιάντου-Παμπούκη, σελ. 348.

<sup>176</sup> ό.π. Ν. Κωνσταντινίδης, 4<sup>ο</sup> Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, 2001, σελ. 279.

<sup>177</sup> Οι αποκλίσεις αυτές προβλέπονται στις παρ. 1 εδ. β'- 4 του άρ. 15 LLMC, εφόσον το εκάστοτε Συμβαλλόμενο Κράτος επιλέξει να τις προβάλει ενημερώνοντας τον θεματοφύλακα (τον Γεν. Γραμ. του ΟΗΕ, κατά το άρ. 22 LLMC). Μάλιστα, υποστηρίζεται ότι δεν πρόκειται για επιφυλάξεις με την αυστηρή έννοια του όρου (άρ. 18 LLMC), αλλά για δυνατές αποκλίσεις από το πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης, οι οποίες εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια του κράτους εάν θα προβληθούν οποιαδήποτε στιγμή (όχι αναγκαία δηλαδή κατά την κύρωση της Σύμβασης), ό.π. Α. Κιάντου-Παμπούκη, σελ. 341.

επιμέρους διατάξεις της LLMC, ήτοι, ενδεικτικά, για την έκπτωση από το δικαίωμα του περιορισμού κατά το άρ. 4, για τα ανώτατα όρια που καθιερώνονται σε αυτήν, την άσκηση περιορισμού με ή χωρίς κεφάλαιο κλπ<sup>178</sup>.

## VI. Resolution περί Πρωτοκόλλου 1996 της LLMC

Σύμφωνα με το ως άνω καθεστώς που έχει επιλεγεί από τη Σύμβαση και σε συνδυασμό με το Άρθρο 9 Bunkers Convention περί αποκλειστικής δικαιοδοσίας των κρατών εντός των οποίων έλαβε χώρα η ζημία, βρίσκονται σε αμηχανία τόσο οι πλοιοκτήτες μη γνωρίζοντας εκ των προτέρων έστω το ανώτατο ποσό για το οποίο θα ευθύνονται ανά έννομη τάξη, όσο και οι ασφαλιστές αγνοώντας το ανώτατο ποσό ευθύνης το οποίο ασφαλίζουν<sup>179</sup>. Για τον λόγο αυτόν, το τρίτο εκ των τριών Resolution τα οποία, όπως έχει ήδη ειπωθεί, συνέταξε και επισύναψε στο κείμενο της Σύμβασης η Νομική Επιτροπή, αφορά το σύστημα περιορισμού που θα επιλέξουν τα Συμβαλλόμενα Κράτη. Συγκεκριμένα, το Resolution παροτρύνει τα κράτη να ακολουθήσουν το σύστημα της LLMC ως αυτή ισχύει σήμερα τροποποιημένη, και κυρίως να κυρώσουν το Πρωτόκολλο του Λονδίνου 1996 της LLMC, το οποίο αύξησε σημαντικά τα όρια ευθύνης του πλοιοκτήτη, στα οποία συμπεριλαμβάνονται και οι απαιτήσεις από ρύπανση από πετρέλαιο κίνησης κατά την Bunkers Convention<sup>180</sup>. Το Πρωτόκολλο τέθηκε σε ισχύ το 2004, αλλά προς το παρόν έχει κυρωθεί από σχετικά περιορισμένο αριθμό κρατών<sup>181</sup>. Σημειωτέον δε ότι αρκετά Κράτη Μέρη θεωρούσαν τα τόσο υψηλά όρια, σε συνδυασμό με το αυξημένο κόστος που επιφέρει η Σύμβαση, εν μέρει αποτρεπτική<sup>182</sup>.

---

<sup>178</sup> Όσον αφορά τον τρόπο άσκησης του περιορισμού, θα μπορούσε να γεννηθεί ένας προβληματισμός σε σχέση με τις αντίστοιχες ρυθμίσεις της CLC, η οποία στο άρ. IV παρ. 3 προβλέπει τον περιορισμό ευθύνης μόνο μέσω σύστασης κεφαλαίου. Ο κυριότερος λόγος αυτής της σκέψης θα ήταν το γεγονός ότι η ratio της αποκλειστικής προτίμησης του νομοθέτη για περιορισμό της ευθύνης μόνο με σύσταση κεφαλαίου στη CLC είναι η εξασφάλιση της ικανοποίησης των αξιώσεων λόγω ρύπανσης ως έμμεσο ζήτημα δημοσίου συμφέροντος, γεγονός που δεν πάει να ισχύει και για τις απαιτήσεις της Bunkers Convention ως απαιτήσεις λόγω ρύπανσης εν γένει.

<sup>179</sup> ό.π. A. Luttenberger- B. Rukavina- L. Rak, <http://bib.irb.hr/index.html?lang=EN>, ό.π. Ch. Wu, Journal of Maritime Law & Commerce, 2002, σελ. 562.

<sup>180</sup> ό.π. I. Κοροτζής, ΕλλΔικ 2008, σελ. 1300, ό.π. A. Luttenberger- B. Rukavina- L. Rak, <http://bib.irb.hr/index.html?lang=EN>, ό.π. P. Griggs, <https://www.bmla.org.uk/>, ό.π. Fowler-Rodriguez-Kingsmill-Flint-Gray-Chalos, <http://www.frc-law.com/index.php>.

<sup>181</sup> ό.π. C. de la Rue-P. Murray, Shanghai International Maritime Forum 2005.

<sup>182</sup> ό.π. M. Tsimplis, 5ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, 2004, σελ. 370.

## VII. Υπαγωγή των αξιώσεων από την Bunkers Convention στο άρθρο 2 LLMC

Εάν τώρα υποθεθεί καταρχήν ότι το σύστημα περιορισμού της ευθύνης που εφαρμόζεται σε πληθώρα περιπτώσεων είναι αυτό της LLMC, οι απαιτήσεις εκ της Bunkers Convention εντάσσονται στα όρια που γενικά καθιερώνει η LLMC. Ένα δεύτερο λοιπόν ζήτημα που ανακύπτει, είναι το γεγονός ότι η LLMC, ενώ αναφέρεται ως κατεξοχήν παράδειγμα συστήματος περιορισμού στο κείμενο της Bunkers, αυτή δεν παρέχει συγκεκριμένη ρητή πρόβλεψη για τον περιορισμό τέτοιων απαιτήσεων, αλλά αναφέρει στο άρθρο 2 LLMC όλες τις κατηγορίες των ναυτικών απαιτήσεων, οι οποίες υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής της. Οι απαιτήσεις αυτές έχουν τη μορφή περιοριστικής και λεπτομερώς μεν περιγραφόμενων, γενικών δε στοιχείων, στα οποία χάριν εύρους θα ενταχθούν και οι σχετικές με την Bunkers Convention απαιτήσεις. Για να επιτευχθεί αυτό, θα πρέπει καταρχάς να εξετασθεί διεξοδικά ο υπό Άρθρο 1 παρ. 9 της Σύμβασης ορισμός της ζημίας και, στη συνέχεια, να επιδιωχθεί ο νομικός χαρακτηρισμός των επιμέρους κατηγοριών της, με γνώμονα τις αντίστοιχες κατηγορίες της LLMC. Πιθανότατα πάντως, ο λόγος για τον οποίο η LLMC δεν συμπεριέλαβε ως γενική κατηγορία και τις αξιώσεις από ρύπανση από πετρέλαιο κίνησης να έγκειται στο ότι δεν υφίστατο ειδικό καθεστώς ευθύνης από ρύπανση από πετρέλαιο κίνησης κατά το χρονικό σημείο σύνταξης της LLMC<sup>183</sup>, δεδομένου ότι η δημιουργία των δύο Διεθνών Συμβάσεων απέχει 25 χρόνια. Η παράλειψη δηλαδή δεν φαίνεται να ήταν εσκεμμένη και το ρυθμιστικό κενό εκούσιο προς αποτροπή συνδυασμού των δύο καθεστώτων, και γι' αυτό δεν συνεπάγεται αυτομάτως τον αποκλεισμό εφαρμογής της LLMC στις αντίστοιχες αξιώσεις.

Αποτέλεσμα αυτής της έλλειψης είναι ότι ορισμένες συνηθισμένες μορφές ζημίας λόγω της ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης εντάσσονται ευχερώς στις κατηγορίες του άρθρου 2 LLMC, ενώ για αρκετές άλλες νομικά πιο περίπλοκες επικρατεί σύγχυση. Πίεση εν τω μεταξύ ασκείται στον ερμηνευτή του δικαίου από το γεγονός ότι, εάν τελικά κάποια μορφή ζημίας δεν υπαχθεί στο ως άνω άρθρο της LLMC, η ευθύνη του πλοιοκτήτη για τη σχετική απαίτηση «κινδυνεύει» να παραμείνει απεριόριστη. Αναφορικά με το ομιχλώδες αυτό ζήτημα, είχε υποβληθεί κατά τη συνεδρίαση της Νομικής Επιτροπής μία πρόταση διευκρίνισης από το IG of P&I Clubs προκειμένου να εδραιωθεί η δυνατότητα εφαρμογής της LLMC ως καθεστώτος περιορισμού ευθύνης. Ωστόσο, η πρόταση αυτή λόγω έλλειψης χρόνου κατά τη συνδιάσκεψη αποσύρθηκε και δεν κατόρθωσε η Νομική Επιτροπή να συμπεριλάβει

---

<sup>183</sup> ό.π. Ι. Κοροτζής, ΕλλΔικ 2008, σελ. 1300.

διευκρινιστική διάταξη στο Άρθρο 6 της Bunkers Convention<sup>184</sup>. Σε γενικές γραμμές πάντως, τα κράτη έδειξαν την πρόθεση οι κατηγορίες ζημίας από πετρέλαιο κίνησης να υπάγονται στην LLMC, ενώ μάλιστα ορισμένες αντιπροσωπείες ζήτησαν να γίνει ειδικότερη διευκρίνιση στο κείμενο για να αποκτήσει σταθερότερες βάσεις η υπαγωγή.

Εξειδικεύοντας το προκύπτον λοιπόν ζήτημα, θα πρέπει να αναφερθεί ότι αρχικά υπήρχε η σκέψη ιδίως σε έννομες τάξεις του κοινού δικαίου ότι, εκτός από τις περιπτώσεις πραγματικής υλικής ζημίας, ενώ καταρχήν η περίπτωση (α) του άρθρου 2 παρ. 1 φαίνεται να έχει αρκετά ευρύ πεδίο εφαρμογής, δεν δύναται να εγκολπώσει αξιώσεις που δεν συνδέονται με οποιαδήποτε μορφής υλική ζημία, για παράδειγμα έξοδα αποκατάστασης του υποβαθμισμένου από τη ρύπανση περιβάλλοντος με εύλογα μέτρα ή διαφυγόντα κέρδη, όταν αυτά δεν συνδέονται παράλληλα και με υλική ζημία<sup>185</sup> –pure economic loss κατά το αγγλικό δίκαιο<sup>186</sup>. Εδώ και αρκετά πάντως χρόνια, και οι έννομες τάξεις των αγγλοσαξονικών χωρών έχουν απομακρυνθεί από τη δογματική αυτή στάση<sup>187</sup>, δίνοντας βάρος κυρίως στον σκοπό της LLMC, ήτοι στη διεύρυνση του κύκλου των προσώπων και των απαιτήσεων που επιδέχονται τον περιορισμό<sup>188</sup>. Στο ηπειρωτικό δίκαιο, μεταξύ των εννόμων τάξεων του οποίου και η ελληνική, πρεσβεύει την άποψη ότι η αναφορά στο κείμενο της Σύμβασης σε «damage to property» έχει ευρύτερη έννοια και αποσκοπεί περισσότερο στη διάκριση από άλλου είδους ζημίες που αναφέρονται στις λοιπές περιπτώσεις.

Όσον αφορά τα μέτρα αποκατάστασης του περιβάλλοντος και απομάκρυνσης της ρύπανσης (clean-up costs), τα οποία συνήθως αποτελούν το σημαντικότερο και υψηλότερο ποσό στη συνολική αποζημίωση που οφείλεται σε ένα περιστατικό ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης, έχουν διατυπωθεί διάφορες γνώμες για την υπαγωγή τους στο άρθρο 2 LLMC. Σημαντικό παράδειγμα που επικεντρώνεται στην κάλυψη των μέτρων αποκατάστασης και, κατά συνέπεια, ασχολείται με την υπαγωγή τους στην LLMC όταν πρόκειται για τον περιορισμό της ευθύνης, είναι η υπόθεση Full City (2009), το οποίο ήταν και το σπουδαιότερο συμβάν διαρροής πετρελαίου στο κράτος της Νορβηγίας. Το 1996, κατά τη διάρκεια

---

<sup>184</sup> ό.π. P. Griggs, <https://www.bmla.org.uk/>.

<sup>185</sup> Το αντίθετο ισχύει στην περίπτωση του ψαρά που διαπίστωσε τα επικείμενα κέρδη του να ελαττώνονται, επειδή όμως καταστράφηκαν τα δίχτυα του, καθώς εν προκειμένω το διαφυγόν κέρδος προέκυψε λόγω αρχικής υλικής ζημίας.

<sup>186</sup> Τέτοιες είναι συνήθως οι περιπτώσεις των ψαράδων όταν ελαττώνονται τα εισοδήματά τους λόγω ρύπανσης της θάλασσας ή των ξενοδόχων λόγω μείωσης του τουρισμού εξαιτίας του αφιλόξενου πλέον θαλάσσιου περιβάλλοντος.

<sup>187</sup> Η αγγλική έννομη τάξη επιχείρησε να διαλευκάνει το ζήτημα μέσω του Merchant Shipping Act 1995 (UK Merchant Shipping Act, s. 168), στο οποίο προστέθηκε, χάριν αποφυγής παρανοήσεων, ότι οι αξιώσεις λόγω ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης θα αντιμετωπίζονταν ως αξιώσεις λόγω υλικής ζημίας, ως αδιαμφισβήτητα εντασσόμενες στο πεδίο εφαρμογής της περ. α' του άρθρου 2 LLMC.

<sup>188</sup> Η επέκταση του πεδίου εφαρμογής προς όλες τις κατευθύνσεις ήταν τέτοια μάλιστα, ώστε να δίνεται βάση στην ευρεία έννοια «ναυτικές απαιτήσεις» όταν πρόκειται για περιορισμό κατά την LLMC, και όχι στους επιμέρους δικαιούχους και τις μεμονωμένες περιορισμένες απαιτήσεις.

διεξαγωγής των διαδικασιών για τη σύνταξη της Σύμβασης, υποβλήθηκε πρόταση και από τη CMI αναφορικά με τα clean-up costs και την ένταξή τους στην LLMC, με στόχο να αναδείξει τα πιθανά ερμηνευτικά προβλήματα που θα ανακύψουν από το ως άνω θέμα και να επιδιώξει την προσθήκη σχετικής διευκρίνισης<sup>189</sup>. Εντούτοις, η Νομική Επιτροπή έκρινε ότι υπήρχαν πιο ουσιώδη και βασικά ζητήματα επί της Σύμβασης τα οποία απαιτούσαν λύση και ο χρόνος ήταν περιορισμένος, οπότε η πρόταση απορρίφθηκε και το κείμενο έμεινε ως είχε.

Σύμφωνα με μία άποψη, η ευθύνη για αξιώσεις υλικών ζημιών, αλλά και για αξιώσεις καθαρισμού και αποκατάστασης ζημιών του περιβάλλοντος χώρου (clean up), περιορίζεται μέσω της περίπτωσης α' της παραγράφου 1 του άρθρου 2 LLMC<sup>190</sup>. Σε σύνδεση με την ως άνω θέση, βρίσκονται οι υποθέσεις *The Aegean Sea* και *APL Sydney (2009)*<sup>191</sup>, οι οποίες αναφέρουν ότι η ευθύνη προς κάλυψη των εύλογων μέτρων αποκατάστασης του περιβάλλοντος και των προληπτικών μέτρων φαίνεται να είναι περιορισίμη επί τη βάση του άρθρου 2 παρ. 1 περ. α'<sup>192</sup>.

