



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

ΝΟΜΙΚΗ ΣΧΟΛΗ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ
ΤΟΜΕΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΟ ΕΤΟΣ: 2017-2018

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
Της Μαρίας Τσακίρη του Δημητρίου
A.M.: 7340010617022

Ο ρόλος του κράτους λιμένα στην προστασία της θαλάσσιας ασφάλειας

Επιβλέποντες:

Λία Ι. Αθανασίου

Δημήτριος Φ. Χριστοδούλου

Νικόλαος Α. Βερβεσός

Αθήνα, 7.12.2018

Copyright © [Όνοματεπώνυμο, χρονολογία δημοσίευσης]

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.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Συνοτομογραφίες	4
Εισαγωγικές Παρατηρήσεις	5
1 Κράτος Λιμένα και θαλάσσια ασφάλεια – Αντικείμενο της μελέτης – Μεθοδολογία – Διάρθρωση της ύλης.....	5
2 Το Κράτος Σημαίας	8
2.1 Η δικαιοδοσία του Κράτους Σημαίας.....	8
2.2 Η έννοια του ‘γνήσιου δεσμού’	9
2.3 Ο προβληματισμός γύρω από τα ανοιχτά νηολόγια	10
3 Η εξέλιξη της δικαιοδοσίας του Κράτους Λιμένα.....	13
4 Ο ρόλος του IMO στον έλεγχο του Κράτους Λιμένα.....	16
ΜΕΡΟΣ Α’ - Το Διεθνές Νομικό Καθεστώς του ελέγχου από το κράτος λιμένα	17
Κεφάλαιο Ι.....	17
1 Η υπογραφή του Μνημονίου Συνεργασίας των Παρισίων (Paris MoU).....	17
2 Βασικές αρχές του Paris MoU.....	20
3 Τα ‘σχετικά Όργανα’ (relevant Instruments).....	21
4 Επιμέρους ρυθμίσεις του Paris MoU.....	29
4.1 Συνοπτική παράθεση των ρυθμίσεων του καθεστώτος ελέγχου	29
4.2 Το σύστημα στόχευσης των πλοίων.....	30
4.3 Διεξαγωγή των επιθεωρήσεων.	34
4.3.1 Περιοδικές και πρόσθετες επιθεωρήσεις.....	34
4.3.2 Προτεραιότητα της επιθεώρησης κάθε πλοίου.....	35
4.3.3 Κατηγορίες επιθεωρήσεων.....	36
4.3.4 Έκταση των επιθεωρήσεων.....	36
4.3.5 Οι επικεντρωμένες εκστρατείες επιθεωρήσεις	37
4.3.6 Η έννοια των ‘Σαφών Ενδείξεων’ (‘Clear Grounds’)	38
4.3.7 Διαπίστωση Ελλείψεων – Διορθωτικές ενέργειες – Κράτηση Πλοίου	40
4.3.8 Η απαγόρευση πρόσβασης στους λιμένες (Banning).....	42
4.3.9 Διαδικασία προσβολής της κράτησης και της απαγόρευσης κατάπλου.....	44
5 Το Σύστημα THETIS	46
6 Ο ρόλος του Επιθεωρητή.....	47
7 Αξιολόγηση του Νέου Καθεστώτος Ελέγχου (NIR).....	50
8 Η έννοια της αρχής της ‘μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης’	51
9 Η επίδραση του κράτους λιμένα στην αλλαγή σημαίας (Flagging Out)	54

Κεφάλαιο II	55
1 Ο ρόλος των Νηογνομόνων	55
2 Ανεξαρτησία των Νηογνομόνων: προσδοκία ή πραγματικότητα;.....	57
3 Μέτρα βελτίωσης των υπηρεσιών των Νηογνομόνων	58
3.1 Συμβολή του IMO και της IACS.....	58
3.2 Οι Ευρωπαϊκές Οδηγίες σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους Οργανισμούς Επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων.....	60
3.2.1 Η Οδηγία 94/57/EK.....	60
3.2.2 Η Οδηγία 2001/15/ΕΕ	61
3.2.3 Η Οδηγία 2009/15/EK και ο Κανονισμός 391/2009	62
3.2.4 Κριτική θεώρηση των Οδηγιών.....	63
ΜΕΡΟΣ Β' - Το Νομικό Καθεστώς του ελέγχου από το κράτος λιμένα σε Ευρωπαϊκό Επίπεδο	64
Κεφάλαιο I.....	64
1 Η μετάβαση από τις διοικητικές στις νομοθετικές ρυθμίσεις	64
2 Η Ευρωπαϊκή οδηγία για τον έλεγχο από το κράτος λιμένα	66
Κεφάλαιο II	70
1 Η εξέλιξη του νομοθετικού ευρωπαϊκού πλαισίου στον τομέα της θαλάσσιας ασφάλειας.....	70
2 Η δέσμη νομοθετικών μέτρων 'Erika I'	71
3 Η δέσμη νομοθετικών μέτρων 'Erika II'	72
4 Η δέσμη νομοθετικών μέτρων 'Erika III'	74
ΜΕΡΟΣ Γ'	80
1 Η επίδραση της Ευρωπαϊκής έννομης τάξης στο Διεθνές Δίκαιο. Σχέση συνεργασιακή ή συγκρουσιακή;.....	80
2 Η θέση του διεθνούς δικαίου στην ενωσιακή έννομη τάξη. Η υπόθεση Intertanko	82
3 Ιεραρχία διεθνούς και ενωσιακού δικαίου εντός της Ένωσης και κριτήρια άρσης της σύγκρουσης	85
Τελικές Παρατηρήσεις	89
Βιβλιογραφία	91

Συντομογραφίες

CLC	Δ.Σ. για την Αστική Ευθύνη
ΔΣ	Διεθνής Σύμβαση
ΔΕΕ	Δικαστήριο Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
EMSA	European Maritime Safety Agency
ΗΠΑ	Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής
IACS	International Association of Classification Societies
ILO	International Labor Organization
IMO	International Maritime Organization
ISM	International Safety Management (Code)
ISPS	International Ship and Port Facility Security Code
LLMC	Δ.Σ. για τον περιορισμό ευθύνης από ναυτικές απαιτήσεις
MARPOL	Δ.Σ. για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία
MLC	Δ.Σ. Ναυτικής Εργασίας
ΣΛΕΕ	Συνθήκη Λειτουργίας Ευρωπαϊκής Ένωσης
SOLAS	Δ.Σ. για την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα
STCW	Δ.Σ. σχετικά με τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών
UNCLOS	Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας
UNCTAD	Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη

1 Κράτος Λιμένα και θαλάσσια ασφάλεια – Αντικείμενο της μελέτης – Μεθοδολογία – Διάρθρωση της ύλης

Η πρωταρχική υποχρέωση για την προστασία της θαλάσσιας ασφάλειας από πλοία που δεν πληρούν τα πρότυπα ασφαλείας¹ ανήκει στο κράτος σημαίας, το οποίο οφείλει να διασφαλίσει τη συμμόρφωση των πλοίων, που φέρουν τη σημαία του, με τις προδιαγραφές, που έχει θέση το ίδιο, κατ'εφαρμογή των διεθνών συμβάσεων. Εντούτοις, εδώ και αρκετά χρόνια έχει αποκρυσταλλωθεί η άποψη ότι δεν είναι ικανοποιητικό να εναποτίθεται η εφαρμογή της νομοθεσίας για την προστασία της ζωής στη θάλασσά και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στα κράτη σημαίας, πολλά εκ των οποίων δε διαθέτουν τα κατάλληλα μέσα και, πολλές φορές, τη θέληση να λάβουν τα κατάλληλα μέτρα². Το γεγονός αυτό οδήγησε στην αύξηση του ελέγχου των ξένων πλοίων από το κράτος λιμένα. Ως εκ τούτου σ'ένα μεγάλο ποσοστό, αυτή η εξέλιξη οφείλεται στην αυξανόμενη περιβαλλοντική συνείδηση και στην αίσθηση ότι, ειδικά, τα ανοιχτά νηολόγια είναι ανίκανα ή απρόθυμα να ασκήσουν αποτελεσματικά τις υποχρεώσεις του κράτους σημαίας³. Βασικό, όμως, ρόλο στην εμπλοκή του κράτους λιμένα, ως δεύτερη γραμμή άμυνας στον έλεγχο των πλοίων, συνετέλεσε και η στάση των Νηογνομόνων, οι οποίοι συχνά αποτυγχάνουν να επιτελέσουν αποτελεσματικώς το έργο της επιθεώρησης και της πιστοποίησης των πλοίων.

Ως 'έλεγχος του κράτους λιμένα' νοείται ο έλεγχος, που διενεργείται επί των ξένων εμπορικών πλοίων, σε λιμένες κρατών διαφορετικής εθνικότητας από τη σημαία του πλοίου που επιθεωρείται. Πρόκειται, κατ'ουσίαν, για επιθεωρήσεις πλοίων, στα πλαίσια της δικαιοδοσίας του κράτους λιμένα, προκειμένου να εξακριβωθεί η απαιτούμενη ικανότητα του πλοιάρχου και του πληρώματος, όπως επίσης η κατάσταση του εξοπλισμού και του πλοίου εν γένει, με βάση τις διεθνείς συμβάσεις, οι οποίες διέπουν την ασφαλή ναυσιπλοΐα, την προστασία της ανθρώπινης ζωής και την

¹ Γνωστά ως 'Substandard ships'. Ειδικότερα, substandard ship έχει χαρακτηριστεί ένα πλοίο, το οποίο μέσω της υλικής κατάστασής του, της λειτουργίας του ή της δραστηριότητας του πληρώματός του δεν πληροί τις βασικές προδιαγραφές της αξιοπλοΐας και ως εκ τούτου αποτελεί απειλή για τη ζωή και/ή το περιβάλλον, βλ. Usoro, M.E., "Port State Control: a tool for sustainable management of maritime safety and marine environment", Maritime Women: Global Leadership International Conference, σελ. 7, διαθέσιμο στο www.abujamou.org/post/707.pdf

² Clarke A., Port State Control or sub-standard ships: who is to blame? What is the cure? Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 1994, σελ. 202.

³ Odeke A., Port State control and UK Law, Journal of Maritime Law and Commerce, 1997, σελ. 657.

προστασία του περιβάλλοντος⁴. Ο όρος “δικαιοδοσία του κράτους λιμένα” αποτελεί όρο του διεθνούς δημόσιου δικαίου και αντιδιαστέλλεται τόσο από την “δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους”, που αναφέρεται στη δικαιοδοσία ενός κράτους στα εσωτερικά και χωρικά ύδατά του και την αποκλειστική οικονομική ζώνη, σύμφωνα με την UNCLOS του 1982, όσο και από την “δικαιοδοσία του κράτους σημαία”, που αναφέρεται στη δικαιοδοσία που ασκείται από το κράτος στο οποίο είναι νηολογημένο ένα πλοίο και του οποίου τη σημαία φέρει⁵.

Το δικαίωμα του κράτους λιμένα για έλεγχο ξένων πλοίων προβλεπόταν ήδη σε σειρά διεθνών συνθηκών, όπως στη Σύμβαση για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (SOLAS), στη Διεθνή Σύμβαση για τη Ρύπανση της Θάλασσας από τα Πλοία του 1973, όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο του 1978 (MARPOL 73/78) και τη Διεθνή Σύμβαση για τα πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών του 1978 (STCW). Εντούτοις, αν και η εξουσία του κράτους λιμένα να ασκεί έλεγχο σε ξένα πλοία προβλεπόταν, με το Paris MoU, που υπεγράφη το 1982, γίνεται πλέον ξεκάθαρη η προθυμία των συμβαλλομένων μερών να κάνουν χρήση αυτής της εξουσίας⁶. Ο έλεγχος του κράτους λιμένα γίνεται πλέον πιο οργανωμένα και εκτενέστερα, ενώ με αφετηρία το Paris MoU υπογράφονται και άλλα μνημόνια συνεργασίας για τον έλεγχο των πλοίων που καλύπτουν γεωγραφικά σχεδόν το σύνολο του πλανήτη.

Εντούτοις, μια σειρά οικολογικών καταστροφών, που προκλήθηκαν από ναυάγια, όπως αυτά του ‘Braer’, του ‘Sea Empress’, του ‘Aegean Sea’ και κυρίως αυτό του δεξαμενόπλοιου ‘Erika’ το 1999, το οποίο έσπασε στα δύο και βυθίστηκε ανοιχτά των ακτών της Βρετανίας, οδήγησε σε ευρεία αμφισβήτηση του τρόπου διενέργειας του ελέγχου των πλοίων από το κράτος λιμένα. Η απάντηση ήρθε από την Ευρωπαϊκή Ένωση με τη λήψη της δέσμης των νομοθετικών μέτρων “Erika I” και “Erika II”. Σκοπός των νομοθετικών αυτών πακέτων ήταν, μεταξύ άλλων, η δημιουργία αυστηρότερης νομοθεσίας σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα και τους κανόνες που διέπουν τη λειτουργία των Νηογνομόνων, η σταδιακή απομάκρυνση των μονοπύθμενων πλοίων και η δημιουργία ενός Ευρωπαϊκού Οργανισμού για τη

⁴ Hare J., Port State Control: Strong Medicine to cure a sick industry, Georgia Journal of International and Comparative Law, 1997, σελ. 571.

⁵ Bevan, M., Port State Jurisdiction and the Regulation of International Merchant Shipping, 2014, Springer, σελ.1.

⁶ Özçayir Z. O., ‘Port State Control’, 2004, 2^η έκδοση, LLP London Singapore, σελ. 1.

θαλάσσια ασφάλεια (EMSA). Το ναυάγιο του δεξαμενόπλοιου ‘Prestige’, τον Νοέμβριο του 2002, το οποίο έσπασε στα δύο και βυθίστηκε ανοιχτά της Ισπανίας, οδήγησε στη λήψη και τρίτης δέσμης νομοθετικών μέτρων, γνωστής ως “Erika III”, η οποία περιλάμβανε περαιτέρω τροποποιήσεις μιας σειράς Ευρωπαϊκών Οδηγιών για τον έλεγχο του κράτους λιμένα, τη λειτουργία των Νηογνομόνων, τις υποχρεώσεις συμμόρφωσης του κράτους σημαίας και τους λιμένες καταφυγής. Εξάλλου, ήδη πριν τη λήψη των νομοθετικών αυτών μέτρων, η Ε.Ε. είχε προβεί στην έκδοση Ευρωπαϊκών Οδηγιών για τον έλεγχο του κράτους λιμένα, με περιεχόμενο ταυτόσημο με το τότε καθεστώς ελέγχου του Paris MoU, στην προσπάθεια της να μετατρέψει τις μέχρι τότε διοικητικές ρυθμίσεις σε νομοθετικές επιταγές, τις οποίες τα Κράτη Μέλη υποχρεούνταν να ενσωματώσουν στην εθνική τους νομοθεσία εντός συγκεκριμένων χρονικών πλαισίων.

Αντικείμενο της παρούσας μελέτης είναι ο ρόλος και η συμβολή του κράτους λιμένα στη θαλάσσια ασφάλεια δια της επιμέρους διαδικασίας υπό την οποία διεξάγεται ο έλεγχος του κράτους λιμένα στα ξένα πλοία. Ειδικότερα, θα ακολουθήσουν εισαγωγικές παρατηρήσεις για το ρόλο του κράτους σημαίας στον έλεγχο των πλοίων, τον προβληματισμό γύρω από τις ‘σημαίες ευκαιρίας’ και την ιστορική εξέλιξη της δικαιοδοσίας του κράτους λιμένα, με επιμέρους αναφορά στο ρόλο του IMO στη διαμόρφωση των εξουσιών του κράτους λιμένα. Ιδιαίτερη θέση κατέχει στη παρούσα μελέτη το νομικό καθεστώς, που διέπει τον έλεγχο του κράτους λιμένα σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο, ενώ ειδικότερη αναφορά θα γίνει στο ρόλο των νηογνομόνων. Το τελευταίο μέρος της μελέτης αναφέρεται στη συνεργασιακή σχέση της διεθνούς έννομης τάξης με την ευρωπαϊκή, αλλά και στον προβληματισμό γύρω από τη μεταξύ τους σύγκρουση που παρατηρείται, λόγω της παράλληλης και, πολλές φορές, αλληλένδετης σχέσης τους στον τομέα της ενίσχυσης της θαλάσσιας ασφάλειας. Να σημειωθεί ότι, καίτοι η συμβολή στην προστασία της θαλάσσιας ασφάλειας του καθεστώτος ελέγχου που διαμόρφωσαν οι ΗΠΑ⁷ είναι αναμφίβολη, εντούτοις δε θα αποτελέσει αντικείμενο προς ανάλυση στην παρούσα μελέτη.

⁷ Οι ΗΠΑ συνιστούν χαρακτηριστικό παράδειγμα ατομικής νομοθετικής ρύθμισης του ελέγχου του κράτους λιμένα στα ξένα πλοία, με βασικότερο νομοθέτημα το ‘Maritime Transportation Security Act’, το οποίο κωδικοποίησε τις προδιαγραφές και τις προϋποθέσεις κατάπλου και απόπλου των πλοίων από τους λιμένες των ΗΠΑ. Για περισσότερες πληροφορίες βλ. Schoenbaum T., Oguiza E., The New Regime for US Port Security: Legal Implications for Ships Calling at US Ports, στο Θαλάσσια Ασφάλεια, Νομικά Ζητήματα σχετικά με το πλοίο, το φορτίο και τον ανθρώπινο παράγοντα, (Επιμ. Αθανασίου Λ.), 2017, Νομική Βιβλιοθήκη, σελ. 65.

2 Το Κράτος Σημαίας

2.1 Η δικαιοδοσία του Κράτους Σημαίας

Ως ‘έλεγχος των πλοίων από το κράτος σημαίας’ λογίζεται η επιθεώρηση του πλοίου από το κράτος, του οποίου φέρει τη σημαία και είναι εγγεγραμμένο στο νηολόγιό του.⁸ Η UNCLOS 1982 και η MARPOL 73/78 υποχρεώνουν τα συμβαλλόμενα Κράτη να λαμβάνουν τα μέτρα εκείνα που απαιτούνται, προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους δεν απειλούν τη θαλάσσια ασφάλεια. Ανάλογες υποχρεώσεις επιβάλλονται στα κράτη σημαίας από την SOLAS και την STCW. Οι υποχρεώσεις αυτές σχετίζονται με την κατασκευή, τον εξοπλισμό, την πλοϊμότητα, την επάνδρωση των πλοίων, τις συνθήκες εργασίας και εκπαίδευσης των πληρωμάτων, λαμβάνοντας υπόψη τις συμβάσεις που εφαρμόζονται διεθνώς.

Ειδικότερα, οι θεμελιώδεις υποχρεώσεις του κράτους σημαίας προβλέπονται στο άρθρο 94 της UNCLOS. Σύμφωνα με το τελευταίο, το κράτος σημαίας είναι υποχρεωμένο να διασφαλίσει τη συμμόρφωση των πλοίων, που φέρουν τη σημαία του, προς τους γενικά αποδεχτούς διεθνείς κανόνες, ασκώντας αποτελεσματικά τη δικαιοδοσία και τον έλεγχο του σε διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα πάνω στα πλοία αυτά. Ομοίως, το άρθρο 217 της UNCLOS υποχρεώνει το κράτος σημαίας να εφαρμόσει αποτελεσματικά τους διεθνείς κανόνες και νόμους για τη πρόληψη, τη μείωση και τον έλεγχο της ρύπανσης, ανεξαρτήτως από τον τόπο διάπραξης της παράβασης των διατάξεων αυτών.⁹ Ως εκ τούτου, το κράτος σημαίας έχει την κυρίαρχη υποχρέωση να διασφαλίσει ότι τα πλοία του λειτουργούν και συντηρούνται με τρόπο που μειώνει τον κίνδυνο για τους ναυτικούς, το θαλάσσιο περιβάλλον και το φορτίο¹⁰. Η υποχρέωση αυτή του κράτους σημαίας περιλαμβάνει αφενός μεν την ικανότητα του τελευταίου να θεσπίζει νόμους, που επιτρέπουν την αποτελεσματική άσκηση δικαιοδοτικής εξουσίας στα πλοία και να επιβάλλει την εφαρμογή των νόμων αυτών, καθορίζοντας ταυτόχρονα τις κυρώσεις σε περίπτωση μη εφαρμογής τους και αφετέρου τη δυνατότητα ύπαρξης κατάλληλου και επαρκούς εξειδικευμένου προσωπικού σε ναυτιλιακά θέματα, το οποίο θα συνεπικουρεί τη νομοθετική και εκτελεστική εξουσία του κράτους σημαίας επί της εφαρμογής της υφιστάμενης εθνικής

⁸ Kovats L, How Flag States lost the plot over shipping’s governance. Does a ship need a sovereign? Maritime Policy and Management, 2006, τόμος 33(1), σελ. 76.

⁹ Özçayır, Z. O., Impact of Port State Control at Pollution at Sea, στο Pollution at Sea, (επιμέλεια Soyer B., Tetternborn A.), 2012, Informa UK Ltd.

¹⁰ Özçayır, Z. O., 2004 ό.π., σελ. 21 επ.

νομοθεσίας και της ορθής ενσωμάτωσης της διεθνούς ή/και της ευρωπαϊκής νομοθεσίας¹¹.

Εντούτοις, κάποια κράτη δεν έχουν τη βούληση και πολλές φορές τη δυνατότητα, λόγω έλλειψης υποδομών και ανθρώπινου δυναμικού, να λάβουν τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις αυτές¹². Το πρόβλημα επιτείνει η ύπαρξη των σημαίων ευκαιρίας ή αλλιώς ανοιχτών νηολογίων, πολλά εκ των οποίων αδιαφορούν για την εφαρμογή των διεθνών συνθηκών και στα οποία πλοιοκτήτες πλοίων, που δεν πληρούν τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας, σπεύδουν να τα νηολογήσουν. Η έκθεση της ‘International Commission on Shipping’¹³ συνοψίζει επιτυχώς το καθεστώς αυτό, αναφερόμενη χαρακτηριστικά στην αδυναμία ενός σημαντικού αριθμού νηολογίων να παρέχει νομική και διοικητική υποδομή για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους σε διεθνές επίπεδο, λόγω έλλειψης επαρκούς προσωπικού και οικονομικών πόρων, αλλά και πολιτικής βούλησης, σε πολλές περιπτώσεις, ενώ παράλληλα επισημαίνει ότι, ενώ υπάρχουν επαρκείς κανόνες για την προστασία της θαλάσσιας ασφάλειας, εντούτοις ελλείπει η εφαρμογή τους¹⁴.

2.2 Η έννοια του ‘γνήσιου δεσμού’

Πριν γίνει αναλυτικότερη αναφορά στο καθεστώς των σημαίων ευκαιρίας, αναγκαία προκρίνεται η αποσαφήνιση της έννοιας του ‘γνήσιου δεσμού’. Ειδικότερα, κάθε κράτος καθορίζει τις προϋποθέσεις, ουσιαστικές και τυπικές, που πρέπει να συντρέχουν για ν’αναγνωριστεί σ’ένα πλοίο το δικαίωμα να υψώνει την σημαία του, προκειμένου να αποκτήσει την εθνικότητά του¹⁵. Σύμφωνα δε, με τη Διεθνή Σύμβαση του 1958 για την ανοιχτή θάλασσα, πρέπει να υπάρχει γνήσιος δεσμός μεταξύ του κράτους και του πλοίου, που υψώνει τη σημαία του και ειδικότερα το κράτος ν’ασκεί αποτελεσματικά δικαιοδοτική εξουσία και έλεγχο σε ό,τι έχει σχέση με διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα του πλοίου¹⁶. Μάλιστα, η UNCLOS επανέλαβε, στο άρθρο 91, την υποχρέωση ύπαρξης πραγματικού δεσμού ανάμεσα στο κράτος και το πλοίο, παραλείποντας εντούτοις να προσδιορίσει τις προϋποθέσεις αυτές υπό τις οποίες

¹¹ Kovatz L, όπ.π., σελ. 77.

¹² Bang H.S., Port State Jurisdiction and Article 218 of the UN Convention of the Law of the Sea, Journal of Maritime Law and Commerce, 2009, Τόμος 42, σελ. 291.

¹³ Πρόκειται για την έκθεση της ανεξάρτητης τετραμελούς Διεθνούς Επιτροπής Ναυτιλίας, με τίτλο “Ships, Slaves and Competition”, η οποία δημοσιεύτηκε τον Μάρτιο του 2001 και είναι διαθέσιμη στο http://seafarersrights.org/legal_database/ships-slaves-and-competition/.

¹⁴ Σελ. 31 επ. της έκθεσης.

¹⁵ Αντάπασης Α., Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, Ημίτομος Α’, 2008, Εκδόσεις Αντ.Ν. Σάκκουλα, σελ.162

¹⁶ Άρθρο 5 της Σύμβασης.

θα υπάρχει ‘γνήσιος δεσμός’. Ως εκ τούτου, με δεδομένο ότι οι ακριβείς προϋποθέσεις για την ύπαρξη ‘γνήσιου δεσμού’ δεν έχουν διευκρινιστεί σε καμία διεθνή συνθήκη, η ερμηνεία της έννοιας αυτής ποικίλει από κράτος σε κράτος. Ειδικότερα, υπάρχουν εθνικές νομοθεσίες οι οποίες αξιώνουν, προκειμένου να υπάρχει γνήσιος δεσμός, η εθνικότητα του πλοίου να ταυτίζεται με την εθνικότητα του απώτατου δικαιούχου αυτού¹⁷, ενώ άλλες αρκούνται σ’ ένα εντελώς τεχνητό σύνδεσμο, ο οποίος έγκειται στη νηολόγηση αυτή καθαυτή του πλοίου, στο κράτος της εθνικότητας, επιτρέποντας την καταχώριση στα νηολόγια τους πλοίων που ανήκουν ή ελέγχονται από αλλοδαπούς¹⁸.

Με τις διατάξεις της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για τις Προϋποθέσεις Νηολόγησης των πλοίων του 1986, έγινε προσπάθεια προκειμένου να ενισχυθεί και να αποσαφηνιστεί η έννοιά του ‘γνήσιου δεσμού’. Ειδικότερα, η Σύμβαση αυτή αποσκοπούσε κυρίως στο να εξασφαλίσει ότι τα συμβαλλόμενα κράτη θα ασκούν πράγματι δικαιοδοτική εξουσία και έλεγχο στα πλοία τους, όχι μόνο σε διοικητικό, τεχνικό και κοινωνικό επίπεδο, αλλά επιπλέον σε σχέση με τον εντοπισμό και την απόδοση ευθύνης στους πλοιοκτήτες και τους εφοπλιστές. Εντούτοις, η συγκεκριμένη σύμβαση ουδέποτε κυρώθηκε και δεν προβλέπεται κύρωσή της στο μέλλον, δεδομένου ότι οι χώρες που ωφελούνται από τα ανοιχτά νηολόγια τους δεν πρόκειται να προσχωρήσουν σ’ αυτή, με συνέπεια η έννοια του γνήσιου δεσμού να παραμένει μετέωρη¹⁹.

2.3 Ο προβληματισμός γύρω από τα ανοιχτά νηολόγια

Ανοιχτά νηολόγια ή αλλιώς σημαίες ευκαιρίες²⁰ έχουν χαρακτηριστεί οι εθνικές σημαίες των κρατών, στα οποία ναυτιλιακές εταιρείες νηολογούν τα πλοία τους, με

¹⁷ McConnell M.L., Darkening Confusion Mounted upon Darkening Confusion: the search for the Elusive Genuine Link, *Journal of Maritime Law & Commerce*, 1985, σελ 366.

¹⁸ Αντάπασης Α., όπ.π. σελ. 164 επ.

¹⁹ Özçayır Z. O., 2004, όπ.π., σελ. 18 επ.

²⁰ Η έκθεση της ‘UK Committee of Inquiry into Chairman’, με προεδρεύοντα τον Lord Rochdale (γνωστή και ως ‘Rochdale Report’) επεσήμανε τη δυσκολία δημιουργίας ενός ορισμού για τα ανοιχτά νηολόγια και προσδιόρισε τα κοινά χαρακτηριστικά των νηολογίων αυτών ως ακολούθως: α) το νηολόγιο επιτρέπει την κυριότητα και εκμετάλλευση πλοίων του από αλλοδαπούς πολίτες, β) η διαδικασία νηολόγησης είναι εύκολη, δεδομένου ότι αυτή γίνεται συνήθως μέσω ενός τοπικού γραφείου στο εξωτερικό, γ) η χώρα νηολόγησης δεν επιβάλλει φόρο εισοδήματος στα κέρδη του πλοίου ή αν επιβάλλει, αυτός είναι ιδιαίτερος χαμηλός, δ) τα κράτη που θεωρούνται σημαίες ευκαιρίας δεν έχουν συγκεκριμένες απαιτήσεις ή δεν είναι καθόλου αυστηρές οι απαιτήσεις αυτές για τη συντήρηση ή/και την επάνδρωση των πλοίων, εντούτοις έχουν άμεσα συναλλαγματικά οφέλη, από τα έσοδα των νηολογίων, που αποκομίζουν, ανάλογα με το πόσο μεγάλη είναι η νηολογημένη χωρητικότητα δ) η επάνδρωση πλοίων από αλλοδαπό πλήρωμα είναι επιτρεπτή και ε) η χώρα νηολόγησης δεν έχει ούτε τη δύναμη ούτε και τον κατάλληλο διοικητικό μηχανισμό για να εφαρμόσει αποτελεσματικά εθνικές και διεθνείς νομοθετικές ρυθμίσεις, βλ. Metaxas B.N., ‘Flags of convenience’, *Marine Policy*, 1981, σελ 58.

σκοπό να αυξήσουν τα κέρδη τους και να μειώσουν τα έξοδα, αποφεύγοντας, μεταξύ άλλων, την εφαρμογή οικονομικών και άλλων κανόνων, καθώς και των προϋποθέσεων και όρων εργασίας, που θα εφαρμόζονταν αν τα πλοία τους νηολογούνταν στην χώρα που βρίσκεται η πραγματική έδρα της εταιρείας²¹. Ως εκ τούτου, οι αλλοδαποί πλοιοκτήτες προσελκύονται από τα συγκεκριμένα κράτη, διασφαλίζοντας αισθητά οικονομικότερη λειτουργία των πλοίων τους, από πλευράς εφαρμογής κανόνων δικαίου, χαμηλών εξόδων νηολόγησης, εξόδων συντήρησης του πλοίου, χαμηλού κόστους ανθρώπινου δυναμικού, χαμηλότερου φορολογικού συντελεστή και ελαστικότερου καθεστώτος επιθεωρήσεων αναφορικά με την ασφάλεια του πλοίου και την προστασία του περιβάλλοντος²². Η δημιουργία του θεσμού των σημαίων ευκαιρίας με τη μορφή αυτή αναπτύχθηκε στα μισά του 20^{ου} αιώνα²³. Ήδη, σήμερα, πάνω από το 70% του παγκόσμιου στόλου είναι νηολογημένο σε τέτοιες σημαίες²⁴. Με την ανάπτυξη των ανοιχτών νηολογίων²⁵, πολλών εκ των οποίων οι ναυτιλιακές αρχές εθελουφλούν αναφορικά με την κατάσταση των πλοίων τους και ταυτόχρονα εισπράττουν πρόθυμα τα επιβαλλόμενα τέλη, παρατηρήθηκε ότι τα πλοία που δεν πληρούν τα πρότυπα ασφαλείας αυξήθηκαν²⁶. Δεν είναι τυχαίο ότι για χρόνια πλοία που εμπλέκονταν σε ναυτικά ατυχήματα, με ανυπολόγιστες περιβαλλοντικές συνέπειες, ανήκαν σε σημαίες ευκαιρίας²⁷. Είναι γεγονός ότι συνήθως η έλλειψη ύπαρξης του ‘γνήσιου δεσμού’ μεταξύ του πλοίου και του πλοιοκτήτη καταδεικνύει την αναποτελεσματική δικαιοδοσία του κράτους σημαίας και ταυτόχρονα δημιουργεί την επιτακτική ανάγκη επέμβασης του κράτους λιμένα, καθώς και της δικαιοδοσίας αυτού, αναφορικά με την προάσπιση των διεθνών συμβάσεων για την ασφάλεια της

²¹ Vorbach J., *The Vital Role of Non-Flag State Actors in the Pursuit of Safer Shipping*, *Ocean Development & International Law*, 2010, σελ. 28.

²² Stopford M., “*Maritime Economics*”, 1997, New York Routledge, σελ 670 επ.

²³ Metaxas B.N., *όπ. π.*, σελ 54

²⁴ Fan L, Luo M., Yin J., *Flag Choice and Port State Control Inspections- Empirical evidence using a simultaneous model*, 2014, *Transport Policy*, σελ. 350.

²⁵ Τα ανοιχτά νηολόγια θα μπορούσαν να κατηγοριοποιηθούν, σήμερα, σε τρεις κατηγορίες: τα κλασικά (classic), τα καιροσκοπικά (opportunistic) και τα δεύτερα νηολόγια (second registers). Στη πρώτη κατηγορία υπάγονται ο Παναμάς, η Λιβερία, η Ονδούρα και η Κύπρος. Στη δεύτερη κατηγορία ανήκουν αυτά που δημιουργήθηκαν ή εδραιώθηκαν μετά την UNCTAD (Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το εμπόριο και την ανάπτυξη) και περιλαμβάνουν ενδεικτικά: Antigua and Barbuda, Barbados, Belize, Bolivia, Burma, Cambodia, Comoros, Jamaica, Lebanon, Mauritius, Palau, Sri Lanka κοκ Στην τελευταία κατηγορία περιλαμβάνονται αυτά που δημιουργήθηκαν από χώρες, όπως η Γερμανία και η Δανία, στη προσπάθεια τους να επανακτήσουν τη χωρητικότητα, που έχασαν εξαιτίας των ανοιχτών νηολογίων, βλ. Llàcer M.F., *Open Registries: past, present and future*, *Marine Policy Journal*, τόμος 27, 2003, σελ. 521.

²⁶ Hare, J., *όπ.π.*, σελ. 573.

²⁷ Τα υπό σημαία Λιβερία Amoco Cadiz, Torrey Canyon, Argo Merchant και Sea Empress, το υπό σημαία Μάλτα Erika, το υπό σημαία Μπαχάμες Prestige κοκ

ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Ως εκ τούτου δε πρέπει να παροράται η απαθής στάση ορισμένων ανοιχτών νηολογίων στην εφαρμογή των διεθνών συνθηκών, στις οποίες πολλές φορές δεν είναι καν συμβαλλόμενα μέρη, επιτυγχάνοντας με τον τρόπο αυτό οι αλλοδαποί πλοιοκτήτες την αποφυγή εφαρμογής καίριων για την θαλάσσια ασφάλεια διεθνών συνθηκών²⁸.

Εντούτοις, παρότι σήμερα, πράγματι, υπάρχουν ορισμένα ανοιχτά νηολόγια, που δεν εφαρμόζουν, ούτε κατ'ελάχιστο, τις προδιαγραφές ασφαλείας, που θέτουν οι διεθνείς συμβάσεις, παρατηρείται πλέον ότι αρκετές σημαίες ευκαιρίας επιτυγχάνουν υψηλές επιδόσεις σε θέματα ασφαλείας, λαμβανομένων υπόψη τόσο της αυξανόμενης τάσης για προσχώρηση αυτών των κρατών σημαίας σε Διεθνείς Συμβάσεις, όσο και των θετικών αποτελεσμάτων των επιθεωρήσεων, στις οποίες υποβάλλονται τα πλοία των νηολογίων τους²⁹. Σημαίες ευκαιρίας, όπως αυτές του Παναμά, των Νήσων Μάρσαλ και της Λιβερίας³⁰, περιλαμβάνουν στα νηολόγια τους νεότερα πλοία, σ'αντίθεση με τα εθνικά νηολόγια, όπως αυτό των ΗΠΑ, που διαθέτει πλοία με το μεγαλύτερο μέσο όρο ηλικίας³¹. Τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων του Paris MoU καταδεικνύουν ότι τα νεότερα πλοία τείνουν να συμμορφώνονται περισσότερο με τη διεθνή νομοθεσία σε σχέση με τα παλαιότερα πλοία. Πιθανότατα γιατί οι πλοιοκτήτες, οι οποίοι ενδιαφέρονται να επενδύσουν σε ένα νεότευκτο πλοίο, είναι πιο ενεργητικοί και θέλουν να προστατεύσουν την επένδυσή τους, οπότε δεν επιθυμούν να εφαρμόσουν πρακτικές, που ενδέχεται να θέσουν σε κίνδυνο τη φήμη τους και να ζημιώσουν την εμπορική τους δραστηριότητα. Από την άλλη, πλοιοκτήτες με παλαιότερο στόλο φαίνονται να είναι πιο ανεκτικοί στην εκμετάλλευση πλοίων που δεν πληρούν τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας, επιδιώκοντας να κερδοσκοπήσουν, υιοθετώντας υποβαθμισμένες πρακτικές λειτουργίας³².

Ως εκ τούτου, η συλλήβδην 'καταδίκη' όλων των ανοιχτών νηολογίων είναι άδικη και μονόπλευρη, δεδομένου ότι υπάρχουν ανοιχτά νηολόγια με εξαιρετικές επιδόσεις

²⁸ Προβληματική την οποία επιχειρεί να λύσει η αρχή της 'μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης' για την οποία θα γίνει λόγος στο Μέρος Α', Κεφάλαιο Ι.