Ωστόσο, μία δεύτερη άποψη<sup>193</sup> για την ένταξη των clean-up costs, διατρέχει τις περ. γ' και στ', αλλά επικεντρώνεται στην περ. δ'<sup>194</sup> «*απαιτήσεις σχετικές με την ανέλκυση, μετακίνηση, καταστροφή ή εξουδετέρωση επιβλαβών συνεπειών πλοίου που έχει βυθισθεί, ναυαγήσει, προσαράξει ή εγκαταλειφθεί...*», η οποία αφορά ανέλκυση ναυαγίων, με το επιχείρημα ότι τα δύο αυτά έχουν κοινή αντιμετώπιση<sup>195</sup>. Η τελευταία αυτή περίπτωση αναφέρεται σε περιστατικά κατά τα οποία εκφεύγει οτιδήποτε από το πλοίο, ακόμη και πετρέλαιο ως καύσιμο<sup>196</sup>, και λαμβάνονται μέτρα και δημιουργούνται δαπάνες για την μείωση των ζημιών που τυχόν προκάλεσε. Τα αρνητικά βέβαια στην προσπάθεια υπαγωγής των σχετικών αξιώσεων στην περ. δ', είναι, καταρχάς, ότι στη διάταξη ο νομοθέτης κάνει λόγο μόνο για περιπτώσεις όπου το πλοίο έχει ναυαγήσει, βυθισθεί κλπ<sup>197</sup>, συνεπώς περιορίζονται σημαντικά ο αριθμός των αξιώσεων σύμφωνα με την *Bunkers Convention* που μπορούν να ενταχθούν σε αυτήν, και, κατά δεύτερον, ότι, βάσει του άρθρου 18 παρ. 1 περ. α' LLMC, τα Συμβαλλόμενα σε αυτήν Κράτη έχουν τη δυνατότητα να εξαιρέσουν κατά την κύρωση μέσω

---

<sup>189</sup> LEG 74/4/2, 9/8/1996.

<sup>190</sup> ό.π. P. Griggs- R. Williams- J. Farr, σελ. 19.

<sup>191</sup> Federal Court of Australia (FCA) 1090 (2009), ό.π. C. de la Rue, *Pollution at Sea-Law and Liability*, 2012, σελ. 20.

<sup>192</sup> ό.π. C. de la Rue, σελ. 20

<sup>193</sup> ό.π. A. Luttenberger- B. Rukavina- L. Rak, <http://bib.irb.hr/index.html?lang=EN>, ό.π. K. Bachxevanis, <https://www.reedsmith.com/en>.

<sup>194</sup> Η περ. ε' είναι απαγορευτική, καθώς κάνει αναφορά στη «...*μετακίνηση, καταστροφή ή εξουδετέρωση των επιβλαβών συνεπειών στο φορτίου του πλοίου*», αποκλείοντας εν ολίγοις το πετρέλαιο ως καύσιμο από το πεδίο εφαρμογής της. Το ίδιο εννοιολογικά αδιάφορη εμφανίζεται και η περ. β' του άρθρου 2 LLMC.

<sup>195</sup> Κατά μία έννοια, μία απαίτηση που προέκυψε κατά «*την ανέλκυση, μετακίνηση, καταστροφή ή εξουδετέρωση επιβλαβών συνεπειών του πλοίου*», δύναται πράγματι να είναι αξίωση που σχετίζεται με ζημία που προήλθε από την «*άμεση εκμετάλλευση του πλοίου*», ό.π. P. Griggs- R. Williams- J. Farr, σελ. 23.

<sup>196</sup> βλ. υπόθεση *The Aegean Sea*, (1998) 2 Lloyd's Rep. 39.

<sup>197</sup> ό.π. C. de la Rue, *Pollution at Sea-Law and Liability*, 2012, σελ. 21.

του εθνικού τους δικαίου το άρθρο 2 παρ. 1 περ. δ' αυτής<sup>198</sup> από τη συνολική εφαρμογή της στο έδαφός τους<sup>199</sup>, περιορίζοντας ακόμη περισσότερο το πεδίο εφαρμογής της κατά την Bunkers Convention. Για παράδειγμα, εν αντιθέσει με την Ελλάδα, που δεν έχει κάνει χρήση επιφύλαξης κατά την LLMC, πράγματι ορισμένα κράτη έχουν όντως αξιοποιήσει αυτή τη δυνατότητα που τους δίδεται από τη Σύμβαση, πρεσβεύοντας την απεριόριστη ευθύνη λόγω ανέλκυσης ναυαγίων<sup>200</sup>, όπως η Νορβηγία<sup>201</sup> και το Ηνωμένο Βασίλειο. Όσον αφορά δε την υπαγωγή στην περ. στ', το πρόβλημα που αντιμετωπίζεται είναι ότι επιτρέπεται ο περιορισμός των σχετικών με την ελαχιστοποίηση της ζημίας δαπανών μόνο σε πρόσωπα εκτός του υπεύθυνου για τη ζημία προσώπου, μη επιτρέποντας ουσιαστικά στον ίδιο τον πλοιοκτήτη να περιορίσει την ευθύνη του<sup>202</sup>, όπερ και είναι το βασικό ζητούμενο.

Τέλος, συναρτήσει της δεύτερης ως άνω άποψης<sup>203</sup> επί του αναλυτέου θέματος, στην ευρεία κατηγορία «προσβολή εξωσυμβατικών δικαιωμάτων»<sup>204</sup>, την οποία ρυθμίζει η περ. γ' της παρ. 1 του αρ. 2 LLMC, πέρα από τα διαφυγόντα κέρδη που απορρέουν από τυχόν ρύπανση από πετρέλαιο κίνησης<sup>205</sup>, θα μπορούσαν, κατά μία μερίδα της θεωρίας<sup>206</sup>, να υπαχθούν και οι απαιτήσεις που σχετίζονται με τον καθαρισμό και την αποκατάσταση του περιβάλλοντος από τις βλαπτικές συνέπειες της ρύπανσης. Μάλλον ορθότερη φαίνεται να είναι η τελευταία αυτή θέση επί του ζητήματος, αφού η περ. γ' συνιστά περίπτωση με ευρεία δυνατότητα διασταλτικής ερμηνείας περιεχομένου.

---

<sup>198</sup> Ν. Κωνσταντινίδη, 5ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, Θαλάσσια Ρύπανση: Το πρόβλημα της αποζημίωσης και των κυρώσεων, Εισηγήσεις-Παραμβάσεις, Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς, Εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή 2004, σελ. 70.

<sup>199</sup> ό.π. C. de la Rue, Bunker pollution, topical legal issues and current concerns, <http://www.colindelarue.com>, ό.π. C. de la Rue, Pollution at Sea-Law and Liability, 2012, σελ. 19.

<sup>200</sup> ό.π. C. de la Rue-P. Murray, Shanghai International Maritime Forum 2005, σελ. 5.

<sup>201</sup> Στην υπόθεση του Full City (2009), λόγω εξαίρεσης του άρθρου 2 παρ. 1 περ. δ' εκ μέρους της Νορβηγίας κατά την κύρωση της LLMC, το κεφάλαιο που συστήθηκε προς ικανοποίηση των clean-up costs έφτασε τα 35εκ.\$ περίπου, ενώ με βάση τα όρια του Πρωτοκόλλου 1996 το κεφάλαιο αυτό θα ανερχόταν στα 10εκ.\$, ήτοι 3 φορές μικρότερο ποσό αποζημίωσης.

<sup>202</sup> ό.π. Ch. Wu, Journal of Maritime Law & Commerce, 2002, σελ. 563-564.

<sup>203</sup> ό.π. A. Luttenberger- B. Rukavina- L. Rak, <http://bib.irb.hr/index.html?lang=EN>, ό.π. K. Bachxevanis, <https://www.reedsmith.com/en>.

<sup>204</sup> Τέτοια ζημία δεν θα μπορεί να συμπεριληφθεί στο πεδίο εφαρμογής της περ. γ' εάν τα μέρη συνδέονται εκ των προτέρων με συμβατική σχέση, όπως σε περίπτωση που επαγγελματίας αναλάβει κατόπιν υπογραφής σύμβασης με τον πλοιοκτήτη την απομάκρυνση των ρυπογόνων ουσιών μετά από ατύχημα. Το ίδιο βέβαια πρόβλημα που αφορά προϋπάρχουσα συμβατική σχέση αντιμετωπίζεται μέσω του αρ. 2 παρ. 2 LLMC και ως προς τις περ. δ' και στ' που αφορούν την Bunkers Convention, των οποίων σε αυτήν την περίπτωση αποκλείεται σε κάθε περίπτωση η εφαρμογή.

<sup>205</sup> Να ληφθούν υπόψη τα ανωτέρω παραδείγματα για τον ψαρά, καθώς και περιπτώσεις ιδιοκτητών τοπικών καταστημάτων, τοπικών ξενοδόχων κλπ.

<sup>206</sup> ό.π. P. Griggs- R. Williams- J. Farr, σελ. 23.

### VIII. Συνύπαρξη των αξιώσεων από την Bunkers Convention με τις λοιπές περιορισμένες κατά την LLMC αξιώσεις

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, διαπιστώνεται ότι η ευθύνη του πλοιοκτήτη για αξιώσεις που πηγάζουν από το πεδίο εφαρμογής της Bunkers Convention περιορίζεται όχι με βάση ίδιον ξεχωριστό σύστημα, αλλά παραπέμποντας στο εφαρμοστέο εθνικό καθεστώς, το οποίο ως επί το πλείστον είναι η LLMC. Συνεπώς, οι αξιώσεις λόγω ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης συνυπάρχουν στο συσταθέν με βάση την τελευταία κεφάλαιο με τις λοιπές αξιώσεις που προέκυψαν από το ίδιο περιστατικό<sup>207</sup>, γεγονός που καταρχήν αποβαίνει προς όφελος των πλοιοκτητών, καθώς εξοικονομούν από το κόστος σύστασης ξεχωριστών κεφαλαίων<sup>208</sup>. Στον αντίποδα βέβαια, γίνεται αντιληπτό ότι οι πλοιοκτήτες να μεν εξοικονομούν κόστος και φόρτο εργασίας διοικητικής φύσης με τη σύσταση ενός κοινού κεφαλαίου περιορισμού, αλλά εκτίθενται γενικά στον κίνδυνο αδυναμίας περιορισμού ευθύνης, εάν δεν μπορεί να ενταχθεί η εκάστοτε ζημία σε έστω μία από τις κατηγορίες ζημιών της LLMC (άρ. 2), για τις οποίες παραχωρείται το δικαίωμα περιορισμού. Κατά λογική αναγκαιότητα, παρά την έναρξη ισχύος του Πρωτοκόλλου 1996, άπαξ και τα όρια παραμένουν ίδια, ενώ προστίθενται οι αξιώσεις κατά την Bunkers Convention, αυτομάτως το ποσό το οποίο θα αποδοθεί σε κάθε ζημιωθέντα για την κάθε αξίωσή του περιορίζεται, διότι αυξάνεται ο αριθμός των συνολικών αξιώσεων που στρέφονται για ικανοποίηση στο ίδιο κεφάλαιο.

Αξίζει να διευκρινισθεί ότι, καθώς, κατά βάση, οι απαιτήσεις λόγω σωματικής βλάβης ή θανάτου δεν καλύπτονται από το πεδίο εφαρμογής της Bunkers Convention –εκτός εάν αποδίδονται άμεσα στη ρύπανση από πετρέλαιο κίνησης, όπως π.χ. σε περίπτωση μόλυνσης– το ποσό, το οποίο στο συσταθέν κεφάλαιο αφορά αυτές τις απαιτήσεις, δεν συνυπολογίζεται για την ικανοποίηση των αξιώσεων λόγω ρύπανσης από καύσιμα, ενώ, αντιστρόφως, το αντίστοιχο ποσό που προορίζεται για τις τελευταίες παραμένει διαθέσιμο και ως προς τις απαιτήσεις λόγω σωματικής βλάβης ή θανάτου<sup>209</sup>. Κατά συνέπεια, αφού συνήθως δεν συμπεριλαμβάνει τέτοιες απαιτήσεις, το ύψος του κεφαλαίου, το οποίο αντιστοιχεί σε απαιτήσεις λόγω ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης και έχει συσταθεί στο πλαίσιο της LLMC, δεν δύναται εξ ορισμού να υπερβαίνει το 1/3 του συνολικού κεφαλαίου περιορισμού για όλες τις αξιώσεις από το ίδιο συμβάν.

Συμπερασματικά, για να λειτουργήσει γόνιμα η συνύπαρξη των δύο Συμβάσεων προς όφελος των ασθενέστερων ζημιωθέντων χάριν και του δημοσίου συμφέροντος, θα πρέπει είτε

<sup>207</sup> ό.π. P. Griggs, <https://www.bmla.org.uk/>.

<sup>208</sup> ό.π. Ch. Wu, *Journal of Maritime Law & Commerce*, 2002, σελ. 564.

<sup>209</sup> ό.π. M. Tsimplis, *Maritime Law-Second Edition*, Sweet & Maxwell, 2011, σελ. 459.



τα όρια της LLMC να αυξάνονται αντίστοιχα με τον αριθμό των αξιώσεων που προστίθενται<sup>210</sup> είτε η ευθύνη να είναι απεριόριστη<sup>211</sup> –ιδέα που μάλλον δεν συμβαδίζει με το πνεύμα της Σύμβασης και τη φύση της ευθύνης. Στην πράξη βέβαια, λόγω του ότι τα όρια περιορισμού της ευθύνης έχουν ούτως ή άλλως αυξηθεί μετά το Πρωτόκολλο του 1996, ενώ ελάχιστες φορές έχει χρειαστεί να συνυπάρξουν απαιτήσεις με βάση την Bunkers Convention με άλλες ναυτικές απαιτήσεις που εντάσσονται στο πεδίο εφαρμογής της LLMC, το υπό κρίση ζήτημα δεν έχει απασχολήσει σε μεγάλο βαθμό τα δικαστήρια.

### IX. Εναλλακτικές λύσεις στα προβλήματα εκ του περιορισμού ευθύνης κατά την LLMC

Με αφορμή τα προαναφερθέντα ζητήματα, αναπτύσσονται ενίοτε σκέψεις σχετικά με ποικίλλες εναλλακτικές λύσεις. Για παράδειγμα, γεννώνται σκέψεις ως προς τα θετικά μίας ενδεχόμενης σύστασης ξεχωριστών κεφαλαίων περιορισμού για απαιτήσεις από το ίδιο περιστατικό ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης, λόγω της διαφορετικής φύσης των επιμέρους αξιώσεων, όπως π.χ. ένας ψαράς του οποίου τα δίχτυα έχουν μολυνθεί από σχετικό περιστατικό, όπου θα μπορούσαν να δημιουργηθούν διαφορετικά κεφάλαια αναλόγως εάν τα δίχτυα θα ήταν υπερβολικά μολυσμένα ώστε να έρχονταν αντικατάστασης (υλική ζημία) ή αρκετά μολυσμένα, αλλά όχι τόσο ώστε ο καθαρισμός τους να καθίσταται αδύνατος (clean-up costs). Ωστόσο, μάλλον προβληματική θα κατέληγε μία τέτοια ενέργεια, καθώς θα υπήρχε διαφορετική αντιμετώπιση αναλόγως με την απόφαση που θα λάμβανε εν τέλει ο ιδιοκτήτης τους ως προς τον τρόπο με τον οποίον μετουσιώνεται γι' αυτόν η κάλυψη της ζημίας. Εν γένει, τόσο η συνύπαρξη ξεχωριστών κεφαλαίων περιορισμού, όσο μία τεχνητή σε μεγάλο βαθμό διάκριση μεταξύ των κατηγοριών ζημίας αναλόγως με την περίπτωση στην οποία εντάσσονται στο πλαίσιο της LLMC, θα δημιουργούσαν σοβαρά προβλήματα.