²⁹ Exarchopoulos G, Zhang P., Pryce-Roberts N., Zhao M., Seafarer's welfare: A critical review of the related legal issues under the Maritime Labour Convention 2006, 2018, Marine Policy, σελ. 65.

³⁰ Σήμερα, το 18,44% της παγκόσμιας χωρητικότητας φέρει σημαία Παναμά, το 11,78% σημαία Λιβερίας και το 11,83% σημαία Νήσων Μάρσαλ, Βλ. έκθεση της UNCTAD "Review of Maritime Transport", 2017, www.unctad.org

³¹ Βλ. έκθεση της UNCTAD, όπ. π..

³² Exarchopoulos G, Zhang P., Pryce-Roberts N., Zhao M., όπ. π., σελ. 65.

σε θέματα ασφαλείας και, αντίθετα, ‘κλειστά’ νηολόγια με φτωχές επιδόσεις³³. Η εξίσωση κρατών σημαίας, όπως οι Νήσοι Μάρσαλ, ο Παναμάς και η Λιβερία με κράτη σημαίας όπως οι Κομόρες, το Τόγκο, η Μολδαβία και το Παλάου είναι πλέον αβάσιμη, με δεδομένο ότι η δεύτερη ομάδα κρατών σημαίας παρουσιάζει συστηματικά αρνητική επίδοση και περιλαμβάνεται στην Μαύρη λίστα των σημαίων των διαφόρων Μνημονίων. Στόχος της διεθνούς κοινότητας θα πρέπει να είναι η καταπολέμηση των νηολογίων αυτών – ανεξαρτήτως ανοιχτών ή κλειστών- που αποτυγχάνουν να εφαρμόσουν στα πλοία τους τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας, για την αναποτελεσματικότητα των οποίων έχει προταθεί, μεταξύ άλλων, ο καθορισμός συγκεκριμένων κριτηρίων, βάσει των οποίων θα επιβάλλονται κυρώσεις, με βασικότερή τη μη αναγνώριση των πιστοποιητικών, που εκδίδονται από αυτά ή για λογαριασμό αυτών³⁴.

3 Η εξέλιξη της δικαιοδοσίας του Κράτους Λιμένα

Ένα εμπορικό πλοίο, με εξαίρεση συγκεκριμένες περιπτώσεις³⁵, υπόκειται στην αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους σημαίας όταν βρίσκεται στην ανοιχτή θάλασσα³⁶. Η αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους σημαίας έχει επιβεβαιωθεί στα χρόνια σε διεθνείς συμβάσεις και διμερείς συμφωνίες. Εντούτοις, η έννοια της δικαιοδοσίας του κράτους λιμένα για την εφαρμογή διεθνών συνθηκών για την προστασία και διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι αρκετά πρόσφατη³⁷.

Ειδικότερα, κατά το διεθνές εθιμικό δίκαιο, το κράτος υποδοχής έχει απόλυτη δικαιοδοσία στα πλοία, που εισέρχονται στους λιμένες του και ως εκ τούτου το ξένο πλοίο υπόκειται και οφείλει να συμμορφώνεται στους νόμους και τους κανόνες της χώρας υποδοχής³⁸, υπό την προϋπόθεση ότι αφενός το ξένο πλοίο δεν είναι κρατικό, διότι στη περίπτωση αυτή ενδέχεται να εγερθούν ζητήματα κυριαρχίας και

³³ Βλ. σχετικώς Vorbach J., όπ. π., σελ. 31 και Llàcer F.M., όπ. π., σελ. 521

³⁴ Donaldson L., Safer Ships; Cleaner Seas; - Full Speed Ahead or Dead Slow?, Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly, 1998, σελ. 171.

³⁵ Εξαιρέσεις στην αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους σημαία στην ανοιχτή θάλασσα εισάγουν τα άρθρα 105 και 107 της UNCLOS για την κατάσχεση πειρατικού πλοίου ή αεροσκάφους, το άρθρο 110 της UNCLOS για το δικαίωμα νηοψίας και το άρθρο 111 για το δικαίωμα συνεχούς καταδίωξης. Πέρα δε των εξαιρέσεων αυτών, τα άρθρα 218, 219 και 220 της UNCLOS ρυθμίζουν το ζήτημα της εφαρμογής των διεθνών κανόνων και προδιαγραφών για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τα κράτη λιμένα και τα παράκτια κράτη, όταν ένα πλοίο εισέρχεται οικειοθελώς σε ένα λιμάνι ή σε εγκαταστάσεις στα ανοιχτά του κράτους αυτού.

³⁶ Άρθρο 92 της UNCLOS.

³⁷ Özçayir Z. O., 2004, όπ.π., σελ. 74.

³⁸ McDorman T., Regional Port State Control Agreement: Some Issues of International Law, Ocean and Coastal Law Journal, 2000, τόμος 5, σελ. 210.

διπλωματικής ασυλίας και ότι αφετέρου το πλοίο εισήλθε οικειοθελώς στο λιμένα υποδοχής και όχι λόγω κάποιας κατάστασης ανάγκης ή καιρικών συνθηκών που το ανάγκασαν να καταπλεύσει σ' αυτόν³⁹.

Σε νομοθετικό επίπεδο, για πολλά χρόνια το δίκαιο της σημαίας ρύθμιζε την ασφάλεια των πλοίων που ήταν νηολογημένα σ' αυτή. Οι περισσότερες Συμβάσεις και τα Πρωτόκολλα επιβάλλουν υποχρεώσεις στα κράτη σημαίας, συμπεριλαμβανομένων υποχρεώσεων αναφορικά με τη πρόληψη της ρύπανσης. Αρχικά οι υποχρεώσεις αυτές επιβάλλονταν μόνο στα κράτη σημαίας, σταδιακά όμως τα κράτη λιμένα απέκτησαν περισσότερες εξουσίες και υποχρεώσεις. Πρώτα, η Διεθνής Σύμβαση για την Παρέμβαση στην Ανοιχτή Θάλασσα σε Περιπτώσεις Περιστατικών Ρύπανσης (Intervention Convention 1969) έδωσε το δικαίωμα στο παράκτιο κράτος λήψεως προληπτικών και κατασταλτικών μέτρων κατά ενός πλοίου, το οποίο αποτελεί περιβαλλοντική απειλή για το παράκτιο κράτος, ακόμη και αν η απειλή αυτή εκδηλώθηκε έξω από τα χωρικά του ύδατα. Από την άλλη, η CLC έδωσε στο κράτος λιμένα την εξουσία να ελέγχει αν τα πλοία που καταπλέουν σ' αυτό είναι προσηκόντως ασφαλισμένα, σύμφωνα με τα όσα προέβλεπε η CLC. Ίσως αυτή ήταν η πρώτη φορά που ο έλεγχος του κράτους λιμένα αναγνωρίζεται με κάποια μορφή σε μια διεθνή Συνθήκη⁴⁰. Έκτοτε, δόθηκαν εξουσίες στο κράτος λιμένα, που προβλέφθηκαν σε μια σειρά διεθνών συμβάσεων, όπως η SOLAS 74, η MARPOL 73/78 και η STCW 1978.

Εντούτοις η ιδέα της 'δικαιοδοσίας του κράτους λιμένα' εμφανίστηκε κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων της 3^{ης} Συνδιάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας⁴¹. Βασικό θέμα, που απασχόλησε τη Συνδιάσκεψη, ήταν η επιθυμία για άσκηση δικαιοδοτικής εξουσίας τόσο από τα κράτη σημαίας, όσο και από τα παράκτια κράτη σε θέματα πρόληψης και αντιμετώπισης της θαλάσσιας ρύπανσης που προκαλείται από τα πλοία⁴². Προκειμένου δε να συγκεραστούν τα αντικρουόμενα

³⁹ Özçayır Z. O., 2004, όπ.π., σελ. 18 επ.

⁴⁰ Clarke A., όπ. π., σελ. 205.

⁴¹ Keselj T., Port State Jurisdiction in Respect of Pollution from Ships: The 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea and the Memoranda of Understanding, Ocean Development & International Law, 2010, σελ. 128.

⁴² Κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων για την εισαγωγή του θεσμού της δικαιοδοσίας του κράτους λιμένα, ως παράλληλη δικαιοδοσία του κράτους σημαίας, εμφανίστηκαν διάφορες τάσεις. Οι πιο σημαντικές ήταν αφενός αυτές των κρατών, όπως οι ΗΠΑ, που ήταν υπέρ της παραχώρησης περισσότερων εξουσιών στα κράτη λιμένος και αφετέρου αυτές που ήταν εκ διαμέτρου αντίθετες και υποστήριζαν την αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους σημαίας, όπως η Ισπανία. Παρά τη σύγκρουση αυτή, επετεύχθη γενική συναίνεση όσον αφορά τη χορήγηση εκτελεστικών εξουσιών στα κράτη λιμένα, βλ. Keselj T., όπ.π., σελ. 128.

αυτά συμφέροντα, η Συνδιάσκεψη ανέπτυξε την πρωτότυπη και καινοτόμα ιδέα της δικαιοδοσίας του κράτους λιμένα⁴³ στην περίπτωση της ρύπανσης από πλοίο. Ακολούθησαν μια σειρά Συνδιασκέψεων, οι οποίες οδήγησαν στην υπογραφή της UNCLOS⁴⁴, στην οποία προβλέφθηκαν διατάξεις, με τις οποίες παραχωρήθηκαν στο κράτος λιμένα ορισμένες καινοτόμες εξουσίες, σε περίπτωση πρόκλησης θαλάσσιας ρύπανσης από πλοίο⁴⁵. Ειδικότερα, το άρθρο 211 παρ. 3 της UNCLOS προβλέπει το δικαίωμα του κράτους λιμένα να θεσπίζει ειδικές διατάξεις για την πρόληψη, τη μείωση και τον έλεγχο της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ως προϋπόθεση για την είσοδο ξένων πλοίων σ' αυτό ή στα εσωτερικά ύδατά του ή για την προσέγγιση σε εγκαταστάσεις στα ανοιχτά. Το άρθρο 218 της UNCLOS ρυθμίζει το δικαίωμα του κράτους λιμένα να διεξάγει έρευνες και, εφόσον τα αποδεικτικά στοιχεία το δικαιολογούν, να κινήσει διαδικασία κατά πλοίου, που κατέπλευσε εκουσίως σε λιμένα ή σε πλωτή εγκατάσταση του κράτους αυτού, για οποιαδήποτε απόρριψη ουσιών από αυτό, έξω από τα εσωτερικά ύδατα, τη χωρική θάλασσα ή την αποκλειστική οικονομική ζώνη του κράτους αυτού, κατά παράβαση των διεθνώς εφαρμοζόμενων κανόνων και προτύπων που θεσπίστηκαν μέσω του αρμοδίου διεθνούς οργανισμού. Περαιτέρω, το άρθρο 219 εισάγει τη δυνατότητα του κράτους λιμένα, σε περίπτωση που διαπιστωθεί ότι πλοίο, ευρισκόμενο σ' έναν από τους λιμένες του ή σε μια από τις πλωτές εγκαταστάσεις του, παραβιάζει τους διεθνώς εφαρμοζόμενους κανόνες και πρότυπα που αναφέρονται στην πλοϊμότητα των πλοίων, με αποτέλεσμα να υπάρχει κίνδυνος ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος, να λαμβάνει διοικητικά μέτρα για να εμποδίσει τον απόπλου του πλοίου.

Παράλληλα με την ανωτέρω αυξανόμενη δικαιοδοσία του κράτους λιμένα, η υπογραφή των Μνημονίων Συνεργασίας, με βασικότερο όλων το Paris MoU, οδηγεί στο συστηματικότερο, έστω και περιφερειακά, έλεγχο από το κράτος λιμένα των ξένων πλοίων, που καταπλέουν στους λιμένες του, ενώ σε δεύτερο χρόνο υιοθετείται η οδηγία

⁴³ Η αναφορά σε "κράτος λιμένα" υπήρχε ήδη από τη Σύμβαση του 1923 για το Διεθνές Καθεστώς των Λιμένων και την Σύνοδο της Χάγης του 1930 αναφορικά με την Κωδικοποίηση του Διεθνούς Δικαίου που, όμως, δεν ήταν τίποτα παρά πάνω από μια γενική και αόριστη αναφορά, βλ. Bang H.S., *όπ.π.*, σελ. 293.

⁴⁴ Υπεγράφη στο Montego Bay, την 10 Δεκέμβρη 1982 και σήμερα αριθμεί 168 κράτη-μέλη, βλ. http://www.un.org/depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm.

⁴⁵ McDorman, T., Port State Enforcement: a comment on article 218 of the 1982 law of the sea convention, *Journal of Maritime Law and Commerce*, 1997, σελ. 309-310.

95/21ΕΚ για τον Έλεγχο του Κράτους Λιμένα, η οποία αποτέλεσε το πρώτο Κοινοτικό έγγραφο, που ρύθμιζε το θέμα της δικαιοδοσίας του κράτους λιμένα.

4 Ο ρόλος του IMO στον έλεγχο του Κράτους Λιμένα

Ο IMO (International Maritime Organization)⁴⁶ ιδρύθηκε το 1948, κατά τη διάρκεια της Ναυτιλιακής Συνδιάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών στη Γενεύη. Αρχικά, ο οργανισμός είχε συμβουλευτικές αρμοδιότητες σε τεχνικής φύσης θέματα της ναυτιλίας, στην προαγωγή του διεθνούς εμπορίου, στην υιοθέτηση γενικών κανονισμών στον τομέα ασφαλείας και της πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης, στην αποφυγή των διακρίσεων και των περιορισμών και στην προετοιμασία διεθνών συμβάσεων και την ανταλλαγή προτάσεων. Η καθιέρωση του IMO ως κεντρικού οργάνου διαχείρισης ναυτιλιακών θεμάτων προκάλεσε αντίδραση από την πλευρά των παραδοσιακών ναυτιλιακών κρατών. Το αποτέλεσμα ήταν να καθυστερήσει για μια δεκαετία η διαδικασία αναγνώρισής του⁴⁷. Το 1982, ο ρόλος του αναβαθμίστηκε, αφού οι αποφάσεις του έχουν έκτοτε δεσμευτικό χαρακτήρα για τα κράτη μέλη⁴⁸.

Ένα από τα βασικότερα καθήκοντα, που ανατέθηκε αρχικά στον IMO, ήταν η ανάπτυξη διεθνών προτύπων που θα αντικαθιστούσαν την πολλαπλότητα των εθνικών νομοθεσιών που υπήρχαν τότε. Πράγματι, με το πέρασμα των ετών, υπό την αιγίδα του IMO, υιοθετήθηκαν μια σειρά Διεθνών Συμβάσεων, Πρωτοκόλλων, Κωδίκων και Ψηφισμάτων, αναφορικά με την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης από αυτά και άλλους τομείς, σχετικούς με τη λειτουργία και τη διευκόλυνση της θαλάσσιας κίνησης⁴⁹, με κυριότερους νομοθετικούς άξονες τη Διεθνή Σύμβαση του 1966 για τις Γραμμές Φόρτωσης, τη Διεθνή Σύμβαση του 1973 για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία (MARPOL) και το Πρωτόκολλο 1978, τη Διεθνή Σύμβαση του 1974 για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS) και το Πρωτόκολλο 1978 και τη Διεθνή Σύμβαση του 1978 για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών (STCW). Σ' όλες τις προαναφερθείσες διεθνείς συμβάσεις, καθώς και σε μεταγενέστερες, προβλέπεται η εξουσία του κράτους λιμένα να προβαίνει σε έλεγχο, σύμφωνα με τα ειδικώς οριζόμενα

⁴⁶ Κατά την ίδρυσή του λεγόταν IMCO (Intergovernmental Maritime Consultative Organization), ενώ μετονομάστηκε σε IMO το 1982.

⁴⁷ Η ιδρυτική σύμβαση του 1948 επικυρώθηκε από 21 κράτη το 1958.

⁴⁸ Σήμερα αριθμεί συνολικά 174 κράτη και 3 με ειδικό καθεστώς σύνδεσης, Χονγκ Κονγκ, Μακάου (Κίνα) και Νήσοι Φερόες.

⁴⁹ Özcayır Z. O., 2004, ό.π., σελ. 51.

σ'αυτές, προκειμένου να διαπιστωθεί η συμμόρφωσή του υπό έλεγχο πλοίου με το περιεχόμενο των συμβάσεων αυτών⁵⁰.

Στη συνέχεια, ο ΙΜΟ υιοθετεί, για πρώτη φορά το 1981, Ψήφισμα για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα⁵¹, ενώ κατά τη διάρκεια της 19^{ης} Συνέλευσης του ΙΜΟ, υιοθετεί το Ψήφισμα Α.787(19)⁵², του οποίου σκοπός ήταν να παρέχει κατευθυντήριες γραμμές για τη διαδικασία του ελέγχου που διεξάγεται από το κράτος λιμένα και συνεπακόλουθα να προσφέρει συνέπεια και σταθερότητα στη διεξαγωγή τέτοιων επιθεωρήσεων και στην αναγνώριση ελλείψεων ενός πλοίου, του εξοπλισμού του και του πληρώματος του. Το ψήφισμα αυτό καταργήθηκε με το ψήφισμα Α. 1052(27), το οποίο υιοθετήθηκε από την 27^η Συνέλευση του ΙΜΟ, την 30^η Νοεμβρίου 2011 και περιέχει τις ισχύουσες κατευθυντήριες γραμμές του ΙΜΟ για τη διεξαγωγή του ελέγχου από το κράτος λιμένα. Οι διαδικασίες που προβλέπει ο ΙΜΟ λειτουργούν συμπληρωματικά με τα μέτρα που λαμβάνουν οι διοικήσεις των κρατών σημαίας και αποσκοπούν στη παροχή βασικής καθοδήγησης στα κράτη λιμένα για το πώς να διεξάγουν τον έλεγχο, ενθαρρύνοντας τη συνέπεια κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων αυτών και παρέχοντας διευκρινίσεις για την αξιολόγηση των ελλείψεων ενός πλοίου, του εξοπλισμού του ή του πληρώματός του⁵³.

ΜΕΡΟΣ Α' - Το Διεθνές Νομικό Καθεστώς του ελέγχου από το κράτος λιμένα

Κεφάλαιο Ι

1 Η υπογραφή του Μνημονίου Συνεργασίας των Παρισίων (Paris MoU)

Τα Μνημόνια Συνεργασίας δημιουργήθηκαν με κύριο και φιλόδοξο σκοπό να αποτελέσουν ένα μέτρο προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, που θα οδηγήσει στη μείωση των “substandard” πλοίων. Το πρώτο μνημόνιο συνεργασίας, γνωστό ως Hague Memorandum, υπεγράφη τον Μάρτιο του 1978, από οχτώ κράτη και αποσκοπούσε στο να επιτρέψει τον έλεγχο των ποντοπόρων πλοίων, που κατέπλεαν

⁵⁰ Ενδεικτικά, το δικαίωμα ελέγχου από το κράτος λιμένα προβλέπεται στις διατάξεις των ακόλουθων διεθνών συμβάσεων: (α) *Solas 74*: καν. I/19, καν. IX/6 και καν. XI/4, (β) *Load Line Convention 1996*: άρθρο 21, (γ) *MARPOL 73/78*: άρθρα 5 και 6, καν. 8Α του Παραρτήματος Ι, καν. 15 του Παραρτήματος ΙΙ, καν. 8 του Παραρτήματος ΙΙΙ και καν. 8 του Παραρτήματος ΙV, (δ) *STWC 78*: άρθρο X και καν. I/4, (ε) *Tonnage 69*: άρθρο 12, (στ) *International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships 2001 (AFS 2001)*: άρθρο. 11, (ζ) *MLC*: άρθρο V(4), καν. 5.1.4, 5.2.

⁵¹ Ψήφισμα Α. 466 (XII), το οποίο υιοθετήθηκε κατά τη διάρκεια της 12^{ης} Συνέλευσης του ΙΜΟ.

⁵² Το Ψήφισμα αυτό τροποποιήθηκε με το Ψήφισμα Α. 882(21), το οποίο υιοθετήθηκε από την 21^η Συνέλευση του ΙΜΟ, τον Νοέμβριο του 1999.

⁵³ Özçayır, Z. O., 2014, όπ. π.

στους λιμένες αυτών, ώστε να διασφαλισθεί ότι πληρούνται οι απαιτήσεις της Σύμβασης της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ILO) για τους ελάχιστους όρους ασφαλείας των εμπορικών πλοίων, γνωστή ως “ILO Convention No. 147” καθώς και άλλων συνθηκών⁵⁴. Παρόλ’ αυτά, μετά το ναυάγιο του Amoco Cadiz⁵⁵, που συνέπεσε τον ίδιο μήνα με την υπογραφή του Hague Memorandum, υπήρξε στην Ευρώπη έντονη πολιτική βούληση και δημόσια απαίτηση για λήψη πιο δραστικών μέτρων προς εξασφάλιση της θαλάσσιας ασφάλειας. Το γεγονός αυτό οδήγησε σε συνάντηση, τον Δεκέμβριο του 1981 στο Παρίσι, ενός αριθμού υπουργών των ευρωπαϊκών χωρών, υπευθύνων για θέματα θαλάσσιας ασφάλειας, μαζί με εκπροσώπους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, του IMO και της ILO. Αποτέλεσμα της συνάντησης αυτής ήταν να καταλήξουν τα συμμετέχοντα μέρη στο κοινό συμπέρασμα ότι η μείωση των πλοίων, που δεν πληρούν τα πρότυπα ασφαλείας, θα επιτυγχανόταν με τη συνεργασία των κρατών λιμένα, βασιζόμενη στις διατάξεις των διεθνών ναυτιλιακών συμβάσεων⁵⁶. Τελικά, τον Ιανουάριο του 1982, πραγματοποιήθηκε εκ νέου υπουργική συνάντηση, στο Παρίσι, η οποία κατέληξε στην υπογραφή του Paris MoU⁵⁷. Πρωταρχικός στόχος του Paris MoU ήταν η ενίσχυση της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και η αναβάθμιση των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας πάνω στα πλοία, μέσω ενός εναρμονισμένου συστήματος ελέγχου από το κράτος λιμένα των ξένων εμπορικών πλοίων, που καταπλέουν στους λιμένες του. Το Paris MoU, το οποίο καλύπτει την περιοχή των υδάτων των Ευρωπαϊκών παράκτιων κρατών και της βορειοατλαντικής λεκάνης από τη Βόρεια Αμερική έως την Ευρώπη, ήταν η πρώτη περιφερειακή προσπάθεια κρατών λιμένα να αναπτύξουν ένα δίκτυο για την καταπολέμηση των πλοίων που δεν πληρούν τα πρότυπα. Έκτοτε υπεγράφησαν

⁵⁴ Lowe A.V., A move against substandard shipping, Marine Policy, 1982, σελ. 326.

⁵⁵ Την 16.3.1978, το πετρελαιοφόρο Amoco Cadiz, με σημαία Λιβερία, βυθίστηκε 30 χιλιόμετρα βορειοδυτικά του λιμανιού της Brest, ανοιχτά της Βρετανίας μετά από πρόσκρουση σε γκρεμό. Πάνω από 22.300 τόνοι ακατέργαστου πετρελαίου κατέληξαν στη θάλασσα και τις αμμουδιές σε μια έκταση που κάλυπτε περίπου 360 χιλιόμετρα.

⁵⁶ Özçayır, Z. O., 2014, όπ. π.

⁵⁷ Σήμερα το Paris MoU αριθμεί 27 κράτη. Αρχικά, συμβλήθηκαν 14 κράτη: Βέλγιο, Γαλλία, Γερμανία, Δανία, Ελλάδα, Ηνωμένο Βασίλειο, Ιρλανδία, Ισπανία, Ιταλία, Νορβηγία, Ολλανδία, Πορτογαλία, Σουηδία και Φιλανδία και επακολούθησαν: Βουλγαρία, Εσθονία, Ισλανδία, Λετονία, Λιθουανία, Καναδάς, Κροατία, Κύπρος, Μάλτα, Πολωνία, Ρουμανία, Ρωσία, Σλοβενία.

άλλα οχτώ⁵⁸, τα οποία σήμερα καλύπτουν γεωγραφικά σχεδόν το σύνολο της υδρογείου, ενώ κάποιες χώρες είναι μέλη σε περισσότερα από ένα⁵⁹.

Το Paris MoU, καθώς και τα υπόλοιπα μνημόνια συνεργασίας που υπεγράφησαν, δεν αποτελούν διεθνείς συνθήκες, αλλά διοικητικές συμφωνίες, που εκτελούνται στα πλαίσια συνεργασίας των ναυτικών αρχών των συμβαλλομένων κρατών, ρυθμίζοντας, κυρίως, τεχνικά ζητήματα⁶⁰. Με τον τρόπο αυτό, οι κυβερνήσεις καθιέρωσαν ένα περιφερειακό καθεστώς για τον έλεγχο των υποβαθμισμένων πλοίων και την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά μ'αυτά, χωρίς τις καθυστερήσεις και τις δυσκολίες εφαρμογής, που ενδεχομένως να δημιουργούσε μια επίσημη διαπραγμάτευση, με σκοπό τη σύναψη μιας διεθνούς συνθήκης⁶¹. Εντούτοις, ζήτημα τίθεται κατά πόσο οι συμφωνίες αυτές είναι νομικά δεσμευτικές. Ειδικότερα, έχει υποστηριχθεί τόσο ότι τα MoUs είναι νομικώς δεσμευτικά στον ίδιο βαθμό με μια διεθνή συνθήκη, όσο και το αντίθετο, ότι δηλαδή οι έννομες συνέπειες ενός MoU δεν μπορούν να συγκριθούν με αυτές μιας συνθήκης, με δεδομένο ότι αποφεύγονται να χρησιμοποιούνται στο κείμενο αυτού όροι, όπως «συμφωνούν», «θέση σε ισχύ», «υποχρεώσεις», που παραδοσιακά καταδεικνύουν την πρόθεση των μερών να συνάψουν μια διεθνή συνθήκη⁶². Εξάλλου, το ίδιο το κείμενο του Tokyo MoU προβλέπει ότι το 'Μνημόνιο είναι ένα μη δεσμευτικό κείμενο και δεν αποβλέπει στο να επιβάλλει νομικές υποχρεώσεις σε καμία από τις Αρχές⁶³. Υπό τα δεδομένα αυτά ορθότερο φαίνεται ότι το Paris MoU αποτελεί μια μη δεσμευτική διεθνή συμφωνία, υπό την έννοια ότι σε περίπτωση παράβασής του δε δημιουργείται ευθύνη του παραβιάζοντος κράτους. Εντούτοις, παρόλο που το μνημόνιο συνεργασίας έχει πολιτική ή ηθική ισχύ και αποτελεί μη δεσμευτική διεθνή

⁵⁸ Τα υπόλοιπα Μνημόνια Συνεργασίας είναι τα εξής: α) το Acuerdo de Viña del Mar 1992, το οποίο καλύπτει την περιοχή της Λατινοαμερικής, β) το Tokyo MoU 1993, το οποίο καλύπτει την περιοχή της Ασίας-Ειρηνικού, γ) το Caribbean MoU 1996, το οποίο καλύπτει την περιοχή της Καραϊβικής, δ) το Mediterranean MoU 1997, το οποίο καλύπτει την περιοχή της Μεσογείου, ε) το Indian Ocean MoU 1998, το οποίο καλύπτει την περιοχή της Ινδίας, στ) το Abuja MoU 1999, το οποίο καλύπτει τις περιοχές της Ανατολικής και Κεντρικής Αφρικής, ζ) το Black Sea MoU 2000, το οποίο καλύπτει την περιοχή της Μαύρης Θάλασσας και η) το Riyadh MoU 2004, το οποίο καλύπτει την περιοχή του Κόλπου.

⁵⁹ Ειδικότερα, ο Καναδάς είναι μέλος του Paris MoU και του Tokyo MoU, η Ρωσία είναι μέλος του Paris MoU, του Tokyo MoU και του Black Sea MoU, η Αυστραλία είναι μέλος του Tokyo MoU και του Indian Ocean MoU, η Νότια Αφρική είναι μέλος του Indian Ocean MoU και του Abuja MoU και η Χιλή, τέλος, είναι μέλος του Tokyo MoU και του Acuerdo de Viña del Mar.

⁶⁰ Keselj T., όπ. π., σελ.141.

⁶¹ Vorbach J., όπ. π.,σελ. 29

⁶² Aust A, The Theory and Practice of Informal International Instruments, International and Comparative Law Quarterly, 1986.

⁶³ Βλ. προοιμιακή διάταξη του Tokyo MoU, www.tokyo-mou.org

συμφωνία, υποστηρίζεται ότι θα μπορούσε να παράγει έννομα αποτελέσματα και ως εκ τούτου η μη συνεπής εφαρμογή του από ένα κράτος λιμένα να αποτελέσει παραβίαση της αρχής του estoppel⁶⁴.

2 Βασικές αρχές του Paris MoU

Παρόλη την ύπαρξη εννέα διαφορετικών μνημονίων συνεργασίας για τον έλεγχο του κράτους λιμένα, οι βασικές αρχές τους είναι, ως ένα βαθμό, κοινές⁶⁵. Σύμφωνα μ' αυτές, κάθε κράτος θα πρέπει αφενός μεν να εξασφαλίζει ότι τα καταπλέοντα στους λιμένες του εμπορικά αλλοδαπά πλοία συμμορφώνονται με τις προδιαγραφές, που καθορίζονται από τις σχετικές συνθήκες και τα πρωτόκολλά τους και αφετέρου να εφαρμόζει τα σχετικά 'όργανα', δηλαδή τις εν ισχύ συνθήκες του IMO και του ILO, στις οποίες το κάθε κράτος είναι μέλος. Ως εκ τούτου, τα Μνημόνια αναφέρονται σε διεθνείς συνθήκες, που είναι δεσμευτικές για τα μέρη, υπό την έννοια ότι ο σκοπός του ελέγχου του κράτους λιμένα δεν εκτείνεται πέρα από τα όσα έχουν συμφωνηθεί με τις διεθνείς συνθήκες⁶⁶.

Ειδικά ως προς το Paris MoU, τα κράτη λιμένα, με βάση τις βασικές αρχές, όπως αυτές προκύπτουν από το σύνολο των ρυθμίσεών του, οφείλουν:

1/. Να εφαρμόζουν τις προβλέψεις του Μνημονίου και των Παραρτημάτων του

2/. Να διατηρούν ένα αποτελεσματικό σύστημα ελέγχου από το κράτος λιμένα των αλλοδαπών εμπορικών πλοίων, που καταπλέουν στους λιμένες του κάθε κράτους, χωρίς διακρίσεις ως προς τη σημαία, προκειμένου να εξασφαλίσουν τη συμμόρφωση αυτών με τα 'σχετικά όργανα'.

3/. Να πραγματοποιούν επιθεωρήσεις σε κάθε αλλοδαπό εμπορικό πλοίο Προτεραιότητας I, το οποίο καταπλέει στους λιμένες τους και να πραγματοποιούν έναν συνολικό αριθμό επιθεωρήσεων πλοίων Προτεραιότητας I και Προτεραιότητας II που να αντιστοιχεί στον ετήσιο ελάχιστο αριθμό επιθεωρήσεων που οφείλουν να πραγματοποιήσουν, σύμφωνα με το Παράρτημα 11 του Paris MoU.

⁶⁴ Keselj T., όπ. π., σελ. 141. Η αρχή του estoppel, που συναντάται κυρίως στις αγγλοσαξονικές έννομες τάξεις, αφορά την επιβαλλόμενη σε δημόσια αρχή απαγόρευση μεταβολής προγενέστερης πρακτικής της σε βάρος τρίτων.

⁶⁵ Özçayır Z. O., 2004, όπ.π., σελ. 123.

⁶⁶ Özçayır, Z. O., 2014, όπ. π.

4/. Να ανταλλάσσουν πληροφορίες μεταξύ τους προκειμένου να προάγουν στους σκοπούς του Μνημονίου.

5/. Να πραγματοποιούν ‘αρχικές’, ‘λεπτομερείς’ και ‘εκτεταμένες’ επιθεωρήσεις, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο Παράρτημα 9 του Μνημονίου.

6/. Να καταβάλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για την αποφυγή αδικαιολόγητης κράτησης ή καθυστέρησης ενός πλοίου.

3 Τα ‘σχετικά Όργανα’ (relevant Instruments)

Το Paris MoU δεν εισάγει νέες προδιαγραφές και πρότυπα, αλλά αντίθετα αποσκοπεί στο να ελεγχθεί αποτελεσματικώς η εφαρμογή των ήδη συμφωνηθεισών διεθνών προδιαγραφών, όπως αυτές προκύπτουν από τις διεθνείς Συμβάσεις του IMO και της ILO, οι οποίες χρησιμοποιούνται ως ‘σχετικά όργανα’, υπό την έννοια ότι αποτελούν τα ανώτατα όρια του ελέγχου, που μπορεί να διενεργηθεί από τα κράτη λιμένας. Το κάθε κράτος λιμένας, μάλιστα, οφείλει να εφαρμόσει μόνο εκείνες τις συμβάσεις από τα ‘σχετικά όργανα’, οι οποίες είναι εν ισχύ και στις οποίες είναι συμβαλλόμενο μέλος. Ειδικότερα, ως ‘σχετικά όργανα’ κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων του κράτους λιμένας χρησιμοποιούνται οι ακόλουθες διεθνώς αναγνωρισμένες Ναυτιλιακές Συμβάσεις:

1. Η Σύμβαση για τις Γραμμές Φόρτωσης (LL)⁶⁷

Η Σύμβαση αυτή, η οποία υπεγράφη την 5.4.1966 και τέθηκε σε ισχύ την 21.7.1968, θέτει περιορισμούς σχετικά με το μέγιστο βύθισμα που πρέπει να έχει ένα πλοίο για τη φόρτωση μέχρι τα έξαλλά του. Περιέχει τρία παραρτήματα, εκ των οποίων το πρώτο αφορά στους κανονισμούς για τις γραμμές φόρτωσης⁶⁸, το δεύτερο στην καθιέρωση Εποχικών Ζωνών και Περιοχών και το τρίτο αναφέρεται στα Πιστοποιητικά. Η Σύμβαση τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο του 1988, το οποίο τέθηκε σε ισχύ στις 3.2.2000, προκειμένου, μεταξύ άλλων, να εναρμονιστούν οι απαιτήσεις πιστοποίησης και έρευνας της Σύμβασης με αυτές που περιέχονται στη SOLAS και τη MARPOL73/78. Το άρθρο 21 της Σύμβασης προβλέπει το δικαίωμα

⁶⁷ Για περισσότερες πληροφορίες

<http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Load-Lines.aspx>

⁶⁸ Το παράρτημα αυτό χωρίζεται σε τέσσερα κεφάλαια: 1/ Γενικά, 2/ Συνθήκες φόρτωσης καταστρώματος, 3/ Κατάστρωμα έξαλλων και 4/ Ειδικές αξιώσεις για τα πλοία που φορτώνουν κορμούς δέντρων στο κατάστρωμα.

του κράτους λιμένα να διενεργεί έλεγχο, προκειμένου να διαπιστώσει τη συμμόρφωση του υπό έλεγχο πλοίου με τις προδιαγραφές, που η ίδια η Σύμβαση θέτει. Ειδικότερα, ο αρμόδιος υπάλληλος του κράτους λιμένα ελέγχει αν το πλοίο διαθέτει εν ισχύ σχετικό πιστοποιητικό, ενώ προβαίνει σε περαιτέρω έλεγχο προκειμένου να επιβεβαιώσει, μεταξύ άλλων, ότι το πλοίο δεν έχει φορτωθεί πέρα από τα όρια που του επιτρέπει η Σύμβαση και ότι η θέση της γραμμής φόρτωσης αντιστοιχεί μ' αυτή του πιστοποιητικού.

2. *Η Σύμβαση για την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα του (SOLAS)⁶⁹.*

Η SOLAS θεωρείται η σημαντικότερη από τις διεθνείς συνθήκες για την ασφάλεια των εμπορικών πλοίων⁷⁰. Κύριος στόχος της SOLAS είναι ο καθορισμός ελάχιστων προτύπων για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία του πλοίου, συμβατών με την ασφάλεια του. Ειδικότερα, η Σύμβαση αναφέρεται, μεταξύ άλλων, σε θέματα όπως η κατανομή και η σταθερότητα των φορτίων, των μηχανημάτων και των ηλεκτρικών εγκαταστάσεων, η πρόβλεψη για τον εντοπισμό και την εξουδετέρωση πυρκαγιών, η πρόβλεψη για σωσίβια εξαρτήματα, εξαρτήματα ραδιοεπικοινωνίας και ναυσιπλοΐας. Η SOLAS έχει τροποποιηθεί επανειλημμένες φορές, προκειμένου να ενσωματώσει νέες προβλέψεις αναφορικά με την ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας. Μεταξύ άλλων:

α/. Το 1994, κατά τη διάρκεια της συνδιάσκεψης του IMO αποφασίστηκε η προσθήκη ενός νέου κεφαλαίου στα παραρτήματα της SOLAS, που προβλέπει την υποχρεωτική εφαρμογή του Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (International Safety Management Code). Ο Κώδικας θεσπίζει κανονισμούς για την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων μέσα από την οργάνωση της εταιρείας σε θέματα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Βασικός στόχος του Κώδικα είναι να διασφαλίσει την ασφάλεια στη θάλασσα, να αποτρέψει την σωματική βλάβη ή το θάνατο και να αποφύγει την πρόκληση ζημίας στο θαλάσσιο περιβάλλον και την περιουσία. Στα πλαίσια αυτά, σύμφωνα με τον Κώδικα, ο πλοιοκτήτης και κάθε άλλο φυσικό ή νομικό πρόσωπο που έχει αναλάβει την ευθύνη της λειτουργίας πλοίου έχουν

⁶⁹ Για περισσότερες πληροφορίες [http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-\(solas\)-1974.aspx](http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-(solas)-1974.aspx)

⁷⁰ Η πρώτη έκδοσή της υιοθετήθηκε το 1914, ως απάντηση στο ναυάγιο του Τιτανικού, η δεύτερη το 1929, η τρίτη το 1948 και η τέταρτη το 1960. Η τελευταία έκδοση υπογράφηκε την 1.11.1974 και τέθηκε σε ισχύ την 25.5.1980.

την υποχρέωση να εγκαταστήσουν ένα σύστημα ασφαλούς διαχείρισης σε όλα τα επίπεδα οργάνωσης, που εισάγει στρατηγικές ενίσχυσης της ασφάλειας στη θάλασσα και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος⁷¹. Παράλληλα, προβλέπεται το δικαίωμα των κρατών λιμένα να ελέγχουν τα πιστοποιητικά που οφείλει η εταιρεία να διαθέτει σε συμμόρφωση με τον Κώδικα και δη το Document of Compliance (DOC) και το Safety Management Certificate (SMC).

β/. Ο διεθνής κώδικας για την ασφάλεια πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων (ISPS) εγκρίθηκε από τον Διεθνή Οργανισμό Ναυτιλίας (IMO) και υλοποιήθηκε στο πλαίσιο του «κεφαλαίου XI-2 Ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας στη ναυτιλία» της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS). Περιλαμβάνει δύο μέρη, το πρώτο είναι υποχρεωτικό και το δεύτερο συμβουλευτικό. Ο κώδικας τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2004 και αποτελεί μια ολοκληρωμένη δέσμη μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων, που αναπτύχθηκε ως απάντηση στον απόηχο των επιθέσεων της 11^{ης} Σεπτεμβρίου 2001 στην Αμερική⁷². Ειδικότερα, ο κώδικας εισάγει ρυθμίσεις, με τις οποίες διασφαλίζεται η ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων, μέσω ενός τυποποιημένου και συνεκτικού πλαισίου αξιολόγησης κινδύνων, που υποδεικνύει, κατά περίπτωση, το κατάλληλο επίπεδο ασφαλείας και τα αντίστοιχα μέτρα ασφαλείας που πρέπει να ληφθούν.

3. Η Διεθνής Σύμβαση για τη Ρύπανση της Θάλασσας από τα Πλοία (MARPOL)⁷³.

Η MARPOL αποτελεί την κυριότερη σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τα πλοία⁷⁴. Περιλαμβάνει κανονισμούς που

⁷¹ Στα πλαίσια του συστήματος αυτού διορίζεται από την εταιρία ένα Εξουσιοδοτημένο Πρόσωπο (designated person), το οποίο έχει απευθείας πρόσβαση στα υψηλότερα κλιμάκια της εταιρίας και του οποίου έργο είναι να λειτουργεί ως σύνδεσμος μεταξύ της εταιρείας και του πληρώματος, εξασφαλίζοντας την ασφαλή λειτουργία των πλοίων.

⁷² Soyer B., Williams R., Potential legal ramifications of the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code on Maritime Law, Lloyd's Maritime and Commerce Law Quarterly, 2005, σελ. 515.

⁷³ Για περισσότερες πληροφορίες

[http://www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-\(marpol\).aspx](http://www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-(marpol).aspx)

⁷⁴ Η MARPOL υπεγράφη την 2.11.1973 και στη συνέχεια, υιοθετήθηκε το Πρωτόκολλο του 1978 ως απάντηση σ'ένα κύμα ναυτικών ατυχημάτων με δεξαμενόπλοια μεταξύ του 1976-1977. Με δεδομένο, μάλιστα, ότι η MARPOL του 1973 δεν είχε τεθεί ακόμα σε ισχύ, το Πρωτόκολλο του 1978 στην ουσία απορρόφησε την αρχική σύμβαση και τέθηκε σε ισχύ την 2.10.1983. Το 1997, υιοθετήθηκε νέο Πρωτόκολλο, με το οποίο προστέθηκε το Παράρτημα VI για την πρόληψη της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα πλοία και το οποίο τέθηκε σε ισχύ την 19.5.2005.

αποσκοπούν στην αποτροπή και τη μείωση της ρύπανσης από τα πλοία, που προκαλείται τόσο από την ατυχηματική απόρριψη, όσο και από τη λειτουργία του πλοίου. Με την MARPOL παρέχεται στο κράτος λιμένα, μεταξύ άλλων, το δικαίωμα να ελέγξει την ύπαρξη επί του πλοίου εν ισχύ διεθνούς πιστοποιητικού, που εκδίδεται σε συμμόρφωση μ' αυτή και, αν υπάρχουν σαφείς ενδείξεις ότι το πλοίο παραβιάζει τη Συνθήκη, να προχωρήσει σε περαιτέρω έλεγχο.

4. *Η Διεθνής Σύμβαση για τα πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών (STCW)⁷⁵.*

Η STCW, η οποία υιοθετήθηκε την 7.7.1978 και τέθηκε σε ισχύ την 28.4.1984, έχει ως κύριο στόχο την προώθηση της ασφάλειας της ζωής και της παρουσίας στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, με τον καθορισμό διεθνών προτύπων για την εκπαίδευση, την πιστοποίηση και την τήρηση φυλακών των ναυτικών⁷⁶. Το 2007, ο IMO προέβη σε συνολική αναθεώρηση της STCW, η οποία ολοκληρώθηκε με την έγκριση μιας σειράς σημαντικών τροποποιήσεων που συμφωνήθηκαν από τα κράτη μέλη στη Διάσκεψη της Μανίλας και οι οποίες τέθηκαν σε ισχύ την 1^η Ιανουαρίου 2012. Από την ημερομηνία εκείνη, η ναυτική εκπαίδευση θα πρέπει να ανταποκρίνεται στις νέες απαιτήσεις. Ορισμένες από τις σημαντικότερες τροποποιήσεις αφορούσαν τη βελτίωση των μέτρων αποτροπής της δόλιας πρακτικής που συνδέεται με τα πιστοποιητικά ικανότητας και την ενίσχυση της διαδικασίας αξιολόγησης, την αναθεώρηση των απαιτήσεων των όρων εργασίας και ξεκουράσεως και τη δημιουργία νέων απαιτήσεων για την αποτροπή χρήσης ναρκωτικών και κατανάλωσης αλκοόλ, καθώς και την αναβάθμιση των προτύπων καταλληλότητας από ιατρικής άποψης.

5. *Η Σύμβαση για τους Κανονισμούς Αποφυγής Σύγκρουσης στη Θάλασσα (COLREGs)⁷⁷.*

⁷⁵ Για περισσότερες πληροφορίες

<http://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/TrainingCertification/Pages/STCW-convention.aspx>

⁷⁶ Η σύμβαση ενσωματώθηκε στο κοινοτικό δίκαιο μέσω της οδηγίας 94/58 σχετικά με το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών. Η οδηγία 94/58 τροποποιήθηκε αρκετές φορές και τελικά αντικαταστάθηκε από την οδηγία 2001/25, η οποία αντικαταστάθηκε με τη σειρά της από την οδηγία 2008/106, η οποία ισχύει σήμερα.

⁷⁷ Για περισσότερες πληροφορίες, βλ.

<http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/COLREG.aspx>

Η COLREGs, η οποία υπογράφηκε την 20.10.1972 και τέθηκε σε ισχύ την 15.7.1977, προβλέπει κανονισμούς για τη συμπεριφορά και τις κινήσεις ενός πλοίου σε σχέση με άλλα πλοία, ειδικά όταν η ορατότητα είναι μικρή, με σκοπό την αποφυγή των συγκρούσεων σε συνδυασμό με την καθιέρωση ηχητικών και φωτεινών σημάτων. Η σύμβαση καθιερώνει τις υποχρεωτικές πορείες των πλοίων, ειδικά σε θαλάσσιες οδούς που υπάρχει συχνή κυκλοφορία και διώρυγες. Περαιτέρω, καθιερώνει επιπρόσθετα μέτρα για τα στενά της Βαλτικής, και δη α) περιορισμούς στην ταχύτητα των πλοίων, β) υποχρεωτικές αναφορές των πλοίων για τη θέση τους στις αρμόδιες λιμενικές αρχές, γ) χρήση πιλότων και δ) εγκατάσταση του συστήματος ARP (Automatic Radar Plotting Aids)⁷⁸. Η Σύμβαση προβλέπει τη διενέργεια ελέγχου της συμμόρφωσης των κρατών μελών της από τον IMO.

6. Η Σύμβαση για τη Μέτρηση της Χωρητικότητας των Πλοίων (ITC-69)⁷⁹.

Η Σύμβαση αυτή, υπεγράφη την 23.6.1969 και τέθηκε σε ισχύ την 18.7.1982, αποτελώντας την πρώτη επιτυχημένη προσπάθεια για την εισαγωγή ενός καθολικού συστήματος μέτρησης χωρητικότητας. Εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία, που εκτελούν διεθνείς πλόες, πλην των πολεμικών και των μικρών πλοίων, κάτω των 24 μέτρων μήκους. Η καταμέτρηση γίνεται κατά τον τρόπο που περιγράφεται στους κανονισμούς 3 έως 6 του πρώτου παραρτήματος της Συμβάσεως και διακρίνει μεταξύ ολικής και καθαρής χωρητικότητας, η οποία εκφράζεται σε κυβικά μέτρα. Η Σύμβαση παρέχει το δικαίωμα στα κράτη λιμένα να ελέγχουν την ύπαρξη έγκυρου πιστοποιητικού καταμέτρησης και αν οι πληροφορίες που αναφέρονται επ'αυτού αντιστοιχούν στις πραγματικές διαστάσεις του πλοίου.

7. Η Σύμβαση Εμπορικής Ναυτιλίας (Ελάχιστα Πρότυπα) (ILO No. 147)⁸⁰.

Τον Οκτώβριο του 1976, υιοθετήθηκε η ILO No. 147, της οποίας σκοπός ήταν η βελτίωση των συνθηκών εργασίας στα εμπορικά πλοία και η διεύρυνση της δυνατότητας των κρατών λιμένα, που είναι μέλη της Σύμβασης να λαμβάνουν μέτρα για την προστασία της υγείας και της ασφάλειας των ναυτικών που είναι

⁷⁸ Βλάχος Γ.Π., όπ.π., σελ. 105 επ.

⁷⁹ Για περισσότερες πληροφορίες βλ.

<http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Tonnage-Measurement-of-Ships.aspx>

⁸⁰ Για περισσότερες πληροφορίες, βλ.

https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C147

ναυτολογημένοι στα πλοία που καταπλέουν στους λιμένες αυτούς. Στη Σύμβαση περιγράφονται μια σειρά από προδιαγραφές, που σχετίζονται με την ασφάλεια, την κοινωνική ασφάλεια και τις συνθήκες διαβίωσης και παροχής εργασίας πάνω στα πλοία που φέρουν σημαίες συμβαλλομένων κρατών. Ενσωματώνει παλαιότερες συνθήκες της ILO, που αφορούν στην κατώτατη ηλικία, τις ιατρικές εξετάσεις, τις συμβάσεις εργασίας, τα πιστοποιητικά ικανότητας των ναυτικών, την διατροφή πάνω στο πλοίο, την ενδιαίτηση των ναυτικών, την πρόληψη εργατικών ατυχημάτων, την ιατροφαρμακευτική περίθαλψη και τον επαναπατρισμό. Με το Πρωτόκολλο του 1996, οι συμβάσεις, στις οποίες παραπέμπει η ILO Convention και οι προδιαγραφές, η τήρηση των οποίων θα πρέπει να ελέγχεται τόσο από τα κράτη σημαίας, όσο και από τα κράτη λιμένα, επεκτάθηκαν, προκειμένου να συμπεριλάβουν νεότερες ρυθμίσεις αναφορικά με την ενδιαίτηση των ναυτικών, τις ώρες ανάπαυσης και εργασίας των ναυτικών, τα πιστοποιητικά των ναυτικών, τους εκπροσώπους των εργαζομένων, την ιατροφαρμακευτική περίθαλψη και τον επαναπατρισμό.

8. *Η Σύμβαση για τη Ναυτική Εργασία (MLC).*

Η MLC υιοθετήθηκε από την ILO, το 2006 στην Ελβετία. Μαζί με τις τρεις βασικές συνθήκες του IMO, την SOLAS, την STCW και τη MARPOL αποτελούν τους τέσσερις θεσμικούς πυλώνες που στοχεύουν στην ποιοτική ναυτιλία. Με την υιοθέτησή της επήλθαν σημαντικές αλλαγές στο τομέα των δικαιωμάτων και της πρόνοιας των ναυτικών. Στόχος της MLC, πέρα από την προστασία των δικαιωμάτων των ναυτικών σε παγκόσμιο επίπεδο, είναι η δημιουργία ενός πεδίου δίκαιου ανταγωνισμού μεταξύ χωρών και πλοιοκτητών, που θα σέβονται τα δικαιώματα του ναυτεργατικού δυναμικού και θα προσφέρουν αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας και διαβίωσης σε όλα τα πλοία. Η MLC ενοποιεί και επικαιροποιεί τις παλαιότερες συμβάσεις της ILO, που είχαν υιοθετηθεί από το 1920 έως και το 1996. Οι υποχρεώσεις των κρατών σημαίας και του κράτους λιμένα αποσαφηνίζονται και ρυθμίζονται με σαφήνεια⁸¹. Το πεδίο εφαρμογής της MLC καλύπτει ένα ευρύ φάσμα ζητημάτων, αλληλένδετων με την ενδιαίτηση και τις συνθήκες εργασίας των ναυτικών, όπως η κατώτατη ηλικία και η φυσική κατάσταση των ναυτικών, οι υπηρεσίες εύρεσης απασχόλησης, ο επαναπατρισμός και η κοινωνική ασφάλιση, καθώς όπως επίσης τη διαδικασία πιστοποίησης από τις υπηρεσίες της σημαίας και της επιθεώρησης από τις λιμενικές

⁸¹ Βλ. άρθρο V της MLC.

Αρχές⁸². Με δεδομένο ότι τουλάχιστον το 75% των ναυτικών ατυχημάτων οφείλονται σε ανθρώπινο λάθος⁸³ και ότι ως εκ τούτου ο ανθρώπινος παράγοντας διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στον τομέα της θαλάσσιας ασφάλειας για την ασφαλή λειτουργία του πλοίου, τόσο εντός του πλοίου, όσο και εκτός αυτού⁸⁴, είναι προφανής η συμβολή της MCL και της STCW στην επίτευξη του σκοπού αυτού.

9. *Η Διεθνής Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη, σε περίπτωση ζημίας από πετρελαϊκή ρύπανση (CLC)*⁸⁵.

Σκοπός της CLC, η οποία υπεγράφη την 29.11.1969 και τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο του 1992, το οποίο τέθηκε σε ισχύ την 30.5.1996, είναι η εξασφάλιση καταβολής επαρκούς αποζημίωσης στα πρόσωπα, που ζημιώθηκαν από πετρελαϊκή ρύπανση, που προκλήθηκε από ναυτικό ατύχημα πλοίου, όπως αυτό νοείται από τη Σύμβαση. Σύμφωνα με τις ρυθμίσεις της CLC, ο πλοιοκτήτης⁸⁶ φέρει ευθύνη, αντικειμενική⁸⁷, οριοθετημένη⁸⁸ και περιορισμένη⁸⁹. Παράλληλα, η ρύθμιση εισάγει την υποχρεωτική ασφάλιση πλοίων, που μεταφέρουν φορτίο άνω των 2.000 τόνων πετρελαίου, με δικαίωμα έγερσης ευθείας αξίωσης του ζημιωθέντος κατά του ασφαλιστή. Παρέχεται δε το δικαίωμα στα κράτη λιμένα να ελέγχουν αν τα καταπλεόντα σ' αυτά αλλοδαπά πλοία διαθέτουν σχετικό πιστοποιητικό σε συμμόρφωση με τη Σύμβαση, ενώ το δικαίωμα ελέγχου εκτείνεται και στα πλοία, των οποίων η σημαία δεν ανήκει σε Συμβαλλόμενο Κράτος⁹⁰.

⁸² Exarchopoulos G, Zhang P., Pryce-Roberts N., Zhao M, όπ.π., σελ. 63.

⁸³ βλ. ετήσια έκθεση “Annual Safety and Shipping Review”, 2018, του ασφαλιστικού οργανισμού Allianz Global Corporate & Specialty, διαθέσιμο στο <https://www.agcs.allianz.com/>

⁸⁴ Βλάχος Γ. Π., «Εμπορική ναυτιλία και θαλάσσιο περιβάλλον», 2007, σελ. 246.

⁸⁵ Για περισσότερες πληροφορίες βλ.

[http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-\(CLC\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-(CLC).aspx)

⁸⁶ Ως πλοιοκτήτης λογίζεται το πρόσωπο ή τα πρόσωπα, τα οποία εμφανίζονται στο νηολόγιο ως κύριοι του πλοίου και σε περίπτωση ελλείψεως νηολογίου, το πρόσωπο ή τα πρόσωπα, στα οποία ανήκουν το πλοίο (άρθ. I § 3 της Σύμβασης).

⁸⁷ Πρόκειται για ευθύνη από διακινδύνευση και ως εκ τούτου ο υπόχρεος ευθύνεται αντικειμενικά εκτός αν επικαλεστεί και αποδείξει τους περιοριστικά αναφερόμενους λόγους απαλλαγής του (άρθ. III § 1,2,3).

⁸⁸ Οριοθετημένη υπό την έννοια ότι αφενός μόνος υπόχρεος είναι ο κύριος του πλοίου, εισάγοντας ειδική ρύθμιση σύμφωνα με την οποία δεν μπορεί να ασκηθεί καμία απαίτηση για την αποζημίωση ζημίας ρύπανσης κατά των εκεί αναφερόμενων προσώπων και ότι αφετέρου ο κύριος είναι υπεύθυνος μόνο με βάση τις διατάξεις της CLC (άρθ. III § 4).

⁸⁹ Περιορισμένη υπό την έννοια ότι ο πλοιοκτήτης δικαιούται να περιορίσει την ευθύνη του, με βάση τη χωρητικότητα του υπαίτιου πλοίου, σε ένα συνολικό ποσό υπολογιζόμενο σύμφωνα με το ειδικότερο σύστημα υπολογισμού που εισάγει η Σύμβαση (άρθ. V).

⁹⁰ Πρόκειται για έμμεση επέκταση της Σύμβασης σε μη συμβαλλόμενο κράτος στα πλαίσια της αρχής της ‘μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης’, η οποία προβλέπεται και σε άλλες διεθνείς συμβάσεις, όπως η MLC και η οποία για λόγους συστηματικούς θα εξετασθεί σε επόμενο κεφάλαιο.

10. Η Διεθνής Σύμβαση για τον Έλεγχο Επιβλαβών Προστατευτικών Συστημάτων Υφαλοχρωματισμού στα Πλοία (AFS)⁹¹.

Οι οργανοκασσιτερικές ενώσεις είναι χημικές ουσίες των προστατευτικών υφαλοχρωμάτων που χρησιμοποιούνται στα ύφαλα ή στα δίχτυα πλοίων. Αυτές οι επιφανειακές επιστρώσεις δρουν ως βιοκτόνα με στόχο να προλαμβάνουν την απόθεση φυκιών, μαλακίων και άλλων οργανισμών που επιβραδύνουν τις ταχύτητες των σκαφών. Αυτές οι ενώσεις είναι εξαιρετικά τοξικές για τη θαλάσσια ζωή (προνύμφες, μαλάκια, στρείδια και ψάρια). Γι αυτό το λόγο, με την AFS, η οποία υιοθετήθηκε την 5.10.2001 και τέθηκε σε ισχύ την 17.9.2008, απαγορεύτηκε η χρησιμοποίηση οργανοκασσιτερικών ενώσεων που δρουν ως βιοκτόνα σε προστατευτικά συστήματα υφαλοχρωματισμού πλοίων συμβαλλομένων κρατών και δημιουργήθηκε μηχανισμός για την πρόληψη πιθανής μελλοντικής χρήσης άλλων επιβλαβών ουσιών σε προστατευτικά συστήματα υφαλοχρωματισμού. Περαιτέρω, παρέχεται στο κράτος λιμένα το δικαίωμα να ελέγξει την ύπαρξη επί του πλοίου εν ισχύ διεθνούς πιστοποιητικού, που εκδίδεται σε συμμόρφωση με την AFS και, σε περιπτώσεις που υπάρχουν σαφείς ενδείξεις ότι το πλοίο παραβιάζει τη Συνθήκη, να προχωρήσει σε περαιτέρω έλεγχο.

11. Η Διεθνής Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη για ζημίες από τη ρύπανση καυσίμων δεξαμενής πλοίων (BUNKER)⁹²

Η Σύμβαση αυτή, η οποία υιοθετήθηκε την 23.3.2001 και τέθηκε σε εφαρμογή την 21.11.2008, ρυθμίζει το καθεστώς ευθύνης σε περίπτωση ζημίας από ρύπανση από διαφυγή ή απόρριψη πετρελαίου κίνησης από πλοίο. Η Bunker κινείται στα πρότυπα της CLC. Πρόκειται και εδώ για ευθύνη αντικειμενική και οριοθετημένη, επεκτείνοντας, όμως, την έννοια του πλοιοκτήτη και «[σ]το ναυλωτή πλοίου bareboat, τον διαχειριζόμενο και τον εκμεταλλευόμενο το πλοίο»⁹³. Για τον περιορισμό της ευθύνης η Bunker παραπέμπει στις διατάξεις της LLMC⁹⁴. Εισάγεται, ομοίως,

⁹¹ Για περισσότερες πληροφορίες, βλ.

[http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-the-Control-of-Harmful-Anti-fouling-Systems-on-Ships-\(AFS\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-the-Control-of-Harmful-Anti-fouling-Systems-on-Ships-(AFS).aspx)

⁹² Για περισσότερες πληροφορίες βλ.

[http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Bunker-Oil-Pollution-Damage-\(BUNKER\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Bunker-Oil-Pollution-Damage-(BUNKER).aspx)

⁹³ Άρθ. 1 § 3.

⁹⁴ Σύμβαση για τον Περιορισμό της Ευθύνης για Ναυτικές Απαιτήσεις του 1976, όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 1996 και διαμορφώθηκε με τις Τροποποιήσεις. Για περισσότερες πληροφορίες

υποχρεωτική ασφάλιση για πλοία χωρητικότητας άνω των 1000 κόρων ολικής χωρητικότητας, με δυνατότητα έγερσης απαίτησης για αποζημίωση, συνεπεία ζημίας από ρύπανση, απευθείας κατά του ασφαλιστή. Παρέχεται, δε, η εξουσία στα κράτη μέλη να ελέγχουν τη διαθεσιμότητα από τα καταπλέοντα σ' αυτά αλλοδαπά πλοία εν ισχύ πιστοποιητικού, εξουσία η οποία εκτείνεται και στα ανήκοντα σε μη συμβαλλόμενα κράτη πλοία.

12. Η Διεθνής Σύμβαση για τον Έλεγχο και την Διαχείριση του Ερματικού ύδατος του Πλοίου και των Ιζημάτων (BWM)⁹⁵

Τα λεγόμενα χωροκατακτητικά υδρόβια είδη⁹⁶ αποτελούν μια σοβαρή απειλή για το θαλάσσιο οικοσύστημα και η διεθνή ναυτιλία θεωρείται το βασικό πέρασμα για την εισαγωγή τέτοιων ειδών σε νέα περιβάλλοντα. Το πρόβλημα έχει αυξηθεί με δεδομένο την αύξηση του όγκου κίνησης των πλοίων τις τελευταίες δεκαετίες και ειδικά με την εμφάνιση κυτών από χάλυβα, τα οποία επιτρέπουν στα πλοία να χρησιμοποιούν νερό, αντί για στέρεα υλικά ως έρμα. Ενόψει αυτών, η Σύμβαση για τον έλεγχο του ερματικού ύδατος και των ιζημάτων, η οποία υιοθετήθηκε την 13.2.2004 και τέθηκε σε εφαρμογή την 8.9.2017, αποσκοπεί να εμποδίσει την εξάπλωση των βλαβερών υδρόβιων οργανισμών από τη μια περιοχή στην άλλη, καθορίζοντας προδιαγραφές και συγκεκριμένες διαδικασίες διαχείρισης και ελέγχου του ερματικού ύδατος του πλοίου και των ιζημάτων, ενώ παράλληλα εισάγει την υποχρέωση των πλοίων, που εκτελούν διεθνείς πλόες, να διαθέτουν βιβλίο καταγραφής του ερματικού ύδατος και διεθνές πιστοποιητικό διαχείρισης του ερματικού ύδατος, τα οποία ελέγχονται από τους επιθεωρητές των κρατών λιμένος.

4 Επιμέρους ρυθμίσεις του Paris MoU

4.1 Συνοπτική παράθεση των ρυθμίσεων του καθεστώτος ελέγχου

Η διαδικασία ελέγχου, στην οποία υποβάλλονται τα εμπορικά πλοία τα οποία καταπλέον στους λιμένες ή στα αγκυροβόλια των κρατών, που συμμετέχουν στο Paris

βλ. Αθανασίου Λ., «Η προβληματική του συνολικού περιορισμού της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις», 2005, Εκδόσεις Αντ.Ν.Σάκκουλα.

⁹⁵ Για περισσότερες πληροφορίες, βλ.

[http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Control-and-Management-of-Ships%27-Ballast-Water-and-Sediments-\(BWM\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Control-and-Management-of-Ships%27-Ballast-Water-and-Sediments-(BWM).aspx)

⁹⁶ Τα φυτά και τα ζώα που εισέρχονται σε νέους, ξένους βιοτόπους, μπορούν να καταπνίξουν τη φυσική χλωρίδα ή πανίδα και να βλάψουν το περιβάλλον. Οι εν λόγω οργανισμοί είναι γνωστοί ως «χωροκατακτητικά είδη».

ΜοU, προκύπτει από το βασικό κείμενο του τελευταίου, συμπεριλαμβανομένων των Παραρτημάτων του, καθώς και από τις κατευθυντήριες οδηγίες που εκδίδονται από την Επιτροπή του Paris MoU. Σε γενικές γραμμές, ο έλεγχος περιλαμβάνει τα εξής στάδια:

α/ Τα καταπλέοντα πλοία κατηγοριοποιούνται ανάλογα με το προφίλ επικινδυνότητας τους (Risk Profile).

β/ Το προφίλ επικινδυνότητας καθορίζει αφενός μεν το είδος της επιθεώρησης που θα ακολουθήσει (αρχική, λεπτομερέστερη και εκτεταμένη) και αφετέρου τη συχνότητα των επιθεωρήσεων στις οποίες θα υποβληθεί ένα πλοίο.

γ/ Η επιθεώρηση ενδέχεται να οδηγήσει σε εντοπισμό ελλείψεων (deficiencies), οι οποίες πρέπει να αποκατασταθούν, σύμφωνα με τα ειδικώς προβλεπόμενα επί της εκθέσεως ελέγχου που συντάσσει ο επιθεωρητής.

δ/ Ορισμένες ελλείψεις ενδέχεται να οδηγούν σε κράτηση του πλοίου, η οποία αίρεται όταν αποκατασταθεί η έλλειψη.

ε/ Ανάλογα τον αριθμό των κρατήσεων που έχουν επιβληθεί σ' ένα πλοίο, μπορεί να απαγορευτεί, για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, η πρόσβαση αυτού σε όλους τους λιμένες των κρατών που είναι μέλη του Paris MoU. Η απαγόρευση μπορεί, υπό προϋποθέσεις, να είναι οριστική.

στ/ Ο πλοιοκτήτης μπορεί να προσβάλει τόσο την επιβαλλόμενη κράτηση όσο και την απαγόρευση κατάπλου.

4.2 Το σύστημα στόχευσης των πλοίων

Μέχρι το 2011, τα κράτη του Paris MoU έπρεπε να επιθεωρούν τουλάχιστον το 25% των πλοίων ξένης σημαίας που εισέρχονταν στα λιμάνια τους. Το σύστημα αυτό παρουσίαζε κάποιες στρεβλώσεις στην επίτευξη των στόχων του Μνημονίου. Ειδικότερα, πολλά κράτη λιμένος αδυνατούσαν να εκπληρώσουν το στόχο του 25%, λόγω έλλειψης ανθρώπινου δυναμικού και περιορισμένου προϋπολογισμού, ενώ επιπλέον η έλλειψη κάποιου συστήματος στόχευσης πλοίων, είχε σαν αποτέλεσμα, πλοία που παρουσίαζαν πλήρη συμμόρφωση να επιθεωρούνται πολλές φορές, να καθυστερούν, να ζημιώνονται και τελικά να μην επιβραβεύονται και αντίθετα, υποβαθμισμένα πλοία να επιθεωρούνται λιγότερο.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, η Επιτροπή του Paris MOU εισήγαγε το 2011 ένα νέο καθεστώς ελέγχου, γνωστό ως NIR⁹⁷, στα πλαίσια του οποίου, όλα τα πλοία που καταπλέουν σε λιμένες και αγκυροβόλια των Αρχών, επιθεωρούνται βάση του προφίλ επικινδυνότητας τους (Risk Profile), το οποίο επιτρέπει τη διεξαγωγή αυστηρότερων ελέγχων στα επικίνδυνα πλοία και τη μείωση του αριθμού ελέγχων στα ποιοτικά πλοία⁹⁸. Ειδικότερα, ανάλογα το προφίλ επικινδυνότητας, τα πλοία κατατάσσονται σε πλοία υψηλού (high), τυπικού (standard) και χαμηλού (low) κινδύνου. Για τον καθορισμό του προφίλ επικινδυνότητας λαμβάνονται υπόψη γενικοί και ιστορικοί συντελεστές⁹⁹. Ως *γενικοί συντελεστές* νοούνται:

- *Ο τύπος του πλοίου.* Τα επιβατηγά, τα πετρελαιοφόρα, τα πλοία μεταφοράς χημικών προϊόντων, τα πλοία μεταφοράς αερίου και τα πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην θεωρούνται ότι θέτουν μεγαλύτερο κίνδυνο.
- *Η ηλικία του πλοίου.* Πλοία άνω των 12 ετών θεωρούνται ότι θέτουν μεγαλύτερο κίνδυνο.
- *Η σημαία στην οποία ανήκει το πλοίο.* Οι σημαίες κατηγοριοποιούνται, από το Paris MoU, σε τρεις λίστες, την Μαύρη, τη Γκρίζα και την Λευκή, με γνώμονα το ιστορικό των επιθεωρήσεων και των κρατήσεων που έχει επιβληθεί στα πλοία τους, τα τελευταία τρία χρόνια¹⁰⁰. Οι λίστες αυτές απεικονίζουν την επίδοση του κράτους σημαίας στα θέματα ασφαλείας. Ταυτόχρονα, για την αξιολόγηση της επίδοσής τους λαμβάνεται υπόψη η συμμετοχή των κρατών σημαίας στο πρόγραμμα ελέγχου τους από τον IMO, σύμφωνα με το Ψήφισμα A.1067(28)¹⁰¹.
- *Ο αναγνωρισμένος οργανισμός ο οποίος εξέδωσε τα πιστοποιητικά.* Οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί αξιολογούνται με βάση τριετές ιστορικό επιθεωρήσεων και κρατήσεων. Όσες περισσότερες είναι οι κρατήσεις και οι ελλείψεις, που παρουσιάζουν τα πλοία, που έχουν επιθεωρηθεί και πιστοποιηθεί από τον αναγνωρισμένο οργανισμό, τόσο χαμηλότερα αξιολογείται η επίδοσή του. Εξάλλου, και μόνο το γεγονός ότι ο αναγνωρισμένος οργανισμός δεν ανήκει στη

⁹⁷ New Inspection Regime.

⁹⁸ Rodríguez E., Piniella F., “The New Inspection Regime of the Paris MoU on Port State Control: Improvement of the System”, *Journal of Maritime Research*, 2012, τόμος IX, σελ.10 επ.

⁹⁹ Παράρτημα 7 του Paris MoU.

¹⁰⁰ Σήμερα, υπάρχουν 40 σημαίες στη Λευκή λίστα, 20 σημαίες στη Γκρίζα λίστα και 13 σημαίες στη Μαύρη λίστα, βλ. <https://www.parismou.org/detentions-banning/white-grey-and-black-list>

¹⁰¹ Με το ψήφισμα αυτό καθορίστηκαν το πλαίσιο και η διαδικασία του καθεστώτος ελέγχου των κρατών μελών του IMO, το οποίο είναι πλέον υποχρεωτικό.

λίστα οργανισμών που έχει συντάξει το Paris MoU, αποτελεί αρνητικό κριτήριο για την στόχευση του πλοίου.

- *Η επίδοση της υπεύθυνης για τη διαχείριση του ISM εταιρείας.* Για την επίδοση της εταιρείας λαμβάνεται υπόψη το ιστορικό, των τελευταίων τριών ετών, ελλείψεων και κρατήσεων όλων των πλοίων του στόλου της εταιρείας, κατά την διάρκεια που ήταν διαχειρίστρια αυτών. Ανάλογα το ιστορικό, η επίδοσή τους κατατάσσεται σε «πολύ χαμηλή», «χαμηλή», «μεσαία» ή «υψηλή». Τα στοιχεία, που λαμβάνονται υπόψη για τον καθορισμό της επίδοσης, είναι οι δείκτες παρατηρήσεων και κρατήσεων¹⁰².

Ως ιστορικοί συντελεστές νοούνται:

- *Ο αριθμός των ελλείψεων.* Πλοία, τα οποία έχουν επιθεωρηθεί τουλάχιστον μια φορά τους προηγούμενους 36 μήνες και παρουσίασαν λιγότερες από 5 ελλείψεις, θεωρούνται ότι θέτουν χαμηλότερο κίνδυνο.
- *Ο αριθμός των κρατήσεων.* Πλοία, στα οποία έχει επιβληθεί κράτηση μέχρι δύο φορές, μέσα σε χρονικό διάστημα 36 μηνών, θεωρείται ότι θέτουν μεγαλύτερο κίνδυνο, ενώ αντίθετα, πλοία στα οποία δεν έχει επιβληθεί καμία κράτηση, μέσα σε χρονικό διάστημα 36 ετών, θεωρείται ότι θέτουν χαμηλότερο κίνδυνο.

Με βάση το αποτέλεσμα του αθροίσματος των βαθμών στόχευσης, καθορίζεται το προφίλ επικινδυνότητας στο οποίο κατατάσσεται κάθε πλοίο. Ειδικότερα, ο υπολογισμός γίνεται με βάση τον ακόλουθο πίνακα:

¹⁰² Για να χαρακτηρίζεται η εταιρεία υψηλής αποδόσεως θα πρέπει οι δείκτες παρατηρήσεων και κρατήσεων να είναι κάτω του μέσου όρου και να μην υπάρχει απαγόρευση (banning) σε κανένα πλοίο του στόλου της εταιρείας. Βλ. σχετικώς Παράρτημα 7 του Paris MoU.

Πίνακας 1- Υπολογισμός ‘Προφίλ Επικινδυνότητας’ Πλοίου

		Profile					
		High Risk Ship (HRS)		Standard Risk Ship (SRS)	Low Risk Ship (LRS)		
Generic Parameters		Criteria	Weighting points	Criteria	Criteria		
1	Type of ship	Chemical tankship Gas Carrier Oil tankship Bulk carrier Passenger ship	2	neither a high risk nor a low risk ship	All types		
2	Age of ship ¹	all types > 12 y	1		All ages		
3a	Flag	BGW-list ²	Black - VHR, HR, M to HR		2	White	
3b			IMO-Audit ³		-	-	Yes
4a	Recognized Organization	Performance ⁴	H		-	-	High
			M		-	-	-
			L		Low	1	-
			VL		Very Low		-
4b	Organizations recognized by one or more Paris MoU Member States	-	-		Yes		
5	Company	Performance ⁵	H		-	-	High
			M	-	-	-	
			L	Low	2	-	
			VL	Very Low		-	
Historic Parameters							
6	Number of def. recorded in each insp. within previous 36 months	Deficiencies	Not eligible	-	≤ 5 (and at least one inspection carried out in previous 36 months)		
7	Number of Detention within previous 36 months	Detentions	≥ 2 detentions	1	No Detention		

Πηγή: Παράρτημα 7 του Paris MoU

Πλοία που συγκεντρώνουν τουλάχιστον 5 βαθμούς στόχευσης, σύμφωνα με τον ανωτέρω πίνακα χαρακτηρίζονται ως πλοία «υψηλού κινδύνου» (High Risk Ships- HRS). Πλοία «χαμηλού κινδύνου» (Low Risk Ships- LRS) είναι τα πλοία που πληρούν όλα τα κριτήρια των παραμέτρων χαμηλού κινδύνου, ενώ πλοία «τυπικού κινδύνου» (Standard Risk Ships-SRS) είναι τα πλοία που δεν ανήκουν σε καμία από τις κατηγορίες του υψηλού και χαμηλού κινδύνου.