Σε αντιστάθμισμα των ως άνω ζητημάτων, ορισμένοι νομικοί<sup>212</sup> τάσσονται υπέρ της σύστασης χωριστού IOPC Bunkers Fund, μία άποψη η οποία δεν φαίνεται στεγανή αντιμετωπίζοντας ποικίλα προβλήματα, με ένα εξ αυτών –ίσως το πιο καίριο- να σχετίζεται με τη σύγχυση ως προς την επιλογή του μέρους της παγκόσμιας αγοράς της ναυτιλίας το οποίο θα ήταν υπόχρεο προς συνεισφορά στο συγκεκριμένο Κεφάλαιο, εφόσον δεν πρόκειται για ρύπανση από πετρέλαιο ως φορτίο, για το οποίο σε μεγάλο βαθμό υπεύθυνες κρίνονται οι μεγάλες πετρελαϊκές εταιρίες<sup>213</sup>. Σχετικά με το παραπάνω ζήτημα, μία σκέψη, κατά τη

<sup>210</sup> ό.π. M. Tsimplis, *Lloyd's Maritime & Commercial Law Quarterly*, 2005, σελ. 92.

<sup>211</sup> ό.π. M. Tsimplis, *5ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου*, 2004, σελ. 369-370.

<sup>212</sup> ό.π. C. de la Rue, *Pollution at Sea-Law and Liability*, 2012, σελ. 22.

<sup>213</sup> βλ. IOPC Funds- Άρθρο 10 Fund Convention.

γράφουσα, θα ήταν το βάρος της συνεισφοράς να επιρρίπτεται στους εγγεγραμμένους στα νηολόγια κυρίους των πλοίων με τη μεγαλύτερη ολική χωρητικότητα ανά κράτος, αλλά σοβαρό εμφανίζεται και πάλι το ενδεχόμενο η κατάσταση να περιπλακεί περισσότερο. Κατά μία μερίδα της θεωρίας<sup>214</sup>, ίσως τμήμα της ευθύνης κατά τη Σύμβαση να μπορούσε να επιβαρύνει τους φορτωτές ως πρόσωπα τα οποία σε κάθε περίπτωση κερδοφορούν από τη μεταφορά των εμπορευμάτων, απαραίτητο στοιχείο της οποίας συνιστά η χρήση καυσίμων, υποστηρίζοντας μάλιστα την επικουρικότητα της ευθύνης του πλοιοκτήτη σε αυτήν την περίπτωση. Η ίδια άποψη, ωστόσο, διακρίνει τα αρνητικά αυτής της επιλογής, καθώς η ανομοιομορφία των φορτωτών, εν αντιθέσει με το IOPC Funds, το οποίο στελεχώνουν παράγοντες του ίδιου κλάδου, καθιστά αυτομάτως ιδιαίτερα δυσχερή τον συντονισμό τους προς αυτήν την κατεύθυνση. Με γνώμονα δε τις ως άνω παθογένειες, αρκετά κράτη έχουν καταστρατηγήσει άτυπα τα διεθνώς καθιερωμένα όρια περιορισμού της ευθύνης<sup>215</sup> και ορισμένα έχουν συστήσει μέσω εθνικού δικαίου ένα δεύτερο επίπεδο αποζημίωσης, το οποίο, όπως και το IOPC Funds, καλείται να καταβάλει το υπολειπόμενο ποσό αποζημίωσης που δεν έχει καταβληθεί από τον πλοιοκτήτη. Η τελευταία λύση δεν φαίνεται διόλου κατακριτέα, ιδίως εάν αποδειχθεί ότι έχει πράγματι ορθή εφαρμογή στην πράξη, καθώς ίσως αποτελέσει την αποτελεσματικότερη «μέση λύση» με τις λιγότερες δυνατές συγχύσεις και τη μεγαλύτερη προστασία για τους τρίτους.

---

<sup>214</sup> ό.π. L. Zhu, *Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage*, σελ. 134.

<sup>215</sup> βλ. ανωτέρω υπόθεση *Pacific Adventurer* (2009), όπου σημαντικό ρόλο τελικά διαδραμάτισε η κοινή γνώμη και οι προσδοκίες αποζημίωσης που είχαν δημιουργηθεί.

## §2. Υποχρεωτική Ασφάλιση και Ευθεία Αξίωση κατά του Ασφαλιστή

### I. Γενικές Παρατηρήσεις

Ο κύριος λόγος για τον οποίο το καθεστώς ευθύνης του πλοιοκτήτη για ζημίες από ρύπανση από πετρέλαιο κίνησης πήρε τη μορφή Διεθνούς Σύμβασης ήταν η προστασία των ζημιωθέντων. Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο ενσωματώθηκε στη Σύμβαση η ειδική ρύθμιση στο Άρθρο 7 περί υποχρεωτικής ασφάλισης της ευθύνης του πλοιοκτήτη, προκειμένου να εξασφαλισθεί η πλήρης ικανοποίηση των τρίτων από μία κατά πάσα πιθανότητα φερέγγυα πηγή. Η υποχρεωτική ασφάλιση είναι ένας θεσμός καθιερωμένος σε πολλές συμβάσεις ναυτικού δικαίου<sup>216</sup>, όπως η CLC –ήταν μάλιστα η πρώτη φορά που εισήχθη ο θεσμός αυτός-, η HNS Convention ή η Σύμβαση των Αθηνών 1974/2002, και ο λόγος εντοπίζεται στην εξαιρετικά σημαντική φύση των αξιώσεων που ρυθμίζονται από αυτές τις συμβάσεις, καθώς εν μέρει εξυπηρετούν εμμέσως δημόσιο συμφέρον, ενώ έχει ακόμη μεγαλύτερη σημασία όταν το υπό κρίση πλοίο ανήκει σε μονοβάπορη εταιρία ή σε εταιρία με μικρό στόλο. Η ασφάλιση ευθύνης παρέχεται και από ασφαλιστές της αγοράς, ασφαλιστικές εταιρίες δηλαδή, αλλά κυρίως από τα γνωστά στη ναυτιλία P&I Clubs των πλοιοκτητών, ενώ, όπως το Άρθρο 7 παρ. 1 αναφέρει, μπορεί, αντί για ασφαλιστική κάλυψη, να παρασχεθεί άλλη χρηματική εξασφάλιση, η οποία συνήθως φέρει τη μορφή τραπεζικής εγγυητικής επιστολής εκδοθείσας από τράπεζα ή συναφές χρηματοπιστωτικό ίδρυμα<sup>217</sup>. Παρότι η πλειονότητα των ασφαλίσεων ευθύνης γίνεται από P&I Clubs και δη από μέλη του IG<sup>218</sup>, για λόγους σύμπτωσης με ρυθμίσεις κατά του αθέμιτου ανταγωνισμού, δεν ήταν δυνατό να γίνει συγκεκριμένη αναφορά μόνο στο IG of P&I Clubs.

Το IG of P&I Clubs διατύπωσε ωστόσο κατά τη Συνδιάσκεψη της Νομικής Επιτροπής, με τη σύμφωνη γνώμη του ICS<sup>219</sup>, την άποψη ότι η υποχρεωτική ασφάλιση δεν είναι θεσμός απαραίτητος κατ' εξειδίκευση όσον αφορά την ευθύνη από ρύπανση από καύσιμα, δεδομένου ότι και αυτού του είδους η ευθύνη περιλαμβάνεται στην ασφαλιστική κάλυψη που παρέχεται

<sup>216</sup> Ο θεσμός δεν εισήχθη στην LLMC, διότι δεν ρυθμίζεται καν κάποιου είδους ευθύνη, παρά μόνο ο περιορισμός της, καθιστώντας τη ρύθμιση ατελή, Λ. Αθανασίου, Ναυτιλία και θαλάσσια ασφάλιση, Επισκευή 2006, σελ. 312.

<sup>217</sup> ό.π. Ι. Κοροτζής, ΕλλΔικ 2008, σελ. 1301, Τα κριτήρια με βάση τα οποία θα χαρακτηρισθούν συναφή ορισμένα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα κατά τα ζητούμενα της Σύμβασης, θα εξειδικευθούν μέσω του εθνικού δικαίου, ό.π. Μ. Tsimplis, Lloyd's Maritime & Commercial Law Quarterly, 2005, σελ. 93.

<sup>218</sup> Η εφαρμογή στην πράξη της CLC 1992 κατέδειξε ότι περίπου το 95% του παγκόσμιου στόλου tankers ήταν ασφαλισμένο σε κάποιο από τα μέλη του IG of P&I Clubs.

<sup>219</sup> LEG/CONF.12/10.

από τα P&I Clubs. Εφαρμόζοντας την άποψη αυτή, στο πλαίσιο της οποίας υποστηρίχθηκε επίσης ότι θα αρκούσε η διατήρηση επί του πλοίου ενός πιστοποιητικού, το οποίο θα επιβεβαίωνε ότι το πλοίο είναι ασφαλισμένο σε ένα από τα μέλη του IG, οι ασφαλιστές και η διοίκηση θα απαλλάσσονταν από το επιπλέον κόστος και τον φόρτο γραφειοκρατικού τύπου εργασίας που η Σύμβαση θα επέβαλε, αλλά χάριν προστασίας του δημοσίου συμφέροντος κρίθηκε ότι είναι απαραίτητη η ειδική ασφάλιση της ευθύνης για ζημίες από ρύπανση από πετρέλαιο κίνησης, καθώς, όχι μόνο ιδιώτες, αλλά και τα ίδια τα κράτη, ιδίως τα παράκτια, εξασφαλίζουν την κάλυψη τυχόν ζημιών που θα προκύψουν στις εδαφικές περιοχές τους. Εκτός όμως από το δημόσιο συμφέρον, το οποίο έμμεσα διασφαλίζεται μέσω της προστασίας των ζημιωθέντων λόγω ρύπανσης, αποδεικνύεται και στην πράξη με στατιστικά στοιχεία η αναγκαιότητα του θεσμού υποχρεωτικής ασφάλισης μέσω της παρατήρησης ότι η πλειονότητα των ζημιών λόγω ρύπανσης από πετρέλαιο καλύπτεται σε καθεστώς όπου υφίσταται υποχρέωση ασφάλισης της σχετικής ευθύνης. Για παράδειγμα, στις ΗΠΑ έχει καταγραφεί<sup>220</sup> ότι το 98% των ζημιών από αυτήν την αιτία ικανοποιούνται όταν υπάρχει έγκυρη υποχρεωτική ασφάλιση, χάρη στα όποια πλεονεκτήματα αυτή προσφέρει, ενώ, μόνο το 27% των περιπτώσεων που δεν καλύπτονται από υποχρεωτική ασφάλιση τελικώς αποζημιώνεται.

## II. Ανώτατα όρια ασφαλιστικής κάλυψης

Το Άρθρο 7 παρ. 1 της Σύμβασης ορίζει ότι «Ο εγγεγραμμένος στο νηολόγιο κύριος του πλοίου, το οποίο έχει ολική χωρητικότητα μεγαλύτερη από 1000 κοχ και έχει νηολογηθεί σε Κράτος Μερους, θα υποχρεούται να διατηρεί ασφάλιση ή άλλη χρηματική ασφάλεια, όπως εγγύηση τράπεζας ή συναφούς χρηματοπιστωτικού ιδρύματος, για την κάλυψη της ευθύνης του εγγεγραμμένου στο νηολόγιο κυρίου για ζημια από ρύπανση που ανέρχεται σε ποσό ισοδύναμο με τα όρια της ευθύνης σύμφωνα με το εφαρμοστέο εθνικό ή διεθνές καθεστώς περιορισμού, αλλά σε κάθε περίπτωση (σε ποσό) που δεν υπερβαίνει το ποσό που υπολογίζονται σύμφωνα με τη Σύμβαση για τον Περιορισμό της Ευθύνης για Ναυτικές Απαιτήσεις 1976, όπως έχει τροποποιηθεί.» Από το κείμενο αυτής της διάταξης συνάγεται καταρχάς το συμπέρασμα, όπως

---

<sup>220</sup> LEG/CONF.12/12.

έχει ήδη αναφερθεί ανωτέρω, ότι ανώτατο όριο ευθύνης του ασφαλιστή παραμένει το ορισθέν από την LLMC, ανεξάρτητα από το εκάστοτε εφαρμοστέο καθεστώς περιορισμού, ενώ, αντιθέτως, δεν έχει προκαθορισθεί κατώτατο όριο ευθύνης, το οποίο καθιερώνεται από το εκάστοτε εφαρμοστέο εσωτερικό δίκαιο<sup>221</sup>, όπως η παράγραφος 1 του Άρθρου αυτού ορίζει, με αποτέλεσμα να διακυβεύεται εν μέρει η ομοιογενής εφαρμογής της ρύθμισης. Εν ολίγοις, μπορεί δύο πλοία με χαρακτηριστικά όμοια να καταλήγουν να είναι ασφαλισμένα σύμφωνα με τη Σύμβαση για διαφορετικό ποσό<sup>222</sup> λόγω διαφορετικού εφαρμοστέου καθεστώτος περιορισμού ευθύνης.

Κατά μία μερίδα της θεωρίας<sup>223</sup>, τα όρια θεσπίζονται από το κράτος νηολόγησης του πλοίου, ενώ, εάν αυτό δεν είναι Συμβαλλόμενο στη Σύμβαση Μέρος, τότε ενδεχομένως με βάση τα ορισθέντα στο κράτος έκδοσης του πιστοποιητικού ασφάλισης (παρ. 2 του Άρθρου 7). Ορθότερο ίσως να ήταν όμως να συμπλέουν τα όρια που ορίζονται για την ασφαλιστική κάλυψη με τα ανώτατα όρια περιορισμού σε κάθε περίπτωση και, άρα, λαμβάνοντας υπόψιν το Άρθρο 9 της Σύμβασης, να ορισθεί το δίκαιο του ίδιου τόπου ως εφαρμοστέο για τον καθορισμό των ορίων ασφάλισης και περιορισμού. Ενδελεχέστερα, το Άρθρο αυτό ορίζει ως αποκλειστικά αρμόδια δικαστήρια εκδίκασης των υποθέσεων που απορρέουν από την Bunkers Convention τα δικαστήρια του τόπου όπου επήλθε η ζημία και, άρα, το εφαρμοστέο δίκαιο, και, κατ' επέκταση, το εφαρμοστέο καθεστώς περιορισμού της ευθύνης με βάση το εκάστοτε κυρωθέν διεθνές νομοθέτημα, ως δικονομικό ζήτημα εμπίπτει στην αρμοδιότητά τους, όπως και κάθε συναφές ζήτημα. Αντιθέτως, στις CLC και HNS Convention τα όρια ασφάλισης, εξαρτώμενα απόλυτα από τα ανώτατα όρια περιορισμού της ευθύνης, είναι εκ των προτέρων γνωστά<sup>224</sup>, καθώς οι δύο Συμβάσεις διαθέτουν αυτόνομο ίδιον σύστημα ευθύνης και περιορισμού.

---

<sup>221</sup> ό.π. Μ. Tsimplis, 5ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, 2004, σελ. 372.

<sup>222</sup> ό.π. Κ. Bachxevanis, <https://www.reedsmith.com/en>.

<sup>223</sup> ό.π. Ι. Κοροτζής, ΕλλΔικ 2008, σελ. 1303, ό.π. Ρ. Griggs, <https://www.bmla.org.uk/>, ό.π. Μ. Tsimplis, 5ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, 2004, σελ. 372.

<sup>224</sup> ό.π. ΕλλΔικ 2008, σελ. 1303.