4.3 Διεξαγωγή των επιθεωρήσεων.

4.3.1 Περιοδικές και πρόσθετες επιθεωρήσεις

Ανάλογα το προφίλ επικινδυνότητας των πλοίων καθορίζεται α/ η προτεραιότητα των προς επιθεώρηση πλοίων, β/ το διάστημα μεταξύ των επιθεωρήσεων και γ/ η έκταση της επιθεώρησης. Ειδικότερα, τα πλοία χαμηλού κινδύνου (Low Risk Ships) ανταμείβονται με τη μη υποβολή τους σε επιθεώρηση για χρονικό διάστημα 24 μηνών από την τελευταία επιθεώρηση, με μέγιστο χρονικό διάστημα χωρίς επιθεώρηση τους 36 μήνες. Τα πλοία μεσαίου κινδύνου (Standard Risk Ships) υποβάλλονται σε επιθεώρηση σε χρονικό διάστημα μεταξύ 10 έως 12 μηνών από την τελευταία επιθεώρηση, ενώ τα πλοία υψηλού κινδύνου (High Risk Ships) επιθεωρούνται σε χρονικό διάστημα μεταξύ 5 έως 6 μήνες από την τελευταία επιθεώρηση. Πέρα από τις *περιοδικές* αυτές επιθεωρήσεις, τα πλοία υπόκεινται και σε *πρόσθετες* επιθεωρήσεις, εξαιτίας παραγόντων βαρύνουσας σημασίας¹⁰³ ή απρόοπτων παραγόντων¹⁰⁴, ανεξάρτητα μάλιστα του χρονικού διαστήματος που έχει παρέλθει μετά την τελευταία περιοδική επιθεώρηση τους. Με δεδομένο, όμως, ότι οι περιοδικές και πρόσθετες επιθεωρήσεις έχουν την ίδια βαρύτητα, το χρονικό διάστημα για την επόμενη περιοδική επιθεώρηση ξεκινά εκ νέου μετά από μια πρόσθετη επιθεώρηση.

¹⁰³ *Παράγοντες βαρύνουσας σημασίας*, οι οποίοι αποτελούν λόγο για διενέργεια πρόσθετης επιθεώρησης, υπάρχουν όταν πλοία α) αποτέλεσαν αντικείμενο έκθεσης ή κοινοποίησης από άλλο κράτος μέλος, β) ενεπλάκησαν σε συμβάν σύγκρουσης, προσάραξης ή εξόκειλαν κατευθυνόμενα προς τον λιμένα, γ) κατηγορήθηκαν για ενδεχόμενη παράβαση των διατάξεων σχετικά με την απόρριψη επικίνδυνων ουσιών ή προϊόντων εκροών, δ) εκτέλεσαν ασταθείς ή επισφαλείς ελιγμούς, κατά τους οποίους δεν τηρήθηκαν τα μέτρα σχετικά με την πορεία που θεσπίστηκαν από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό ή οι πρακτικές και οι διαδικασίες ασφαλούς ναυσιπλοΐας ε) απώλεσαν την κλάση τους ή αυτή ανακλήθηκε για λόγους ασφάλειας μετά την τελευταία, στ) των οποίων η ταυτότητα δεν είναι δυνατόν να προσδιοριστεί στην βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων. Βλ. παράρτημα 8 του Paris MoU.

¹⁰⁴ Μερικοί από τους *απρόοπτους παράγοντες*, που κατά την κρίση της αρμόδιας αρχής επιθεώρησης, μπορεί να οδηγήσουν στη διενέργεια πρόσθετης επιθεώρησης είναι οι εξής: α) πλοία στα οποία είχε επιβληθεί κράτηση (3 μήνες μετά την κράτηση), β) πλοία τα οποία απετέλεσαν αντικείμενο αναφοράς ή καταγγελίας του πλοιάρχου, μέλους του πληρώματος ή οποιουδήποτε προσώπου ή οργανισμού που έχει έννομο συμφέρον για την ασφαλή λειτουργία του πλοίου, τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου ή την πρόληψη της ρύπανσης, εκτός εάν η Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης κρίνει ότι η αναφορά ή η καταγγελία είναι προφανώς αδικαιολόγητες, γ) πλοία που έχουν λειτουργήσει κατά τρόπο, ώστε να δημιουργούν κίνδυνο, δ) πλοία για τα οποία έχει αναφερθεί ότι παρουσιάζουν προβλήματα όσον αφορά το φορτίο τους, ιδίως για τοξικά και επικίνδυνα φορτία, ε) πλοία για τα οποία περιήλθαν πληροφορίες από αξιόπιστη πηγή σχετικά με το γεγονός ότι οι παράμετροι κινδύνου των πλοίων αυτών είναι διαφορετικές από τις καταγεγραμμένες και, κατά συνέπεια, αυξάνεται το επίπεδο κινδύνου, στ) πλοία που φέρουν πιστοποιητικά τα οποία έχουν εκδοθεί από πρώην αναγνωρισμένο οργανισμό, του οποίου η αναγνώριση έχει ανακληθεί μετά την τελευταία επιθεώρηση στην περιοχή του Paris MoU. Βλ. παράρτημα 8 του Paris MOU.

4.3.2 Προτεραιότητα της επιθεώρησης κάθε πλοίου

Με βάση το σχηματισθέν προφίλ και το χρονικό διάστημα που έχει παρέλθει από την τελευταία επιθεώρηση του πλοίου, η προτεραιότητα επιθεώρησης για κάθε πλοίο διαμορφώνεται ως ακολούθως:

α/ Προτεραιότητα I, στην οποία η επιθεώρηση του πλοίου είναι υποχρεωτική και

β/ Προτεραιότητα II, στην οποία η επιθεώρηση είναι προαιρετική.

Στην κατηγορία ‘προτεραιότητας I’ εντάσσονται α) τα πλοία, των οποίων το χρονικό διάστημα από την τελευταία επιθεώρηση έχει παρέλθει και β) τα πλοία για τα οποία ισχύουν παράγοντες βαρύνουσα σημασίας, ανεξαρτήτως του χρόνου που έχει παρέλθει από την τελευταία περιοδική επιθεώρηση. Αντίστοιχα, στην κατηγορία ‘προτεραιότητας II’, κατά την οποία η επιθεώρηση, ως προελέχθη δεν είναι υποχρεωτική, εντάσσονται α) τα πλοία, των οποίων το χρονικό περιθώριο¹⁰⁵ για την επιθεώρηση δεν έχει ακόμη παρέλθει και β) τα πλοία, για τα οποία ισχύουν απρόοπτοι παράγοντες.

Κάθε κράτος μέλος οφείλει να επιθεωρεί όλα τα πλοία προτεραιότητας I και να διεξάγει κατ’έτος συνολικό αριθμό επιθεωρήσεων προτεραιότητας I και II, που αντιστοιχεί τουλάχιστον στο μερίδιό του επί του συνολικού αριθμού επιθεωρήσεων που πρέπει να διεξάγονται κατ’έτος εντός της περιοχής του Μνημονίου. Εντούτοις, λαμβανομένου υπόψη του δύσκολου έργου της υποχρεωτικής επιθεώρησης όλων των πλοίων προτεραιότητας I, προβλέπεται ότι το κράτος λιμένα, το οποίο δε διεξάγει τις επιθεωρήσεις που απαιτούνται, σύμφωνα με τα ανωτέρω, εκπληρώνει την υποχρέωση που έχει αναλάβει, εφόσον οι μη διεξαχθείσες επιθεωρήσεις δεν υπερβαίνουν α/ το 5% του συνολικού αριθμού πλοίων προτεραιότητας I, κατηγορίας υψηλού κινδύνου και β/ το 10% του συνολικού αριθμού πλοίων προτεραιότητας I, τα οποία δεν υπάγονται στην κατηγορία υψηλού κινδύνου¹⁰⁶.

¹⁰⁵ Πρόκειται για το λεγόμενο “time window”, σύμφωνα με το οποίο τα πλοία υψηλού κινδύνου είναι επιλέξιμα προς επιθεώρηση από τον 5^ο μήνα και ως εκ τούτου η επιθεώρηση μεταξύ 5^{ου} και 6^{ου} μήνα είναι προαιρετική και τα πλοία αυτά θεωρούνται ‘προτεραιότητας II’. Αντίστοιχα, για τα πλοία τυπικού κινδύνου το “time window” είναι μεταξύ 10^{ου} και 12^{ου} μήνα, ενώ για τα πλοία χαμηλού κινδύνου είναι μεταξύ 24^{ου} και 36^{ου} μήνα.

¹⁰⁶ Εντούτοις, ρητώς προβλέπεται ότι όταν μια επιθεώρηση δε διενεργηθεί επί πλοίου προτεραιότητας I, λόγω λειτουργικών λόγων και δη επειδή α/ κατά την κρίση της αρμόδιας αρχής η διεξαγωγή της επιθεώρησης θα έθετε σε κίνδυνο την ασφάλεια των επιθεωρητών, του πλοίου, του πληρώματος ή του λιμένα ή το θαλάσσιο περιβάλλον και β/ ο κατάπλους του πλοίου πραγματοποιείται αποκλειστικά κατά τη διάρκεια της νύχτας, τότε δεν υπολογίζεται ως μη διενεργηθείσα επιθεώρηση, υπό την προϋπόθεση

4.3.3 Κατηγορίες επιθεωρήσεων

Οι επιθεωρήσεις κατηγοριοποιούνται σε α) αρχικές, β) λεπτομερέστερες και γ) εκτεταμένες. Συγκεκριμένα:

- ❖ Διεξάγεται *αρχική επιθεώρηση* επί πλοίου που ανήκει σε κατηγορία τυπικού ή χαμηλού κινδύνου και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους 12 και 36 μήνες, αντίστοιχα, εκτός αν πρόκειται για επιβατηγό πλοίο, πετρελαιοφόρο, πλοίο μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοίο μεταφοράς φορτίου χύδην, ηλικίας άνω των 12 ετών, οπότε διεξάγεται *εκτεταμένη επιθεώρηση*.
- ❖ Σε κάθε περίπτωση, αν, κατά τη διενέργεια της αρχικής επιθεώρησης, υπάρξουν σαφείς ενδείξεις ('Clear Grounds') που δικαιολογούν *λεπτομερέστερη επιθεώρηση*, ο επιθεωρητής προχωρά στη διενέργεια τέτοιας.
- ❖ *Εκτεταμένη επιθεώρηση* διεξάγεται, επίσης α/ επί οποιουδήποτε πλοίου, που ανήκει σε κατηγορία υψηλού κινδύνου και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους έξι μήνες, β/ επί πλοίου που υπόκειται σε νέα επιθεώρηση, έπειτα από διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης σε λιμένες της περιοχής του Paris MoU.
- ❖ Τέλος, *λεπτομερέστερη ή εκτεταμένη*, κατά την επαγγελματική κρίση του επιθεωρητή, επιθεώρηση διενεργείται επί οποιουδήποτε επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην, ηλικίας άνω των 12 ετών, που ανήκει σε οιαδήποτε από τις κατηγορίες κινδύνου (υψηλή, τυπική, χαμηλού κινδύνου), σε περιπτώσεις απρόοπτων ή βαρύνουσας σημασίας παραγόντων.

4.3.4 Έκταση των επιθεωρήσεων

Κατά την *αρχική επιθεώρηση*, ο επιθεωρητής επισκέπτεται το πλοίο, προκειμένου α/ να ελέγξει τα πιστοποιητικά και τα έγγραφα που αριθμούνται στο Παράρτημα 10 του Paris MoU, β/ να βεβαιωθεί ότι η γενική κατάσταση του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων της γέφυρας, των χώρων ενδιαίτησης, των καταστρωμάτων, των κυτών και του μηχανοστασίου, πληροί τους γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανόνες και πρότυπα, γ/ να επαληθεύσει ότι τυχόν ελλείψεις που εντοπίστηκαν σε προηγούμενη

ότι ο λόγος μη διενέργειας της καταχωρίζεται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων. Να σημειωθεί ότι στη δεύτερη περίπτωση, στην οποία ο κατάπλους του πλοίου πραγματοποιείται κατά τη διάρκεια της νύχτας, τα κράτη λιμένος οφείλουν να λάβουν τα αναγκαία μέτρα, ώστε να εξασφαλίζουν ότι πλοία, τα οποία καταπλέουν τακτικά κατά τη διάρκεια της νύχτας, θα μπορούν να επιθεωρούνται καταλλήλως.

επιθεώρηση έχουν διορθωθεί, εντός του χρόνου που ορίστηκε στην έκθεση επιθεώρησης.

Αν κατά τη διεξαγωγή της αρχικής επιθεώρησης, υπάρξουν σαφείς ενδείξεις ότι η κατάσταση του πλοίου ή του εξοπλισμού του ή του πληρώματος ή οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών δεν ανταποκρίνονται ουσιαδώς στα προβλεπόμενα των διεθνών συνθηκών, που αποτελούν τα σχετικά όργανα, τότε ο επιθεωρητής προχωρά σε *λεπτομερέστερη επιθεώρηση*, εφόσον κατά την επαγγελματική του κρίση απαιτείται. Η λεπτομερέστερη επιθεώρηση επικεντρώνεται: α/ στον ή στους τομείς, στους οποίους προέκυψαν οι σαφείς ενδείξεις παραβίασης των σχετικών οργάνων και β/ μπορεί να συμπεριλάβει την τυχαία επιθεώρηση κάποιων εκ των ακόλουθων πεδίων: 1. Έγγραφα, 2. Κατάσταση των δομικών στοιχείων, 3. Αντοχή στις καιρικές συνθήκες, 4. Συστήματα έκτακτης ανάγκης, 5. Ραδιοεπικοινωνία, 6. Εργασίες φορτοεκφόρτωσης, 7. Πυρασφάλεια, 8. Συναγερμοί, 9. Συνθήκες διαβίωσης και εργασίας, 10. Εξοπλισμός πλοήγησης, 11. Σωστικός εξοπλισμός, 12. Επικίνδυνα εμπορεύματα, 13. Μηχανήματα πρόωσης και βοηθητικά μηχανήματα και 14. Πρόληψη της ρύπανσης.

Στις περιπτώσεις της *εκτεταμένης επιθεώρησης* η εξέταση γίνεται σε βάθος, και αφορά τον έλεγχο της γενικής κατάστασης του πλοίου, συμπεριλαμβανομένου του ανθρώπινου στοιχείου, κατά περίπτωση, στο σύνολο πλέον των πεδίων που προαναφέρθηκαν κατά την λεπτομερή επιθεώρηση. Εξάλλου, πέρα των πεδίων αυτών, η εξέταση μπορεί, με την επιφύλαξη της δυνατότητας διεξαγωγής της, να περιλαμβάνει την εξακρίβωση και άλλων πεδίων κινδύνου, που συνδέονται με τον τύπο του υπό επιθεώρηση πλοίου. Στα πλαίσια αυτά, η επαγγελματική κρίση του επιθεωρητή παίζει πρωτεύοντα ρόλο για το πόσο διεisdυτικός θα είναι ο διενεργηθείς έλεγχος κάθε συγκεκριμένου τομέα.

4.3.5 Οι επικεντρωμένες εκστρατείες επιθεωρήσεις

Στα πλαίσια βελτίωσης του εναρμονισμένου συστήματος ελέγχου, το Paris MoU διεξάγει ετησίως επικεντρωμένες εκστρατείες επιθεωρήσεις¹⁰⁷. Οι εκστρατείες αυτές επικεντρώνονται, κάθε φορά, σε έναν συγκεκριμένο τομέα ελέγχου συμμόρφωσης με τους διεθνείς κανονισμούς, με στόχο την ευαισθητοποίηση, την συγκέντρωση πληροφοριών και την επιβολή του απαιτούμενου επιπέδου

¹⁰⁷ Concentrated Inspection Campaigns (CICs)

συμμόρφωσης. Η κάθε εκστρατεία ετοιμάζεται από την αντίστοιχη ομάδα εμπειρογνώμων, ανάλογα το πεδίο ελέγχου της, και προσδιορίζει τα ειδικότερα σημεία στόχευσης¹⁰⁸. Η εκστρατεία διαρκεί δύο μήνες και οι επιθεωρητές οφείλουν, πέρα από την περιοδική ή πρόσθετη επιθεώρηση που διενεργούν, να εστιάσουν και στον τομέα, που υποδεικνύει η εκστρατεία. Προς εξυπηρέτησή των επιθεωρητών, συντάσσεται και παραδίδεται ένα ερωτηματολόγιο, το οποίο πρέπει να συμπληρωθεί κατά τη διενέργεια της επιθεώρησης. Το ενδεχόμενο επιβολής παρατηρήσεων ή κράτησης του πλοίου εξαρτάται, μεταξύ άλλων, από τις απαντήσεις που δίνονται κατά τη συμπλήρωση του ερωτηματολογίου. Τα αποτελέσματα του ερωτηματολογίου και της επιθεώρησης συστηματοποιούνται, αξιολογούνται και παρέχουν πολύτιμα συμπεράσματα για τις διορθωτικές ενέργειες στις οποίες θα πρέπει να προβούν όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, κράτη σημαίας, κράτη λιμένα και πλοιοκτήτες, για την αποτελεσματικότερη εφαρμογή των διεθνών συνθηκών¹⁰⁹.

4.3.6 Η έννοια των ‘Σαφών Ενδείξεων’ (‘Clear Grounds’)

Με την καθιέρωση του ελέγχου του κράτους λιμένα υπήρξε εκ μέρους των πλοιοκτητών, αλλά και των κρατών σημαίας, μια έντονη ανησυχία για το ενδεχόμενο τα πλοία τους να στοχοποιηθούν αδικαιολόγητα και ο επιθεωρητής να επιβάλλει εντελώς παράλογες απαιτήσεις, προτού επιτρέψει τον απόπλου τους. Εξάλλου, εξακολουθεί να υπάρχει η ανησυχία ότι ο επιθεωρητής, ενδέχεται να μη διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα για να αποφασίζει, με βάση την επαγγελματική κρίση του, με αποτέλεσμα να προβαίνει σε λανθασμένες ενέργειες, οι οποίες μπορούν να έχουν σοβαρές οικονομικές συνέπειες για έναν πλοιοκτήτη¹¹⁰.

Το Νοέμβριο του 1995, ο IMO έλαβε μέτρα προκειμένου να μετριάσει τις ανησυχίες αυτές, υιοθετώντας το Ψήφισμα A.787 (19), όπως αυτό αντικαταστάθηκε

¹⁰⁸ Ήδη, εντός του 2018, διενεργείται επικεντρωμένη εκστρατεία επιθεώρησης για την εφαρμογή του Παραρτήματος IX της MARPOL και τα αποτελέσματά της θα δημοσιευτούν στην ετήσια έκθεση του Paris MoU. Τα προηγούμενα χρόνια διενεργήθηκαν επικεντρωμένες εκστρατείες επιθεώρησης αναφορικά με α/ την εφαρμογή της MLC, β/ τα συστήματα Ναυσιπλοΐας, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος ECDIS, γ/τα συστήματα πυρόσβεσης, δ/ τη κύρια μηχανή πρόωσης και τις βοηθητικές μηχανές, ε/ την εξοικείωση του πληρώματος για την είσοδο του σε κλειστούς χώρους, στ/ τις ώρες ανάπαυσης των ναυτικών.

¹⁰⁹ Περισσότερες πληροφορίες για τα αποτελέσματα των επιμέρους εκστρατειών βλ. <https://www.parismou.org/publications-category/cic-results>, Cariou P., Wolff F.C, Identifying substandard vessels through Port State Control inspections: A new methodology for Concentrated Inspection Campaigns, Marine Policy, 2015, σελ. 27-39.

¹¹⁰ Wonham J., Some recent regulatory developments in IMO for which there are corresponding requirements in the United Nations Convention on the Law of the Sea, Marine Policy, 1996, τόμος 20, σελ. 379.

από το Ψήφισμα A.1052 (27), αναφορικά με τις διαδικασίες για την διεξαγωγή του Ελέγχου από το Κράτος Λιμένα, στο οποίο περιλαμβάνονται ενδεικτικά παραδείγματα “σαφών ενδείξεων” για τη διεξαγωγή λεπτομερέστερης επιθεώρησης. Η αρχική αυτή λίστα συμπεριλήφθηκε στο κείμενο του Paris MoU και εν συνεχεία επεκτάθηκε, περιλαμβάνοντας περαιτέρω ενδεικτικά παραδείγματα που εξέδωσε η Επιτροπή του Paris MoU. Ειδικότερα, τέτοια παραδείγματα σαφών ενδείξεων θεωρούνται, μεταξύ άλλων:

- Η απουσία βασικού εξοπλισμού ή ρυθμίσεων που απαιτούνται από τις διεθνείς συμβάσεις.
- Η διαπίστωση, κατά την εξέταση των πιστοποιητικών του πλοίου, ότι κάποιο ή περισσότερα είναι χωρίς ισχύ.
- Η διαπίστωση ότι τα πιστοποιητικά και τα έγγραφα που αναφέρονται στο Παράρτημα 10 του Paris MoU δε βρίσκονται στο πλοίο ή είναι ανακριβή ή δεν τηρούνται σωστά ή δεν ενημερώνονται.
- Αποδεικτικά στοιχεία, που προκύπτουν από τις γενικές εντυπώσεις και παρατηρήσεις του επιθεωρητή, σοβαρής φθοράς του σκάφους ή των δομών του ή ελλείψεων που μπορούν να θέσουν σε κίνδυνο τη δομική ακεραιότητα, τη στεγανότητα ή την αντοχή του πλοίου στις καιρικές συνθήκες.
- Αποδεικτικά στοιχεία, που προκύπτουν από τις γενικές εντυπώσεις και παρατηρήσεις του επιθεωρητή, σοβαρών ελλείψεων αναφορικά με την ασφάλεια, την πρόληψη της ρύπανσης και τον εξοπλισμό ναυσιπλοΐας.
- Πληροφορίες ή αποδεικτικά στοιχεία ότι ο πλοίαρχος ή το πλήρωμα δεν είναι εξοικειωμένοι με βασικούς χειρισμούς επί του πλοίου, οι οποίοι αφορούν την ασφάλεια του πλοίου ή την πρόληψη ρύπανσης ή ότι δεν έχουν εκτελεσθεί τέτοιου είδους χειρισμοί.
- Ενδείξεις ότι τα αρμόδια μέλη του πληρώματος αδυνατούν να επικοινωνήσουν μεταξύ τους ή με άλλα άτομα στο πλοίο ή ότι το πλοίο αδυνατεί να επικοινωνήσει με τις Αρχές ξηράς σε κοινή γλώσσα ή σε γλώσσα των εν λόγω Αρχών.
- Το πλοίο έχει αλλάξει σημαία προκειμένου να αποφύγει τη συμμόρφωσή του με την MLC ή το πλοίο φέρει σημαία κράτους που δεν έχει επικυρώσει την MLC.

- Υπάρχουν πληροφορίες ότι οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης στο πλοίο δε συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της MLC
- Απουσία πίνακα ρυθμίσεων εργασίας στο πλοίο ή αρχείων ωρών εργασίας ή ανάπαυσης των ναυτικών.

4.3.7 Διαπίστωση Ελλείψεων – Διορθωτικές ενέργειες – Κράτηση Πλοίου

Στην πράξη, η διαδικασία που ακολουθείται κατά τη διεξαγωγή της επιθεώρησης είναι η ακόλουθη:

1. Ο επιθεωρητής μεταβαίνει στο πλοίο¹¹¹, προκειμένου να διενεργήσει την κατά περίπτωση επιθεώρηση (αρχική, λεπτομερέστερη, εκτεταμένη)

2. Εφόσον κατά τον έλεγχο που διενεργείται διαπιστωθούν ελλείψεις (deficiencies), ο επιθεωρητής συμπληρώνει στην έκθεση επιθεώρησης το είδος της έλλειψης¹¹² και, ανάλογα τη φύση αυτής, την επιβαλλόμενη δράση/ενέργεια¹¹³. Οι συχνότερες ενέργειες, που επιβάλλονται είναι οι εξής: “αποκατάσταση στο επόμενο λιμάνι”¹¹⁴, “αποκατάσταση ελλείψεων εντός 14 ημερών”¹¹⁵, “αποκατάσταση πριν τον απόπλου”¹¹⁶, “αποκατάσταση”¹¹⁷, “να ληφθεί διορθωτική ενέργεια από το σύστημα ISM της εταιρείας, εντός 3 μηνών”¹¹⁸. Περαιτέρω, ο επιθεωρητής, ανάλογα την

¹¹¹ Κάθε πλοίο, που καταπλέει σε λιμένα της περιοχής του Paris MoU οφείλει α/ εφόσον πρόκειται για πλοίο που θα υποβληθεί σε εκτεταμένη επιθεώρηση, να αναγγείλει την άφιξη του 72 ώρες πριν τον εκτιμώμενο χρόνο κατάπλου, συνυποβάλλοντας τις πληροφορίες, που αναφέρονται στο Παράρτημα 12 του Paris MoU, β/ να αναγγείλει την άφιξή του 24 ώρες πριν τον εκτιμώμενο χρόνο κατάπλου, γ/ να αναγγείλει τον ακριβή χρόνο κατάπλου, δ/ να αναγγείλει τον ακριβή χρόνο απόπλου.

¹¹² Οι πέντε βασικές κατηγορίες ελλείψεων, που διαπιστώνονται, συνήθως, είναι στους τομείς: α/ των συστημάτων ναυσιπλοΐας (13,66%), β/ του συστήματος πυροπροστασίας (13,06%), γ/ των συνθηκών εργασίας και ενδιαίτησης (8,35%), δ/ των σωστικών μέσων (8,06%) και ε/ των πιστοποιητικών (6,75%), βλ. Annual Report ParisMoU 2017.

¹¹³ Το είδος της κάθε έλλειψης αντιστοιχεί σ'έναν κωδικό. Οι κωδικοί αυτοί βρίσκονται αναρτημένοι στην ηλεκτρονική σελίδα του Paris MoU. Αντίστοιχα, οι επιβαλλόμενες δράσεις/ενέργειες έχουν αντίστοιχους κωδικούς που αναρτώνται στην ιστοσελίδα του Paris MoU. Στην πράξη, ο επιθεωρητής είτε συμπληρώνει τους κωδικούς ιδιοχείρως στην έκθεση ελέγχου, είτε, εφόσον πρόκειται για προδιατυπωμένη φόρμα, τσεκάρει το αντίστοιχο πεδίο.

¹¹⁴ Χρησιμοποιείται για ελλείψεις που δεν μπορούν να αποκατασταθούν πριν τον απόπλου του πλοίου, αλλά για τις οποίες ο επιθεωρητής αξιώνει την αποκατάστασή τους στο επόμενο λιμάνι.

¹¹⁵ Χρησιμοποιείται για ελλείψεις, οι οποίες, σύμφωνα με την επαγγελματική κρίση του επιθεωρητή, δεν είναι τόσο σοβαρές που να απαιτούν άμεση αποκατάστασή τους ή επαλήθευση από τον επιθεωρητή.

¹¹⁶ Χρησιμοποιείται για ελλείψεις, που θα έπρεπε να αποκατασταθούν πριν τον απόπλου, εντούτοις, με δεδομένο ότι δεν είναι τόσο σοβαρές που να δικαιολογούν κράτηση του πλοίου, εναπόκειται στη κρίση του πλοιάρχου αν θα αποκατασταθούν πριν τον απόπλου.

¹¹⁷ Χρησιμοποιείται για έλλειψη που έχει αποκατασταθεί και επιβεβαιώνεται από τον επιθεωρητή,

¹¹⁸ Χρησιμοποιείται όταν η διαπιστωθείσα έλλειψη αφορά ελλιπή ή αναποτελεσματική εφαρμογή του κώδικα ISM.

περίπτωση, ενημερώνει τις αρμόδιες αρχές του κράτους σημαίας του πλοίου και τον ηογνώμονα που εξέδωσε τα πιστοποιητικά του υπό έλεγχο πλοίου.

3. Εάν, με βάση την επαγγελματική κρίση του επιθεωρητή, οι ελλείψεις, που εντοπίζονται, αποτελούν σαφή κίνδυνο για την ασφάλεια, την υγεία ή το περιβάλλον, ο επιθεωρητής φροντίζει να επιβληθεί κράτηση¹¹⁹. Όταν ασκεί την επαγγελματική του κρίση ως προς το εάν πρέπει να επιβληθεί κράτηση πλοίου, ο επιθεωρητής οφείλει¹²⁰:

α) Να επιβάλλει κράτηση σε πλοία, τα οποία δεν μπορούν να αποπλεύσουν με ασφάλεια, κατά την πρώτη επιθεώρηση, ανεξάρτητα από το χρόνο ελλιμενισμού του πλοίου.

β) Να επιβάλει κράτηση, εάν οι ελλείψεις του πλοίου είναι αρκετά σοβαρές, ώστε να δικαιολογούν την επιστροφή του επιθεωρητή, στο πλοίο προκειμένου να βεβαιωθεί ότι αυτές έχουν αποκατασταθεί πριν τον απόπλου του.

Ειδικότερα, όταν αποφασίζει εάν οι ελλείψεις που εντοπίστηκαν σε ένα πλοίο είναι αρκετά σοβαρές, ώστε να δικαιολογούν την κράτησή του, ο επιθεωρητής πρέπει να εξετάζει τα ακόλουθα: 1/ κατά πόσον το πλοίο διαθέτει τα σχετικά έγκυρα έγγραφα, 2/ κατά πόσον το πλοίο διαθέτει το πλήρωμα που απαιτείται βάσει του εγγράφου για τον ελάχιστο απαιτούμενο αριθμό επάνδρωσης. Κατά την επιθεώρηση, ο επιθεωρητής εξετάζει εάν το πλοίο ή/και το πλήρωμα είναι σε θέση: 3/ να ταξιδεύουν ασφαλώς καθ' όλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού, 4/ να χειρίζονται, να μεταφέρουν και να παρακολουθούν την κατάσταση του φορτίου καθ' όλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού, 5/ να χειρίζονται ασφαλώς το μηχανοστάσιο καθ' όλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού, 6/ να διατηρούν την κατάλληλη πρόωση και πηδαλιουχία καθ' όλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού, 7/ να κατασβήνουν αποτελεσματικά τις πυρκαγιές σε οποιοδήποτε μέρος του πλοίου κατά το επόμενο ταξίδι, 8/ να εγκαταλείπουν το πλοίο ταχέως και ασφαλώς και να πραγματοποιούν ενέργειες διάσωσης, εφόσον απαιτείται, κατά το επικείμενο ταξίδι, 9/ να προλαμβάνουν τη ρύπανση του περιβάλλοντος καθ' όλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού, 10/ να διατηρούν την

¹¹⁹ Πρόκειται για τις λεγόμενες “detainable deficiencies”, δηλαδή ελλείψεις που χρήζουν επιβολής κρατήσεως. Στις κατευθυντήριες οδηγίες του Paris MoU υπάρχει ενδεικτικός κατάλογος ελλείψεων, ανά σύμβαση ή/και κώδικα, οι οποίες θεωρούνται τόσο σοβαρές, ώστε να μπορούν να δικαιολογήσουν την κράτηση ενός πλοίου.

¹²⁰ Βλ. “Guidance on detention and action taken”, διαθέσιμο στο www.parismou.org

απαιτούμενη ευστάθεια καθ' όλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού, 11/ να διατηρούν την απαιτούμενη στεγανότητα καθ' όλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού, 12/ να επικοινωνούν, εφόσον χρειάζεται, σε καταστάσεις κινδύνου κατά το επόμενο ταξίδι, 13/ να εξασφαλίζουν ασφαλείς και υγιείς συνθήκες επί του πλοίου καθ' όλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού, 14/ να παρέχουν όσο το δυνατόν περισσότερες πληροφορίες σε περίπτωση ατυχήματος.

Εάν η απάντηση σε οποιοδήποτε από τα ερωτήματα αυτά είναι αρνητική, και ανάλογα με όλες τις ελλείψεις που διαπιστώνονται, πρέπει να εξετάζεται σοβαρά η περίπτωση κράτησης πλοίου. Σε κάθε περίπτωση, η ανάγκη επιστροφής του επιθεωρητή στο πλοίο αποτελεί μέτρο της σοβαρότητας των ελλείψεων. Ωστόσο, η επιστροφή αυτή δεν είναι υποχρεωτική σ' όλες τις περιπτώσεις. Σημαίνει απλώς ότι η αρχή πρέπει να εξακριβώνει με κάποιο τρόπο, και κατά προτίμηση με νέα επίσκεψη, ότι οι ελλείψεις αποκαταστάθηκαν πριν από τον απόπλου.

4. Η διαταγή κράτησης αίρεται μόνον όταν εξαλειφθεί ο κίνδυνος ή όταν η Αρμόδια Αρχή Επιθεώρησης βεβαιωθεί ότι το πλοίο μπορεί, υπό τις τυχόν αναγκαίες προϋποθέσεις, να αποπλεύσει, χωρίς κίνδυνο για την ασφάλεια και την υγεία των επιβατών ή του πληρώματος, ή κίνδυνο για άλλα πλοία, ή χωρίς να υπάρχει αδικαιολόγητη απειλή βλάβης του θαλασσίου περιβάλλοντος.

5. Όταν ο επιθεωρητής ολοκληρώσει την επιθεώρηση, συντάσσει σχετική έκθεση, αντίγραφο της οποίας παραδίδεται στον πλοίαρχο του πλοίου. Στην έκθεση περιέχονται, μεταξύ άλλων, πληροφορίες για το υπό επιθεώρηση πλοίο, πληροφορίες σχετικές με την επιθεώρηση (τύπος επιθεώρησης, φύση των ελλείψεων, μέτρα που ελήφθησαν κοκ) και συμπληρωματικές πληροφορίες σε περίπτωση κράτησης (ημερομηνία επιβολής κράτησης, φύση των ελλείψεων που δικαιολογούν την κράτηση, μέτρα που ελήφθησαν κοκ).

4.3.8 Η απαγόρευση πρόσβασης στους λιμένες (Banning)

Η απαγόρευση πρόσβασης στους λιμένες της περιοχής του Paris MoU αποτελεί ίσως το δραστηκότερο μέτρο, κατά των πλοιοκτητών που εξακολουθούν να εκμεταλλεύονται πλοία που δεν πληρούν τα πρότυπα ασφαλείας και τούτο διότι συνεπάγεται προφανέστατα οικονομική ζημία για τους ίδιους, με δεδομένη την απαγόρευση δραστηριοποίησης τους σε ένα ευρύ γεωγραφικό πλάτος. Η απαγόρευση πρόσβασης στους λιμένες της περιοχής του Μνημονίου επιβάλλεται:

- ❖ Σε πλοία, που φέρουν σημαία κράτους που βρίσκεται στη γκρι λίστα της ετήσιας έκθεσης του Paris MoU και έχουν κρατηθεί πάνω από δυο φορές τους τελευταίους 24 μήνες σε λιμένες του μνημονίου.
- ❖ Σε πλοία, που φέρουν σημαία κράτους, που βρίσκεται στη μαύρη λίστα της ετήσιας έκθεσης του Paris MoU και έχουν κρατηθεί πάνω δυο φορές τους τελευταίους 36 μήνες σε λιμένες του μνημονίου
- ❖ Σε πλοία, τα οποία δεν συμμορφώθηκαν με την επιβολή του μέτρου της κράτησης ή απέτυχαν να προσεγγίσουν την επισκευαστική μονάδα που τους υποδείχτηκε¹²¹.

Ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής του πλοίου υποβάλλουν αίτημα στην αρμόδια αρχή του κράτους, που επέβαλε την απαγόρευση, για την άρση αυτής, υπό την προϋπόθεση ότι οι σχετικές ελλείψεις έχουν αποκατασταθεί και ότι, επιπλέον, έχει παρέλθει η προβλεπόμενη χρονική διάρκεια της απαγόρευσης. Ειδικότερα, το μέτρο της απαγόρευσης πρόσβασης μπορεί να αρθεί μετά την παρέλευση 3 μηνών, αν επιβάλλεται πρώτη φορά και μετά την παρέλευση 12 μηνών, αν επιβάλλεται δεύτερη φορά. Σε αμφότερες τις περιπτώσεις, μετά την επιβολή του σχετικού αιτήματος διενεργείται εκτεταμένη επιθεώρηση, προκειμένου να διαπιστωθεί η συμμόρφωση του υπό έλεγχο πλοίου με όλους τους τομείς, που καλύπτει η εκτεταμένη επιθεώρηση, οπότε και αίρεται το επιβαλλόμενο μέτρο¹²².

Στην περίπτωση που επιβληθεί για τρίτη φορά απαγόρευση πρόσβασης, τότε αυτή αίρεται, κατόπιν σχετικού αιτήματος πλοιοκτήτη ή διαχειριστή, μετά την παρέλευση 24 μηνών και υπό την προϋπόθεση ότι το πλοίο α/ θα φέρει πλέον σημαία κράτους που ανήκει στη λευκή λίστα, β/ θα φέρει πιστοποιητικά εκδοθέντα από οργανισμό αναγνωρισμένο από ένα τουλάχιστον κράτος μέλος του Paris MoU, γ/ θα διαχειρίζεται εταιρεία υψηλής απόδοσης, δ/ θα συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις όλων των Διεθνών Συμβάσεων. Αν το πλοίο, μετά την παρέλευση των 24 μηνών, δεν πληροί τις πιο πάνω προϋποθέσεις, αποβάλλεται οριστικά από όλους τους λιμένες της περιοχής του Μνημονίου.

¹²¹ Βλ. Section 3.8 του Paris MoU.

¹²² Το μέτρο της απαγόρευσης πρόσβασης επιβάλλεται επί ενός συγκεκριμένου πλοίου και ως εκ τούτου τυχόν μεταβίβασή του ή αλλαγή σημαίας δεν οδηγεί σε ανάκληση του καθεστώτος απαγόρευσης.

4.3.9 Διαδικασία προσβολής της κράτησης και της απαγόρευσης κατάπλου

Το Paris MoU προβλέπει ότι ο πλοιοκτήτης, ο διαχειριστής ή ο εφοπλιστής του πλοίου έχουν δικαίωμα προσφυγής κατά της απόφασης της αρμόδιας αρχής επιθεώρησης, με την οποία επιβλήθηκε κράτηση του πλοίου ή απαγόρευση πρόσβασής του σε λιμένες¹²³. Ειδικότερα, η εκάστοτε αρχή επιθεώρησης οφείλει να ενημερώσει καταλλήλως τον πλοίαρχο του πλοίου για το δικαίωμα προσφυγής. Εντούτοις, στο κείμενο του Paris MoU δεν προσδιορίζεται ποιος είναι ο ‘καταλληλότερος’ τρόπος, για την ενημέρωση αυτή και ως εκ τούτου η διαδικασία επαφίεται στην κρίση της εκάστοτε αρχής επιθεώρησης. Συνήθως, στα περισσότερα κράτη λιμένα παραδίδεται στον πλοίαρχο μια δήλωση ειδοποίησης κράτησης, στην οπίσθια όψη της οποίας υπάρχουν λεπτομέρειες για τη διαδικασία προσφυγής, ενώ ταυτόχρονα ο πλοίαρχος ενημερώνεται προφορικώς για το δικαίωμα άσκησής της¹²⁴. Η διαδικασία της προσφυγής δεν είναι ενιαία, αλλά αντίθετα ρυθμίζεται από την εθνική νομοθεσία του κάθε κράτους μέλους. Ο εκάστοτε εκμεταλλευόμενος το πλοίο μπορεί να ακολουθήσει την επίσημη εσωτερική διαδικασία προσφυγής, που έχει καθορίσει το κάθε κράτος¹²⁵ ή, εναλλακτικά, μπορεί να υποβάλλει έγγραφη διαμαρτυρία για την απόφαση κράτησης ενώπιον του κράτους σημαίας, που φέρει το υπό κράτηση πλοίο ή ενώπιον του Αναγνωρισμένου Οργανισμού, ο οποίος εξέδωσε τα πιστοποιητικά του πλοίου για λογαριασμό της σημαίας. Στην περίπτωση αυτή, το κράτος σημαίας ή ο αναγνωρισμένος οργανισμός μπορεί να ζητήσει από το κράτος λιμένα να επανεξετάσει την απόφασή του για κράτηση. Αν το κράτος σημαίας διαφωνήσει με το αποτέλεσμα της επανεξέτασης, μπορεί να υποβάλει αίτημα για περαιτέρω επανέλεγχο¹²⁶.

Οι επιθεωρητές, κατά την ενάσκηση των καθηκόντων τους, πρέπει να καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για να αποφευχθεί η αδικαιολόγητη κράτηση ή καθυστέρηση, η οποία, σε κάθε περίπτωση, ενδέχεται να επιφέρει οικονομική ζημία στον εκμεταλλευόμενο το πλοίο και όχι μόνο. Εάν ένα ναυλωμένο πλοίο, το οποίο είναι υποχρεωμένο να παραδώσει φορτίο σε συγκεκριμένες ημερομηνίες, δεν είναι σε θέση να ολοκληρώσει τη φόρτωση ή την εκφόρτωση, λόγω κράτησης που επιβλήθηκε από το κράτος λιμένα, θα υποστεί σαφώς σημαντικές οικονομικές ζημίες, ενώ παράλληλα

¹²³ Η ασκηθείσα προσφυγή δεν αναστέλλει την κράτηση ή την απαγόρευση πρόσβασης στους λιμένες.

¹²⁴ Özçayır Z. O., 2004, όπ.π., σελ. 147.

¹²⁵ Το Paris MoU περιέχει στην ιστοσελίδα του πληροφορίες για τη διαδικασία προσφυγής, που ακολουθείται σε κάθε κράτος, που συμμετέχει σ’ αυτό, αναφέροντας, μεταξύ άλλων, την αρμόδια αρχή, ενώπιον της οποίας πρέπει να κατατεθεί, καθώς και το χρονικό περιθώριο άσκησής της.

¹²⁶ Βλ. σχετικώς “appeal procedure” στο www.parismou.org

η έκθεση του ονόματος του εκμεταλλευόμενου το πλοίου, με δεδομένη τη δημοσίευση των αποτελεσμάτων επιθεώρησης, μπορεί να τον ζημιώσει έτι περισσότερο. Εξάλλου, στα πλαίσια εκτελέσεως μιας σύμβασης μεταφοράς ενδιαφέρον παρουσιάζει το εξής ζήτημα: έστω ότι διενεργείται έλεγχος σε ένα πλοίο, το οποίο εκτελεί μεταφορά, καλυπτόμενη από φορτωτική και, κατόπιν της επιθεώρησης, επιβάλλεται κράτηση, η οποία αίρεται μετά από δυο εβδομάδες και αφού έχουν αποκατασταθεί οι ελλείψεις, που αφορούσαν στην αξιόπλοια του πλοίου. Μπορεί ο μεταφορέας να αντιτάξει κατά του παραλήπτη, ο οποίος έχει απαίτηση κατά του πρώτου λόγω ζημίας που υπέστη από την καθυστερημένη παράδοση του φορτίου, τον εξαιρούμενο κίνδυνο του άρθρου 4 §2, περ. ζ των κανόνων Χάγης-Βίσμπυ¹²⁷; Ο μεταφορέας έχει υποχρέωση να παρέχει πλοίο κατάλληλο προς πλου και κατάλληλο προς διατήρηση του φορτίου πριν και κατά την έναρξη του πλοίου (άρθρο 3 § 1 X.B.). Η υποχρέωσή του αυτή είναι πρωταρχική (overriding obligation) και προϋπόθεση επίκλησης οιαδήποτε εξαιρούμενου κινδύνου είναι ο μεταφορέας να έχει, πρωτίστως, ικανοποιήσει την υποχρέωσή του αυτή, την οποία δεν μπορεί να υπερκεράσει το ανεύθυνο του άρθρου 4 §2, περ. ζ. Επομένως, αν ο παραλήπτης αποδείξει ότι η κράτηση προκλήθηκε από αρχική ακαταλληλότητα του πλοίου, στερεί τον μεταφορέα από το δικαίωμα να προβάλει το ανεύθυνο του 4 §2, περ. ζ.

Τι γίνεται, όμως, αν αποδειχθεί ότι η κράτηση επιβλήθηκε αδικαιολόγητα και ότι ως εκ τούτου το πλοίο ήταν αξιόπλοο; Στην περίπτωση αυτή, ορθότερο φαίνεται ότι ο μεταφορέας μπορεί να επικαλεστεί το ανεύθυνο του 4 §2, περ. ζ, με δεδομένο ότι έχει ικανοποιήσει την πρωταρχική του υποχρέωση για παροχή πλοίου αξιόπλοου, υπό την έννοια του άρθρου 3 § 1 X.B. Πάντως, αν η προσφυγή γίνει δεκτή και αποδειχθεί ότι η κράτηση ή ακόμη και η καθυστέρηση επιβλήθηκαν αδικαιολόγητα, ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής ή ο εφοπλιστής δύνανται να στραφούν κατά της αρχής επιθεώρησης και να αξιώσουν αποζημίωση για τις τυχόν απώλειες ή ζημίες που υπέστησαν¹²⁸. Ενόψει του γεγονότος αυτού, καθίσταται σαφές ότι είναι ιδιαίτερα σημαντικό αφενός μεν η έκθεση, που συντάσσεται από τον επιθεωρητή και η οποία περιέχει τις ελλείψεις που οδηγούν τελικά σε κράτηση, να είναι αιτιολογημένη και όσο το δυνατόν πληρέστερη

¹²⁷ Σύμφωνα με αυτό «Ούτε ο μεταφορέας ούτε το πλοίο ευθύνονται για απώλεια ή ζημία που προέρχεται ή προκύπτει από ...(ζ) κράτηση ή περιορισμό από κυβερνητικό ή νομοθετικό όργανο ή κατάσχεση βασισμένη σε δικαστική διαδικασία»

¹²⁸ Σε περίπτωση προβαλλόμενης αδικαιολόγητης κράτησης πλοίου ή καθυστέρησης, το βάρος της απόδειξης φέρει πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής ή ο εφοπλιστής του πλοίου.

και αφετέρου να εφαρμόζονται από τον επιθεωρητή όλα εκείνα τα κριτήρια, που θα τον βοηθήσουν να διαμορφώσει μια ορθή επαγγελματική κρίση για την επιβολή ή όχι του μέτρου της κράτησης, ώστε να μην παρέχεται στον εκμεταλλευόμενο το πλοίο πρόσφορο έδαφος για προσφυγή ή ακόμη και για αγωγή αποζημίωσης¹²⁹.

5 Το Σύστημα THETIS

Ουσιαστική συμβολή στην αποτελεσματικότερη εφαρμογή του συστήματος ελέγχου από το κράτος λιμένα έχει το σύστημα THETIS¹³⁰. Πρόκειται για ένα πληροφοριακό σύστημα δεδομένων, στο οποίο καταχωρούνται όλα τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων, τα οποία είναι στη διάθεση των αρχών επιθεώρησης και ως εκ τούτου, λειτουργεί ως εργαλείο των επιθεωρητών. Και τούτο διότι υπολογίζει αυτόματα, σε καθημερινή βάση, το προφίλ επικινδυνότητας των πλοίων, λαμβάνοντας υπόψη τις πληροφορίες ελέγχου που προστίθενται, υποδεικνύει ποια πλοία έχουν προτεραιότητα για επιθεώρηση και επιτρέπει να καταγράφονται τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων. Οι εκθέσεις/αναφορές αυτές είναι στη διάθεση όλων των Λιμενικών Αρχών της περιοχής του Paris MOU και της Κοινότητας. Για να διευκολυνθεί ο προγραμματισμός των επιθεωρήσεων, το σύστημα THETIS είναι συνδεδεμένο με το SafeSeaNet (SSN)¹³¹, το οποίο αποτελεί μια πανευρωπαϊκή πλατφόρμα παρακολούθησης κίνησης πλοίων, που εξασφαλίζει τον εντοπισμό των πλοίων και των ατυχημάτων. Το THETIS διασυνδέεται και με άλλες βάσεις δεδομένων στον τομέα της θαλάσσιας ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων βάσεων δεδομένων άλλων Μνημονίων, όπως των Mediterranean, Indian Ocean και Tokyo MoUs, έτσι ώστε να ανταλλάσσονται δεδομένα και να προσφέρεται μια πλήρης εικόνα στον επιθεωρητή.

Η συμβολή του συστήματος THETIS είναι πολυσήμαντη και τούτο διότι, πέρα από την πρακτική σημασία του στην αποτελεσματικότερη και ταχύτερη εφαρμογή του καθεστώτος ελέγχου, μέσω των επικαιροποιημένων πληροφοριών που παρέχει στους

¹²⁹ Jurgens U., Invalid Detention: How the wrong law makes a ship safe, Lloyd's maritime and commercial law quarterly, 2009, σελ. 180-188.

¹³⁰ Το Paris MoU διέθετε αρχικά μια ηλεκτρονική βάση δεδομένων, που ονομαζόταν SIRENAC (Système d' Information Relatif aux Navires Controlés), στην οποία καταχωρούνταν όλες οι επιθεωρήσεις, ενώ παράλληλα παρείχε πληροφορίες στους επιθεωρητές σχετικά με τα πλοία που κατέπλεαν στα λιμάνια. Ωστόσο, στη συνέχεια το SIRENAC αντικαταστάθηκε από το THETIS, το οποίο διαχειρίζεται η EMSA, προκειμένου να φορτωθούν σ' αυτό όλες οι πληροφορίες που αφορούν στις επιθεωρήσεις που διενεργούνται στην ΕΕ και στην περιοχή του Paris MoU.

¹³¹ Βλ. σχετικώς οδηγία 2009/17/ΕΚ και οδηγία 2014/100/ΕΕ, με τις οποίες τροποποιήθηκε η οδηγία 2002/59/ΕΚ.

επιθεωρητές, ενισχύει, περαιτέρω, τη διαφάνεια του συστήματος ελέγχου. Παράλληλα, με δεδομένο ότι δημοσιοποιούνται στοιχεία, που αφορούν στις ελλείψεις και τις κρατήσεις των πλοίων, τις χαμηλές επιδόσεις των νηογνομόνων και των εταιρειών, αυτή η ‘αρνητική δημοσιότητα’ κινητοποιεί εκείνους τους παίχτες της ναυτιλίας, που επενδύουν, μεταξύ άλλων, στην εμπορική τους φήμη, να κρατούν σε υψηλά επίπεδα τις προδιαγραφές τους και συνεπακόλουθα τις επιδόσεις τους.

6 Ο ρόλος του Επιθεωρητή

Η ναυτιλιακή βιομηχανία συνιστά έναν από τους πιο πολυνομοθετημένους κλάδους παγκοσμίως¹³². Εντούτοις, όπως έχει ήδη αναπτυχθεί, η προβληματική έγκειται στην αναποτελεσματική εφαρμογή των νομοθετημάτων αυτών, που οδήγησε στην άνοδο του ελέγχου του κράτους λιμένα. Αντίστοιχα, το Paris MoU, όπως έχει διαμορφωθεί, μετά τις επιμέρους τροποποιήσεις και ιδίως μετά την υιοθέτηση του Νέου Καθεστώτος Ελέγχου, πέτυχε την εισαγωγή ενός εναρμονισμένου συστήματος ελέγχου των πλοίων που δεν πληρούν τα πρότυπα ασφαλείας. Εντούτοις, κατά την εφαρμογή του Paris MoU από τις συμβαλλόμενες αρχές, παρατηρούνται αποκλίσεις, οι οποίες οδηγούν σε διαφορετικά αποτελέσματα του ελέγχου, ανάλογα το κράτος λιμένα, που διενεργεί την εκάστοτε επιθεώρηση. Οι αποκλίσεις αυτές στη διαδικασία της επιθεώρησης επηρεάζουν άμεσα την αξιοπιστία του συστήματος που εισάγει το Paris MoU, ενώ επιτρέπουν τελικά την ανάπτυξη του φαινομένου του “port-shopping”, μιας πρακτικής, που ακολουθούν εκείνοι οι πλοιοκτήτες, οι οποίοι επιλέγουν συγκεκριμένους λιμένες για να καταπλεύσουν, γνωρίζοντας ότι η διαδικασία του ελέγχου είναι λιγότερο αποτελεσματική και συνεπακόλουθα η εφαρμογή των διεθνών προτύπων λιγότερο αυστηρή¹³³.

Είναι προφανές ότι η ομοιογενής και αποτελεσματική εφαρμογή της προβλεπόμενης διαδικασίας εξαρτάται άμεσα από τον εκάστοτε επιθεωρητή, που διενεργεί την επιθεώρηση και ο οποίος συνιστά τον πυρήνα της όλης διαδικασίας. Παράγοντες, όπως οι γραφειοκρατικές πρακτικές της χώρας του, η διοικητική και πολιτική στήριξη της διοίκησής του, μπορούν να επηρεάσουν το έργο του και συνεπακόλουθα την ομοιομορφη εφαρμογή της διαδικασίας. Πέρα των παραγόντων αυτών, όμως, εξέχοντα ρόλο στην αποτελεσματική εφαρμογή του Paris MoU

¹³² Exarchopoulos G, Zhang P., Pryce-Roberts N., Zhao M, όπ.π., σελ. 63.

¹³³ McDorman T., 2000, όπ. π., σελ. 225.

διαδραματίζει και η αμερόληπτη στάση του επιθεωρητή. Το ίδιο το κείμενο του μνημονίου προβλέπει ότι ο επιθεωρητής δεν πρέπει να έχει κανένα εμπορικό συμφέρον ούτε στο λιμένα επιθεώρησης, ούτε στα επιθεωρούμενα πλοία, ενώ δεν πρέπει να απασχολείται, ούτε να αναλαμβάνει εργασίες για λογαριασμό μη κυβερνητικών οργανισμών, οι οποίοι εκδίδουν τα πιστοποιητικά του πλοίου. Στην αντίθεση περίπτωση, η σύγκρουση συμφερόντων είναι προφανής και, όπως σε οποιοδήποτε σύστημα στο οποίο εμπλέκονται άνθρωποι, το σύστημα του κράτους λιμένα θα μπορούσε να κατηγορηθεί για κατάχρηση εξουσίας, η οποία θα μπορούσε να αγγίζει, ορισμένες φορές, πρακτικές δωροδοκίας¹³⁴.

Περαιτέρω, παρά τις υπάρχουσες κατευθυντήριες γραμμές, που αποσαφηνίζουν τις επιμέρους διαδικασίες ελέγχου και προσδιορίζουν αόριστες έννοιες, όπως αυτή των ‘σαφών ενδείξεων’, δεν μπορεί να παραβλέπεται ότι σημαντικό μέρος της διαδικασίας ελέγχου επαφίεται στην ‘επαγγελματική κρίση’ του επιθεωρητή, η οποία, καίτοι στηρίζεται σ’ αυτές τις κατευθυντήριες γραμμές και οδηγίες, δεν παύει να είναι, ως ένα βαθμό, υποκειμενική, γεγονός που συνεπάγεται, πολλές φορές, διαφορετική εφαρμογή της διαδικασίας. Είναι δε προφανές ότι η ‘επαγγελματική κρίση’ του εκάστοτε επιθεωρητή διαμορφώνεται, μεταξύ άλλων, ανάλογα την εμπειρία του και την κατάρτισή του. Το Paris MoU προβλέπει τις ελάχιστες προδιαγραφές που πρέπει να πληροί ο επιθεωρητής. Από αυτές διαπιστώνει κανείς ότι επιθεωρητές δε γίνονται μόνο οι κάτοχοι πτυχίου από ναυτικό ίδρυμα ή οι κάτοχοι πτυχίου ναυπηγού, μηχανολόγου ή μηχανικού στο τομέα της ναυτιλίας, αλλά και οι κάτοχοι πανεπιστημιακού τίτλου, μη συναφούς με το ναυτικό επάγγελμα¹³⁵. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με την ελλιπή εκπαίδευση και κατάρτιση των επιθεωρητών σε ορισμένα κράτη του Μνημονίου¹³⁶, μπορεί να οδηγήσει είτε στη μη διαπίστωση ελλείψεων είτε στην αδικαιολόγητη επισήμανση ελλείψεων και συνεπακόλουθης αυθαίρετης κράτησης.

Εξάλλου, σημαντικό ρόλο στην ομοιόμορφη εφαρμογή του Μνημονίου παίζει και ο αριθμός των επιθεωρητών που συμμετέχουν στην εκάστοτε επιθεώρηση. Μελέτη,

¹³⁴ Özçayır Z. O., 2004, όπ.π., σελ. 3.

¹³⁵ Περαιτέρω, οι επιθεωρητές θα πρέπει α/ να έχουν τουλάχιστον ένα έτος υπηρεσίας ως επιθεωρητές του κράτους σημαίας, είτε με αντικείμενο την επιθεώρηση και την πιστοποίηση σύμφωνα με τις συμβάσεις είτε συμμετέχοντας στην παρακολούθηση των δραστηριοτήτων των αναγνωρισμένων οργανισμών στους οποίους έχουν ανατεθεί νόμιμες αποστολές ή β/ να αποκτήσουν ανάλογη ικανότητα μετά από σχετική εκπαίδευση τουλάχιστον ενός έτους με συμμετοχή σε επιθεωρήσεις ελέγχου του κράτους λιμένα υπό την καθοδήγηση έμπειρων αξιωματικών ελέγχου του κράτους λιμένα.

¹³⁶ Özçayır Z. O., 2004, όπ.π., σελ. 2.

που διεξήχθη, κατέδειξε ότι ανάλογα με τον αριθμό των επιθεωρητών που λαμβάνει μέρος ανά επιθεώρηση επηρεάζεται και ο αριθμός των παρατηρήσεων και των κρατήσεων, ενώ ανάλογα με τις σπουδές του κάθε επιθεωρητή, παρατηρείται ότι εντοπίζονται συγκεκριμένες ομάδες ελλείψεων στα πλοία¹³⁷. Ειδικότερα, από τα αποτελέσματα της μελέτης διαπιστώθηκε ότι μεταξύ των κρατών υπήρχαν αποκλίσεις α/ στο συνολικό αριθμό επιθεωρητών που δραστηριοποιείται ανά χώρα¹³⁸, β/ στον αριθμό των επιθεωρητών που χρησιμοποιείται ανά επιθεώρηση¹³⁹ και γ/ στις σπουδές των επιθεωρητών¹⁴⁰. Η έρευνα καταλήγει ότι ο αριθμός των επιθεωρητών που χρησιμοποιείται ανά επιθεώρηση, μπορεί να επηρεάσει τα αποτελέσματα του ελέγχου, με δεδομένο ότι η ταυτόχρονη συμμετοχή περισσότερων επιθεωρητών οδηγεί σε ενδεδειγμένο έλεγχο και επομένως, η πιθανότητα να εντοπιστεί μια έλλειψη ή να κρατηθεί ένα πλοίο είναι μεγαλύτερη, αν ο αριθμός των επιθεωρητών είναι μεγαλύτερος του ενός¹⁴¹. Εντούτοις, τόσο ο συνολικός αριθμός των επιθεωρητών ανά χώρα, όσο και ο αριθμός των επιθεωρητών ανά επιθεώρηση δεν καθορίζεται από το κείμενο του Paris MoU, αλλά αποτελεί μια απόφαση που επαφίεται στη διακριτική ευχέρεια της κάθε συμμετέχουσας αρχής.

Περαιτέρω, διαπιστώθηκε ότι οι σπουδές των επιθεωρητών μπορεί να οδηγήσουν σε αποκλίσεις στην εφαρμογή του Paris MoU. Ειδικότερα, παρατηρήθηκε ότι επιθεωρητές, που είναι κάτοχοι πτυχίων νομικών ή πολιτικών επιστημών, έχουν μεγαλύτερη πιθανότητα να επιβάλουν κρατήσεις¹⁴². Ενδεχομένως, το γεγονός αυτό να είναι απόρροια ενός συνδυασμού παραγόντων, όπως των μη συναφών με την ναυτιλία σπουδών και της ελλιπούς κατάρτισης, που τους στερεί την εμπειρία και την κρίση για

¹³⁷ Η έρευνα στηρίχθηκε στα αποτελέσματα 33,206 επιθεωρήσεων που διενεργήθηκαν στην Ε.Ε. και στα κράτη που συμμετέχουν στο Paris MoU την περίοδο από 1.1.2014 έως 31.12.2015, βλ. σχετικός Graziano A., Cariou P., Wolff F.C., Mejia M.Q., Schröder-Hinrichs J.U., Port state control inspections in the European Union: Do inspector's number and background matter? Marine Policy, 2018, σελ. 231

¹³⁸ Ο συνολικός αριθμός επιθεωρητών ανά χώρα κυμαινόταν από 2 έως 120.

¹³⁹ Στο 56,8% των περιπτώσεων ο έλεγχος διενεργήθηκε από έναν επιθεωρητή, στο 36,9% από δύο και μόλις στο 6,3% από περισσότερους.

¹⁴⁰ Από 845 επιθεωρητές, το 33,4% είχαν υπηρετήσει στο παρελθόν ως αξιωματικοί καταστρώματος, το 23,4% ως αξιωματικοί μηχανής, το 11,2% ήταν μηχανολόγοι, μηχανικοί ή ναυπηγοί σε ναυτιλιακούς τομείς, το 19,1% ήταν κάτοχοι άλλων πανεπιστημίων (νομική, οικονομική ή μηχανική που δεν σχετίζονταν με την ναυτιλία) και το 12,9% υπάγονταν σε άλλες κατηγορίες, που δεν αναφέρονταν.

¹⁴¹ Η δυσκολία ορισμένων κρατών μελών να προσλάβουν ικανό αριθμό επιθεωρητών είτε λόγω έλλειψης οικονομικών πόρων, είτε λόγω έλλειψης προσφοράς ανθρώπων με εξειδικευμένες σπουδές, επισημάνθηκε και στην έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, με τίτλο "COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT, Ex-Post Evaluation of Directive 2009/16/EC on port state control", που δημοσιεύτηκε 16.5.2018, σελ. 20, βλ. <https://ec.europa.eu/>

¹⁴² 8,4% και 7,6% αντίστοιχα, έναντι του 3,8% των επιθεωρητών, με προηγούμενη υπηρεσία ως αξιωματικοί καταστρώματος

το πότε καθίσταται αναγκαία ή όχι μια κράτηση. Άλλη σημαντική διαπίστωση της μελέτης ήταν ότι το είδος των σπουδών του κάθε επιθεωρητή επηρεάζει το είδος των ελλείψεων, που διαπιστώνονται σε κάθε επιθεώρηση¹⁴³. Συγκεκριμένα, επιθεωρητές με προϋπηρεσία ως αξιωματικοί καταστρώματος ή μηχανής αναφέρουν πιο συχνά ελλείψεις, που σχετίζονται με την ασφάλεια ή την πλοήγηση. Αντίθετα, επιθεωρητές που είναι ναυπηγοί ή μηχανικοί, αναφέρουν ελλείψεις που σχετίζονται με τις συνθήκες εργασίας, ενώ επιθεωρητές, που είναι κάτοχοι άλλων πανεπιστημιακών πτυχίων αναφέρουν συχνότερα ελλείψεις που σχετίζονται με τα πιστοποιητικά και τα έγγραφα.

Τα ανωτέρω καταδεικνύουν ότι οι επιθεωρητές, αν και αποτελούν τον πυρήνα της διαδικασίας ελέγχου, παράλληλα μπορούν να αποτελέσουν και την Αχίλλειο πτέρνα του συστήματος αυτού, που διαταράσσει την ομοιογενή εφαρμογή του Μνημονίου, καθιστώντας την δύσκολο στοίχημα για τα κράτη μέλη και τούτο διότι καλούνται άνθρωποι από διαφορετικά μήκη και πλάτη ανά τον κόσμο να εφαρμόσουν ένα σύστημα, το οποίο όσο καλά δομημένο και αν είναι, επηρεάζεται από παράγοντες, όπως αυτοί που επισημάνθηκαν νωρίτερα. Η καθημερινή ανάγκη για βελτίωση της διαδικασίας ελέγχου από το κράτος λιμένα προστάζει την εφαρμογή πρόσθετων μέτρων, που θα πετύχουν την αποτελεσματικότερη και ομοιόμορφη εφαρμογή του μνημονίου. Μια αναθεώρηση του Paris MoU, προκειμένου να υιοθετηθούν σχετικές λύσεις, όπως ο εκ των προτέρων καθορισμός του ελάχιστου αριθμού των επιθεωρητών, που κάθε κράτος μέλος, ανάλογα με την κίνηση των λιμένων του, θα πρέπει να απασχολεί, ο ελάχιστος αριθμός επιθεωρητών που θα πρέπει να συμμετέχει ανά επιθεώρηση και ο διορισμός μόνο εκείνων που είναι κάτοχοι πτυχίων συναφών με την ναυτιλία, παράσταται αναγκαία.

7 Αξιολόγηση του Νέου Καθεστώτος Ελέγχου (NIR)

Παρά τις αδυναμίες του συστήματος, που επισημάνθηκαν, αναφορικά με τον μειωμένο αριθμό επιθεωρητών και την ελλιπή εκπαίδευσή τους, που συναντάται σε ορισμένα κράτη μέλη, είναι γεγονός ότι το NIR βελτίωσε δραματικά τη διαδικασία ελέγχου από το κράτος λιμένα. Χάρη στο σύστημα στόχευσης πλοίων, με βάση το προφίλ επικινδυνότητάς, μειώθηκε σε μεγάλο βαθμό ο συνολικός αριθμός

¹⁴³ Οι συχνότερες ελλείψεις συνδέονται με πιστοποιητικά και έγγραφα (15.8% των συνολικών ελλείψεων), με το σύστημα πυρασφάλειας (14.0%), με το σύστημα πλοήγησης (12.3%) και με τις συνθήκες εργασίας (10.2%).

επιθεωρήσεων¹⁴⁴, με αποτέλεσμα αφενός την εξοικονόμηση οικονομικών πόρων¹⁴⁵ και αφετέρου την καλύτερη αξιοποίηση των επιθεωρητών, ενώ, ταυτόχρονα, εξασφαλίστηκε ότι δε διαφεύγουν του συστήματος ελέγχου τα πλοία, που παρουσιάζουν υψηλό προφίλ επικινδυνότητας¹⁴⁶. Εξάλλου, ενδεικτικό της αποτελεσματικότητας του νέου καθεστώτος είναι το γεγονός ότι μετά την εισαγωγή του το ποσοστό των ελλείψεων και των κρατήσεων μειώθηκε σημαντικά¹⁴⁷ και τούτο διότι παρέχει κίνητρο στο κλάδο της ναυτιλίας να επενδύει στην ποιότητα και με τον τρόπο αυτό να βελτιώνει την ασφάλεια, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες εργασίας στα πλοία που καταπλέουν στους λιμένες. Εντούτοις, παρά τα θετικά αποτελέσματα του νέου συστήματος ελέγχου, υπάρχουν περιθώρια εξέλιξης αυτού. Ειδικότερα, η βελτίωση του συστήματος κατηγοριοποίησης των πλοίων με βάση το προφίλ επικινδυνότητάς τους, προκειμένου να προβλεφθούν και άλλοι συντελεστές, που θα οδηγήσουν σε αποτελεσματικότερη στόχευση των επικίνδυνων πλοίων, η χρήση ατομικών, αντί γενικών, συντελεστών, που θα αφορούν συγκεκριμένες κατηγορίες πλοίων και η αναθεώρηση του τύπου υπολογισμού της απόδοσης των σημαιών, θα συμβάλλουν στην ακόμη αποτελεσματικότερη εφαρμογή του NIR¹⁴⁸.

8 Η έννοια της αρχής της ‘μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης’

Η υπερέχουσα θέση της εξουσίας του κράτους λιμένα επί των πλοίων που καταπλέουν σ’ αυτό, έναντι της εξουσίας του κράτους σημαίας οδηγεί στην εφαρμογή από το κράτος λιμένα μιας διεθνούς σύμβασης σε ένα πλοίο, ακόμη και αν το κράτος της σημαίας που φέρει δεν είναι μέρος στη σύμβαση αυτή. Ειδικότερα, η αρχή της ‘μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης’, σύμφωνα με την οποία πλοία, που φέρουν σημαία κράτους που δεν είναι συμβαλλόμενο μέλος σε κάποιο από τα ‘σχετικά όργανα’, θα υπόκεινται σε λεπτομερέστερη ή, αν απαιτείται, σε εκτεταμένη επιθεώρηση από τους

¹⁴⁴ Από τις 24.000 επιθεωρήσεις που διενεργήθηκαν το 2009 και το 2010, στην ΕΕ και τη περιοχή του Paris MoU, ο αριθμός μειώθηκε για τα έτη 2015 και 2016 στις 15.000, βλ. έκθεση Ευρωπαϊκής Επιτροπής, όπ.π, σελ. 12.

¹⁴⁵ Το κόστος ανά επιθεώρηση ήταν 248€ για το έτος 2016 και το συνολικό κόστος για όλες τις επιθεωρήσεις ανήλθε σε 4,3 εκατομμύρια ευρώ, βλ. έκθεση Ευρωπαϊκής Επιτροπής, όπ. π., σελ. 21.

¹⁴⁶ βλ. έκθεση Ευρωπαϊκής Επιτροπής, όπ. π., σελ. 17.

¹⁴⁷ Κατά τη περίοδο 2011-2016, ο συνολικός αριθμός των ελλείψεων, που διαπιστώνονται κατά τον έλεγχο, μειώθηκε κατά ποσοστό 16%, ενώ ο αριθμός των κρατήσεων μειώθηκε κατά ποσοστό 2%. Ειδικότερα, ο αριθμός των ελλείψεων από το 2011, ανάλογα τον τύπο αυτών έχει μειωθεί ως εξής: -11% στο τομέα της πρόληψης της ρύπανσης, -17% στον τομέα της ασφάλειας και -9% στον τομέα των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών, βλ. www.parismou.org

¹⁴⁸ βλ. έκθεση Ευρωπαϊκής Επιτροπής, όπ. π., σελ. 17.

Επιθεωρητές, οι οποίοι οφείλουν να ακολουθήσουν την ίδια διαδικασία, που θα εφαρμόζαν στα πλοία, των οποίων η σημαία είναι συμβαλλόμενο κράτος στο σχετικό όργανο, προβλέφθηκε στο κείμενο του Paris MoU, επαναλήφθηκε στη κοινοτική οδηγία για τον έλεγχο από το κράτος λιμένα, ενώ έχει περιληφθεί σε σχετικές διεθνείς συμβάσεις, όπως στην MLC, την SOLAS, την MARPOL και την STWC.

Εντούτοις, με δεδομένο ότι συνήθως μια διεθνής σύμβαση εφαρμόζεται και επιβάλλεται ανάμεσα στα κράτη, που είναι συμβαλλόμενα μέρη, η πρακτική αυτή εγείρει ερωτήματα αναφορικά με τη νομιμότητα μιας τέτοιας εξουσίας. Τα κράτη σημαίας αντιτείνουν ότι τα κράτη λιμένα δε θα έπρεπε να επιβάλουν διεθνείς συμβάσεις σε πλοία, των οποίων τα κράτη σημαίας δεν είναι συμβαλλόμενα μέρη, με το επιχείρημα ότι ένα εμπορικό πλοίο μπορεί να αντιμετωπίσει σύγκρουση εφαρμοστέου δικαίου, αυτού του κράτους λιμένος με αυτό του κράτους σημαίας. Περαιτέρω, υποστηρίζουν ότι εφόσον το πλοίο υπόκειται πάντα στο δίκαιο του κράτους σημαίας και, μόνο όταν βρίσκεται στο κράτος λιμένα υπόκειται στο δίκαιο αυτού, θα έπρεπε να υπερέχει το δίκαιο της σημαίας¹⁴⁹.

Είναι γεγονός ότι, καίτοι ορισμένες διεθνείς συμβάσεις, όπως η MLC, περιέχουν την αρχή της ‘μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης’, με δεδομένη την αυξανόμενη προσχώρηση κρατών μελών στις συμβάσεις αυτές, οποιαδήποτε αντιπαράθεση για την εφαρμογή της αρχής αυτής σταδιακά θα ατονήσει¹⁵⁰. Σε κάθε περίπτωση, όμως, το ζήτημα αφορά στη σχέση της αρχής της ‘μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης’ με την αρχή της σχετικότητας των συμβάσεων, την λεγόμενη ‘*pacta tertiis nec nocent nec prosunt*’, που πηγάζει από το άρθρο 34 της Συνθήκης της Βιέννης του 1969 για το δίκαιο των συνθηκών¹⁵¹, σύμφωνα με την οποία οι συνθήκες δε δημιουργούν δικαιώματα και υποχρεώσεις στα τρίτα Κράτη χωρίς τη συναίνεσή τους¹⁵². Υποστηρίζεται, ωστόσο, ότι τυχόν σύγκρουση μεταξύ των δυο αρχών υπάρχει μόνο στην περίπτωση που η αρχή

¹⁴⁹ McDorman T. L., 2000, όπ.π., σελ. 212.

¹⁵⁰ Ενδεικτικά α/ 81 κράτη που αντιστοιχούν στο 94,31% της παγκόσμιας χωρητικότητας έχουν προσχωρήσει στην ASF 2001, β/ 137 κράτη που αντιστοιχούν στο 97,74% της παγκόσμιας χωρητικότητας έχουν προσχωρήσει στην CLC, γ/ 159 κράτη που αντιστοιχούν στο 99,17% της παγκόσμιας χωρητικότητας έχουν προσχωρήσει στην COLREG 1972, δ/ 157 κράτη που αντιστοιχούν στο 99,15% της παγκόσμιας χωρητικότητας έχουν προσχωρήσει στην MARPOL 73/78, ε/164 κράτη που αντιστοιχούν στο 99,18% της παγκόσμιας χωρητικότητας έχουν προσχωρήσει στην SOLAS 74, βλ. www.imo.org.

¹⁵¹ Άρθρον 34 «Η σύμβαση δε δημιουργεί υποχρεώσεις ή δικαιώματα διά τρίτον κράτος άνευ της συναίνεσής του».

¹⁵² Dörr O, Schmalenbach K., Vienna Convention on the Law of Treaties, A commentary, 2018, 2^η έκδοση, Springer, σελ. 655.