### III. Υποχρεωτική ασφάλιση για πλοία άνω των 1000 κοχ

Η διάταξη προβλέπει ότι η υποχρέωση ασφάλισης ευθύνης αφορά μόνο τα πλοία με ολική χωρητικότητα άνω των 1000 κοχ<sup>225</sup>. Πριν την καθιέρωση των κόρων ολικής χωρητικότητας, είχε συζητηθεί<sup>226</sup> στη Νομική Επιτροπή εάν θα ήταν ακριβέστερος και πιο σχετικός κάποιος άλλος τρόπος καθορισμού των πλοίων για τα οποία η ασφάλιση θα είναι υποχρεωτική. Οι βασικότεροι εναλλακτικοί άξονες περιστρέφονταν γύρω από την ικανότητα μεταφοράς καυσίμων ανά ποσότητα και το μήκος του σκάφους, με τη δεύτερη επιλογή να μη δείχνει ιδιαίτερα αξιοποιήσιμη για το συγκεκριμένο ζήτημα. Ενώ η ικανότητα του πλοίου για μεταφορά καυσίμων ήταν η πιο αξιόπιστη και συναφής με το αντικείμενο λύση, καθώς αφορά άμεσα την ποσότητα καυσίμων που το εκάστοτε πλοίο μεταφέρει ανά πάσα στιγμή –στοιχείο που σε γενικές γραμμές βρίσκεται σε αναλογία με την έκταση της ρύπανσης -, αποτρεπτικός ήταν ο παράγοντας της δυσκολίας γνώσης και καταγραφής αυτού του μεγέθους από τις διοικητικές αρχές των Κρατών Μερών, εν αντιθέσει με το μέτρο των κόρων ολικής χωρητικότητας, το οποίο, αν και δεν συνδέεται απαραίτητα με σχέση αναλογίας προς την ποσότητα καυσίμων που το πλοίο μπορεί και όντως μεταφέρει, ήταν περισσότερο οικείο στις αρμόδιες αρχές.

Αξίζει να αναφερθεί ότι υπήρχε ακόμη κατά τον σχηματισμό της Σύμβασης η πεποίθηση ότι η εφαρμογή της θα δημιουργούσε μεγάλο διοικητικό φόρτο και επιπλέον δαπάνες τόσο για τα Κράτη Μέρη όσο και για τους ίδιους τους πλοιοκτήτες<sup>227</sup>. Ως εκ τούτου, κατά τη διάρκεια της συνδιάσκεψης της Νομικής Επιτροπής για τη σύνταξη της Σύμβασης ανέκυψαν έντονες αντιμαχίες<sup>228</sup> ως προς το κατώτατο όριο κοχ που θα καθορισθεί για την υποχρέωση ασφάλισης ευθύνης. Συγκεκριμένα, από τη μία μεριά τα παράκτια κράτη με μεγάλη ακτογραμμή<sup>229</sup> επιθυμούσαν να συμπεριλαμβάνονται και τα μικρά πλοία (300-500 κοχ) στην εν λόγω υποχρέωση ώστε να αποκλείσουν όσο το δυνατόν περισσότερο την πιθανότητα να μην καλυφθούν πλήρως τυχόν ζημιές τους από ρύπανση από καύσιμα, ακόμη και μικρών πλοίων, ισχυριζόμενοι ότι και ορισμένα μικρότερα σε χωρητικότητα πλοία δύνανται να προκαλέσουν αξιοσημείωτη ρύπανση στο θαλάσσιο περιβάλλον. Από την άλλη

---

<sup>225</sup> Η ολική χωρητικότητα μετράται όπως το Άρθρο 1 παρ. 11 της Σύμβασης ορίζει, κατόπιν σχετικού αιτήματος από τις αντιπροσωπείες της Αυστραλίας, της Δανίας, της Μάλτας, της Ολλανδίας και της Νορβηγίας. (LEG/CONF.12/13).

<sup>226</sup> LEG 79/6/1.

<sup>227</sup> ό.π. P. Griggs, <https://www.bmla.org.uk/>.

<sup>228</sup> ό.π. A. Luttenberger- B. Rukavina- L. Rak, <http://bib.irb.hr/index.html?lang=EN>.

<sup>229</sup> Τα περισσότερα ευρωπαϊκά κράτη τάχθηκαν υπέρ αυτής της άποψης, το ίδιο και η Βραζιλία, η Ιαπωνία, η Κορέα, η Αυστραλία, η Σιγκαπούρη κ.ά., ό.π. Ph. Boisson, DMF, 2001, σελ. 3.

μεριά, τα κράτη<sup>230</sup> που διαθέτουν μεγάλο σε αριθμό πλοίων και σε χωρητικότητα στόλο, επεδίωκαν προφανώς το αντίθετο, την αύξηση δηλαδή του κατώτατου ορίου (5000-10.000 κοχ) –τα P&I Clubs στήριζαν το όριο των 5000 κοχ, ενώ το ICS το υψηλότερο όριο- περιορίζοντας την υποχρέωση βασικά στα μεγάλα πλοία, ώστε να μειώσουν το κόστος και τον φόρτο της διοίκησης, αφού όσο πιο χαμηλά ετίθετο το όριο της χωρητικότητας, τόσο θα αυξανόταν ο αριθμός των ασφαλιστέων πλοίων. Τελικά, μετά από παρέμβαση του Προέδρου της Συνεδρίασης, του κ. Alfred Popp, επήλθε συμβιβασμός των αντικρουόμενων συμφερόντων των κρατών υιοθετώντας ως minimum όριο υποχρεωτικής ασφάλισης τα πλοία άνω των 1000 κοχ και προσθέτοντας τη δυνατότητα αποκλεισμού της υποχρέωσης ασφάλισης για πλοία που εκτελούν μόνο εσωτερικές διαδρομές, εντός των χωρικών υδάτων ενός Κράτους<sup>231</sup>. Η ως άνω απόφαση βασίστηκε σε μεγάλο βαθμό σε στοιχεία προσκομισθέντα από το Lloyd's Register of Shipping<sup>232</sup>, τα οποία παρουσίαζαν ότι πλοία γενικού φορτίου και φορτηγά πλοία έχουν δυνατότητα μεταφοράς καυσίμων κατά μέσο όρο περίπου 1000 τόνους για πλοίο 10.000 κοχ, ενώ πλοία μικρότερα των 2000 τόνων χρησιμοποιούν κυρίως πετρέλαιο ως καύσιμο. Η ένταξη στην υποχρέωση ασφάλισης και πλοίων μικρότερων των 1000 κοχ βέβαια θα αύξανε σημαντικά το κόστος, γι' αυτό και το όριο των 1000 κοχ επιλέχθηκε ως μέση λύση. Συμπερασματικά, δεν κατέστη προφανώς δυνατός ο συγκερασμός όλων των συμφερόντων στον ίδιο βαθμό. Έτσι, ενδέχεται να μην καλύπτονται ορισμένα πλοία τοπικών γραμμών ή αλιευτικά σκάφη μακρινών διαδρομών, αφήνοντας περιθώρια για πιθανό ζημιογόνο συμβάν ρύπανσης, ενώ μπορεί παράλληλα να προστίθενται επιπλέον έξοδα στη θαλάσσια μεταφορά.

Πρέπει να τονισθεί βέβαια, προς αποφυγή παρανοήσεων, ότι τα μικρότερα των 1000 κοχ πλοία εξαιρούνται μεν από την υποχρέωση ασφάλισης κατά την Bunkers Convention, αλλά αφενός εξακολουθούν οι πλοιοκτήτες τους να ευθύνονται κατά τη Σύμβαση, και αφετέρου δεν αποκλείεται να υποβάλλονται σε υποχρέωση ασφάλισης μέσω εθνικού νομοθετήματος<sup>233</sup> ή, ακόμη, και εκουσίως, με πρωτοβουλία των πλοιοκτητών. Μια σκέψη μάλιστα θα ήταν να υιοθετηθεί σχετικό Resolution από τις αντιπροσωπείες κρατών και οργανισμών σε συνεργασία με έγκριτους νομικούς, το οποίο, όπως συνέβη για άλλα ζητήματα που αφορούσαν τη Σύμβαση, να παροτρύνει τα κράτη να ενσωματώσουν στο εθνικό τους δίκαιο διατάξεις που να εισαγάγουν τον θεσμό της υποχρεωτικής ασφάλισης και για πλοία με ολική χωρητικότητα μικρότερη των 1000 κοχ, καθώς και τους ίδιους τους πλοιοκτήτες

<sup>230</sup> Υπέρ αυτής της άποψης ήταν κυρίως κράτη, όπως η Κίνα –συμπεριλαμβανομένου εν προκειμένω του Χονγκ Κονγκ-, η Λιβερία, ο Παναμάς, οι Μπαχάμες κ.ά., ό.π. Ph. Boisson, DMF, 2001, σελ. 3.

<sup>231</sup> ό.π. C. de la Rue-P. Murray, Shanghai International Maritime Forum 2005, σελ. 4.

<sup>232</sup> LEG/COMF 12/4.

<sup>233</sup> ό.π. M. Tsimplis, 5ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, 2004, σελ. 372, ό.π. M. Tsimplis, Lloyd's Maritime & Commercial Law Quarterly, 2005, σελ. 94-95.

μικρότερων από 1000 κοχ πλοίων να ασφαλίσουν την ευθύνη τους για ζημίες ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης, με στόχο τη μείωση των ανασφάλιστων πλοίων που θα κυκλοφορούν με κίνδυνο την πρόκληση ρυπογόνου περιστατικού.

#### IV. Δυνατότητα εξαίρεσης των πλοίων εσωτερικών διαδρομών

Η ασφάλιση μπορεί σε κάποιες περιπτώσεις να μην είναι υποχρεωτική για ορισμένα πλοία, κατά το Άρθρο 7 παρ. 15 της Σύμβασης, αναλόγως με την επιλογή κάθε κράτους. Συγκεκριμένα, τα πλοία στα οποία αναφέρεται το Άρθρο είναι τα πλοία εσωτερικών διαδρομών, δηλαδή εκείνα που εκτελούν πλόες μόνο εντός των χωρικών υδάτων του ίδιου Κράτους Μέρους (domestic voyages), τα οποία πλοία μπορεί το κάθε Κράτος ρητά να εξαιρέσει κατά την κύρωση της Σύμβασης από το πεδίο εφαρμογής της διάταξης του Άρθρου 7. Καθώς φαίνεται, στο τελευταίο εδάφιο διευκρινίζεται ότι τα Κράτη Μέρη διατηρούν το δικαίωμα αποκλεισμού των πλοίων εσωτερικών διαδρομών από την υποχρέωση ασφάλισης ευθύνης μόνο για την περιοχή που ορίζεται στο Άρθρο 2 περ. α' (i), δηλαδή μόνο για τα χωρικά ύδατα του Κράτους<sup>234</sup>.

Κατά τη Συνδιάσκεψη διαμόρφωσης της Σύμβασης, διατυπώθηκαν αμφισβητήσεις και διαφορές μεταξύ των κρατών αναφορικά με το εάν ως πλοία εσωτερικών διαδρομών θα έπρεπε να χαρακτηρισθούν όσα πλέουν μόνο εντός των χωρικών υδάτων ή και στην ΑΟΖ του κράτους<sup>235</sup>. Αρχιπελαγικά κράτη, όπως οι Φιλιππίνες και η Ινδονησία, ήταν υπέρμαχα της άποψης η ως άνω διάταξη να αφορά και τα πλέοντα εντός ΑΟΖ πλοία, διότι αρκετές από τις διαδρομές που διεξάγονται εντός τέτοιων κρατών υπερβαίνουν τα 12 ν.μ. των εσωτερικών υδάτων. Αντιθέτως, κράτη, όπως τα μεσογειακά (π.χ. Μάλτα, Κύπρος, Ιταλία κλπ)<sup>236</sup>, προτίμησαν η διάταξη να γίνει πιο στοχευμένη και να περιλαμβάνει αποκλειστικά τα εσωτερικά ύδατα κάθε Κράτους Μέρους, καθώς συχνά οι ΑΟΖ των κρατών αυτών αλληλοκαλύπτονται με αποτέλεσμα αυτά να κινδυνεύουν να υποστούν ρύπανση στις ακτές τους μη καλυπτόμενη από ασφάλιση, σε περίπτωση που ένα όμορο κράτος έχει επιλέξει να εξαιρέσει τα πλοία που κινούνται σε αυτήν τη ζώνη από την υποχρέωση ασφάλισης που η Σύμβαση απαιτεί. Καταληκτικά, η ως άνω εξαίρεση συγκεκριμενοποιήθηκε στην περιοχή των εσωτερικών υδάτων, κατόπιν παρέμβασης του Προέδρου της Συνεδρίασης μέσω μίας ευρύτερης πρότασης, η οποία συμπεριλάμβανε την υπό εξέταση διευκρίνιση, τα κατώτατα

<sup>234</sup> ό.π. Μ. Tsimplis, 5ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, 2004, σελ. 373.

<sup>235</sup> ό.π. Α. Luttenberger- B. Rukavina- L. Rak, <http://bib.irb.hr/index.html?lang=EN>.

<sup>236</sup> ό.π. P. Griggs, <https://www.bmla.org.uk/>.



απαιτούμενα όρια κόρων ολικής χωρητικότητας (κοχ) για την επιβολή υποχρέωσης υποχρεωτικής ασφάλισης και, τέλος, τις προϋποθέσεις έναρξης ισχύος της Σύμβασης<sup>237</sup>.

#### V. Υπόχρεος ασφαλιστικής κάλυψης

Καθώς ανωτέρω εξετάσθηκαν ζητήματα που αφορούν τα όρια ασφάλισης, τον τρόπο παροχής και το πεδίο εφαρμογής της, θα πρέπει να ερευνηθεί ποιος καθιερώνεται ως υπόχρεος ασφάλισης ευθύνης κατά την Bunkers Convention. Στο Άρθρο 7 αναφέρεται ότι την υποχρέωση φέρει ο «εγγεγραμμένος στο νηολόγιο κύριος του πλοίου»<sup>238</sup>. Η επιλογή του νομοθέτη να επικεντρώσει την υποχρέωση ασφάλισης στον κύριο θυμίζει εν μέρει το σύστημα συγκέντρωσης της ευθύνης στον κύριο του πλοίου, το οποίο τηρούσαν προηγούμενες Συμβάσεις και εκ πρώτης όψεως φαίνεται ασύμβατο με τον ευρύ ορισμό του «πλοιοκτήτη» (Άρθρο 1 παρ. 3 Bunkers Convention) ως ευθυνόμενο πρόσωπο κατά τη Σύμβαση. Ο λόγος είναι φυσικά ότι ορίζονται ως ευθυνόμενα πρόσωπα περισσότερα του ενός, και όχι μόνο ο κύριος, τα οποία συνδέονται με τη λειτουργία του πλοίου, ήτοι ο εκμεταλλευόμενος αυτό, ο διαχειριστής και ο ναυλωτής γυμνού πλοίου. Συνεπώς, θα ήταν αναμενόμενο να υποχρεούνται να ασφαλίσουν την κατά τη Σύμβαση ευθύνη τους όλα τα ως άνω πρόσωπα, αφού ευθύνονται για τις ζημίες που μπορεί να προκύψουν λόγω ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης. Ωστόσο, κρίθηκε κατά τη σύνταξη αυτής ότι μια τέτοια ρύθμιση θα προκαλούσε σύγχυση στους τρίτους ως προς τον τελικώς ευθυνόμενο και τον αντίστοιχο ασφαλιστή του ή ως προς το κατά πόσον θα έπρεπε να ασφαλιζονται από κοινού ή χωριστά κλπ, με αποτέλεσμα τη χειροτέρευση της θέσης τους, ενώ θα συντελούσε στην αύξηση του συνολικού κόστους ασφάλισης –το κυριότερο ίσως επιχείρημα-, αφ' ης στιγμής μάλιστα συνήθως η κάλυψη της ζημίας γίνεται εκ μέρους του κυρίου και του ασφαλιστή του. Στην πράξη όμως, και τα λοιπά ευθυνόμενα κατά τη Σύμβαση πρόσωπα προβαίνουν εξίσου σε εξασφάλιση της ευθύνης τους με ασφαλιστική κάλυψη, ιδίως με γνώμονα την πιθανή έναρξη διαδικασίας αφερεγγυότητας κατά του κυρίου – πιθανόν και του ασφαλιστή του, αν και αρκετά πιο σπάνια- η οποία θα σηματοδοτούσε την άσκηση αξιώσεων εναντίον τους. Σε αρκετές περιπτώσεις, η ασφάλιση λοιπόν γίνεται από κοινού για όλα τα ευθυνόμενα πρόσωπα ή αποφασίζεται η επέκταση της αρχικής κάλυψης του κυρίου και στους λοιπούς.