της ‘μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης’ διευρύνει την δικαιοδοσία, την οποία ένα κράτος θα είχε σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο. Γι’ αυτό το λόγο, μάλιστα, έχει υποστηριχθεί ότι στα πλαίσια της γενικής αρχής του ‘*pacta tertiis nec nocent nec prosunt*’, η αρχή της ‘μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης’ δε μπορεί να επεκταθεί για να καλύψει πλοία που φέρουν σημαία μη συμβαλλομένου κράτους στην MLC, μέχρις ότου οι κανόνες της MLC αποτελέσουν, σε κάποια μεταγενέστερη χρονική στιγμή, καθεστώς εθιμικού διεθνούς δικαίου¹⁵³.

Εντούτοις, το δικαίωμα του κράτους λιμένα να υπαγορεύει συγκεκριμένες προϋποθέσεις και προδιαγραφές για την είσοδο ενός πλοίου σ’ αυτό προβλέπεται από το διεθνές εθιμικό δίκαιο και ρυθμίζεται από την UNCLOS. Ειδικότερα, κατά το διεθνές εθιμικό δίκαιο, τα κράτη δικαιούνται να επιβάλουν τους όρους που θεωρούν αναγκαίους για την πρόσβαση αλλοδαπών πλοίων στους λιμένες τους¹⁵⁴. Οι όροι αυτοί, εξάλλου, συνδέονται με την ασφάλεια, τη δημόσια υγεία και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Με την UNCLOS δε, αναγνωρίζεται και ρυθμίζεται το δικαίωμα του παράκτιου κράτους να θέτει όρους για την πρόσβαση ξένων πλοίων στους λιμένες του¹⁵⁵. Ενόψει των ανωτέρω και με δεδομένο ότι την εφαρμογή της αρχής της ‘μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης’ επιτρέπει το ίδιο το κράτος λιμένα, ως προϋπόθεση εισόδου ξένου αλλοδαπού πλοίου, δικαίωμα που του παρέχει, κατά τα προλεχθέντα, το εθιμικό και συμβατικό διεθνές δίκαιο, ορθότερο φαίνεται ότι η αρχή αυτή δε θίγει την αρχή της σχετικότητας¹⁵⁶.

Εξάλλου, με την αρχή της ‘μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης’ εξασφαλίζεται ότι τα πλοία των χωρών, που έχουν επικυρώσει τις επιμέρους συμβάσεις δε θα βρεθούν σε ανταγωνιστικό μειονέκτημα σε σχέση με εκείνα που δεν τις έχουν επικυρώσει. Επομένως, παρέχει ένα προφανές κίνητρο για τα πλοία να φέρουν τις σημαίες των χωρών, που έχουν επικυρώσει μια σύμβαση, ενώ συμβάλλει στη δημιουργία «ισότιμων όρων» μεταξύ των σημαιών και μειώνει τον κίνδυνο του ‘flag shopping’, της πρακτικής, δηλαδή, εξεύρεσης εκ μέρους των πλοιοκτητών της σημαίας με την πιο

¹⁵³ Jennifer Lavelle, “Maritime Labour Convention 2006: International Labour Law Redefined”, κεφ. 8, 2014, Routledge.

¹⁵⁴ Υπό την προϋπόθεση ότι αφενός το ξένο πλοίο δεν είναι κρατικό, διότι στη περίπτωση αυτή ενδέχεται να εγερθούν ζητήματα κυριαρχίας και διπλωματικής ασυλίας και ότι αφετέρου το πλοίο εισήλθε οικειοθελώς στο λιμένα υποδοχής και όχι λόγω κάποιας κατάστασης ανάγκης ή καιρικών συνθηκών που το ανάγκασαν να καταπλεύσει σ’ αυτόν, βλ. Özçayir Z. O., 2004, όπ.π., σελ. 18 επ.

¹⁵⁵ McDorman, T., 1997, όπ.π., σελ. 309-310.

¹⁵⁶ Molenaar E.J., Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution, 1998, Kluwer Law International, The Hague/Boston/London, σελ 119.

επιεική εφαρμογής κανόνων. Ως εκ τούτου, μια εναρμονισμένη προσέγγιση της αποτελεσματικής εφαρμογής αυτών των διεθνών προτύπων από τα κράτη λιμένα στα ξένα πλοία, που καταπλέουν στα ύδατα της δικαιοδοσίας τους, ανεξαρτήτως των συνθηκών, που έχουν κυρώσει τα κράτη των οποίων τη σημαία φέρουν, θα επιτρέψει να αποφευχθούν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού.

9 Η επίδραση του κράτους λιμένα στην αλλαγή σημαίας (Flagging Out)

Η επιλογή της σημαίας νηολόγησης ενός πλοίου αποτελεί στρατηγικής σημασίας απόφαση, που επηρεάζεται από το διεθνοποιημένο περιβάλλον δράσης της ναυτιλιακής πλοιοκτήτριας ή διαχειρίστριας εταιρείας, καθώς και από τους επιδιωκόμενους στόχους και τα συμφέροντά της¹⁵⁷. Υπάρχουν πολλοί παράγοντες που οδηγούν στην αλλαγή και συνεπακόλουθα στην επιλογή μιας σημαίας. Από τους σημαντικότερους που έχουν διαπιστωθεί είναι η μείωση του κόστους των πληρωμάτων (26%) και του κόστους συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα (12%), η αποφυγή της γραφειοκρατίας (17%) και η διαθεσιμότητα εξειδικευμένου προσωπικού (13%)¹⁵⁸. Ωστόσο, πρόσφατη μελέτη κατέδειξε¹⁵⁹ ότι στους παράγοντες που οδηγούν στην αλλαγή σημαίας συγκαταλέγονται, επιπλέον, η εθνικότητα του εκμεταλλευόμενου το πλοίο, ο τύπος του πλοίου, η ηλικία του, καθώς και το υψηλό ποσοστό επιθεωρήσεων από το κράτος λιμένα σε πλοία συγκεκριμένης σημαίας¹⁶⁰. Παρατηρήθηκε εξάλλου, ότι το ποσοστό των διενεργούμενων επιθεωρήσεων είναι ιδιαιτέρως υψηλό σε πλοία που φέρουν σημαίες ευκαιρίας¹⁶¹. Ως εκ τούτου, εύλογα θα συμπεράνε κανείς ότι το υψηλό ποσοστό ελέγχου από το κράτος λιμένα, σε κάποιες σημαίες ευκαιρίας, θα μείωνε την προτίμηση σ' αυτές και τούτο διότι μια επιθεώρηση ενδέχεται να οδηγήσει σε καθυστέρηση ή και σε κράτηση και συνεπακόλουθα σε απώλεια παραγωγικού χρόνου. Εντούτοις, από τη σύγκριση των καταχωρημένων στοιχείων των ανοιχτών νηολογίων και των εκθέσεων, που συντάσσονται κατά τον έλεγχο από το κράτος λιμένα, προκύπτει ότι, παρότι όλο και μεγαλύτερο ποσοστό επιθεωρήσεων επικεντρώνεται σε πλοία ανοιχτών νηολογίων, ακόμη μεγαλύτερο ποσοστό πλοίων νηολογούνται

¹⁵⁷ Βλάχος Γ.Π., όπ.π., σελ. 493.

¹⁵⁸ Bergantino A., Marlow P, Factors influencing the choice of flag: empirical evidence, Maritime Policy Management, 1998, σελ 157-174.

¹⁵⁹ Για τη διεξαγωγή της μελέτης χρησιμοποιήθηκαν αφενός στοιχεία από τη βάση δεδομένων του Lloyd' Register, το οποίο διέθετε πληροφορίες για 120.000 πλοία άνω των 100 Gt και αφετέρου αποτελέσματα επιθεωρήσεων από τρία περιφερειακά μνημόνια, του Tokyo MoU, Paris MoU και του India MoU.

¹⁶⁰ Fan L, Luo M., Yin J., όπ.π., σελ. 351.

¹⁶¹ Fan L, Luo M., Yin J., όπ.π., σελ. 356.

σ'αυτά¹⁶². Τούτο δικαιολογείται, πιθανότατα, αφενός μεν από το γεγονός ότι ο έλεγχος του κράτους λιμένα δεν είναι τόσο αποτρεπτικός, ώστε να αντισταθμίζει τα πλεονεκτήματα των ανοιχτών νηολογίων και αφετέρου διότι ένα πλοίο ανοιχτού νηολογίου, που οδηγείται από το υψηλό ποσοστό επιθεώρησης σε αλλαγή σημαίας, το πιθανότερο είναι ότι θα καταλήξει και πάλι σε ανοιχτό νηολόγιο και τούτο διότι, προφανέστατα, δύσκολα θα ικανοποιούσε τις απαιτήσεις των παραδοσιακών νηολογίων. Το παραπάνω συμπέρασμα αποδεικνύει ότι ο έλεγχος του κράτους λιμένα δεν επαρκεί για την εξάλειψη των σημαίων ευκαιρίας, που δεν πληρούν τα διεθνή πρότυπα, αλλά απαιτούνται παράλληλες ενέργειες, όπως αυτή της μη αναγνώρισης των πιστοποιητικών που εκδίδουν, της επιβολής υψηλών προστίμων ή του οριστικού αποκλεισμού των πλοίων τους από τους λιμένες της περιοχής του Paris MoU.

Κεφάλαιο II

1 Ο ρόλος των Νηογνώμωνων

Οι Νηογνώμονες ή αλλιώς οι εταιρείες κατάταξης πλοίων είναι ανεξάρτητοι, μη κερδοσκοπικοί οργανισμοί, οι οποίοι επιθεωρούν και πιστοποιούν τα πλοία. Ειδικότερα, εξασφαλίζουν ότι τα υπό επιθεώρηση πλοία έχουν σχεδιαστεί, κατασκευαστεί και συντηρούνται σύμφωνα με τους κανόνες, τις πρακτικές και τις τεχνικές προδιαγραφές, που οι ίδιοι έχουν καθορίσει και βάσει των οποίων γίνεται η ταξινόμηση των πλοίων σε κλάσεις. Η κλάση εκφράζει το βαθμό ασφαλείας του πλοίου, καθώς και την εμπιστοσύνη για την οποία είναι άξιο, όσον αφορά τη μηχανική και κατασκευαστική καταλληλότητα του¹⁶³. Προκειμένου δε η κλάση που αποδίδεται στο πλοίο, να διατηρείται κατά τη διάρκεια ζωής αυτού, ο νηογνώμονας πραγματοποιεί τακτικές επιθεωρήσεις, διαφορετικής συχνότητας και έκτασης¹⁶⁴.

Οι Νηογνώμονες επιτελούν ζωτικής σημασίας λειτουργία αναφορικά με την ασφαλισιμότητα και την εμπορευσιμότητα των πλοίων και ως εκ τούτου ο ναυτικός κλάδος εξαρτάται άμεσα από τις υπηρεσίες τους¹⁶⁵. Ο πλοιοκτήτης, ο επικείμενος

¹⁶² Βλ. έκθεση της UNCTAD “Review of Maritime Transport”, 2017, www.unctad.org

¹⁶³ Αθανασίου Λ., Έργο και Ευθύνη των Νηογνώμωνων, 1999, Εκδόσεις Αντ.Ν. Σάκκουλα, σελ. 1

¹⁶⁴ Διακρίνονται συνήθως α) στην ετήσια επιθεώρηση σκάφους, μηχανών και εξαρτισμού, β) στην επιθεώρηση υφάλων, γ) στην ενδιάμεση επιθεώρηση με πιο ενδελεχή έλεγχο σκάφους, μηχανών και εξαρτισμού, δ) στην ειδική επιθεώρηση ανά πενταετία με λεπτομερή έλεγχο σκάφους, μηχανών και εξαρτισμού, ε) στην επιθεώρηση έλικα και αξονικού συστήματος και στ) στην επιθεώρηση έλικα και αξονικού συστήματος. Για περισσότερες πληροφορίες, βλ. Αθανασίου Λ., όπ. π., σελ. 3.

¹⁶⁵ Begines J.P., The EU Law on Classification Societies: Scope and Liability Issues, Journal of Maritime Law and Commerce, 2005, σελ. 488.

αγοραστής του πλοίου, ο ασφαλιστής, ο ιδιοκτήτης φορτίου και ο ναυλωτής αποβλέπουν στο περιεχόμενο των πιστοποιητικών της κλάσης, προτού προβούν στην αντίστοιχη οικονομική συναλλαγή ή προτού ναυλώσουν ένα πλοίο¹⁶⁶. Χαρακτηριστικό είναι ότι τα περισσότερα ναυλοσύμφωνα αξιώνουν, ως προϋπόθεση για τη ναύλωση, το προς ναύλωση πλοίο να ταξινομείται στην καλύτερη δυνατή κλάση¹⁶⁷. Ως εκ τούτου τα εκδοθέντα από το νηογνώμονα πιστοποιητικά τους επιτρέπουν να προβούν σε μια εύλογη υπόθεση περί της κατάστασης του πλοίου, δίχως να απαιτείται να ελέγξουν οι ίδιοι το πλοίο.

Οι πιο πάνω υπηρεσίες, οι οποίες υπάγονται στην ιδιωτική λειτουργία των Νηογνώμωνων, αντιδιαστέλλονται από τις υπηρεσίες που παρέχουν οι τελευταίοι στα πλαίσια της δημόσιας λειτουργίας τους. Ειδικότερα, ως προεκτέθηκε, το κράτος σημαίας είναι υπεύθυνο για τον έλεγχο της συμμόρφωσης των πλοίων προς τα ενιαία διεθνή πρότυπα ασφαλείας και πρόληψης των θαλασσών και συνεπακόλουθα για την έκδοση των σχετικών με την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης διεθνών πιστοποιητικών, τα οποία προβλέπονται σε συμβάσεις όπως η SOLAS, η MARPOL και η Διεθνής Σύμβαση περί γραμμών φορτώσεων πλοίων του 1966. Στα πλαίσια αυτών των υποχρεώσεων των κρατών σημαίων, οι Νηογνώμονες, οι οποίοι στην περίπτωση αυτή αποκαλούνται ‘Αναγνωρισμένοι Οργανισμοί’¹⁶⁸, εξουσιοδοτούνται συχνά από τα κράτη σημαίας να διενεργήσουν επιθεωρήσεις και να εκδώσουν πιστοποιητικά, εφόσον διαπιστώσουν ότι το υπό επιθεώρηση πλοίο συμμορφώνεται με τις εφαρμοστέες διεθνείς συνθήκες. Εξάλλου, στα πλαίσια της εκ μέρους των κρατών σημαίας παραχώρησης της ως άνω δημόσιας υπηρεσίας στους Αναγνωρισμένους Οργανισμούς, οι τελευταίοι πραγματοποιούν επίσημο έλεγχο των πλοίων και των διαχειριστριών εταιρειών και εκδίδουν πιστοποιητικά σε συμμόρφωση με τις απαιτήσεις των κωδίκων ISM και ISPS¹⁶⁹. Ως εκ τούτου, οι νηογνώμονες εκτελούν, στην παρούσα κατάσταση, τόσο ιδιωτικό όσο και δημόσιο έργο, σε αμφοτερες όμως τις περιπτώσεις συμβάλλουν στον ίδιο σκοπό της ασφαλείας του πλοίου και του εξοπλισμού.¹⁷⁰ Εξάλλου, οι νηογνώμονες, όπως εξάλλου το κράτος σημαίας και το

¹⁶⁶ Bruyne J. Liability of Classification Societies Developments in Case Law and Legislation, στο *New challenges in maritime law: de lege lata et de lege ferenda*, 2015, σελ. 221-245

¹⁶⁷ Ενδεικτικά όρος 6, NYPE 2015 και όρος 11, GENTIME 1999.

¹⁶⁸ Recognized Organizations (Ros)

¹⁶⁹ Mandaraka-Sheppard A., *Modern Maritime Law Volume 2: Managing Risks and Liabilities*, 2013, 3^η έκδοση, Informa Law from Routledge.

¹⁷⁰ Boisson P., *Classification societies and safety at sea, Back to basics to prepare for the future*, *Marine Policy*, 1994, σελ. 371.

κράτος λιμένα, συγκαταλέγονται στους “Maritime Gate-keepers”¹⁷¹, των οποίων η λειτουργία έχει προληπτικό χαρακτήρα, με την έννοια της αποφυγής ατυχημάτων στη θάλασσα και συνεπακόλουθα συμβάλλουν ουσιωδώς στη θαλάσσια ασφάλεια¹⁷².

2 Ανεξαρτησία των Νηογνώμωνων: προσδοκία ή πραγματικότητα;

Ενόψει των ανωτέρω, γίνεται αντιληπτό ότι το κράτος της σημαίας και το κράτος λιμένα δεν είναι οι μόνοι παίχτες στη μάχη για την ενίσχυση και τη βελτίωση των διεθνών προτύπων. Οι Νηογνώμονες επιτελούν μεγάλο ρόλο σ’ αυτό. Εντούτοις, τις τελευταίες δεκαετίες οι νηογνώμονες δέχτηκαν έντονη κριτική που οδήγησε στο να χάσουν μέρος της αξιοπιστίας τους¹⁷³. Η κρίση αυτή, που έπληξε την εμπιστοσύνη προς αυτούς, αποτυπώθηκε, μεταξύ άλλων, στο προοίμιο της οδηγίας 2009/15/EK, όπου χαρακτηριστικά αναφέρεται «*ότι, σε παγκόσμια κλίμακα, πολλοί από τους υφιστάμενους νηογνώμονες δεν εξασφαλίζουν ούτε τη δέουσα εφαρμογή των κανόνων ούτε αξιοπιστία όταν ενεργούν για λογαριασμό των εθνικών αρχών, διότι δε διαθέτουν την κατάλληλη δομή και πείρα στην οποία να μπορούν να βασιστούν και η οποία να τους επιτρέπει να εκτελούν τα καθήκοντα τους σε υψηλό επίπεδο επαγγελματισμού*».

Οι λόγοι που οδήγησαν στην κρίση αυτή δεν είναι μονοδιάστατοι. Γεγονός, πάντως, είναι ότι η κρίση αυτή έγειρε ερωτήματα κατά ποσό τελικά οι νηογνώμονες είναι ανεξάρτητοι, με δεδομένο ότι ενδέχεται να έρθουν αντιμέτωποι με διάφορες μορφές σύγκρουσης συμφερόντων. Ο πλοιοκτήτης αναθέτει στον νηογνώμονα, στα πλαίσια του ιδιωτικού ρόλου του τελευταίου, την κατάταξη του πλοίου του και την ίδια στιγμή, ο νηογνώμονας ενεργεί για λογαριασμό της σημαίας, παρέχοντας δημόσια υπηρεσία, με την έκδοση των απαραίτητων πιστοποιητικών, για την οποία μάλιστα υπηρεσία, τις περισσότερες φορές, πληρώνεται από τον πλοιοκτήτη. Ο νηογνώμονας ενδέχεται να ζητήσει από τον πελάτη του, πλοιοκτήτη, να αυξήσει τις προδιαγραφές ασφαλείας του πλοίου, επιβαρύνοντάς τον με επιπλέον κόστος, γεγονός που ίσως οδηγήσει τον πλοιοκτήτη στην αναζήτηση άλλου νηογνώμονα με χαμηλότερες τεχνικές προδιαγραφές και απαιτήσεις¹⁷⁴. Πράγματι, σε συνθήκες υψηλού ανταγωνισμού, λαμβανομένου υπόψη και του υψηλού αριθμού των νηογνώμωνων¹⁷⁵, ορισμένοι εξ

¹⁷¹ Ναυτιλιακός πυλωρός ή αλλιώς ρυθμιστής.

¹⁷² Somers, E., The role of Maritime Gate-keepers in the implementation of international safety rules, στο Θαλάσσια Ασφάλεια, Νομικά Ζητήματα σχετικά με το πλοίο, το φορτίο και τον ανθρώπινο παράγοντα, (Επιμ. Αθανασίου Λ.), 2017, Νομική Βιβλιοθήκη, σελ. 113.

¹⁷³ Özçayır Z. O., 2004, όπ.π., σελ. 500.

¹⁷⁴ Boisson J.P, όπ. π., 373.

¹⁷⁵ Σήμερα υπάρχουν πάνω από 50 νηογνώμονες παγκοσμίως.

αυτών επιχειρούν να μειώσουν τις απαιτήσεις τους, προκειμένου να διατηρήσουν το πελατολόγιο τους και συνεπακόλουθα πλοία, που πιθανόν είναι αναξιόπιστα¹⁷⁶. Πέρα δε των ανωτέρω, παρατηρείται τελικά το παράδοξο, ο νηογνώμονας να ενεργεί ως «φορέας πιστοποίησης» του πλοιοκτήτη, ο οποίος πληρώνει τον «φορέα πιστοποίησης» για την παροχή των υπηρεσιών πιστοποίησης και κατάταξης¹⁷⁷. Εξάλλου και η εταιρική τους δομή προσφέρει έδαφος για την αμφισβήτηση της αμεροληψίας τους¹⁷⁸. Πράγματι, οι περισσότεροι νηογνώμονες ελέγχονται από επιτροπές που αποτελούνται από πλοιοκτήτες, ναυπηγεία και ασφαλιστές¹⁷⁹.

Τα ανωτέρω, σε συνδυασμό αφενός με το φαινόμενο της “Class Hopping”, της πρακτικής, δηλ. της διαδοχικής αλλαγής των νηογνωμόνων, όπου έχει καταταχθεί ένα πλοίο, με σκοπό την αποφυγή των επιβαλλόμενων, για τη συμμόρφωση προς τους κανόνες ασφαλείας, εργασιών συντήρησης ή επισκευών¹⁸⁰ και αφετέρου της έλλειψης ενός εθνικού ή διεθνούς νομοθετικού καθεστώτος που να διέπει την εν γένει ευθύνη, τις προδιαγραφές και τους κανόνες λειτουργίας των νηογνωμόνων, οδήγησαν στη λήψη ορισμένων μέτρων, σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο, που έλυσαν, όμως, μερικώς το ζήτημα, αφήνοντας να αιωρείται το ερώτημα του κατά πόσο οι νηογνώμονες είναι τελικά ανεξάρτητοι.

3 Μέτρα βελτίωσης των υπηρεσιών των Νηογνωμόνων

3.1 Συμβολή του IMO και της IACS

Σε διεθνές επίπεδο, ο IMO, προσπαθώντας να επιλύσει το πρόβλημα της έλλειψης αξιοπιστίας στο πρόσωπο των νηογνωμόνων, εξέδωσε το ψήφισμα της 4^{ης} Νοεμβρίου 1993¹⁸¹ σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για την εξουσιοδότηση οργανισμών που ενεργούν για λογαριασμό των αρχών, σκοπός του οποίου ήταν η ανάπτυξη ομοιόμορφης διαδικασίας και μηχανισμού για την εξουσιοδότηση των οργανισμών, η οποία θα βοηθήσει τα κράτη σημαίας στην ομοιόμορφη και αποτελεσματική εφαρμογή των Συνθηκών του IMO. Το ψήφισμα αυτό δεν ήταν δεσμευτικό, εντούτοις οι

¹⁷⁶ Donaldson L., The ISM CODE: The Road to Discovery, Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly, 1998, σελ. 527.

¹⁷⁷ Bruyne J., Vanleenhove C., An EU perspective on the liability of classification societies: selected current issues and private international law aspects, Journal of International Maritime Law, 2014, τόμος 20, σελ. 374.

¹⁷⁸ Begines J.P., όπ. π., σελ. 492.

¹⁷⁹ Χαρακτηριστικό παράδειγμα το Lloyd’s Register.

¹⁸⁰ Αθανασίου Λ., 1999, όπ. π., σελ. 34.

¹⁸¹ Ψήφισμα A.739(18) “Guidelines for the Authorization of Organizations Acting on behalf of the Administration”, βλ. www.imo.org

προβλέψεις του έγιναν υποχρεωτικές, με την ενσωμάτωσή τους στο Κεφάλαιο XI-1 της SOLAS και το άρθρο 3 της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 2001/105/EK σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων. Παράλληλα, οι Επιτροπές του IMO για τη Θαλάσσια Ασφάλεια και για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος¹⁸², εξέδωσαν το λεγόμενο “Model Agreement”, με το οποίο βελτιώθηκαν οι ρυθμίσεις, που προβλέπονταν στο ως άνω ψήφισμα του IMO και ήδη σήμερα χρησιμοποιείται από τους περισσότερους νηογνώμονες, μαζί με τους Γενικούς όρους και Προϋποθέσεις του κάθε οργανισμού, ως βάση για τη συμφωνία εξουσιοδότησης που υπογράφεται μεταξύ των νηογνώμωνων και των εθνικών αρχών¹⁸³.

Περαιτέρω, προκειμένου να ανταπεξέλθουν της κρίσης αυτής, οι κυριότεροι και μεγαλύτεροι νηογνώμονες παγκοσμίως ίδρυσαν την Διεθνή Ένωση των Νηογνώμωνων, γνωστή ως IACS (International Association of Classification Societies)¹⁸⁴, με πρωταρχικό σκοπό να προάγουν και να ελέγχουν τις παρεχόμενες από τα μέλη της υπηρεσίες, μέσω κανονισμών και συνεπακόλουθα να επανακτήσουν την εμπιστοσύνη στο πρόσωπό τους. Στα πλαίσια αυτά, η IACS εξέδωσε το “IACS Quality System Certification Scheme” (QSCS), το οποίο είναι ένα πρόγραμμα πιστοποίησης του συστήματος ποιότητας, προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι όλα τα μέλη της πληρούν τις ελάχιστες προδιαγραφές. Παράλληλα, υιοθέτησε το “Transfer of Class Agreement”, μια συμφωνία μεταξύ των μελών της για τις περιπτώσεις αλλαγής της κλάσης, προκειμένου να θέσει ένα φρένο στην πρακτική του “Class Hopping”¹⁸⁵. Σύμφωνα με την συμφωνία αυτή, μέλος της IACS μπορεί να δεχτεί στην κλάση του ένα νέο πλοίο, μόνο εάν όλες οι παρατηρήσεις που έχει επιβάλλει η προηγούμενη κλάση έχουν διορθωθεί και επιθεωρηθεί. Οι ρυθμίσεις αυτές της IACS, με δεδομένο ότι τα μέλη της IACS είναι υπεύθυνα για την κατάταξη τουλάχιστον του 90% (κατά χωρητικότητα) του παγκόσμιου ναυτικού στόλου¹⁸⁶, συνέβαλαν πράγματι στη βελτίωση των παρεχομένων από τους νηογνώμονες υπηρεσιών, θέτοντας ένα

¹⁸² Maritime Safety Committee και Maritime Environment Protection Committee

¹⁸³ Begines J.P., όπ. π., σελ. 496.

¹⁸⁴ Η IACS ιδρύθηκε το 1968 και αναδιοργανώθηκε το 1991. Σήμερα αριθμεί 13 μέλη: American Bureau of Shipping (ABS), Bureau Veritas, China Classification Society, Croatian Register of Shipping, Det Norske Veritas, Indian Register of Shipping, Korean Registry of Shipping, Lloyd’s Register, Nippon Kaiji Kyokai (NKK), Polish Register of Shipping Registro Italiano Navare (RINA) και Russian Register of Shipping, πληροφορίες από <http://www.iacs.org.uk/about/members/>.

¹⁸⁵ Begines J.P., όπ. π., σελ. 500.

¹⁸⁶ Goldrein, I., Hannaford, M., Turner, P., Ship Sale and Purchase, 2012, 6^η εκδ., Informa Law from Routledge.

ομοιόμορφο καθεστώς πιστοποίησής τους, το οποίο μάλιστα προβλέπει την αναστολή της δραστηριότητας μέλους που δε συμμορφώνεται μ'αυτό¹⁸⁷. Χαρακτηριστικό της βούλησης των μελών της IACS να προάγουν και να εξελίξουν τις υπηρεσίες τους, καλλιεργώντας και πάλι την εμπιστοσύνη των εμπλεκομένων στη ναυτιλία μερών, είναι η εκ μέρους τους αποδοχή του γεγονότος ότι, λόγω των προδιαγραφών που καθιέρωσαν, βίωσαν μια δραματική μείωση των πλοίων που ήλεγχαν¹⁸⁸. Εξάλλου, οι προδιαγραφές που ετέθησαν με το πρόγραμμα πιστοποίησης αποτέλεσαν έμπνευση για την κοινοτική οδηγία 94/57/EK.

3.2 Οι Ευρωπαϊκές Οδηγίες σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους Οργανισμούς Επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων

3.2.1 Η Οδηγία 94/57/EK¹⁸⁹

Παράλληλα, με την αυτόβουλη βελτίωση της λειτουργίας του κλάδου, ο κοινοτικός νομοθέτης¹⁹⁰, εκτιμώντας ότι “ο στόχος του καθορισμού κατάλληλων προτύπων, τα οποία θα πρέπει να πληρούν οι νηογνώμονες, δε μπορεί να επιτευχθεί με μεμονωμένη δράση των κρατών μελών, αλλά μπορεί να τον επιτύχει καλύτερα η Κοινότητα”¹⁹¹, υιοθέτησε την οδηγία 94/57/EK, η οποία καθόρισε μια σειρά από κοινούς κανόνες και προδιαγραφές αναφορικά με την δραστηριότητα των οργανισμών επιθεώρησης των πλοίων (νηογνώμονες) και τις ναυτιλιακές διοικήσεις (κράτη σημαίας). Στόχος της οδηγίας, όπως αναφέρεται στο άρθρο 1 αυτής ήταν η συμμόρφωση προς τις διεθνείς συμβάσεις σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης και, ταυτόχρονα, η προώθηση της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών. Προκειμένου δε να εκπληρώσει τον στόχο της, η οδηγία (α) εισάγει κριτήρια αναγνώρισης των νηογνώμωνων, οι οποίοι για το σκοπό αυτό αναφέρονται ως ‘αναγνωρισμένοι οργανισμοί’, (β) προβλέπει ότι τα πιστοποιητικά ασφαλείας θα εκδίδονται μόνο από τους αναγνωρισμένους οργανισμούς, (γ) ρυθμίζει τη σχέση

¹⁸⁷ Χαρακτηριστικά το 1997 ανεστάλη η δραστηριότητα του Πολωνικού Νηογνώμονα διότι διαπιστώθηκε ότι δεν πληρούσε τις ελάχιστες προδιαγραφές που έθεσε το QSCS, Begines J.P., όπ.π., σελ. 500.

¹⁸⁸ Η Νορβηγική ναυτιλιακή εφημερίδα Tradewinds ανέφερε ότι το 1992, οι πέντε μεγαλύτεροι νηογνώμονες έχασαν πάνω από 1.000 πλοία, βλ. Wallace M., Safer Ships, Cleaner Seas: The Report of the Donaldson Inquiry into the Prevention of Pollution from Merchant Shipping, Lloyd's Maritime and Commerce Law Quarterly, 1995, σελ. 404.

¹⁸⁹ Η οδηγία 94/57/EK τροποποιήθηκε με τις οδηγίες 97/58/EK, 2001/105/EK και 2002/84/EK και κωδικοποιήθηκε με την οδηγία 2009/15/EK.

¹⁹⁰ Αθανασίου Λ., 1999, όπ. π., σελ. 36.

¹⁹¹ Προοιμιακή διάταξη της οδηγίας 94/57/EK.

συνεργασίας μεταξύ των αρχών και των αναγνωρισμένων νηογνομόνων, με επίσημη και χωρίς διακρίσεις, γραπτή συμφωνία ή ισοδύναμες νομικές ρυθμίσεις, όπου εκτίθενται τα συγκεκριμένα καθήκοντα και ο ρόλος των οργανισμών, (δ) προβλέπει το δικαίωμα της αρχής να ανακαλεί ή να αναστέλλει τη σχετική εξουσιοδότηση, όταν θεωρεί ότι δεν είναι πλέον δυνατό κάποιος αναγνωρισμένος οργανισμός να έχει εξουσιοδότηση να εκτελεί τα προβλεπόμενα καθήκοντά του, (ε) εισάγει την υποχρέωση της αρμόδιας αρχής για άμεση παρακολούθηση των αναγνωρισμένων οργανισμών, προκειμένου να διαπιστώνει ότι οι τελευταίοι εκπληρώνουν πράγματι τα καθήκοντά τους κατά τρόπο ικανοποιητικό.

3.2.2 Η Οδηγία 2001/15/ΕΕ

Η οδηγία 94/57/ΕΚ τροποποιήθηκε ουσιαστικά με την οδηγία 2001/105/ΕΚ, με την οποία προβλέφθηκε στενότερη επιτήρηση στις δραστηριότητες τόσο των αναγνωρισμένων οργανισμών, όσο και του κράτους σημαίας. Ειδικότερα, η τροποποιητική Οδηγία συμπεριέλαβε τακτικές επιθεωρήσεις των αναγνωρισμένων οργανισμών από την Επιτροπή σε συνδυασμό με τα Κράτη Μέλη, αντί της μέχρι τότε απλής παρακολούθησης, επέκτεινε τους λόγους αφαίρεσης της σχετικής εξουσιοδότησης προς τον οργανισμό, ενώ περαιτέρω προέβλεψε ότι, σε περίπτωση μεταφοράς κλάσης από έναν αναγνωρισμένο οργανισμό σε άλλο, ο παραδίδων οργανισμός ενημερώνει τον παραλαμβάνοντα οργανισμό για τυχόν εκκρεμείς ελέγχους, συστάσεις, προϋποθέσεις κλάσης, όρους λειτουργίας ή περιορισμούς λειτουργίας που έχουν εκδοθεί εις βάρος του πλοίου και ο παραλαμβάνων οργανισμός εκδίδει τα πιστοποιητικά του πλοίου μόνο, αφού ολοκληρωθούν και εκπληρωθούν οι ανωτέρω εκκρεμότητες. Εντούτοις, η βασικότερη αλλαγή που επέφερε είναι η πρόβλεψη οικονομικής ευθύνης των νηογνομόνων¹⁹². Ειδικότερα, όρισε ότι, στη περίπτωση που οι αρχές της σημαίας κριθούν, δυνάμει δικαστικής απόφασης, υπεύθυνες για τη πρόκληση ναυαγίου, τότε, εφόσον υπάρχει απαίτηση αποζημίωσης των ζημιωθέντων προσώπων για απώλεια, ζημία, προσωπική βλάβη ή θάνατο, οι αρχές θα δύνανται να αξιώσουν αποζημίωση από τον αναγνωρισμένο οργανισμό στο βαθμό, που γίνεται δεκτό από το δικαστήριο ότι η ζημία προκλήθηκε από τον οργανισμό. Εάν η ζημία αυτή προκλήθηκε από ηθελημένη πράξη ή παράλειψη ή βαριά αμέλεια του αναγνωρισμένου οργανισμού, τότε η ευθύνη του είναι απεριόριστη. Αν η ζημία αυτή προκλήθηκε από αμελή ή απερίσκεπτη πράξη ή παράλειψη, τότε η ευθύνη τους μπορεί

¹⁹² Άρθρο 6 της οδηγίας.

να περιορίζεται τουλάχιστον στο ποσό των 4 εκατομμυρίων ευρώ, στην περίπτωση θανάτου και προσωπικής βλάβης και τουλάχιστον στο ποσό των 2 εκατομμυρίων ευρώ, στην περίπτωση της απώλειας ή ζημίας περιουσίας.

3.2.3 Η Οδηγία 2009/15/EK και ο Κανονισμός 391/2009

Ο κοινοτικός νομοθέτης, με την ευκαιρία νέων τροποποιήσεων της οδηγίας 94/57/EK, έκρινε σκόπιμη την αναδιατύπωσή της, για λόγους σαφήνειας και παροχής μεγαλύτερης νομικής βεβαιότητας. Λαμβανομένης δε υπόψη των διατάξεων της οδηγίας 94/57/EK, που αφορούν στο φλέγον ζήτημα της ενίσχυσης της ασφάλειας και της πρόληψης της ρύπανσης στη θάλασσα με την ορθή και υποχρεωτική εφαρμογή από τα κράτη σημαίας των υφισταμένων σχετικών συμβάσεων που ισχύουν διεθνώς, προκρίθηκε η λύση της αναδιατύπωσης των διατάξεων της οδηγίας με δύο διαφορετικά κοινοτικά νομικά κείμενα, μια οδηγία και έναν κανονισμό, ο οποίος έχει άμεση εφαρμογή μεταξύ των κρατών μελών. Ενόψει των ανωτέρω εκδόθηκε η οδηγία 2009/15/EK και ο κανονισμός 391/2009, των οποίων σκοπός ήταν αφενός μεν καταστούν οι διαδικασίες ελέγχου από τους νηογνώμονες αυστηρότερες και αφετέρου να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να διενεργεί ελέγχους σ'αυτούς και να επιβάλει κυρώσεις. Κεντρική ιδέα της μεταρρύθμισης ήταν η βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών των νηογνωμόνων, ανεξαρτήτως της σημαίας που φέρει το εκάστοτε πλοίο, με τη λήψη καινοτόμων μέτρων, που προσδοκούσαν να καταπολεμήσουν αποτελεσματικά τα πλοία που δεν πληρούν τις προδιαγραφές¹⁹³. Ειδικότερα, με τα ανωτέρω νομικά κείμενα α) παρέχεται εξουσία στην Επιτροπή να απαιτεί από οποιονδήποτε αναγνωρισμένο οργανισμό να προβεί στην απαραίτητη προληπτική και διορθωτική κίνηση, β) εισάγεται καθεστώς επιβολής εις βάρος των νηογνωμόνων προστίμων και περιοδικών χρηματικών ποινών, αναλογικών της σοβαρότητας της περίπτωσης και της οικονομικής κατάστασης του αντίστοιχου αναγνωρισμένου οργανισμού, γ) γίνεται αυστηρότερη η διαδικασία ανάκλησης των αναγνωρισμένων οργανισμών, δ) δίνεται έμφαση στη διαφάνεια και τη συνεργασία των νηογνωμόνων σε τεχνικό επίπεδο, ε) προβλέπεται η υποχρέωση των οργανισμών να παρέχουν όλες τις σχετικές θεσμοθετημένες πληροφορίες, που αφορούν τις συνθήκες των ταξινομημένων πλοίων, στις αρχές ελέγχου του κράτους του λιμένα και να τις καθιστούν διαθέσιμες στο ευρύ κοινό και στ) επεκτείνεται ο κατάλογος των κριτηρίων

¹⁹³ Mandaraka-Sheppard A., 2013, όπ. π.