---

<sup>237</sup>ό.π. Κ. Bachxevanis, <https://www.reedsmith.com/en>, ό.π. Μ. Tsimplis, Lloyd's Maritime & Commercial Law Quarterly, 2005, σελ. 94.

<sup>238</sup> ό.π. Ι. Κοροτζής, ΕλλΔικ 2008, σελ. 1301.

## VI. Πιστοποιητικό ασφάλισης

### *A. Τυπικές προϋποθέσεις έκδοσης και ισχύος*

Η εκπλήρωση της υποχρέωσης ασφάλισης και η ισχύς της αποδεικνύονται με την έκδοση σχετικού πιστοποιητικού. Το πιστοποιητικό αυτό εκδίδεται όπως η παράγραφος 2 και 6 του Άρθρου 7 ορίζουν, από την αρμόδια αρχή του κράτους νηολόγησης του πλοίου, πρέπει να έχει τη μορφή που υποδεικνύεται στο αντίστοιχο Παράρτημα<sup>239</sup> της Σύμβασης και να περιέχει κατ' ελάχιστο όλα τα στοιχεία που η παράγραφος 2 απαριθμεί, διαφορετικά θεωρείται άκυρο. Πιστοποιητικό ασφάλισης ευθύνης κατά την Bunkers Convention μπορούν να φέρουν και πλοία μη νηολογημένα σε Κράτος Μέρους, εφόσον το εκδώσει ή το επικυρώσει η αρμόδια αρχή κάποιου Κράτους Μέρους της Σύμβασης. Ακόμη, δίδεται από τον νομοθέτη η δυνατότητα στα Κράτη Μέρη να αναθέσουν την έκδοση του πιστοποιητικού σε ορισμένο ίδρυμα ή οργανισμό αναγνωρισθέντα από το ίδιο το κράτος ακριβώς για τον σκοπό αυτό, υπό τον όρο πάντοτε ότι το Κράτος Μέρους θα είναι αποκλειστικά υπεύθυνο για την πληρότητα και την ακρίβεια του πιστοποιητικού. Το εν λόγω πιστοποιητικό φυλάσσεται πάντα στο πλοίο (παρ. 5), ενώ οι όροι που απαιτούνται για την έγκυρη έκδοσή του προβλέπονται από το κράτος νηολόγησης (παρ. 7) σε κάθε περίπτωση –ακόμη δηλαδή και όταν αυτό δεν είναι Συμβαλλόμενο στη Σύμβαση Μέρους. Τα Κράτη Μέρη έχουν το δικαίωμα να λάβουν πληροφορίες από άλλα κράτη, τον IMO ή διεθνείς οργανισμούς αναφορικά με την οικονομική κατάσταση των παρεχόντων την ασφάλιση ή χρηματική εξασφάλιση προς τη βέλτιστη εξυπηρέτηση των σκοπών της Σύμβασης (παρ.8), καθώς και να ζητήσουν σχετική με το ίδιο θέμα γνωμοδότηση από το κράτος έκδοσης ή επικύρωσης του πιστοποιητικού (παρ. 9).

Παρότι τα δικαιώματα των οργανισμών αυτών δεν αναφέρονται στο κείμενο, εάν ανακαλύψουν ότι δεν πληρούνται οι προδιαγραφές έκδοσης του πιστοποιητικού, οπωσδήποτε δικαιούνται να το αποσύρουν ή να μην προχωρήσουν σε έκδοσή του<sup>240</sup>, αντίστοιχα. Εάν δε, κατά την είσοδο ενός πλοίου σε λιμένα Κράτους Μέρους, το εν λόγω πιστοποιητικό ασφάλισης δεν είναι έγκυρο για τον οποιονδήποτε λόγο, εναπόκειται στο Κράτος αυτό να αποφασίσει, με βάση τις εσωτερικές του νομοθετικές προβλέψεις την τύχη του πλοίου<sup>241</sup>, εάν π.χ. θα προβεί σε προσωρινή απαγόρευση του πλου, παρακράτηση ή άλλο μέτρο. Οι

<sup>239</sup> Στόχος του Παραρτήματος δεν είναι τόσο η υπόδειξη συγκεκριμένης μορφής του πιστοποιητικού, όσο η επισήμανση των ελάχιστων απαραίτητων στοιχείων που αυτό πρέπει να περιέχει για να θεωρηθεί πλήρες. Πάντως, εάν το ποσό ασφάλισης που αναφέρεται στο πιστοποιητικό διαφέρει σε σχέση με το πραγματικό ποσό ευθύνης του ασφαλιστή, ο τελευταίος ενδέχεται να κληθεί να καλύψει τη διαφορά, ό.π. Ch. Wu, *Journal of Maritime Law & Commerce*, 2002, σελ. 565-566.

<sup>240</sup> Άρθρο 7 παρ. 3(γ) Bunkers Convention.

<sup>241</sup> ό.π. L. Zhu, *Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage*, σελ. 127.

παράγραφοι αυτοί είναι οι μοναδικοί στο κείμενο που υπαινίσσονται ότι υφίσταται θεωρητικά το ενδεχόμενο η ζημία εν τέλει να μην καλυφθεί εξαιτίας ακυρότητας του πιστοποιητικού ή κακής οικονομικής κατάστασης του ασφαλιστή<sup>242</sup>. Σημειωτέον ότι τα P&I Clubs συνήθως εκδίδουν ως πιστοποιητικό την επονομαζόμενη «Blue Card»<sup>243</sup>, η οποία θεσπίστηκε ήδη κατά την εφαρμογή της CLC και καλύπτει την ασφάλιση του πλοίου για ζημίες από όλα τα είδη ρύπανσης από πετρέλαιο, άρα και από πετρέλαιο κίνησης.

## **B. Έλεγχος των Συμβαλλόμενων Κρατών**

Η σύναψη σύμβασης ασφάλισης στο πλαίσιο της Bunkers Convention και η απόδειξη ότι αυτή εξακολουθεί κατά το κρίσιμο χρονικό σημείο να είναι σε ισχύ πρέπει να ελέγχονται και να διασφαλίζονται. Η έκδοση του σχετικού πιστοποιητικού μεμονωμένα δεν είναι ικανή να εγγυηθεί ότι κάθε πλοίο ικανό προς ναυσιπλοΐα, το οποίο διέρχεται, για παράδειγμα, από την ΑΟΖ ενός κράτους είναι εγκύρως και επαρκώς ασφαλισμένο ως προς την ευθύνη του πλοιοκτήτη του σε περίπτωση ατυχήματος και συνακόλουθης ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Ως εκ τούτου, η Σύμβαση προβλέπει περαιτέρω μέτρα ελέγχου. Ειδικότερα, κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος θα επιτρέπει τη νηολόγηση –και, κατ' επέκταση, την κυκλοφορία του πλοίου υπό τη σημαία του- μόνο σε πλοία τα οποία φέρουν πιστοποιητικό ασφάλισης εκδοθέν σύμφωνα με το Άρθρο 7 παρ. 2επ. της Σύμβασης (παρ. 11), εξασφαλίζοντας, εν ολίγοις, ότι κάθε πλοίο που πλέει υπό τη σημαία του ακολουθεί τα πρότυπα της Bunkers Convention τουλάχιστον όσον αφορά την ασφάλιση. Επιπλέον, κάθε Κράτος Μέρος οφείλει να απαιτεί μέσω του εθνικού του δικαίου και να ελέγχει ώστε κάθε πλοίο που πλέει από λιμένα σε λιμένα αυτού ή αποπλέει ή καταπλέει εντός των χωρικών του υδάτων φέρει έγκυρο πιστοποιητικό ασφάλισης με βάσει τα απαιτούμενα από τη Σύμβαση στοιχεία (παρ. 12).

Σε συνέχεια των παραπάνω, το άρθρο 220 παρ. 2 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 προβλέπει ότι: «Όταν υπάρχουν σαφείς ενδείξεις για να θεωρηθεί πως ένα πλοίο που έπλευσε στα χωρικά ύδατα ενός κράτους, διαπλέοντάς τα, παραβίασε νόμους και κανονισμούς αυτού του Κράτους που υιοθετήθηκαν βάσει της εν λόγω Συμβάσεως ή εφαρμοστέων διεθνών κανόνων και ρυθμίσεων για την πρόληψη, τη μείωση, και τον έλεγχο της ρύπανσης από πλοία, αυτό το Κράτος, με επιφύλαξη...δύναται να διενεργήσει επιθεώρηση επί του σκάφους...». Αυτή η διάταξη θα μπορούσε να αποτελεί συνδυαστικό κρίκο του διεθνούς δικαίου με τις επιθεωρήσεις εντός χωρικών υδάτων στο πλαίσιο εφαρμογής των ρυθμίσεων της Bunkers Convention, εάν ήθελε υποθεθεί ότι η τελευταία εντάσσεται στους «νόμους και

<sup>242</sup> ό.π. Μ. Tsimplis, 5ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, 2004, σελ. 374, ό.π. Μ. Tsimplis, Lloyd's Maritime & Commercial Law Quarterly, 2005, σελ. 96.

<sup>243</sup> ό.π. Κ. Bachxevanis, <https://www.reedsmith.com/en>.

κανονισμούς αυτού του Κράτους» σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση UNCLOS και άρα εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του ως άνω άρθρου, ενώ, σε κάθε περίπτωση, τέτοιο δικαίωμα δεν παρέχεται για την ΑΟΖ<sup>244</sup>. Ένα παράκτιο κράτος δεν έχει λοιπόν τη δυνατότητα να ελέγξει την κυκλοφορία πλοίων μη ασφαλισμένων και στην ΑΟΖ, όπου τα τελευταία μπορούν να κυκλοφορούν ελεύθερα –ασφαλισμένα ή μη- φέροντας τον κίνδυνο μιας ενδεχόμενης πρόκλησης ζημίας λόγω ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης, για την οποία θα φέρει ευθύνη ο πλοιοκτήτης κατά τη Σύμβαση, αλλά πιθανότατα το Κράτος να μην ικανοποιηθεί πλήρως τελικά λόγω του ενδεχομένου έλλειψης ασφάλισης. Το ίδιο συμβαίνει και κατά την μετακίνηση πλοίων εντός χωρικών υδάτων στο πλαίσιο ασφαλούς διελεύσεως, η οποία δεν συνάδει με τη διενέργεια ελέγχων επί του πλοίου<sup>245</sup>. Ως αποτέλεσμα των ως άνω ελέγχων εν γένει, κάθε Κράτος Μέρος μπορεί να θεσπίσει ορισμένα μέτρα ή αντίστοιχες ποινές, προκειμένου να ωθήσει τα κράτη σε συμμόρφωση με την υποχρέωση ασφάλισης και έκδοσης του αντίστοιχου πιστοποιητικού<sup>246</sup>.

Εγκύπτοντας λοιπόν στα ανωτέρω, φαίνεται η υποχρέωση ασφάλισης να επεκτείνεται ουσιαστικά εμμέσως και στους πλοιοκτήτες με σκάφη νηολογημένα σε μη Συμβαλλόμενα στη Σύμβαση Κράτη<sup>247</sup>, καθώς και αυτά υποβάλλονται σε έλεγχο έκδοσης και κατοχής πιστοποιητικού κατά τα πρότυπα της Σύμβασης, εφόσον μετακινούνται εντός των χωρικών υδάτων Κρατών Μερών. Εάν δηλαδή, ακόμη και τα πλοία που είναι νηολογημένα σε μη Συμβαλλόμενα Κράτη, δεν τηρήσουν την εν λόγω υποχρέωση πρακτικά στερούνται το δικαίωμα μετακίνησης εντός των υδάτων και λιμένων των Κρατών Μερών –τα οποία σημειωτέον ότι συνιστούν τη συντριπτική πλειοψηφία του παγκόσμιου στόλου<sup>248</sup>- και, κατά συνέπεια, περιορίζεται η εμπορική τους δραστηριότητα.

---

<sup>244</sup> ό.π. Μ. Tsimplis, 5ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, 2004, σελ. 365, ό.π. Μ. Tsimplis, *Lloyd's Maritime & Commercial Law Quarterly*, 2005, σελ. 88.

<sup>245</sup> ό.π. Κ. Bachxevanis, <https://www.reedsmith.com/en>.

<sup>246</sup> Για παράδειγμα, το νομοθέτημα ενσωμάτωσης της Bunkers Convention στο αγγλικό δίκαιο, το Merchant Shipping (Oil Pollution) (Bunker Convention) Regulations 2006, προβλέπει πρόστιμο μέχρι 5000£, καταδίκη χωρίς ανώτατο όριο προστίμου ή κράτηση του πλοίου, αναλόγως με την υπό κρίση περίπτωση.

<sup>247</sup> ό.π. Ι. Κοροτζής, *ΕλλΔικ* 2008, σελ. 1302.

<sup>248</sup> 92,85% της παγκόσμιας ολικής χωρητικότητας.

### *Γ. Εξαίρεση από την υποχρεωτική φύση του πιστοποιητικού*

Εξαίρεση στην τελευταία υποχρέωση, ότι κάθε πλοίο που κινείται εντός των υδάτων ενός Κράτους Μέρους οφείλει να φέρει πάντοτε το εν λόγω πιστοποιητικό, αποτελούν οι παράγραφοι 13 και 14 του ίδιου Άρθρου. Στην παράγραφο 13 παραχωρείται η δυνατότητα στα Κράτη να δηλώσουν στον Γενικό Γραμματέα του ΙΜΟ, ως θεματοφύλακα της Σύμβασης, ότι τα πλοία που πλέουν μεταξύ λιμένων τους, καταπλέουν ή αποπλέουν από τα ύδατά τους, δύνανται να μη φέρουν επί του πλοίου το σχετικό πιστοποιητικό, εφόσον τηρείται ηλεκτρονικό αρχείο των πιστοποιητικών από το Κράτος έκδοσης, στο οποίο όλα τα Κράτη Μέρη έχουν εύχερη πρόσβαση. Αντίστοιχα, η παράγραφος 14 ρητά εξαιρεί τα ανήκοντα κατά κυριότητα στα Κράτη Μέρη πλοία από την ως άνω υποχρέωση –μόνο όσα δεν χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς και δεν έχουν τεθεί από τα ίδια τα Κράτη υπό του καθεστώτος της Συμβάσεως, όπως το Άρθρο 4 ορίζει-, θέτοντας βέβαια ως όρο να φέρουν άλλο πιστοποιητικό εκδοθέν από την αρμόδια αρχή του υπό κρίση Κράτους Μέρους που επιβεβαιώνει την κυριότητα και τη συμβατότητα της ασφαλιστικής κάλυψής τους με τα ανώτατα όρια ευθύνης που θεσπίζονται στην παράγραφο 1 του Άρθρου <sup>7249</sup>, θεσπίζοντας δηλαδή ένα είδος αυτασφάλισης των κρατικών πλοίων, ενώ το διαφορετικό αυτό πιστοποιητικό θα πρέπει να ομοιάζει όσο το δυνατόν περισσότερο στη μορφή σε αυτό του Παραρτήματος.

### *Δ. Δυσχέρειες στην πρακτική εφαρμογή*

Παρά τη ευχέρεια που δίδεται από την ίδια τη Σύμβαση σε μη Συμβαλλόμενα Κράτη να αναθέτουν σε Κράτη Μέρη την έκδοση πιστοποιητικού σύμφωνα με τα πρότυπα του Άρθρου 7 για πλοία νηολογημένα σε αυτά τα μη Συμβαλλόμενα Κράτη, ωστόσο τα ίδια τα Κράτη Μέρη δεν έχουν ουδεμία υποχρέωση να εκδώσουν ή να επικυρώσουν πιστοποιητικό για πλοία μη νηολογημένα στο έδαφός τους. Εκτός αυτού, υπήρχε η ανησυχία ήδη κατά τη σύνταξη της Σύμβασης, εάν θα μπορούσαν τα Κράτη να ανταπεξέλθουν στον πρωτοφανή όγκο διοικητικής εργασίας και στις δαπάνες έκδοσης των πιστοποιητικών, ακόμη και για πλοία νηολογημένα εντός του εδάφους τους, ενώ ιδιαίτερη αμφιβολία μάλιστα είχε εκφράσει και το IG of P&I Clubs σχετικά με το εάν τελικά τα κράτη θα ήταν σε θέση να ανταποκριθούν στις νέες αυτές απαιτήσεις. Θα πρέπει όμως στο σημείο αυτό να τονισθεί ο ρόλος των συνημμένων στη Σύμβαση Resolutions, και ιδίως στο Resolution περί προώθησης της συνεργασίας Κρατών και ΙΜΟ σε τεχνικά ζητήματα, το οποίο αποσκοπεί ακριβώς στην

<sup>249</sup> ό.π. Μ. Tsimplis, 5ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, 2004, σελ. 373.

αναβάθμιση του επιπέδου των Κρατών Μερών όσον αφορά την εφαρμογή των ρυθμίσεων και στην επίτευξη ισορροπίας στην σχετική τους εξέλιξη. Στην πορεία βέβαια, κατά την εφαρμογή της Bunkers Convention, τόσο ο φόρτος διοικητικής εργασίας, όσο και οι δαπάνες αυξήθηκαν περαιτέρω, καθώς τα Κράτη δεν είχαν –αρχικά τουλάχιστον- επιτύχει μια κοινή πολιτική και την ομοιόμορφη εφαρμογή των ρυθμίσεων<sup>250</sup>.

Κυρίως, η ανομοιόμορφη πολιτική των κρατών κατέστη εντονότερη στα εξής δύο σημεία. Πρώτον, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, συνήθως το πιστοποιητικό ασφάλισης εκδοθέν από τα P&I Clubs έχει τη μορφή της γνωστής ήδη από τη CLC «Blue Card». Η «Blue Card» πλέον εκδίδεται και κυκλοφορεί κατά βάση σε ηλεκτρονική μορφή, καθώς το IG of P&I Clubs, και αρκετές ασφαλιστικές εταιρίες εν γένει, διατηρούν ηλεκτρονικά αρχεία με τα πιστοποιητικά αυτά, τα οποία είναι εύκολα προσβάσιμα μέσω των ιστοσελίδων τους ανά πάσα στιγμή από τα Κράτη Μέρη, άρα και κατά τον έλεγχο των πλοίων όταν βρίσκονται σε λιμάνι ή εγκατάσταση στα χωρικά ύδατα Κράτους Μέρους. Ωστόσο, δυσχέρειες προκαλεί το γεγονός ότι ένας μικρός, αλλά σημαντικός αριθμός αρχών δεν δέχονται την προηγμένη αυτή μορφή πιστοποιητικού, αλλά αποδέχονται μόνο έγγραφα. Παρά την προτροπή του IMO προς τα Κράτη ώστε να ακολουθήσουν αυτήν την πρακτική και να κάνουν δεκτή την ηλεκτρονική «Blue Card» χάριν διευκόλυνσης και ταχύτητας των συναλλαγών, δυστυχώς ακόμη ως έναν βαθμό αντιμετωπίζονται προβλήματα. Δεύτερον, κωλυσιεργεί η διαδικασία των συναλλαγών σε ορισμένες περιπτώσεις όσον αφορά την αποδοχή του ασφαλιστή. Παρ' ότι ο IMO και σε αυτό το ζήτημα παρενέβη προς επίλυση των αμφισβητήσεων υποδεικνύοντας τουλάχιστον τα P&I Clubs που είναι μέλη του International Group of P&I Clubs να γίνονται αυτομάτως αποδεκτά από τα Κράτη ως παρέχοντα την ασφάλιση μέρη, προκειμένου να αποφευχθούν οι γραφειοκρατικές διαδικασίες, ορισμένες αρχές εξακολουθούν να διεξάγουν τις εκάστοτε προβλεπόμενες γραφειοκρατικές ενέργειες για να ταυτοποιήσουν και να εγκρίνουν ακόμη και τα μέλη του IG.

---

<sup>250</sup> ό.π. C. de la Rue, Pollution at Sea-Law and Liability, 2012, σελ. 17-18.

## VII. Δικαίωμα ευθείας εναγωγής του ασφαλιστή

Χάριν επίτευξης όσο το δυνατόν μεγαλύτερης προστασίας προς τους τρίτους από τη Σύμβαση, εκτός από την καθιέρωση της υποχρεωτικής ασφάλισης –και την έκδοση του πιστοποιητικού, εισάγεται και ο θεσμός της ευθείας εναγωγής του ασφαλιστή. Πρόκειται για έναν θεσμό συνηθισμένο από προηγούμενες Συμβάσεις, όπως η CLC, ο οποίος επιτρέπει στον ζημιωθέντα με νομική βάση τη Σύμβαση να ασκήσει αγωγή απευθείας κατά του ασφαλιστή του ευθυνόμενου προσώπου, ανεξαρτήτως εάν στράφηκε κατά του τελευταίου ή, ακόμη και, κατά όλων των εν δυνάμει ευθυνόμενων.

Το δικαίωμα ευθείας άσκησης αξίωσης κατά του ασφαλιστή θεμελιώνεται στην εκ νόμου ευθύνη του τελευταίου προς τους τρίτους ζημιωθέντες, διευκολύνει σημαντικά αυτούς και, κατά κύριο λόγο, αυξάνει θεαματικά τις πιθανότητες κάλυψης της πλήρους ζημίας τους μέσω της εισαγωγής ενός ως επί το πλείστον φερέγγυου θεσμού, όπως τα P&I Clubs, ως συνήθεις ασφαλιστές ευθύνης στο ναυτικό δίκαιο. Εξάλλου, στην πράξη οι τρίτοι ζημιωθέντες στρέφονται κατά βάση κατά του κυρίου του πλοίου –πιθανότατα ίσως λόγω δημοσιότητας του ονόματός του, αφού καθίσταται ευκολότερη η ανεύρεσή του- και κατά του ασφαλιστή του, εκτός από ελάχιστες περιπτώσεις<sup>251</sup> όπου ασκούν την αξίωση και κατά των άλλων υπό την ευρεία έννοια του πλοιοκτήτη ευθυνόμενων προσώπων.

Η δυνατότητα αυτή ισχύει ανεξαρτήτως του εάν ο πλοιοκτήτης είναι αξιόχρεος<sup>252</sup> ή εάν τηρεί τις συμβατικές του υποχρεώσεις (αρχή του απροβλήτου των ενστάσεων από την ασφαλιστική σύμβαση), εφόσον η ασφάλιση είναι σε ισχύ και το πιστοποιητικό έγκυρο, παρ'ότι σε αυτήν την περίπτωση ο εναγόμενος ίσως κινδυνεύει να μην ανακτήσει από τον πλοιοκτήτη τα καταβληθέντα, σε περίπτωση π.χ. που έχει κινηθεί κατά του τελευταίου πτωχευτική διαδικασία<sup>253</sup>. Όπως η παράγραφος 10 του Άρθρου 7 Bunkers Convention προβλέπει, ο εναγόμενος ασφαλιστής μπορεί να προβάλλει όλες τις ενστάσεις που θα είχε ο πλοιοκτήτης, αφού υπεισέρχεται στη θέση του, με μόνη εξαίρεση την πτώχευση του πλοιοκτήτη, η οποία δεν επηρεάζει τους τρίτους, καθώς πρόκειται για στοιχείο που αφορά βασικά τις μεταξύ τους ενδοσυμβατικής φύσης σχέσεις, ιδίως δεδομένου ότι ο ασφαλιστής καταβάλλει πρωτίστως με δικές του δαπάνες. Τα προαναφερθέντα τελούν πάντα βέβαια υπό την επιφύλαξη του κανόνα «pay-to-be-paid»<sup>254</sup> που τα P&I Clubs εφαρμόζουν. Μεταξύ άλλων

<sup>251</sup> ό.π. P. Griggs, <https://www.bmla.org.uk/>.

<sup>252</sup> ό.π. I. Κοροτζής, ΕλλΔικ 2008, σελ. 1304.

<sup>253</sup> ό.π. M. Tsimplis, Maritime Law-Second Edition, Sweet & Maxwell, 2011, σελ. 460.

<sup>254</sup> Ο κανόνας αυτός πρακτικά θεσπίζει ότι η υποχρέωση των P&I Clubs προς αποζημίωση του ασφαλισθέντος γεννάται αφ' ης στιγμής ο τελευταίος θα καταβάλει το οφειλόμενο ποσό στον τρίτο ζημιωθέντα με απώτερο σκοπό να αποτραπεί ο αδικαιολόγητος πλουτισμός του πλοιοκτήτη.

ενστάσεων, ο ασφαλιστής μπορεί, όπως έχει ήδη ειπωθεί, να επικαλεσθεί και τον περιορισμό της ευθύνης του κατά το εφαρμοστέο δίκαιο, ανεξαρτήτως μάλιστα του εάν ο πλοιοκτήτης τελικά δικαιούται να προβεί σε περιορισμό ή, αντιθέτως, έχει απωλέσει το εν λόγω δικαίωμα. Ακόμη, ο ασφαλιστής δικαιούται να επικαλεσθεί ότι η εκάστοτε ζημία λόγω ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης προκλήθηκε κατ' αποκλειστικότητα από προσωπική υπαιτιότητα του πλοιοκτήτη («willful misconduct» κατά το αγγλικό κείμενο)<sup>255</sup>, έννοια που εξειδικεύεται με βάση το εκάστοτε εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο<sup>256</sup> και δεν αφορά του προστηθέντες αυτού. Στην Ελλάδα, συγκεκριμένα, ο όρος έχει την έννοια της πράξης ή παράλειψης που ο πλοιοκτήτης τέλεσε από πρόθεση ή απερίσκεπτα, αλλά με γνώση ότι υπήρχε η πιθανότητα αυτή να επέλθει. Σε αυτήν την περίπτωση όμως, δεν θα δικαιούται να επικαλεσθεί ενστάσεις βασισμένες στο κείμενο της ασφαλιστικής σύμβασης, όπως θα συνέβαινε εάν ενάγων ήταν ο πλοιοκτήτης. Χρήσιμη, πάντως, για την πρακτική επιδίωξη ικανοποίησης και την παράλληλη προστασία του ασφαλιστή είναι η δικονομική συμπλήρωση (άρ. 7 παρ. 10) ότι ο ασφαλιστής έχει το δικαίωμα προσεπίκλησης του πλοιοκτήτη ως ομοδίκου.

---

<sup>255</sup> ό.π. C. de la Rue-P. Murray, Shanghai International Maritime Forum 2005, σελ. 4.

<sup>256</sup> Το δίκαιο που θα καθορίσει την ορθότερη ερμηνεία του όρου είναι το δίκαιο που διέπει τη σχέση μεταξύ των δύο μερών της ασφαλιστικής σύμβασης, το οποίο συνήθως στα ασφαλιστήρια των P&I Clubs είναι το αγγλικό, ό.π. L. Zhu, Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage, σελ. 188-189.



### §3. Εκδίκαση σχετικών υποθέσεων και χρονικά όρια

#### 3.1. Δικαιοδοσία εκδίκασης σχετικών υποθέσεων

##### I. Βασικές πληροφορίες

Πέραν των ουσιαστικού χαρακτήρα ρυθμίσεων, η Σύμβαση ενσωματώνει και διατάξεις δικονομικής φύσεως, με κυριότερη αυτή του Άρθρου 9, αντίστοιχου του Άρθρου ΙΧ της CLC, ενώ επί του θέματος επιλογής της διεθνούς δικαιοδοσίας στο πλαίσιο της Σύμβασης, μεσολάβησαν εκτενείς συζητήσεις κατά τη διάρκεια της Συνδιάσκεψης για τη σύνταξή της. Στα εν λόγω άρθρα αποδίδεται αποκλειστική δικαιοδοσία εκδίκασης των υποθέσεων που αφορούν αξιώσεις λόγω ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης και πετρέλαιο ως φορτίο, αντίστοιχα, στα δικαστήρια του Κράτους Μέρους ή των Κρατών Μερών –εάν αυτά είναι περισσότερα- στο έδαφος ή στην ΑΟΖ (με την έννοια του Άρθρου 2 παρ. 1) των οποίων επήλθε η ζημία. Δηλαδή κάθε επίδοξος ενάγων-ζημιωθείς δικαιούται, σύμφωνα με τη Σύμβαση, να ασκήσει αγωγή μόνο στα αρμόδια δικαστήρια των Κρατών αυτών, ακόμη και εάν ο πλοιοκτήτης και ο ζημιωθείς συνδέονται ενδοσυμβατικά από προϋπάρχουσα σχέση στην οποία έχει συμπεριληφθεί ρήτρα δικαιοδοσίας που υποδεικνύει διαφορετικό δικαστήριο από το ορισθέν στο Άρθρο 9. Σε αυτήν την περίπτωση, η ρήτρα διεθνούς δικαιοδοσίας δεν θα ληφθεί υπόψη, ενώ, εάν τελικώς εφαρμοσθεί, θα συνιστά παραβίαση των διατάξεων της Bunkers Convention<sup>257</sup>.

##### II. Σχέση της Σύμβασης με τον Κανονισμό 44/2001

Η αποκλειστική οριοθέτηση της δικαιοδοσίας όμως ενδέχεται να δημιουργήσει ορισμένα προβλήματα. Το χαρακτηριστικότερο τέτοιο παράδειγμα παρατηρήθηκε μεταξύ των κρατών-μελών της ΕΕ, όταν ανέκυψαν ορισμένες αμφιβολίες μεταξύ όσων εξ αυτών είναι παράλληλα και Κράτη Μέρη στην Bunkers Convention. Το ζήτημα προέκυψε κατά βάση αναφορικά με τον Κανονισμό 44/2001, ως αντικαταστάθηκε από τον Κανονισμό 1215/2012 της ΕΕ, για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές

---

<sup>257</sup> ό.π. Μ. Tsimplis, 5ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, 2004, σελ. 376, ό.π. Ι. Κοροτζής, ΕλλΔικ 2008, σελ. 1306, ό.π. Κ. Bachkevanis, <https://www.reedsmith.com/en>.

και εμπορικές υποθέσεις, καθώς ο Κανονισμός ερχόταν σε αντίθεση με την Bunkers Convention ως προς τον καθορισμό του εκάστοτε αρμόδιου δικαστηρίου. Η θεμελιώδης διαφορά έγκειται, καταρχάς, στο γεγονός ότι οι Κανονισμοί ορίζουν διεθνή δικαιοδοσία για εμπορικές υποθέσεις, στις οποίες εντάσσονται και οι απαιτήσεις λόγω ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης ως προκύπτουσες από την εμπορική χρησιμοποίηση του πλοίου, ενώ παράλληλα συνιστούν δίκαιο άμεσης εφαρμογής στα κράτη-μέλη. Αν και τα δύο νομοθετήματα πραγματεύονται το ίδιο ζήτημα σε συγκεκριμένες διατάξεις, δεν θα υπήρχε πρόβλημα, εάν συγκλιναν ως προς την ανάδειξη του ίδιου αρμόδιου δικαστηρίου. Ωστόσο, στους Κανονισμούς προτάσσεται ως βάση γενικής διεθνούς δικαιοδοσίας η ιθαγένεια ή ο τόπος κατοικίας του εναγομένου –εν προκειμένω του πλοιοκτήτη ή ασφαλιστή- και όχι ο τόπος επέλευσης της ζημίας (locus damni). Η επιλογή του νομοθέτη στη Σύμβαση αποτελεί μία παρέκκλιση από τη γενική αρχή προτίμησης των βάσεων δικαιοδοσίας που συνδέονται με τον εναγόμενο<sup>258</sup>, όπως ο τόπος κατοικίας του ή, έστω, ο τόπος νηολόγησης του πλοίου, με απώτερο στόχο την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος μέσω προστασίας των παθόντων, αφού ο τόπος όπου έλαβε χώρα η ζημία παρέχει πολλά πλεονεκτήματα ως προς τη δίκαιη εκδίκαση της υπόθεσης, όπως η εγγύτητα των αποδεικτικών μέσων και η διευκόλυνση των ζημιωθέντων.