αναγνώρισης¹⁹⁴. Σημαντικό είναι, εξάλλου, ότι διατηρείται η διαδικασία μεταφοράς κλάσης από έναν αναγνωρισμένο νηογνώμονα σε άλλον, όπως επιτυχώς είχε εισαχθεί με την οδηγία 2001/105/EK.

3.2.4 Κριτική θεώρηση των Οδηγιών

Προσφάτως υποστηρίχθηκε ότι η ευρωπαϊκή νομοθεσία απέτυχε να θεσπίσει μέτρα για τη μείωση του λεγόμενου “class hopping” ή οιαδήποτε άλλης σύγκρουσης συμφερόντων μεταξύ των πλοιοκτητών και των νηογνώμωνων¹⁹⁵. Εντούτοις, η θέση αυτή δε φαίνεται ακριβής. Ο κοινοτικός νομοθέτης επεδίωξε και πέτυχε μέσα από μια σειρά αυστηρών μέτρων να εξασφαλίσει ένα ομοιόμορφο καθεστώς δραστηριοποίησης νηογνώμωνων, υψηλής επίδοσης και ικανών να διενεργούν κατάλληλο και αποτελεσματικό έλεγχο συμμόρφωσης των πλοίων, που ελέγχουν, με τις προδιαγραφές ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος. Εξάλλου, η εισαγωγή κλιμακωτών κυρώσεων, που ξεκινούν από την επιβολή προστίμων και ενδέχεται να καταλήξουν ακόμη και στην αφαίρεση της εξουσιοδότησης, ο περιοδικός έλεγχός των νηογνώμωνων από τα κράτη μέλη και την Επιτροπή, η εισαγωγή όλο και πιο αυστηρών κριτηρίων αναγνώρισης, η συνεργασία μεταξύ των νηογνώμωνων με στόχο τη διατήρηση της ισοδυναμίας και τη συνεπή ερμηνεία των διεθνών συμβάσεων και κυρίως η υιοθέτηση συγκεκριμένης διαδικασίας, με εμπνευστή το “Transfer of Class Agreement” της IACS, στην περίπτωση μεταφοράς κλάσης για την αντιμετώπιση του “class hopping”, δεν μπορούν παρά να συντέλεσαν στην ενίσχυση της εμπιστοσύνης στο πρόσωπο των νηογνώμωνων, που καταλαμβάνουν τη θέση που τους αρμόζει ως ‘Maritime Gate-keepers’.

Ωστόσο, δε θα πρέπει να παραβλέπεται ότι πλοία εξακολουθούν να κρατούνται μετά από έλεγχο του κράτους λιμένα, αποκαλύπτοντας σοβαρότατα ελαττώματα και ελλείψεις, που προφανώς έχουν διαφύγει του ελέγχου των νηογνώμωνων. Η

¹⁹⁴ Ενδεικτικά, γενικά κριτήρια είναι ο αναγνωρισμένος οργανισμός να αποδεικνύει ότι διαθέτει εκτεταμένη πείρα σε αξιολογήσεις του σχεδιασμού και της κατασκευής εμπορικών πλοίων, να είναι επανδρωμένος με σημαντικό διοικητικό, τεχνικό, βοηθητικό και ερευνητικό προσωπικό ανάλογα με το μέγεθος του στόλου της κλάσης του, της σύνθεσης και της συμμετοχής του οργανισμού στην κατασκευή και μετατροπή πλοίων, να διαθέτει και να εφαρμόζει σύνολο οικείων αναλυτικών κανόνων και διαδικασιών ή τη σχετική αποδεδειγμένη ικανότητα για τον σχεδιασμό, την κατασκευή και την περιοδική επιθεώρηση εμπορικών πλοίων, να μη τελεί υπό τον έλεγχο πλοιοκτητών ή ναυπηγών ή άλλων που αναπτύσσουν εμπορική δραστηριότητα στην κατασκευή, τον εξοπλισμό, ενώ ειδικά κριτήρια, ενδεικτικά, είναι να παρέχει παγκόσμια κάλυψη με τους αποκλειστικά απασχολούμενους επόπτες του, να διέπεται από κώδικα δεοντολογίας, να διασφαλίζεται η εχεμύθεια των πληροφοριών που απαιτούνται από τις αρχές και να είναι έτοιμος να παρέχει προς την αρμόδια αρχή τις σχετικές πληροφορίες.

¹⁹⁵ Bruyne J., Vanleenhove C., όπ.π., 379

διαπίστωση αυτή οδηγεί στο συμπέρασμα ότι το νομοθετικό οικοδόμημα χρήζει βελτίωσης και λήψης αυστηρότερων μέτρων. Εξάλλου, ο κοινοτικός νομοθέτης προέβλεψε μεν την επιβολή κυρώσεων, με τη μορφή προστίμων και χρηματικών ποινών, στην περίπτωση πλημμελούς παροχής των υπηρεσιών τους και επιπλέον εισήγαγε την οικονομική ευθύνη του νηογνώμονα, προβλέποντας το δικαίωμα του κράτους σημαίας, στη περίπτωση που αυτό κριθεί από δικαστική απόφαση ως υπεύθυνο για πρόκληση ζημίας ή σωματικής βλάβης ή θανάτου, να μπορεί να στραφεί κατά του νηογνώμονα, στο μέτρο που κρίθηκε με τη δικαστική απόφαση ότι ευθύνεται ο ίδιος για τα παραπάνω και υπό τη προϋπόθεση ότι υπάρχει αίτηση για αποζημίωση του ζημιωθέντα, εντούτοις, παρά την πίεση της κοινής γνώμης και των ναυτιλιακών συντελεστών, μέχρι και σήμερα δεν έχει υιοθετηθεί, ούτε σε διεθνές, αλλά ούτε και σε ευρωπαϊκό επίπεδο, ένα ομοιόμορφο καθεστώς ευθύνης των νηογνώμονων έναντι των αντισυμβαλλόμενων τους και των τρίτων και εναπόκειται στις επιμέρους εθνικές έννομες τάξεις η αντιμετώπιση των αξιώσεων τρίτων που εγείρονται έναντι των νηογνώμονων¹⁹⁶. Η εισαγωγή ακόμη αυστηρότερων κριτηρίων αναγνώρισης, η αύξηση του ποσοστού του ανώτατου ορίου επιβολής χρηματικών ποσών, η εντατικοποίηση της αξιολόγησης των οργανισμών, ο αποκλεισμός από τους κοινοτικούς λιμένες πλοίων, που ελέγχονται από νηογνώμονες που δεν ανήκουν στην IACS και η αναγνώριση ενός ομοιόμορφου καθεστώτος ευθύνης των νηογνώμονων, που θα έχει, μεταξύ άλλων, παιδευτική λειτουργία, ενόψει του αποτρεπτικού αποτελέσματος που ενέχει ο εκ των υστέρων αστικός έλεγχος των παρεχομένων υπηρεσιών¹⁹⁷, θα μπορούσαν να αποτελέσουν επιπρόσθετα βήματα για την αποτελεσματικότερη και ουσιαστικότερη λειτουργία των νηογνώμονων.

ΜΕΡΟΣ Β' - Το Νομικό Καθεστώς του ελέγχου από το κράτος λιμένα σε Ευρωπαϊκό Επίπεδο

Κεφάλαιο I

1 Η μετάβαση από τις διοικητικές στις νομοθετικές ρυθμίσεις

Το θαλάσσιο εμπόριο είναι ζωτικής σημασίας για την Ευρώπη, δεδομένου ότι η κίνηση του 30% του ενδοκοινοτικού εμπορίου και του 90% των εμπορευμάτων που

¹⁹⁶ Γενικά για την ευθύνη των νηογνώμονων, βλ Αθανασίου Λ., 1999, όπ. π., σελ. 43 επ., Antapassis A., Liability of Classification Societies, Electronic Journal of Comparative Law, 2007, τ. 11.3, σελ.1-52, Somers E., όπ.π., σελ. 119 επ., Begines J.P., όπ. π., σελ. 517.

¹⁹⁷ Αθανασίου Λ., όπ.π., σελ. 130.

εξάγονται εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης πραγματοποιείται δια θαλάσσης¹⁹⁸. Εντούτοις, η θαλάσσια ασφάλεια συνιστά μια έγνοια που εκτείνεται πολύ πέρα από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Μια σειρά διεθνών συμβάσεων, που στοχεύουν στην εξασφάλιση της θαλάσσιας ασφάλειας και σχεδιάστηκαν υπό την αιγίδα του ΙΜΟ¹⁹⁹, ύστερα από διάφορες μεγάλες καταστροφές, όπως το ναυάγιο του Torrey Canyon το 1967 και τη βύθιση του Exxon Valdez το 1989, καταδεικνύει το γεγονός αυτό. Εντούτοις, ήταν πλέον κοινώς αποδεκτό ότι το κλασικό πλαίσιο διεθνούς δράσης για την ασφάλεια στη θάλασσα δεν επαρκούσε για την αποτελεσματική καταπολέμηση των αιτιών, που οδηγούσαν σε τέτοιες καταστροφές, δεδομένης της απουσίας επαρκών μέσων ελέγχου της εφαρμογής των διεθνών προτύπων και κανονισμών σε ολόκληρο τον κόσμο²⁰⁰. Δέκα χρόνια μετά την ίδρυση του Paris MoU, προέκυπτε ξεκάθαρα από την ετήσια έκθεσή του ότι ο αριθμός των υποβαθμισμένων πλοίων, που δραστηριοποιούνταν στους κοινοτικούς λιμένες είχε αυξηθεί δραματικά²⁰¹. Παρά τις προσπάθειες των αρχών επιθεώρησης των κρατών λιμένος, τα μνημόνια δεν είχαν καταφέρει να πετύχουν τους επιδιωκόμενους στόχους τους.

Ως εκ τούτου, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο άρχισε να αναπτύσσει μια κοινή πολιτική ασφάλειας στη ναυτιλία, συμπεριλαμβανομένης της θέσπισης οδηγιών για τον έλεγχο των ξένων πλοίων από τα κράτη λιμένα και τη λειτουργία των Νηογνομόνων. Πρωταρχικός στόχος της κοινοτικής οδηγίας 95/21/EK²⁰² για τον έλεγχο των ξένων εμπορικών πλοίων από το κράτος λιμένα ήταν να καταστήσει νομικά δεσμευτικές και ομοιόμορφες τις αρχές που εισήγαγε το μνημόνιο. Είναι γεγονός, ότι η εφαρμογή του Paris MoU εξαρτάται από την πολιτική βούληση του κάθε κράτους να εξασφαλίσει τη συμμόρφωσή του με τους κανόνες που έθετε αυτό. Αντίθετα, η ΕΕ διατηρεί το δικαίωμα να ξεκινήσει δικαστικές διαδικασίες κατά των κρατών μελών στο βαθμό που

¹⁹⁸ Özçayır Z. O., 2004, όπ.π., σελ. 251.

¹⁹⁹ MARPOL 1973, όπως τροποποιήθηκε το 1978, SOLAS 1974, όπως τροποποιήθηκε, UNCLOS 1982, Salvage Convention 1989, OPRC 1990, CLC 1969 όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο του 1992, το Fund Convention 1992, HNS 1996, Bunkers Convention 2001, βλ. Mandaraka Sheppard A., Maritime Safety (EU-IMO legislation): recent developments, Journal of International Maritime Law, 2006, τόμος 12, σελ. 214.

²⁰⁰ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών πετρελαίου, COM (2000), Βρυξέλλες 21.3.2000, διαθέσιμο on line <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:52000DC0142>

²⁰¹ Annual Report of Paris MoU 1996, σελ. 17, διαθέσιμο στο www.parismou.org

²⁰² Η οδηγία 95/21/EK, τροποποιήθηκε με τις οδηγίες 98/25/EK, 98/42/EK, 1999/97/EK και 2001/106/EK και εν συνεχεία αναδιατυπώθηκε και αντικαταστάθηκε από την οδηγία 2009/16/EK, στην οποία γίνεται αναφορά, για συστηματικούς λόγους, στην αμέσως επόμενη ενότητα.

δε συμμορφώνονται με τις υποχρεώσεις που θέτει η Συνθήκη της Ε.Κ.²⁰³. Εξάλλου, η αποτελεσματικότητα του ελέγχου από το κράτος λιμένα εξαρτάται από τη συνεργασία των λιμενικών αρχών. Ως εκ τούτου, ο ευρωπαϊκός νομοθέτης κατέτεινε, μέσα από την απόφασή του να εκδώσει οδηγία σχετικά με τον έλεγχο του κράτους λιμένα, μεταξύ άλλων, και στη μείωση του φαινομένου του “port shopping” δηλαδή του ανταγωνισμού μεταξύ των λιμένων, μέσω της επιβολής ενός νομικά δεσμευτικού και ομοιόμορφου καθεστώτος ελέγχου, βασισμένου στις ρυθμίσεις του Paris MoU²⁰⁴.

2 Η Ευρωπαϊκή οδηγία για τον έλεγχο από το κράτος λιμένα

Σκοπός της οδηγίας 95/21/ΕΚ, όπως επανειλημμένως τροποποιήθηκε και στη συνέχεια κωδικοποιήθηκε και αντικαταστάθηκε από την οδηγία 2009/16/ΕΚ²⁰⁵ είναι η συμβολή στο δραστικό περιορισμό της μη ανταποκρινόμενης στα σχετικά πρότυπα ναυτιλίας, στα ύδατα τα οποία υπάγονται στη δικαιοδοσία των κρατών μελών, με α/ τη πληρέστερη συμμόρφωση προς το διεθνές και το σχετικό κοινοτικό δίκαιο περί ασφαλούς ναυτιλίας, ασφάλειας στη θάλασσα, προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και συνθηκών διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων, β/ τη θέσπιση κοινών κριτηρίων για τον έλεγχο των πλοίων και την εναρμόνιση των διαδικασιών επιθεώρησης και κράτησης πλοίων και γ/ τη στόχευση των πλοίων που παρουσιάζουν υψηλότερο κίνδυνο, υποβάλλοντάς τα σε ενδελεχέστερες και συχνότερες επιθεωρήσεις.

Ο κοινοτικός νομοθέτης, εκτιμώντας πως πρέπει «να αξιολογηθεί η πείρα που έχει αποκτηθεί στα πλαίσια του μνημονίου συνεννόησης για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα (ΜΣ των Παρισίων), το οποίο υπεγράφη στο Παρίσι στις 26 Ιανουάριου 1982»²⁰⁶ ενσωματώνει στο κείμενο της οδηγίας τις ρυθμίσεις του Paris MoU,

²⁰³ Χαρακτηριστικά η Επιτροπή άρχισε διαδικασίες κατά του Βελγίου για τη μη εφαρμογή της οδηγίας, η οποία, μεταξύ άλλων, απαιτούσε την τυποποίηση των δελτίων ταυτότητας των επιθεωρητών, στην οποία το Βέλγιο δεν είχε προβεί εγκαίρως. Περαιτέρω, η Ιταλία, καταδικάστηκε με την C-315/98 απόφαση του ΔΕΕ, λόγω μη συμμόρφωσής της με την οδηγία 95/21/ΕΚ, η οποία, μεταξύ άλλων, απαιτούσε από τα κράτη μέλη να διατυπώσουν κοινούς κανόνες και πρότυπα για τις επιθεωρήσεις των πλοίων, βλ. Özçayır Z. O., 2004, όπ.π., σελ. 255.

²⁰⁴ Βλ. προοιμιακή διάταξη της οδηγίας 95/21/ΕΚ.

²⁰⁵ Η οδηγία 2009/16/ΕΚ έχει τροποποιηθεί με την οδηγία 2013/38/ΕΕ, ενώ παράλληλα έχουν εκδοθεί ο Κανονισμός (ΕΕ) 801/2010 σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 10 (3) της οδηγίας 2009/16/ΕΚ για τα κριτήρια του κράτους σημαίας, ο Κανονισμός (ΕΕ) 802/2010 σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 10(3) και του άρθρου 27 της οδηγίας 2009/16/ΕΚ για τις επιδόσεις των εταιρειών και ο Κανονισμός (ΕΕ) 428/2010 σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 14 της οδηγίας 2009/16/ΕΚ για τις εκτεταμένες επιθεωρήσεις πλοίων.

²⁰⁶ Προοιμιακή διάταξη 9 της οδηγίας 2009/16/ΕΚ.

συμπεριλαμβανομένων των κατευθυντήριων γραμμών που εκδίδει²⁰⁷, ενώ προβάλλει την ανάγκη στενής συνεργασίας και συντονισμού μεταξύ της Κοινότητας και του Paris MoU προκειμένου να διευκολυνθεί η όσο το δυνατόν μεγαλύτερη σύγκλιση σε μελλοντικές εξελίξεις²⁰⁸. Ειδικότερα²⁰⁹:

α/ Υιοθετεί το νέο καθεστώς ελέγχου (NIR) που εισήχθη με το Paris MoU²¹⁰. Τα πλοία κατηγοριοποιούνται, με βάση το προφίλ επικινδυνότητάς τους, σε πλοία υψηλού, τυπικού και χαμηλού κινδύνου. Για τον προσδιορισμό του προφίλ τους, το κοινοτικό σύστημα επιθεώρησης καταφεύγει σε γενικές και ιστορικές παράμετρος, που ταυτίζονται μ' αυτές του Paris MoU (τύπος και ηλικία πλοίου, επιδόσεις του κράτους σημαίας, του αναγνωρισμένου οργανισμού και των εταιρειών, ο αριθμός των ελλείψεων και των κρατήσεων) και χρησιμοποιεί το ίδιο σύστημα αθροίσματος των βαθμών στόχευσης²¹¹.

β/ Τα πλοία²¹² που καταπλέουν σε λιμένες ή αγκυροβόλια εντός της κοινότητας υπόκεινται είτε σε περιοδικές επιθεωρήσεις, σε προκαθορισμένα χρονικά διαστήματα που ταυτίζονται με αυτά του Paris MoU (ανά 6 μήνες για τα πλοία υψηλού κινδύνου, ανά 12 μήνες για τα πλοία τυπικού κινδύνου και ανά 36 μήνες για τα πλοία χαμηλού κινδύνου) είτε σε πρόσθετες επιθεωρήσεις, εφόσον υπάρξουν προεξέχοντες ή μη αναμενόμενοι παράγοντες²¹³.

γ/ Η επιλογή των πλοίων προς επιθεώρηση πραγματοποιείται βάσει της κατηγορίας κινδύνου στην οποία έχουν καταταγεί. Οι κατηγορίες προτεραιότητας

²⁰⁷ Ήδη στην ετήσια έκθεση του Paris MoU για το έτος 1996 αναφερόταν ότι το Paris MoU, ενόψει της έκδοσης της πρώτης κοινοτικής οδηγίας 95/21/ΕΚ για τον έλεγχο του κράτους λιμένα, προέβη στις απαραίτητες τροποποιήσεις προκειμένου να συμβαδίζει το κείμενο του με αυτό της οδηγίας, βλ. www.parismou.gr.

²⁰⁸ Προοιμιακή διάταξη 13 της οδηγίας 2009/16/ΕΚ.

²⁰⁹ Προς αποφυγή επαναλήψεων παρατίθεται μια σύντομη αναφορά των ρυθμίσεων της οδηγίας 2009/16/ΕΚ και γίνεται παραπομπή στην ανάλυση των ρυθμίσεων του Paris MoU, στο Α' Μέρος της παρούσας μελέτης.

²¹⁰ Άρθρο 10, Παράρτημα Ι και Παράρτημα ΙΙ της οδηγίας.

²¹¹ Βλ. Πίνακα 1

²¹² Το άρθρο 1 (2) της οδηγίας ορίζει ότι «για τα πλοία με ολική χωρητικότητα κάτω των 500 μονάδων, τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τις απαιτήσεις οικείας σύμβασης οι οποίες έχουν εφαρμογή και, στο μέτρο που δεν ισχύει σύμβαση, λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα, ώστε να εξασφαλιστεί ότι τα πλοία αυτά δε θα είναι σαφώς επικίνδυνα για την ασφάλεια, την υγεία ή το περιβάλλον. Κατά την εφαρμογή της παραγράφου αυτής τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη το παράρτημα 1 του Paris MoU».

²¹³ Βλ. πιο πάνω υποσημειώσεις 103, 104 και Παράρτημα Ι της οδηγίας.

επιθεώρησης πλοίων είναι αντίστοιχες μ'αυτές του Paris MoU και διακρίνονται, ειδικότερα, σε πλοία «προτεραιότητας Ι» και «πλοία προτεραιότητας ΙΙ»²¹⁴.

δ/ Οι επιθεωρήσεις διακρίνονται, ομοίως, σε αρχικές, λεπτομερέστερες και εκτεταμένες και η έκταση τους προσδιορίζεται στα άρθρα 13 και 14 και στο παράρτημα VII της οδηγίας. Οι ακόλουθες κατηγορίες πλοίων είναι επιλέξιμες για εκτεταμένη επιθεώρηση α/ πλοία που υπάγονται στην κατηγορία υψηλού κινδύνου, β/επιβατηγά πλοία, πετρελαιοφόρα, δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν χημικά προϊόντα ή φυσικό αέριο ή φορτηγά χύδην φορτίου, ηλικίας άνω των 12 ετών, γ/ πλοία που υπάγονται στην κατηγορία υψηλού κινδύνου ή επιβατηγά πλοία, πετρελαιοφόρα, δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν χημικά προϊόντα ή φυσικό αέριο ή φορτηγά χύδην φορτίου, ηλικίας άνω των 12 ετών, σε περίπτωση προεξεχόντων ή μη αναμενόμενων παραγόντων, δ/ πλοία που υπόκεινται σε νέα επιθεώρηση έπειτα από διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης²¹⁵.

ε/ Ο ενδεικτικός κατάλογος παραδειγμάτων «σαφών ενδείξεων» για τη διενέργεια λεπτομερέστερης επιθεώρησης περιέχεται στο Παράρτημα V της οδηγίας και είναι κοινός με τον αυτόν του Paris MoU.

στ/ Το Παράρτημα VI για τις διαδικασίες ελέγχου πλοίων παραπέμπει στις οδηγίες ή κατευθυντήριες γραμμές που έχει εκδώσει η Επιτροπή του Paris MoU, στην πλέον ενημερωμένη τους μορφή²¹⁶, ενώ στα άρθρα 19 και 21 παρατίθενται οι διαδικασίες αποκατάστασης των ελλείψεων και επιβολής κρατήσεως, όμοιες με αυτές του Μνημονίου.

ζ/ Προβλέπονται τα αντίστοιχα κριτήρια για την επιβολή κράτησης του πλοίου στο Παράρτημα X της οδηγίας.

η/ Εισάγει το ίδιο αυστηρό σύστημα απαγόρευσης πρόσβασης πλοίων στους κοινοτικούς λιμένες, υπό τις προϋποθέσεις που τάσσει και το Paris MoU²¹⁷.

²¹⁴ Άρθρο 12 της οδηγίας

²¹⁵ Άρθρα 13 και 14 της οδηγίας

²¹⁶ Ενδεικτικά κατευθυντήριες γραμμές για α/ τις επιθεωρήσεις όσον αφορά τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης, β/ τις επιθεωρήσεις όσον αφορά τις ώρες εργασίας/ανάπαυσης, γ/ τους αξιωματικούς ελέγχου του κράτους λιμένα σχετικά με τα θέματα ασφαλείας, δ/για τους αξιωματικούς ελέγχου του κράτους λιμένα σχετικά με τον κώδικα ISM, ε/ για τους αξιωματικούς ελέγχου του κράτους λιμένα σχετικά με τον έλεγχο του GMDSS κοκ

²¹⁷ Άρθρο 16 της οδηγίας.

θ/ Προβλέπει, ομοίως, το δικαίωμα προσφυγής του πλοιοκτήτη ή του έχοντος την εκμετάλλευση του πλοίου κατά της διαταγής για κράτηση πλοίου ή απαγόρευση πρόσβασης²¹⁸.

ι/ Θέτει τις ίδιες ελάχιστες προδιαγραφές που πρέπει να πληρούν οι επιθεωρητές²¹⁹.

κ/ Επαναλαμβάνει την αρχή της ‘μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης’ ορίζοντας ότι κατά την επιθεώρηση πλοίου, το οποίο φέρει σημαία κράτους το οποίο δεν είναι μέρος σύμβασης, τα κράτη μέλη φροντίζουν ώστε η μεταχείριση στο πλοίο αυτό και το πλήρωμά του να μην είναι ευνοϊκότερη από εκείνη σε πλοίο που φέρει τη σημαία κράτους το οποίο είναι μέρος της σύμβασης αυτής²²⁰.

Η συμβολή της κοινοτικής οδηγίας, για τον έλεγχο των ξένων πλοίων από το κράτος λιμένα, είναι αναμφισβήτητη και τούτο διότι, όπως επισημάνθηκε, το Paris MoU αναμένει από τα κράτη μέλη του να εφαρμόσουν, οικειοθελώς, τους διεθνείς κανόνες σχετικά με την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης που αναπτύσσουν τα όργανα των Ηνωμένων Εθνών (IMO και ILO). Αντίθετα, το καθεστώς της ΕΕ προχωρεί περαιτέρω, επιβάλλοντας την εφαρμογή των διεθνών αυτών προτύπων.

Εξάλλου, θα πρέπει να επισημανθεί ότι το ανωτέρω σύστημα ελέγχου της οδηγίας 2009/16/ΕΚ, συμπληρώνεται από το ακόλουθο πλαίσιο οδηγιών α/ από την οδηγία 99/35/ΕΚ σχετικά με το σύστημα υποχρεωτικών επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση τακτικών δρομολογίων από οχηματαγωγά go-go και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη, β/ την οδηγία 2009/20/ΕΚ σχετικά με την ασφάλιση των πλοιοκτητών για ναυτικές απαιτήσεις, το άρθρο 5 της οποίας αναφέρει ότι «τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι κάθε επιθεώρηση πλοίου εντός λιμένα υπό τη δικαιοδοσία τους σύμφωνα με την οδηγία 2009/16/ΕΚ, περιλαμβάνει την επαλήθευση ότι φυλάσσεται επί του σκάφους το πιστοποιητικό του άρθρου 6»²²¹, γ/ την οδηγία 1999/32/ΕΚ, σχετικά με τη μείωση της περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο, με την οποία παρέχεται το δικαίωμα στα κράτη λιμένος να προβαίνουν σε δειγματοληπτικό έλεγχο της

²¹⁸ Άρθρο 20 της Οδηγίας.

²¹⁹ Άρθρο 22 και Παράρτημα 22 της Οδηγίας.

²²⁰ Άρθρο 3 της Οδηγίας.

²²¹ Βλ. σχετικώς επόμενο Κεφάλαιο, Η δέσμη νομοθετικών μέτρων “Erika III”.

περιεκτικότητας των χρησιμοποιούμενων καυσίμων σε θείο, δ/ τον Κανονισμό (ΕΕ) 1257/2013 για την ανακύκλωση πλοίων, στον οποίο προβλέπεται ότι, στα πλαίσια του ελέγχου του ξένου πλοίου από το κράτος λιμένα, ελέγχεται η επί του πλοίου ύπαρξη των προβλεπόμενων από τον κανονισμό πιστοποιητικών και ότι σε περίπτωση απουσίας τους ενδέχεται να διεξάγεται λεπτομερής επιθεώρηση, σύμφωνα με τα ειδικώς οριζόμενα, ε/ τον Κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές, με τον οποίο προβλέφθηκε η υποχρέωση του κράτους λιμένα να ελέγχει, πέρα από τα προβλεπόμενα πιστοποιητικά του παραρτήματος IV της οδηγίας 2009/16/ΕΚ, το πιστοποιητικό συμμόρφωσης που εκδίδεται σύμφωνα με τον κανονισμό αυτό.

Κεφάλαιο II

1 Η εξέλιξη του νομοθετικού ευρωπαϊκού πλαισίου στον τομέα της θαλάσσιας ασφάλειας

Οι νομοθετικές ρυθμίσεις σε κοινοτικό επίπεδο αναφορικά με την προστασία της θαλάσσιας ασφάλειας δε σταμάτησαν εδώ. Το περιβόητο ναυάγιο του δεξαμενόπλοιου, Erika, το οποίο έσπασε στα δύο τον Δεκέμβριο του 1999, μόλις 40 μίλια μακριά ανοιχτά από τις ακτές της Βρετανίας, στη Γαλλία, χύνοντας περισσότερο από 10,000 τόνους βαρέως πετρελαίου στη θάλασσα, προκάλεσε τεράστια οικολογική καταστροφή. Υπό την πίεση της κοινής γνώμης, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε τη κατάθεση προτάσεων για την υιοθέτηση αυστηρότερων μέτρων ασφαλείας, προκειμένου να μειωθεί ο κίνδυνος πρόκλησης μιας μελλοντικής ζημίας στις θάλασσες των Κρατών Μελών²²². Η ενέργεια αυτή κατέστη ακόμη πιο αναγκαία όταν το δεξαμενόπλοιο Prestige βυθίστηκε, το Νοέμβριο του 2002, στα ανοιχτά των ακτών της Ισπανίας, χύνοντας 70,000 τόνους πετρελαίου, το οποίο ξεβράστηκε στις ακτές της Ισπανίας, της Γαλλίας και της Πορτογαλίας.

Το αποτέλεσμα των διαβουλεύσεων που πήραν χώρα, ύστερα από τις οικολογικές αυτές καταστροφές, οδήγησε στη διάρθρωση ενός τριεπίπεδου πλάνου ενεργειών, γνωστών ως “Erika I”, “Erika II” και “Erika III”²²³. Σκοπός της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ήταν τα μέτρα αυτά να φέρουν μια αλλαγή στην νοοτροπία αναφορικά με

²²² Βλ. <http://www.vlaamsehavencommissie.be/en/vhc/pagina/eri-maritime-safety-erika-i-ii-en-iii>

²²³ Mandaraka Sheppard A., 2013, όπ. π.

την ασφάλεια στη θάλασσα, παρέχοντας ισχυρότερα κίνητρα, προκειμένου να πεισθούν οι μεταφορείς, οι ναυλωτές, οι νηογνώμονες και άλλοι βασικοί συντελεστές της παγκόσμιας ναυτιλίας να δώσουν ιδιαίτερη έμφαση σε θέματα ποιότητας, ενώ ταυτόχρονα επεδίωκαν το δίκτυ ασφαλείας να γίνει πιο σφιχτό για εκείνους, που επιδιώκουν να κερδίσουν βραχυπρόθεσμα οικονομικά οφέλη εις βάρος της ασφάλειας και του θαλάσσιου περιβάλλοντος²²⁴.

2 Η δέσμη νομοθετικών μέτρων ‘Erika I’

Το πρώτο επίπεδο μέτρων, το οποίο υιοθετήθηκε την 21 Μαρτίου 2000, αφορούσε στην τροποποίηση της ήδη υπάρχουσας νομοθεσίας και ετέθη σε εφαρμογή την 22 Ιανουαρίου 2002, παρέχοντας χρονικό περιθώριο στα Κράτη Μέλη να ενσωματώσουν τα νέα μέτρα στην εθνική τους νομοθεσία μέχρι την 22 Ιουλίου 2003²²⁵. Η πρώτη δέσμη των νομοθετικών μέτρων αποτελείται από τρία μέρη:

- *Την υιοθέτηση της Κοινοτικής Οδηγίας 2001/105/EK*, με την οποία τροποποιήθηκε η Κοινοτική Οδηγία 94/57/EE για την επιθεώρηση και εξέταση των πλοίων από τους νηογνώμονες, εισάγοντας ρυθμίσεις για τη στενότερη επιτήρηση των δραστηριοτήτων τόσο των αναγνωρισμένων οργανισμών, όσο και του κράτους σημαίας²²⁶.
- *Την υιοθέτηση της Κοινοτικής Οδηγίας 2001/106/EK*, με την οποία τροποποιήθηκε η πρώτη Κοινοτική Οδηγία 95/21/EK για τον έλεγχο των ξένων εμπορικών πλοίων, καθιστώντας υποχρεωτικό το σύστημα επιθεωρήσεων των δυνητικά επικίνδυνων πλοίων και θέτοντας αυστηρότερα μέτρα, που αφορούσαν πλοία προδήλως κατώτερα των προδιαγραφών, με βασικότερη τροποποίηση την υιοθέτηση του μηχανισμού απαγόρευσης πρόσβασης στους ευρωπαϊκούς λιμένες.
- *Τη σταδιακή κατάργηση των πλοίων μονού τοιχώματος*. Ειδικότερα, η Επιτροπή αποφάσισε να επισπεύσει το χρονοδιάγραμμα για τη σταδιακή απόσυρση των πλοίων μονού τοιχώματος πετρελαιοφόρων και την αντικατάστασή τους από πλοία διπλού τοιχώματος, που εξασφαλίζουν καλύτερη προστασία σε περίπτωση

²²⁴ Βλ. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:l24230&from=EN>

²²⁵ Εντούτοις, μέχρι την ημερομηνία αυτή, μόνο ένας μικρός αριθμός κρατών μελών είχε προχωρήσει στην ενσωμάτωση των νομοθετικών μέτρων στις εσωτερικές έννομες τάξεις του, με αποτέλεσμα η Επιτροπή, κατ'εφαρμογή του άρθρου 260 της ΣΛΕΕ, να κινήσει νομικές διαδικασίες κατά 10 κρατών μελών (Αυστρία, Βέλγιο, Ελλάδα, Ιρλανδία, Ιταλία, Λουξεμβούργο, Ολλανδία, Πορτογαλία, Σουηδία, Φιλανδία), βλ. Özcayir Z. O., 2004, ό.π., σελ. 336.

²²⁶ Βλ. Μέρος Α, Κεφ. ΙΙ.

ατυχήματος²²⁷. Πράγματι, μετά από επίπονες διαπραγματεύσεις υιοθετήθηκε ο Κανονισμός 417/2002, όπως αυτός τροποποιήθηκε²²⁸, για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονό κύτους, με τον οποίο καθορίστηκε το χρονοδιάγραμμα της σταδιακής απόσυρσης των πετρελαιοφόρων μονού τοιχώματος από τα κοινοτικά ύδατα, με καταληκτική ημερομηνία το 2015.

3 Η δέσμη νομοθετικών μέτρων ‘Erika II’

Παρόλο που, η ήδη υπάρχουσα διεθνής νομοθεσία, που σχετιζόταν με τη ναυτιλία ήταν εκτενής, η Επιτροπή εκδήλωσε τη δυσαρέσκεια της για την, κατά τη γνώμη της, αποτυχία της νομοθεσίας αυτής να εξασφαλίσει την ασφάλεια, που απαιτούνταν και τούτο διότι δεν εφαρμοζόταν με σταθερό και αυστηρό τρόπο. Ενόψει του γεγονότος αυτού, προχώρησε στην πρόταση δεύτερης δέσμης μέτρων, που υιοθετήθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο την 6.12.2000, στο Biarritz.

Η δεύτερη δέσμη των νομοθετικών μέτρων απέβλεπε στα ακόλουθα:

- *Στην ενίσχυση της ασφάλειας στη θαλάσσια κυκλοφορία και της αποτελεσματικότερης πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία.* Προς το σκοπό αυτό υιοθετείται η κοινοτική οδηγία 2002/59/ΕΚ²²⁹ για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων, ελέγχου και ενημέρωσης, προκειμένου να ενισχυθεί η ασφάλεια και η αποτελεσματικότητα της θαλάσσιας κυκλοφορίας, να βελτιωθεί η ανταπόκριση των αρχών σε συμβάντα, ατυχήματα, ή ενδεχομένως επικίνδυνα περιστατικά στη θάλασσα, μεταξύ άλλων σε επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης και να διευκολυνθούν η πρόληψη και η ανίχνευση της ρύπανσης από τα πλοία²³⁰. Η οδηγία ενισχύει τις εξουσίες παρέμβασης των κρατών μελών, υπό την ιδιότητά τους ως παράκτιων κρατών, όπου υπάρχει κίνδυνος ατυχήματος ή απειλής ρύπανσης των ακτών τους, ακόμη και πέρα

²²⁷ Η διαπίστωση ότι τα πλοία διπλού τοιχώματος εξασφαλίζουν καλύτερη προστασία σε περίπτωση ατυχήματος, είχε οδηγήσει τον ΙΜΟ, ήδη το 1996, στην υιοθέτηση απόφασης με βάση την οποία όλα τα πετρελαιοφόρα που ναυπηγούνται πρέπει να διαθέτουν διπλό τοίχωμα, θέτοντας όμως ως ανώτατο χρονικό όριο για την αντικατάστασή τους το 2026

²²⁸ Για τις τροποποιήσεις του Κανονισμού 417/2002 βλ. Κανονισμό 1726/2003, με τον οποίο, μεταξύ άλλων, οριστήκαν μικρότερα χρονικά διαστήματα σταδιακής απόσυρσης πλοίων μονού τοιχώματος, Κανονισμό 2172/2004 και Κανονισμό 1163/2009.