Για τον ως άνω λόγο, τα κράτη-μέλη ήταν αρχικά διστακτικά ως προς την κύρωση της Bunkers Convention. Το ζήτημα όμως λύθηκε κατόπιν έκδοσης σχετικής απόφασης της ΕΕ<sup>259</sup>, η οποία επέτρεπε και παρότρυνε τα κράτη-μέλη σε κύρωση της Σύμβασης, προτρέποντάς τα μάλιστα να έχουν ολοκληρώσει τις σχετικές διαδικασίες μέχρι τις 30 Ιουνίου 2006 και να καταβάλουν, παράλληλα, κάθε δυνατή προσπάθεια για να τροποποιηθεί τοιουτοτρόπως το κείμενο ώστε αφενός να συμβαδίζει με τον Κανονισμό και αφετέρου να καταστεί δυνατή η προσχώρηση στη Σύμβαση και εκ μέρους της ΕΕ ως ένωσης κρατών. Μολαταύτα, προς το παρόν η εν λόγω προσθήκη/τροποποίηση δεν έχει επέλθει, παρά την προσπάθεια που έκανε η Σουηδία στις 22 Μαρτίου 2001, όταν κατείχε την προεδρία της ΕΕ ώστε να ενσωματωθεί αυτή στο κείμενο<sup>260</sup>. Τα κράτη-μέλη, σε εκτέλεση της εν λόγω ενωσιακής απόφασης, πράγματι κύρωσαν σύσσωμα τη Σύμβαση εντός σύντομου χρονικού διαστήματος<sup>261</sup>. Συμπληρωματικά βέβαια αξίζει να διευκρινισθεί ότι το Άρθρο 9 της Bunkers Convention μάλλον επροηγείτο ούτως ή άλλως ως ειδικότερη διάταξη της σχετικής διάταξης του Κανονισμού, λαμβάνοντας υπόψιν το σύνολο των εργαλείων σύγκρισης μεταξύ διεθνούς και

<sup>258</sup> ό.π. Ι. Κοροτζής, ΕλλΔικ 2008, σελ. 1305-1306.

<sup>259</sup> L 256/7, 25.9.2002, Official Journal of the European Communities.

<sup>260</sup> Κατόπιν αντίθεσης και άλλων χωρών, όπως η Ολλανδία και το Ηνωμένο Βασίλειο, η Σουηδία απέσυρε την πρόταση, ό.π. Ph. Boisson, DMF, 2001, σελ. 3, η οποία είχε ούτως ή άλλως υποβληθεί κατόπιν χρονικής καθυστέρησης, ό.π. M. Tsimplis, Lloyd's Maritime & Commercial Law Quarterly, 2005, σελ. 98.

<sup>261</sup> ό.π. M. Tsimplis, 5ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, 2004, σελ. 376.

ευρωπαϊκού δικαίου και ιδίως της ρητής αναφοράς υπεροχής των ειδικότερων ρυθμίσεων έναντι του Κανονισμού, όπως αυτή σαφώς προβλέπεται στο άρθρο 71 παρ. 1 αυτού.

### III. Ratio θέσπισης αποκλειστικής δικαιοδοσίας

Ένας ακόμη λόγος παρέκκλισης της Σύμβασης ως προς τη διεθνή δικαιοδοσία είναι η αποφυγή συγχύσεων. Ειδικότερα, αρχικά, μέσω της διεθνούς δικαιοδοσίας του Άρθρου 9 αποτρέπονται τυχόν αμφισβητήσεις επί του ζητήματος λόγω πληθώρας των εναγομένων, όπως θα μπορούσε συχνά να συμβεί κατά την εφαρμογή της Bunkers, οι οποίοι υπάρχει σοβαρό ενδεχόμενο όλα τα εν δυνάμει ευθυνόμενα πρόσωπα να μην κατοικούν στο ίδιο κράτος. Ως επιπροσθέτως, σύγχυση ενδέχεται να δημιουργηθεί όσον αφορά το αρμόδιο δικαστήριο σε περίπτωση που έχουν υποστεί ζημία περισσότερα του ενός Κράτη Μέρη –άρα, κατ' επέκταση, τα δικαστήρια όλων είναι θεωρητικά αρμόδια κατά τη Σύμβαση- και δεν έχει συναφθεί κάποια εσωτερική μεταξύ τους συμφωνία για τη διευθέτηση σχετικών ζητημάτων. Σε αυτήν την περίπτωση, σίγουρα κάθε κράτος-μέλος θα πρέπει να εγκαθιδρύσει τη διεθνή δικαιοδοσία εκδίκασης σχετικών με τη Σύμβαση υποθέσεων στα δικαστήριά του. Εντός της ΕΕ πάντως, το ζήτημα ευτυχώς επιλύεται<sup>262</sup> μέσω του προαναφερθέντα Κανονισμού 44/2001, ως ισχύει, και, ειδικότερα, της διάταξης του άρθρου 27, το οποίο ορίζει ότι, εάν έχουν ασκηθεί περισσότερες από μία αγωγές με το ίδιο περιεχόμενο ενώπιον πολλών δικαστηρίων κρατών-μελών, διεθνή δικαιοδοσία θεμελιώνει το δικαστήριο που επιλήφθηκε πρώτο της υποθέσεως και τα λοιπά Κράτη που υπέστησαν ζημία διακόπτουν τυχόν κινηθείσες διαδικασίες<sup>263</sup>. Στο σημείο αυτό κομβικό ρόλο παίζει, προκειμένου να επιλυθεί το ζήτημα μεταξύ των περισσότερων καταρχήν αρμόδιων δικαστηρίων, τότε θεωρείται ότι ξεκίνησε η διαδικασία στην εκάστοτε έννομη τάξη και κατόπιν ποιας δικονομικής πράξεως. Οι προθεσμίες αυτές θα υπολογισθούν με βάση τον χρόνο επίδοσης της αγωγής για την ελληνική έννομη τάξη.

Ακόμη, κατόπιν θεμελίωσης εκ μέρους του κάθε κράτους της δικαιοδοσίας του, βάσει του εθνικού του δικαίου, ανακύπτει το ερώτημα τι μπορεί να συμβαίνει σε περίπτωση που η ζημία λάβει χώρα σε περισσότερα του ενός κράτη, εκ των οποίων κάποια δεν έχουν κυρώσει τη Σύμβαση και, άρα, δεν εφαρμόζουν τη δικαιοδοσία του Άρθρου 9. Ασφαλέστερη φαίνεται να είναι η επιδίωξη των αξιώσεων των ζημιωθέντων ενώπιον των μη Συμβαλλόμενων στη Σύμβαση Κρατών σύμφωνα με το εκάστοτε εφαρμοστέο σε αυτά δίκαιο. Τέλος, αντίθεση του

<sup>262</sup> ό.π. Ι. Κοροτζής, ΕλλΔικ 2008, σελ. 1306-1307, ό.π. Μ. Tsimplis, Lloyd's Maritime & Commercial Law Quarterly, 2005, σελ. 97.

<sup>263</sup> ό.π. Μ. Tsimplis, Maritime Law-Second Edition, Sweet & Maxwell, 2011, σελ. 461.

Άρθρου 9 με τις διεθνείς δικαιοδοσίες που ορίζουν άλλα νομοθετήματα εντοπίζεται και όταν το ρυπογόνο πλοίο έχει υποβληθεί σε συντηρητική κατάσχεση υπό τις ρυθμίσεις της Διεθνούς Σύμβασης περί συντηρητικής κατάσχεσης του 1952, καθώς η εν λόγω σύμβαση εγκαθιδρύει στο άρθρο 7 αυτής αποκλειστική διεθνή δικαιοδοσία του τόπου όπου έλαβε χώρα η κατάσχεση. Εν προκειμένω, η λύση θα εξευρεθεί μέσω εφαρμογής των εργαλείων του διεθνούς δικαίου για τη σύγκρουση του περιεχομένου διεθνών συμβάσεων<sup>264</sup>, καθώς πρόκειται για ισοδύναμα υπερεθνικά νομοθετήματα που υπερισχύουν εξίσου της εθνικής νομοθεσίας, κατά το θεμελιώδες άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος.

Ο εκ των προτέρων καθορισμός της διεθνούς δικαιοδοσίας εκδίκασης των υποθέσεων σχετικά με τη ρύπανση από πετρέλαιο κίνησης έχει ύψιστη σημασία και χάριν αποφυγής του forum shopping, στο οποίο ήδη αφήνονται ακούσια περιθώρια να αναπτυχθεί μέσω ορισμένων ρυθμίσεων της Σύμβασης, όπως η ανάθεση στις επιμέρους έννομες τάξεις της θέσπισης του κατάλληλου συστήματος περιορισμού. Εξέχουσα δε σημασία έχει ο καθορισμός της δικαιοδοσίας και ως προς το εφαρμοστέο δίκαιο, το οποίο, εφόσον δεν εμπεριέχεται στη Σύμβαση σχετική ρύθμιση, θα εξευρεθεί μέσω του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου του forum<sup>265</sup>.

### 3.2. Αναγνώριση και εκτέλεση των σχετικών αποφάσεων

#### I. Αναγνώριση αποφάσεων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης

Αφού τα αρμόδια δικαστήρια του Κράτους όπου έλαβε χώρα η ζημία επιληφθούν της υπόθεσης εκδίκασης της απαίτησης λόγω ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης, εκδίδουν τη σχετική απόφαση. Η Σύμβαση λοιπόν, προκειμένου να παράσχει περαιτέρω ασφάλεια στους παθόντες, εξασφαλίζει και την άμεση αναγνώριση και εκτέλεση των εκδοθέντων από τα ως άνω δικαστήρια αποφάσεων σε όλα τα Κράτη Μέρη της Σύμβασης. Η ρύθμιση αυτή περιέχεται στο Άρθρο 10 παρ. 1 του κειμένου, όπου αναφέρεται ότι προαπαιτούμενο

<sup>264</sup> ό.π. Κ. Bachxevanis, The Bunker Pollution Convention 2001 <https://www.reedsmith.com/en>, ό.π. Μ. Tsimplis, 5ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, 2004, σελ. 375, ό.π. Ρ. Griggs, <https://www.bmla.org.uk/>, ό.π. Μ. Tsimplis, Lloyd's Maritime & Commercial Law Quarterly, 2005, σελ. 97.

<sup>265</sup> ό.π. Ι. Κοροτζής, ΕλλΔικ 2008, σελ. 1306-1307.

αναγνώρισης της απόφασης στα άλλα Κράτη Μέρη είναι η απόφαση αυτή να έχει ήδη καταστεί εκτελεστή στο ίδιο το Κράτος σε δικαστήριο του οποίου εκδόθηκε και να μην υπόκειται πλέον σε ένδικα μέσα, δηλαδή να έχει καταστεί τελεσίδικη. Μάλιστα, σε περίπτωση που η απόφαση πρόκειται να αναγνωρισθεί και να εκτελεσθεί στο έδαφος κράτους-μέλους της ΕΕ, με γνώμονα το ίδιο σκεπτικό ανάλυσης που παρατέθηκε στο ανωτέρω κεφάλαιο περί δικαιοδοσίας, και, δεδομένου ότι ο Κανονισμός 44/2001 –ως αυτός ισχύει- πραγματεύεται, πέραν του ζητήματος διεθνούς δικαιοδοσίας, και την αναγνώριση και εκτέλεση αλλοδαπών αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις, αναγνωρίζεται ότι το Άρθρο 10 υπερισχύει των διατάξεων του Κανονισμού στα κράτη-μέλη.

Μοναδική εξαίρεση παρουσιάζει το Άρθρο 10 παρ. 1 σε δύο περιοριστικά αναφερόμενες περιπτώσεις. Καταρχάς, εάν η απόφαση εκδόθηκε κατόπιν απάτης και, κατά δεύτερον, εάν ο/η εναγόμενος/η δεν έλαβε εγκαίρως (εντός ευλόγου<sup>266</sup> χρόνου ειδικότερα, σύμφωνα με τη διατύπωση του κειμένου) γνώση της υπόθεσης και δεν του δόθηκε εύλογη δυνατότητα να εκφράσει τις απόψεις του. Το εύλογο στην προκειμένη περίπτωση θα αποκτήσει υπόσταση και θα εξειδικευθεί μάλλον μέσω των διατάξεων περί της ισχύουσας προθεσμίας επίδοσης της αγωγής του εκάστοτε εφαρμοστέου δικονομικού δικαίου, το οποίο ως δικονομικό άλλωστε ζήτημα θα ορισθεί βασικά από το σχετικό δίκαιο του δικάζοντος δικαστή, δηλαδή του *forum (lex fori)*<sup>267</sup>. Εκτός των περιοριστικά αναφερόμενων περιπτώσεων, για κανέναν άλλον λόγο δεν μπορεί να απαγορευθεί η αναγνώριση απόφασης του δικαστηρίου του Άρθρου 9, όπως θα συνέβαινε εάν η αναγνώριση δεν προβλεπόταν ρητώς στη Σύμβαση, αλλά εναπόκειται στο εσωτερικό δίκαιο κάθε Κράτους, καθώς τότε θα απαγορευόταν και για άλλες αιτίες, όπως π.χ. λόγω πρόσκρουσης σε κανόνες δημοσίας τάξης<sup>268</sup>, η οποία συνιστά άλλωστε και τον κυριότερο λόγο άρνησης αναγνώρισης απόφασης αλλοδαπού δικαστηρίου. Με την πρόβλεψη του Άρθρου 10, τέτοιες περιπτώσεις αποκλείονται.

---

<sup>266</sup> Η έννοια του ευλόγου συνιστά ιδιαίτερος αόριστη έννοια, η οποία χρήζει εξειδίκευσης ανά περίπτωση, *ad hoc*, από τον ερμηνευτή του δικαίου.

<sup>267</sup> ό.π. Ι. Κοροτζής, *ΕλλΔικ* 2008, σελ. 1307, ό.π. Μ. Tsimplicis, *Maritime Law-Second Edition*, Sweet & Maxwell, 2011, σελ. 460.

<sup>268</sup> ό.π. Κ. Bachxevanis, <https://www.reedsmith.com/en>.

## II. Εκτέλεση των σχετικών αποφάσεων

Κατόπιν αναγνώρισης της εκδοθείσας σύμφωνα με τη Σύμβαση απόφασης κατά το Άρθρο 10 παρ. 1, στην παράγραφο 2 του ίδιου Άρθρου προβλέπεται ότι η αναγνωρισθείσα από Κράτος Μέρος απόφαση θα θεωρείται εκτελεστή στο ίδιο Κράτος Μέρος, κατόπιν πλήρωσης και των λοιπών τυπικών προϋποθέσεων εκτέλεσης που το δίκαιο του Κράτους αυτού θεσπίζει. Η απόφαση θα είναι μάλιστα εκτελεστή ανεξαρτήτως του συστήματος περιορισμού που το Κράτος εφαρμόζει<sup>269</sup>, αφού το Άρθρο 6 της Σύμβασης δεν απαιτεί την υιοθέτηση συγκεκριμένου συστήματος.

### 3.3. Χρονικά όρια επιδίωξης ικανοποίησης στο πλαίσιο της Σύμβασης

Οι αξιώσεις που γεννώνται στο πλαίσιο της Σύμβασης ορίζεται από αυτήν, ακολουθώντας το μοτίβο της CLC, ότι αποσβέννεται εντός αποκλειστικής προθεσμίας τριών (3) ετών από την ημέρα επέλευσης της ζημίας και, σε κάθε περίπτωση, σχετική αγωγή δεν μπορεί να εγερθεί μετά την παρέλευση έξι (6) ετών από την ημέρα κατά την οποία έλαβε χώρα το ζημιογόνο γεγονός, όπως το Άρθρο 8 Bunkers Convention προβλέπει. Η τελευταία προθεσμία αφορά περιπτώσεις κατά τις οποίες η ζημία έλαβε χώρα σε μεταγενέστερο χρόνο από το περιστατικό, όπως, για παράδειγμα, εάν το πλοίο προσέκρουσε σε ύφαλο και υπέστη ρωγμή, αλλά η διαρροή του καυσίμου άρχισε μέρες, ώρες ή, ακόμη, και χρόνια<sup>270</sup> αργότερα. Σε περίπτωση που το περιστατικό<sup>271</sup> αποτελούνταν από περισσότερα συμβάντα, η εξαιτής προθεσμία εκκινεί από τον χρόνο επέλευσης του πρώτου εξ αυτών, σύμφωνα με το ίδιο Άρθρο. Η τριετής προθεσμία χαρακτηρίζεται βασικά ως αποσβεστική προθεσμία, όπως άλλωστε υποδεικνύεται και από τη χρήση των λέξεων «αποσβέννεται» και «δικαίωμα»<sup>272</sup>, όπερ σημαίνει ότι το δικαίωμα εξακολουθεί να υφίσταται χωρίς όμως πλέον να μπορεί κανονικά να ασκηθεί, ενώ για την εξαιτή προθεσμία δημιουργούνται ίσως αμφιβολίες. Ορθότερος μάλλον φαίνεται ο χαρακτηρισμός της ως παραγραφής, εάν ληφθεί υπόψιν ότι

<sup>269</sup> M. Tsimplis, 5ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, 2004, σελ. 375.

<sup>270</sup> ό.π. L. Zhu, Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage, σελ. 42.

<sup>271</sup> βλ. Άρθρο 1 παρ. 8 Bunkers Convention.

<sup>272</sup> ό.π. I. Κοροτζής, ΕλλΔικ 2008, σελ. 1304.

μετά την παρέλευσή της καθίσταται αδύνατη η άσκηση του δικαιώματος στο πλαίσιο της Σύμβασης. Τέλος, όσον αφορά την αναστολή και διακοπή της προθεσμίας, η Bunkers Convention δεν κάνει ρητή αναφορά, όπως συμβαίνει σε πολλές Διεθνείς Συμβάσεις, αναθέτοντας τη ρύθμιση αυτών των θεμάτων στο κατά περίπτωση εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο.

## ΕΠΙΛΟΓΟΣ-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η Bunkers Convention αποτελεί ένα νομοθέτημα το οποίο λειτουργεί τόσο σε προληπτικό επίπεδο αποτρέποντας μεγάλης έκτασης ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης, όσο και κατασταλτικά σε περίπτωση συμβάντος, για την καθ' όλα αποτελεσματικά κάλυψη τέτοιων ζημιών. Καταρχήν, η Σύμβαση αυτή δημιουργήθηκε για να καλύψει τα προϋπάρχοντα νομοθετικά κενά στον τομέα της ευθύνης για ζημιές λόγω ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης. Η ευθύνη για τη ρύπανση αυτού του είδους δεν είχε προβλεφθεί στο προγενέστερο καθεστώς της CLC για ποικίλους λόγους, μολονότι ανέκαθεν δεν ήταν αμελητέα τα περιστατικά ρύπανσης που σχετίζονταν με το πετρέλαιο ως καύσιμο. Η σημαντικότητα των περιστατικών, σε συνδυασμό με την κοστοβόρα και δυσχερή αποκατάσταση του περιβάλλοντος μετά από ένα τέτοιο περιστατικό, λόγω της φύσης αυτού του είδους πετρελαίου, ώθησαν τη νομική κοινότητα να κινητοποιηθεί προς την κατεύθυνση σχηματισμού ενός νέου κειμένου, το οποίο μάλιστα, κατόπιν συζητήσεων ως προς τη μορφή που έπρεπε να λάβει, κατέληξε ως μία αυτόνομη σύμβαση διαμορφωμένη από τη Νομική Επιτροπή του IMO.

Η Bunkers Convention συνιστά μία κατά βάση επιτυχημένη προσπάθεια ρύθμισης των σχετικών ζητημάτων, χωρίς να μπορεί, όπως και κάθε νομοθέτημα, να αποφύγει τα αποπήματα. Ακολουθώντας στα κυριότερα και κομβικότερα σημεία της δομής και του περιεχομένου το παράδειγμα της CLC, αποσχίστηκε ως έναν βαθμό, ως αυτόνομο σύστημα, ώστε να κατασκευάσει το δικό της πεδίο εφαρμογής διαφοροποιούμενη καταρχάς ως προς τον ορισμό του πλοίου, του πλοιοκτήτη και του πετρελαίου. Αποτέλεσμα ήταν η υπό εξέταση Σύμβαση να καλύπτει ζημιές από εμφανώς μεγαλύτερο αριθμό πλοίων από τη CLC, η οποία αφορά τα tankers και τα πλοία μικτού φορτίου υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις, να ορίζει περισσότερα του ενός ευθυνόμενα πρόσωπα και να αφορά ζημιές από διαφορετικής φύσης πετρέλαιο. Ακόμη, η Bunkers Convention, παρουσίασε σημαντική διαφοροποίηση και σε σχέση με το σύστημα περιορισμού ευθύνης του πλοιοκτήτη και του ασφαλιστή, καθώς δεν ανέλαβε να καθορίσει ένα συγκεκριμένο σύστημα περιορισμού, αλλά ταυτόχρονα χωρίς να εμποδίζει την άσκηση του εν λόγω δικαιώματος. Η απόσταση που η Σύμβαση διατήρησε από τη δόμηση ενός δικού της συστήματος σε αυτόν τον τομέα, συχνά θεωρήθηκε επικίνδυνη επιλογή που ίσως να την ετεροκαθόριζε σε σχέση με την LLMC ως βασικό καθεστώς περιορισμού ευθύνης και να προκαλούσε σύγχυση σε πολλά σημεία ως προς την εφαρμογή της Σύμβασης στα κράτη. Η υπόθεση αυτή ίσως να βέβαια εν μέρει να επιβεβαιώθηκε τα επόμενα χρόνια μετά την έναρξη ισχύος της, παρόλο που η τόσο στενή σύνδεση με την LLMC είναι κατά μεγάλο μέρος πλασματική, δεδομένου ότι τα κράτη έχουν το περιθώριο να επιλέξουν διαφορετικό καθεστώς περιορισμού, ενώ άλλο ένα αρνητικό στοιχείο αυτής της



επιλογής είναι ότι εν μέρει εξαρτάται η επιτυχία των ρυθμίσεων της Bunkers Convention από εθνικά, συχνά προϋπάρχοντα, νομικά καθεστώτα. Τέλος, η Bunkers Convention ακολούθησε πιστά σχεδόν το παράδειγμα της CLC ως προς την εισαγωγή του θεσμού της υποχρεωτικής ασφάλισης, η οποία, παρόλες τις αρχικές αμφιβολίες και σκέψεις ως προς την οριοθέτησή της και ως προς τα υπόχρεα πρόσωπα, εξυπηρετεί αρκετά αποτελεσματικά τον σκοπό της.

Δεδομένου ότι υποβλήθηκαν πολλές προτάσεις από αντιπροσωπεύεις κρατών και οργανισμών κατά τη διάρκεια των συζητήσεων για το περιεχόμενο της Σύμβαση, οι οποίες λόγω έλλειψης χρόνου και πίεσης των γεγονότων δεν ελήφθησαν υπόψιν, ευκαταίωπι πιθανότατα θα ήταν να συστηνόταν στο πλαίσιο της Σύμβασης μία Επιτροπή αποτελούμενη από αντιπροσώπους κρατών και οργανισμών-ΜΚΟ με ειδικό, αποκλειστικό σκοπό –και ίσως προκαθορισμένη διάρκεια δράσης- την οριστική επίλυση των σκιαδών ζητημάτων που αναλύθηκαν στην παρούσα εργασία και πολλών άλλων που πιθανώς να εμφανισθούν τα επόμενα χρόνια στην πράξη. Οι οριστικές λύσεις που ενδεχομένως προκύψουν από τις συναντήσεις αυτής της Επιτροπής θα μπορούσαν να λάβουν τη μορφή επιπλέον Resolutions ή άλλων συμπληρωματικών της Σύμβασης κειμένων ή, ακόμη και να ενσωματωθούν ως Πρωτόκολλα σε αυτήν. Υπάρχουν άλλωστε τα κατάλληλα νομοθετικά περιθώρια, καθώς η Bunkers Convention είναι από τις –μάλλον λίγες- Διεθνείς Συμβάσεις που προς το παρόν δεν έχει υποβληθεί σε καμία τροποποίηση στη διάρκεια των δέκα χρόνων ισχύος της.

Ολοκληρώνοντας, δεν θα πρέπει να παραλειφθεί μία αναφορά στην κομβική αλλαγή που αναμένεται να επιβληθεί στον χώρο των καυσίμων των πλοίων μετά το έτος 2020 από τον IMO μέσω της MARPOL και που απασχολεί ήδη την συντριπτική πλειονότητα των πλοιοκτητών. Συγκεκριμένα, έχει συμφωνηθεί ότι το πετρέλαιο που θα χρησιμοποιείται ως καύσιμο των πλοίων θα πρέπει να μην υπερβαίνει σε περιεκτικότητα θείου το 0,50%, εν αντιθέσει με το σημερινό ανώτατο όριο του 3,50% (Sulphur cap). Η ραγδαία αυτή μείωση του ορίου περιεκτικότητας σε θείο, έχοντας ως πρωταρχικό στόχο την προστασία του περιβάλλοντος μειώνοντας τις ρυπογόνες εκπομπές αέριων ρύπων, οδηγεί τους θαλάσσιους επιχειρηματίες –ναυλωτές, εφοπλιστές και πλοιοκτήτες-, πέρα από την αγορά τέτοιου είδους πετρελαίου ώστε αυτό να συμβαδίζει με τις νέες απαιτήσεις, στη χρήση scrubbers στα πλοία ή στην προτίμηση άλλων ειδών καυσίμων, όπως το LNG/LPG, το οποίο φαίνεται να επιλέγεται από ολοένα και αυξανόμενη μερίδα πλοιοκτητών. Λαμβάνοντας μάλιστα υπόψιν την ανωτέρω εξέλιξη στον τομέα των καυσίμων των πλοίων, θα έπρεπε ίσως να αποτελέσει αντικείμενο συζήτησης στο πλαίσιο της Bunkers Convention και μία επιπλέον τροποποίηση ως προς τον ορισμό του πετρελαίου, συνοδευόμενη σταδιακά από σχετικές επιστημονικές και στατιστικές μελέτες για την έκταση της ρύπανσης που προκαλούν τα νέα καύσιμα και για οποιαδήποτε πιθανή αλλαγή ως προς τον αριθμό των σχετικών ατυχημάτων.

Συμπερασματικά, η ρύπανση συνιστά ένα ζήτημα που εν μέρει πυροδοτεί τη διαφύλαξη του δημοσίου συμφέροντος και, γι' αυτό η προστασία των ζημιωθέντων αποτελεί πρώτιστο μέλημα και μοχλό ενεργοποίησης της Σύμβασης. Εν ολίγοις, όλες οι διατάξεις της Bunkers Convention έχουν ως πρώτιστο μέλημα την προστασία των τρίτων παθόντων, το οποίο μέχρι στιγμής φαίνεται σε γενικές γραμμές να υπηρετούν επαρκώς.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ- ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

### ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Αθανασίου Λία, *Η Προβληματική του Συνολικού Περιορισμού της Ευθύνης για Ναυτικές Απαιτήσεις*, Ελληνική Ένωση Ναυτικού Δικαίου, Συλλογή Μελετών Ελληνικού και Διεθνούς Ναυτικού Δικαίου, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή 2005.
- Αθανασίου Λ., *Η ευθύνη του ναυλωτή έναντι τρίτων για ζημίες από ρύπανση*, 9ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, Θαλάσσια Ασφάλεια-Νομικά ζητήματα σχετικά με το πλοίο, το φορτίο και τον ανθρώπινο παράγοντα, Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιά, Εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη, 2017.
- Α. Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο- Τόμος 1*, Έκδοση 5η, Εκδ. Σάκκουλα Αθήνα-Θεσσαλονίκη, 2005.
- Κωνσταντινίδης Ν., *Ζητήματα από τον περιορισμό της ευθύνης κατά την διεθνή σύμβαση 1976 του Λονδίνου-LLMC*, 4ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, Η Ευθύνη προς Αποζημίωση στο Ελληνικό και το Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο- Ι. Εισηγήσεις, Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς, 2001.
- Κωνσταντινίδης Ν., *Η αμφισβήτηση του περιορισμού της αποζημίωσης για θαλάσσια πετρελαϊκή ρύπανση*, 5ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, Θαλάσσια Ρύπανση: Το πρόβλημα της αποζημίωσης και των κυρώσεων, Εισηγήσεις-Παρεμβάσεις, Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς, Εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή 2004.
- P. Griggs-R. Williams-J. Farr, *Limitation of liability for maritime claims*, informa law from Routledge, 4th edition, 2005.
- C. de la Rue, *Liability for pollution from ships' bunkers*, Pollution at Sea-Law and Liability, Edited by Prof. Baris Soyer and Prof. Andrew Tettenborn, Informa, London 2012.
- A. Tettenborn, *The liability of charterers for marine pollution*, Pollution at Sea-Law and Liability, Edited by Prof. Baris Soyer and Prof. Andrew Tettenborn, Informa, London 2012.
- M. Tsimplis, *A commentary on the bunker pollution convention 2001*, 5ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, Θαλάσσια Ρύπανση: Το πρόβλημα της αποζημίωσης και των κυρώσεων, Εισηγήσεις-Παρεμβάσεις, Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς, Εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή 2004.
- M. Tsimplis, *Marine pollution from shipping activities- The 2001 Bunker Pollution Convention*, Maritime Law- Second Edition, Sweet & Maxwell, 2011.

- L. Zhu, *Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage*, Hamburg Studies on Maritime Affairs Volume 5, Springer, 2007.

#### ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

- Αθανασίου Λ. *Ναυτιλία και θαλάσσια ασφάλιση*, ΕπισικΕΔ 2006.
- Κοροτζής Ι., *Η αστική ευθύνη για ζημία ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση του Λονδίνου του 2001*, ΕλλΔικ 2008.
- Boisson Ph., *L' OMI adopte une nouvelle convention pour indemniser les dommages dus à la pollution par les soutes*, DMF 2001, 659
- De la Rue C. and Murray P., *Oil pollution from ships – Current legal issues*, Shanghai International Maritime Forum 2005.
- M. Tsimplis, *The Bunker Pollution Convention 2001: completing and harmonizing the liability regime for oil pollution from ships?*, Lloyd's Maritime & Commercial Law Quarterly 2005.
- Wu Ch., *Liability and Compensation for Bunker Pollution*, Journal of Maritime Law & Commerce 2002.

#### ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

- K. Bachxevanis, *The Bunker Pollution Convention 2001* <https://www.reedsmith.com/en/>.
- Fowler-Rodriguez-Kingsmill-Flint-Gray-Chalos, *The International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001*, <http://www.frc-law.com/index.php>.
- P. Griggs, *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001*, <https://www.bmla.org.uk/>.

- A. Luttenberger- B. Rukavina- L. Rak, Issues on civil liability for bunker oil pollution damages from ships, <http://bib.irb.hr/index.html?lang=EN>.
- C. de la Rue, Bunker pollution, topical legal issues and current concerns, <http://www.colindelarue.com>.

### NOMOLOGIA

- Torrey Canyon
- Exxon Valdez
- Amoco Cadiz
- Iron Baron
- Cita
- New Carissa
- Selendang Ayu
- Cosco Busan
- Full City
- Pacific Adventurer
- Sea Empress
- CMA Djakarta
- The Aegean Sea
- APL Sydney