²²⁹ Με την οποία καταργήθηκε η Οδηγία 93/75/ΕΟΚ για τις ελάχιστες προδιαγραφές που απαιτούνται για τα πλοία τα οποία κατευθύνονται σε ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες μεταφέροντας επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα.

²³⁰ Άρθρο 1.

από τα χωρικά τους ύδατα. Επιβάλλει τον υποχρεωτικό εξοπλισμό για τον αυτόματο εντοπισμό²³¹ των πλοίων που κάνουν χρήση των κοινοτικών λιμένων, καθώς και μαύρων κουτιών, των λεγομένων VDR, παρόμοιων με εκείνων που χρησιμοποιούνται στην αεροπορία, προκειμένου να βοηθηθούν οι έρευνες σε περίπτωση ατυχημάτων. Περαιτέρω, η οδηγία αποσκοπεί στη συστηματική προσφυγή στην ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων, προς απλοποίηση και εναρμόνιση της διαδικασίας διαβίβασης και χρήσης δεδομένων, που αφορούν επικίνδυνα φορτία και στην αύξηση της ανάπτυξης κοινών βάσεων δεδομένων²³². Εξάλλου, με δεδομένο ότι τα περισσότερα ναυάγια συμβαίνουν σε ακραίες καιρικές συνθήκες, η οδηγία προβλέπει, επιπλέον, τη δυνατότητα απαγόρευσης απόπλου των πλοίων από το λιμένα υπό τέτοιες συνθήκες, ενώ καθίσταται για πρώτη φορά υποχρεωτικό για κάθε κράτος μέλος να διαθέτει καταφύγια για τα πλοία που διατρέχουν κίνδυνο²³³.

- Στη δημιουργία του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα (EMSA)²³⁴ για την ανάπτυξη τεχνικών λύσεων και την παροχή τεχνικής βοήθειας σε συνάρτηση με την εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας. Ειδικότερα, η δημιουργία του EMSA αντιμετωπίστηκε ως μια σημαντική πρωτοβουλία για την ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας και τον έλεγχο της ρύπανσης, μετά και την καταστροφή που επέφερε το ναυάγιο του Erika. Μεταξύ των καθηκόντων του Οργανισμού είναι να βοηθά την Κοινότητα να παρακολουθεί την εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας, να αναπτύσσει και να λειτουργεί τις ηλεκτρονικές εγκαταστάσεις ναυτιλιακής πληροφορίας σε ευρωπαϊκό επίπεδο²³⁵, να συνεργάζεται με τα κράτη μέλη για να οργανωθούν κατάλληλες δραστηριότητες κατάρτισης σε θέματα συναφή με τον έλεγχο του κράτους του λιμένα και τους

²³¹ Πρόκειται για το λεγόμενο AIS (Automatic Identification System). Το σύστημα αυτό αποτελείται από τους πομπούς AIS που είναι εγκατεστημένοι στα πλοία και περιλαμβάνουν έναν δέκτη εντοπισμού θέσης GPS (Global Positioning System) που υπολογίζει τις συντεταγμένες της θέσης του πλοίου, την ταχύτητά του και την πορεία του, ενώ περιλαμβάνει επίσης έναν πομπό VHF, ο οποίος μεταδίδει περιοδικά τις πληροφορίες αυτές σε δυο κανάλια VHF.

²³² Πρόκειται για το “SafeSeaNet”, βλ. σχετικώς οδηγίες 2009/17/EK και 2014/100/EE, με τις οποίες τροποποιήθηκε η οδηγία 2002/59/EK.

²³³ [http://europa.eu/rapid/press-release MEMO-02-253_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-02-253_en.htm). Αναλυτικότερη αναφορά στους λιμένες καταφυγής γίνεται, για συστηματικούς λόγους, στην επόμενη ενότητα.

²³⁴ Βλ. σχετικώς Κανονισμό 1406/2002 “σχετικά με τη σύσταση ευρωπαϊκού οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα”, όπως αυτός τροποποιήθηκε από τους Κανονισμούς 1644/2003, 724/2004, 2038/2006 και 100/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

²³⁵ α/ Το “SafeSeaNet”, β/ Το “EU LRIT”, το οποίο είναι σύστημα μεγάλης εμβέλειας ταυτοποίησης και εντοπισμού πλοίων παγκοσμίως, το οποίο υποχρεώνει τα πλοία να στέλνουν αυτόματα τα διακριτικά τους και τη θέση τους ανά 6 ώρες και γ/ Το “THETIS”.

κράτους της σημαίας, να παρέχει τεχνικές και επιστημονικές συμβουλές στην Επιτροπή στον τομέα της θαλάσσιας ασφάλειας και της πρόληψης της ρύπανσης με σκοπό τη διαρκή ενημέρωση της κοινοτικής νομοθεσίας.

- Την πρόταση για σύσταση Ταμείου αποζημίωσης για ζημιές που οφείλονται σε πετρελαιϊκή ρύπανση στα ευρωπαϊκά ύδατα (COPE). Μετά τη βύθιση του Erika, προτάθηκε από την Επιτροπή η σύσταση ταμείου, γνωστού ως COPE, το οποίο θα λειτουργούσε ως τρίτο επίπεδο αποζημίωσης, συμπληρώνοντας το ισχύον, σε διεθνές επίπεδο, διττό καθεστώς²³⁶, σχετικά με την ευθύνη και την αποζημίωση για ζημιές από πετρελαιϊκή ρύπανση. Εντούτοις, μετά την υιοθέτηση του Πρωτοκόλλου του 2003 για την ίδρυση Συμπληρωματικού Κεφαλαίου για τη καταβολή επιπρόσθετης αποζημίωσης από το Διεθνές Κεφάλαιο²³⁷, το σχέδιο για την ίδρυση του COPE εγκαταλείφθηκε.

4 Η δέσμη νομοθετικών μέτρων ‘Erika III’

Τον Ιανουάριο του 2004, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αισθανόμενη ότι, παρά την μείωση των ναυτικών ατυχημάτων, η απειλή της αποτυχίας συμμόρφωσης με τις προδιαγραφές ασφαλείας εξακολουθεί να υφίσταται, προχώρησε στην ανακοίνωση ενός τρίτου πακέτου νομοθετικών μέτρων, με σκοπό να ενισχύσει την Κοινοτική νομοθεσία, που αφορά στη θαλάσσια ασφάλεια και να βελτιώσει την αποτελεσματικότητα των υπαρχόντων μέτρων. Μετά από πολυετείς διαπραγματεύσεις μεταξύ των δυο θεσμικών νομοθετικών οργάνων της Ε.Ε., του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, το τελευταίο υιοθέτησε, τον Μάρτιο του 2009, το τρίτο πακέτο μέτρων για τη θαλάσσια ασφάλεια, με σκοπό τη σκληρότερη γραμμή άμυνας κατά των υποδεέστερων πλοίων. Η τρίτη δέσμη των νομοθετικών μέτρων περιλάμβανε:

- *Υιοθέτηση Οδηγίας για την τήρηση των υποχρεώσεων του Κράτους Σημαίας*

Τον Οκτώβριο του 2008, τα Κράτη Μέλη, ομοφώνως, υιοθέτησαν μια δήλωση με την οποία αναγνώριζαν τη σπουδαιότητα της εφαρμογής των Διεθνών Συνθηκών που συνδέονται με τις υποχρεώσεις των μερών, προκειμένου να βελτιωθεί η θαλάσσια ασφάλεια και να προληφθεί η ρύπανση από τα πλοία²³⁸. Στόχος ήταν αφενός μεν να εξασφαλιστεί ότι τα κράτη μέλη εκπληρώνουν με αποτελεσματικότητα και συνέπεια

²³⁶ Το διεπίπεδο αποζημιωτικό σύστημα των Διεθνών Συμβάσεων CLC/ IOPC Funds 1992/2000, βλ. www.imo.org.

²³⁷ Βλ. <https://www.iopcfunds.org>

²³⁸ Βλ. υπ' αριθμ. 6 προοιμιακή διάταξη της οδηγίας.

τις υποχρεώσεις τους ως κράτη σημαίας και αφετέρου να ενισχυθεί η ασφάλεια και να αποτραπεί η ρύπανση από πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους. Προκειμένου να επιτευχθούν οι ως άνω στόχοι, η οδηγία εισάγει σχετικές ρυθμίσεις, οι οποίες επιτυγχάνουν²³⁹:

α/ Να εξασφαλισθεί ότι καμία σημαία των κρατών μελών δεν ανήκει στη Μαύρη και Γκρι Λίστα του Paris MoU²⁴⁰.

β/ Να βελτιωθούν οι επιδόσεις των κρατών σημαίας, αφενός μεν με την τακτική υποβολή των διοικητικών αρχών τους σε έλεγχο, ενσωματώνοντας το σύστημα VIMSAS (Εθελοντικό σύστημα ελέγχου των κρατών μελών του IMO)²⁴¹ στο ευρωπαϊκό δίκαιο και αφετέρου με την εισαγωγή πιστοποιημένου συστήματος διαχείρισης της ποιότητας των εθνικών ναυτιλιακών αρχών.

➤ *Τροποποίηση της Οδηγίας για τους Νηογνώμονες*

Η οδηγία 2009/15/ΕΚ και ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 391/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με τους κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους Οργανισμούς Επιθεώρησης και Ελέγχου πλοίων, στόχο έχουν αφενός μεν να γίνουν οι διαδικασίες ελέγχου από τους νηογνώμονες πιο αυστηρές και να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να διενεργεί ελέγχους και να επιβάλει κυρώσεις και αφετέρου να αναδιατυπωθεί για λόγους σαφήνειας και παροχής μεγαλύτερης νομικής βεβαιότητας²⁴².

➤ *Τροποποίηση της Οδηγίας για τον Έλεγχο του Κράτους Λιμένα*

Η οδηγία 2009/16/ΕΚ αναδιατύπωσε και κατήργησε την πρώτη κοινοτική οδηγία 95/21/ΕΚ για τον έλεγχο του κράτους λιμένα, εισάγοντας τις ρυθμίσεις του νέου καθεστώτος ελέγχου του Paris MoU, με στόχο την επιθεώρηση όλων των πλοίων, με συχνότητα που εξαρτάται από την κατηγορία κινδύνου στην οποία ανήκουν, ώστε τα

²³⁹ Mandaraka-Sheppard A., 2013, όπ.π.

²⁴⁰ Ειδικότερα, προβλέπεται α/ η υποχρέωση κάθε κράτους μέλους, προτού επιτρέψει σε πλοίο στο οποίο έχει χορηγήσει το δικαίωμα να φέρει η σημαία του, να λειτουργήσει, να λάβει τα απαραίτητα μέτρα που κρίνει αναγκαία, ώστε να εξασφαλίσει ότι το εν λόγω πλοίο συμμορφώνεται προς τους ισχύοντες διεθνείς κανόνες και κανονισμούς β/ η υποχρέωση κράτους μέλους, του οποίου τη σημαία έφερε πλοίο, να παράσχει λεπτομερή στοιχεία σχετικά με εκκρεμούσες ελλείψεις σε κράτος μέλος, του οποίου τη σημαία φέρει πλέον το εν λόγω πλοίο, γ/ η υποχρέωση του κράτους μέλους, όταν σε πλοίο που φέρει τη σημαία του έχει επιβληθεί απαγόρευση απόπλου, να μεριμνά για τη συμμόρφωση τούτου με τις σχετικές συμβάσεις του IMO.

²⁴¹ Με το σύστημα αυτό, το οποίο έχει γίνει πλέον υποχρεωτικό για τα κράτη μέλη, ελέγχεται η προσήκουσα εφαρμογή των συνθηκών του IMO από τα κράτη μέλη του. Εντούτοις, η αδυναμία του έγκειται στο ότι δε προβλέπει κάποια συνέπεια, στην περίπτωση που διαπιστώνεται μη συμμόρφωση ενός κράτους μέλους με ορισμένη συνθήκη, παρά εναπόκειται στο ίδιο να προσδιορίσει τις ενέργειες, στις οποίες πρέπει να προβεί για την εξάλειψη των αιτιών παρέκκλισής του από τη προσήκουσα εφαρμογή της συνθήκης, βλ. Jessen H., Zhu L, From a voluntary self-assessment to a mandatory audit scheme: monitoring the implementation of IMO instruments, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 2016, σελ. 389-411.

²⁴² Βλ. Μέρος Α, Κεφάλαιο ΙΙ.

πλοία που παρουσιάζουν υψηλότερο κίνδυνο να υποβάλλονται σε ενδελεχέστερη, επιθεώρηση διεξαγόμενη σε συχνότερα χρονικά διαστήματα²⁴³.

➤ *Υιοθέτηση Οδηγίας για την έρευνα ατυχήματος*

Με δεδομένο ότι η Επιτροπή εκτίμησε ότι δεν υπάρχουν κανόνες για την διενέργεια έρευνας ναυτικών ατυχημάτων και επιθυμώντας να παρέχει σαφείς κατευθυντήριες οδηγίες, ανάλογες με αυτές που ισχύουν για τα αεροπορικά ατυχήματα, υιοθετήθηκε η Οδηγία 2009/18/EK για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Στόχος της οδηγίας είναι η διευκόλυνση της ταχείας διεξαγωγής των ερευνών για θέματα ασφάλειας και της κατάλληλης ανάλυσης, έπειτα από ναυτικά ατυχήματα και συμβάντα, προκειμένου να διαπιστωθούν τα αίτια που τα προκάλεσαν και η εξασφάλιση έγκαιρης και ακριβούς αναφοράς για τα αποτελέσματα των ερευνών θεμάτων ασφαλείας και της υποβολής προτάσεων για διορθωτικά μέτρα²⁴⁴. Ειδικότερα, θεσπίζεται διαδικασία ανεξάρτητης τεχνικής διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων, η οποία βασίζεται στα σχετικά πρότυπα και τις κατευθυντήριες οδηγίες του IMO και η οποία εφαρμόζεται από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, ενώ επιπλέον δημιουργείται ηλεκτρονική βάση δεδομένων ναυτικών ατυχημάτων σε ευρωπαϊκό επίπεδο²⁴⁵.

➤ *Ρύθμιση για την ευθύνη και την αποζημίωση για τη ζημία επιβατών σε ατυχήματα πλοίων.*

Με τον Κανονισμό (ΕΕ) 392/2009 σχετικά με την ευθύνη των μεταφορέων που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, σε περίπτωση ατυχήματος, ενσωματώνεται στο κοινοτικό δίκαιο η σύμβαση των Αθηνών του 1974, όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο του 2002. Περαιτέρω, ο κανονισμός ενσωματώνει τις κατευθυντήριες γραμμές του IMO για την εφαρμογή της σύμβασης των Αθηνών, επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής της τελευταίας στις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών εντός ενός και μόνο κράτους μέλους και παράλληλα, εισάγει ορισμένα καινούργια στοιχεία, όπως την υποχρεωτική καταβολή προκαταβολής, επαρκούς για την κάλυψη των άμεσων

²⁴³ Βλ. Μέρος Β, Κεφάλαιο Ι.

²⁴⁴ Άρθρο 1.

²⁴⁵ Η οδηγία αποτέλεσε έναυσμα για την υιοθέτηση δυο εκτελεστικών Κανονισμών: του Κανονισμού (ΕΕ) 1286/2011 για την καθιέρωση κοινής μεθοδολογίας διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων και του Κανονισμού (ΕΕ) 651/2011 σχετικά με την έγκριση των εσωτερικών κανόνων λειτουργίας του πλαισίου μόνιμης συνεργασίας που έχουν δημιουργήσει τα κράτη μέλη σε συνεργασία με την Επιτροπή, σύμφωνα με το αρ. 10 της οδηγίας 2009/18/EK.

οικονομικών αναγκών, ανάλογης με την προκληθείσα ζημία, σε περίπτωση θανάτου ή σωματικής βλάβης επιβάτη σε ναυτικό ατύχημα²⁴⁶ και την λεπτομερέστερη ρύθμιση της αποζημίωσης για εξοπλισμό κινητικότητας ή για άλλον ειδικό εξοπλισμό²⁴⁷.

➤ *Υιοθέτηση Οδηγίας για την εξωσυμβατική ευθύνη των πλοιοκτητών*

Η Επιτροπή αποσκοπούσε να εισάγει την υποχρεωτική εφαρμογή από όλα τα Κράτη μέλη του Πρωτοκόλλου του 1996 της σύμβασης του 1976 για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις. Ενόψει αυτού υιοθετείται η Οδηγία 2009/20/ΕΚ σχετικά με την ασφάλιση των πλοιοκτητών για ναυτικές απαιτήσεις, στόχος της οποίας είναι η καθιέρωση κανόνων ως προς ορισμένες πτυχές των υποχρεώσεων σε θέματα ασφάλισης τους για ναυτικές απαιτήσεις. Σύμφωνα με το άρθρο 4 της οδηγίας, τα πλοία κρατών μελών, που υπόκεινται στο πεδίο εφαρμογής αυτής, υποχρεούνται να φέρουν πιστοποιητικό ασφάλισης που να καλύπτει τις ναυτικές απαιτήσεις, που υπόκεινται σε περιορισμό δυνάμει της σύμβασης του 1976, όπως αυτή τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο του 1996. Περαιτέρω, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι κάθε επιθεώρηση πλοίου εντός λιμένα υπό την δικαιοδοσία τους περιλαμβάνει την επαλήθευση ότι φυλάσσεται επί του πλοίου το ως άνω πιστοποιητικό, ενώ περαιτέρω τα κράτη μέλη οφείλουν να θεσπίσουν σύστημα κυρώσεων για την παράβαση των διατάξεων της οδηγίας.

➤ *Τροποποίηση της Οδηγίας για την παρακολούθηση της κίνησης των πλοίων και τους λιμένες καταφυγής.*

Η ιδέα της παροχής λιμένα καταφυγής για πλοία που διατρέχουν κίνδυνο αναδείχθηκε πρώτη φορά από τον IMO, στα τέλη της δεκαετίας του 1980, κατά την επεξεργασία της ΔΣ του 89 για την επιθαλάσσια αρωγή, χωρίς εντούτοις να υπάρξει σχετική πρόβλεψη, καθώς κρίθηκε ότι δεν άρμοζε η ρύθμιση ενός ζητήματος, που χρήζει κανόνα δημοσίου δικαίου, με μια συνθήκη που έθετε κανόνες ιδιωτικού δικαίου²⁴⁸. Εντούτοις, το θέμα επανήλθε στο προσκήνιο έντονα μετά την βύθιση του Erika και κυρίως μετά το περιστατικό του πλοίου Castor²⁴⁹ το 2001 και τη βύθιση του

²⁴⁶ Άρθρο 6. Ανάλογες ρυθμίσεις προβλέπονται στην αεροπορική μεταφορά, βλ. άρθρο 29 της Σύμβασης του Μόντρεαλ του 1999 για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές

²⁴⁷ Άρθρο 4.

²⁴⁸ Mandaraka Sheppard A., 2006, όπ. π. σελ.228

²⁴⁹ Το δεξαμενόπλοιο CASTOR, ταξιδεύοντας έμφορτο, παρουσίασε ρωγμές στο κατάστρωμα διασχίζοντας τη Μεσόγειο από το λιμένα της Κωνσταντίας στο Λάγος της Νιγηρίας, με άσχημες καιρικές συνθήκες. Ο πλοίαρχος του πλοίου απηύθυνε αίτημα στις λιμενικές αρχές του Μαρόκο και του Γιβραλτάρ, της Ισπανίας, της Αλγερίας, της Ελλάδας και της Μάλτας, προκειμένου να του επιτραπεί η είσοδος σε κάποια από τις χώρες αυτές, εντούτοις άπασες οι αρχές αρνήθηκαν την είσοδο του πλοίου,

Prestige το 2002, στο οποίο οι Ισπανικές αρχές αρνήθηκαν την είσοδό του σε ασφαλή λιμένα.

Μολονότι, το διεθνές δίκαιο, δυνάμει του άρθρου 2 της UNCLOS, αναγνωρίζει το δικαίωμα ενός κράτους να ρυθμίζει το ζήτημα της εισόδου πλοίων στους λιμένες του, εντούτοις το δικαίωμα ενός ξένου πλοίου να εισέλθει σε λιμένα ή στα εσωτερικά ύδατα ενός άλλου κράτους, σε περίπτωση ανωτέρας βίας ή κινδύνου, δεν ρυθμίζεται από την UNCLOS. Ειδικότερα, το δικαίωμα ενός παράκτιου κράτους να αναλάβει δράση για την διαφύλαξη των ακτών του από τη θαλάσσια ρύπανση είναι καθιερωμένο στο διεθνές δίκαιο²⁵⁰. Από την άλλη πλευρά, το καθήκον παροχής συνδρομής σε πλοία και πρόσωπα που διατρέχουν κίνδυνο συνιστά μια διεθνώς καθιερωμένη αρχή²⁵¹. Πράγματι, το ρίσκο για ένα παράκτιο κράτος να προσφέρει καταφύγιο σε ένα πλοίο που δεν πληροί τα πρότυπα ασφαλείας, όπως το Erika, είναι σημαντικά μεγάλο, και τούτο διότι επιτρέποντας σ'ένα τέτοιο πλοίο να καταπλεύσει στο καταφύγιο, που υποδεικνύει το παράκτιο κράτος, ενέχει τον κίνδυνο αυτό, τελικά, να σπάσει κοντά στις παράκτιες ακτές, προκαλώντας ανυπολόγιστες ζημιές. Από την άλλη το να απαγορεύσει ένα κράτος την είσοδο του υπό κίνδυνο πλοίου σε κάποιο καταφύγιο, περιέχει αντίστοιχους κινδύνους, όπως στην περίπτωση του Prestige, του οποίου η βύθιση προκάλεσε καταστροφικές συνέπειες για το παράκτιο κράτος²⁵².

Ενόψει των ανωτέρω, ο ΙΜΟ, επιδιώκοντας να διατηρήσει μια δίκαιη ισορροπία μεταξύ των δικαιωμάτων και των συμφερόντων των παράκτιων κρατών από την μία και της παροχής συνδρομής σε πλοία, που έχουν χρήζουν τέτοιας ανάγκης από την άλλη, εξέδωσε, το 2003, κατευθυντήριες γραμμές, σχετικά με καταφύγια πλοίων που χρήζουν συνδρομής²⁵³. Οι οδηγίες αυτές συμπληρώθηκαν το 2007 από τις κατευθυντήριες γραμμές που εξέδωσε για τον έλεγχο των πλοίων, που βρίσκονται υπό έκτακτη ανάγκη²⁵⁴. Είναι προφανές ότι καμία από τις δυο κατευθυντήριες γραμμές δεν επιβάλλει κάποια υποχρέωση στα παράκτια κράτη, εντούτοις προτείνουν κριτήρια και

το οποίο εξακολούθησε να περιπλανιέται στη Μεσόγειο για 40 ημέρες. Εν τέλει, πραγματοποιήθηκε η μεταφόρτωση του φορτίου σε άλλο δεξαμενόπλοιο και το πλοίο κατέπλευσε στο λιμάνι του Πειραιά.

²⁵⁰ Βλ. σχετικώς άρθρα 194-199, 211, 221 και 225 της UNCLOS.

²⁵¹ Βλ. σχετικώς άρθρο 98 της UNCLOS καθώς και Hooydonk E.V., The obligation to offer a place of refuge to a ship in distress, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 2004, σελ. 350.

²⁵² Chircop A., Places of refuge for ships: Can the coastal state's responsibility be engaged?, στο Θαλάσσια Ασφάλεια, Νομικά Ζητήματα σχετικά με το πλοίο, το φορτίο και τον ανθρώπινο παράγοντα, 2017, (Επιμ. Αθανασίου Λ.) Νομική Βιβλιοθήκη, σελ. 39.

²⁵³ Οι κατευθυντήριες γραμμές του ΙΜΟ υιοθετήθηκαν, την 5.12.2003, βάσει του Ψηφίσματος Α. 949 (23) "Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance".

²⁵⁴ "Guidelines on the Control of Ships in an Emergency", 19.10.2007

διαδικασίες, τις οποίες οι αρμόδιες αρχές των παράκτιων αρχών μπορούν να λαμβάνουν υπόψη κατά τη λήψη σχετικής απόφασης, επί του αιτήματος πλοίου που χρήζει συνδρομής, για την υπόδειξη καταφυγίου. Εξάλλου, οι οδηγίες αυτές του IMO κατέστησαν υποχρεωτικές σε κοινοτικό επίπεδο με την ενσωμάτωσή τους στις σχετικές οδηγίες που εξέδωσε η ΕΕ.

Ειδικότερα, η έννοια του λιμένα καταφυγής εισάγεται, πρώτη φορά στην ενωσιακή έννομη τάξη, με την οδηγία 2002/59/EK, στην οποία προβλέπεται η υποχρέωση των κρατών μελών να καταρτίσουν σχέδια για την υποδοχή πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο στα ύδατα, τα οποία βρίσκονται υπό τη δικαιοδοσία τους. Τα σχέδια αυτά περιέχουν τις απαραίτητες ρυθμίσεις και διαδικασίες, λαμβανομένων υπόψη των επιχειρησιακών και περιβαλλοντικών περιορισμών, ώστε να εξασφαλίζεται ότι τα πλοία που διατρέχουν κίνδυνο μπορούν να πλεύσουν αμέσως σε καταφύγιο²⁵⁵, υπό την επιφύλαξη της έγκρισης της αρμόδιας αρχής.

Ωστόσο, ο κοινοτικός νομοθέτης, εκτιμώντας ότι οι κατευθυντήριες γραμμές του IMO, οι οποίες εκδόθηκαν μετά την υιοθέτηση της ανωτέρω οδηγίας, ρυθμίζουν τα σχετικά με τα καταφύγια για τα πλοία που 'χρηζουν συνδρομής', παρά για τα πλοία που 'διατρέχουν κίνδυνο', προέκρινε ως αναγκαία την τροποποίησή της, με την οδηγία 2009/17/EK. Η οδηγία αυτή εισάγει εκτενέστερες ρυθμίσεις για το ζήτημα των λιμένων καταφυγής, προβλέποντας α/ την υποχρέωση των κρατών μελών να καταρτίζουν σχέδια²⁵⁶ για την υποδοχή πλοίων που χρήζουν συνδρομής, προκειμένου να αντιμετωπίσουν απειλές που προκαλούνται από αυτά σε ύδατα που υπάγονται στη δικαιοδοσία τους, περιλαμβανομένου κινδύνου κατά της ανθρώπινης ζωής και του περιβάλλοντος, β/ τη λήψη απόφασης από την αρμόδια αρχή για την αποδοχή εισόδου του πλοίου, κατόπιν αξιολόγησης της κατάστασης βάσει των ως άνω σχεδίων και εφόσον κριθεί ότι η εν λόγω υποδοχή συνιστά την καλύτερη δυνατή ενέργεια για την προστασία της ανθρώπινης ζωής και του περιβάλλοντος, γ/ την πρόβλεψη ότι η έλλειψη

²⁵⁵ Η οδηγία ορίζει ως καταφύγιο το λιμένα, τμήμα λιμένα ή άλλο ασφαλές σημείο προσόρμισης ή αγκυροβόλιο ή οποιοδήποτε άλλο προφυλαγμένο χώρο, το οποίο έχει ορίσει κράτος μέλος για την υποδοχή πλοίων που αντιμετωπίζουν κίνδυνο (άρθρο 3).

²⁵⁶ Τα σχέδια αυτά περιλαμβάνουν α) την ταυτότητα της αρμόδιας αρχής που είναι επιφορτισμένη με τη λήψη και διαχείριση των συναγερωμένων, β) την ταυτότητα της αρμόδιας αρχής που είναι υπεύθυνη για την αξιολόγηση της κατάστασης και για τη λήψη απόφασης σχετικά με την αποδοχή ή την άρνηση εισόδου του πλοίου που χρήζει συνδρομής, γ) πληροφορίες σχετικά με την ακτογραμμή των κρατών μελών, δ) τις διαδικασίες αξιολόγησης για την αποδοχή ή την άρνηση εισόδου, ε) τα κατάλληλα μέσα και εγκαταστάσεις για συνδρομή, διάσωση και καταπολέμηση της ρύπανσης, στ) τις διαδικασίες για τον διεθνή συντονισμό και τη λήψη αποφάσεων και ζ) τις διαδικασίες χρηματοοικονομικών εγγυήσεων και ευθύνης που υφίστανται τα πλοία που γίνονται δεκτά σε καταφύγια

πιστοποιητικού ασφαλείας σχετικά με την ασφάλιση των πλοιοκτητών για ναυτικές απαιτήσεις²⁵⁷ δεν απαλλάσσει τα κράτη μέλη από την προκαταρκτική αξιολόγηση και τη λήψη απόφασης και δεν αποτελεί αποχρώντα λόγο που μπορεί να επικαλεστεί ένα κράτος μέλος για να αρνηθεί την υποδοχή πλοίου σε καταφύγιο, δ/ την παροχή, εντούτοις, δικαιώματος στα κράτη μέλη, όταν υποδέχονται σε καταφύγιο πλοίο που διατρέχει κίνδυνο, να ζητήσουν από τον εκμεταλλευόμενο το πλοίο να παρουσιάσουν πιστοποιητικό ασφάλισης, δίχως, όμως, η απαίτηση του πιστοποιητικού αυτού να οδηγεί σε καθυστέρηση της διαδικασίας για την υποδοχή του πλοίου.

Το συνδυαστικό αποτέλεσμα των δύο οδηγιών, αν και απέχει από την καθιέρωση υποχρέωσης παροχής καταφυγίου, υπό οποιεσδήποτε συνθήκες, προχωρεί σε μεγάλο βαθμό στη θέσπιση υποχρεωτικών διαδικασιών. Αυτό που, σε πρώτο βαθμό, αναπτύχθηκε ως προαιρετική καθοδήγηση για την υποβοήθηση της λήψης αποφάσεων μέσω των κατευθυντηρίων γραμμών του ΙΜΟ, εξελίχθηκε περαιτέρω σε υποχρεωτική μεθοδολογία²⁵⁸. Ωστόσο, το πεδίο εφαρμογής των διαδικασιών αυτών περιορίζεται εντός της ΕΕ και ως εκ τούτου η θέσπιση μιας διεθνούς συνθήκης, που θα εξισορροπήσει τα αντικρουόμενα συμφέροντα και θα πλαισιώνει σφαιρικά το φλέγον ζήτημα του λιμένου καταφυγής, κρίνεται αναγκαία.

ΜΕΡΟΣ Γ'

1 Η επίδραση της Ευρωπαϊκής έννομης τάξης στο Διεθνές Δίκαιο. Σχέση συνεργασιακή ή συγκρουσιακή;

Όπως διαφαίνεται από την πρόοδο που έχει σημειώσει τόσο ο ΙΜΟ, όσο και η ΕΕ στη θέσπιση διεθνών και ευρωπαϊκών νομοθετημάτων, αντίστοιχα, στον τομέα της θαλάσσιας ασφάλειας, είναι ενθαρρυντικό το γεγονός ότι αυτοί οι οργανισμοί φαίνονται πρόθυμοι να συνεργαστούν και, στην πραγματικότητα, εργάστηκαν παράλληλα σε κάποιους τομείς²⁵⁹. Η επίδραση της ΕΕ στο διεθνές δίκαιο, που διέπει τον τομέα της θαλάσσιας ασφάλειας, είναι πολυεπίπεδη. Πράγματι, η ΕΕ συμβάλλει, με διαφορετικούς τρόπους, στην ενίσχυση του υπάρχοντος διεθνούς νομοθετικού καθεστώτος, είτε καλώντας τα κράτη μέλη να επικυρώσουν μια διεθνή ναυτική σύμβαση²⁶⁰ είτε ενσωματώνοντας στο ευρωπαϊκό δίκαιο, μερικώς ή συνολικώς, τις

²⁵⁷ Βλ. πιο πάνω οδηγία 2009/20/ΕΚ

²⁵⁸ Chircop A., όπ.π., σελ. 56.

²⁵⁹ Mandaraka Sheppard A., 2006, όπ. π. σελ.230.

²⁶⁰ Η Επιτροπή έχει επανειλημμένως καλέσει τα κράτη μέλη να κυρώσουν την HNS Convention, εντούτοις με δεδομένο ότι πρόκειται ουσιαστικά για "προσκλήσεις" σε πολιτικό επίπεδο, οι οποίες μεν

ρυθμίσεις της. Χαρακτηριστικά παραδείγματα τέτοιας ενσωμάτωσης αποτελούν αφενός η οδηγία 2005/35/EK, με την οποία ενσωματώθηκαν, στην ευρωπαϊκή έννομη τάξη, τα πρότυπα της MARPOL για τις απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών από τα πλοία και αφετέρου ο Κανονισμός (ΕΕ) 392/2009, με τον οποίο ενσωματώθηκε, στο κοινοτικό δίκαιο, το Πρωτόκολλο των Αθηνών του 2002²⁶¹. Εξάλλου, πρόσφατο παράδειγμα ενσωμάτωσης ρυθμίσεων διεθνούς συμβάσεως αποτελεί ο Κανονισμός (ΕΕ) 1257/2013 για την ανακύκλωση των πλοίων, με τον οποίο επιδιώκεται να διευκολυνθεί η έγκαιρη επικύρωση²⁶² της σύμβασης του Χονγκ Κόνγκ για την ασφαλή και φιλική προς το περιβάλλον ανακύκλωση πλοίων, με την εφαρμογή αναλογικών ελέγχων σε πλοία και μονάδες ανακύκλωσης πλοίων βάσει της εν λόγω σύμβασης²⁶³. Οι παρεμβάσεις αυτές της ΕΕ έχουν κύριο στόχο είτε να επιταχύνουν την έναρξη ισχύος μιας διεθνούς σύμβασης είτε να ενδυναμώσουν τους κανόνες του διεθνούς ομοιόμορφου δικαίου²⁶⁴, επεκτείνοντας παράλληλα το πεδίο των αρμοδιοτήτων της²⁶⁵. Εξάλλου, η ΕΕ, ενσωματώνοντας στο παράγωγο κοινοτικό δίκαιο, ρυθμίσεις διεθνών συμβάσεων, οι οποίες είτε δεν έχουν τεθεί ακόμη σε ισχύ είτε δεν έχουν επικυρωθεί από όλα τα κράτη μέλη, εξαναγκάζει τα τελευταία στην εφαρμογή τους, με δεδομένο ότι η Κοινότητα μπορεί να ξεκινήσει δικαστικές ενέργειες, κατά τα ειδικώς οριζόμενα στο άρθρο 260 της ΣΛΕΕ, κατά όσων κρατών μελών δεν ενσωμάτωσαν εγκαίρως στις εθνικές έννομες τάξεις τους τις εκάστοτε ευρωπαϊκές ρυθμίσεις.

Περαιτέρω, η ΕΕ έχει λειτουργήσει, σε αρκετές περιπτώσεις, συμπληρωματικά προς το διεθνές δίκαιο, εκδίδοντας οδηγίες ή κανονισμούς που συμπληρώνουν την ισχύουσα διεθνή έννομη τάξη. Μεταξύ άλλων, η ανωτέρω οδηγία 2005/35/EK, δεν ενσωμάτωσε μόνο τα πρότυπα της MARPOL για την απόρριψη ρυπογόνων ουσιών από

καταδεικνύουν τη βούληση της ΕΕ να υποστηρίξει τις νομοθετικές ρυθμίσεις της IMO, εντούτοις δεν επιβάλλουν καμία σχετική υποχρέωση στα κράτη μέλη, η HNS εξακολουθεί, μέχρι και σήμερα, να μην έχει τεθεί σε εφαρμογή. Βλ. παρ. 5 των Συμπερασμάτων της Επιτροπής για τη Θαλάσσια Ασφάλεια της 21.12.2000 στο http://europa.eu/rapid/press-release_PRES-00-470_en.htm?locale=en.

²⁶¹ Βλ. Μέρος Β, Κεφάλαιο ΙΙ, τρίτη νομοθετική δέσμη μέτρων “Erika ΙΙΙ”.

²⁶² Η σύμβαση του Χονγκ Κόνγκ θα τεθεί σε ισχύ 24 μήνες μετά την ημερομηνία επικύρωσή της από τουλάχιστον 15 κράτη, των οποίων ο συνολικός εμπορικός στόλος αντιπροσωπεύει τουλάχιστον το 40% της ολικής χωρητικότητας της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας και ο συνολικός μέγιστος ετήσιος όγκος ανακύκλωσης πλοίων κατά την προηγούμενη δεκαετία αντιστοιχεί τουλάχιστον στο 3% της ολικής χωρητικότητας του συνόλου της εμπορικής ναυτιλίας των ίδιων κρατών. Μέχρι σήμερα έχουν επικυρώσει τη Σύμβαση 6 κράτη, που αντιστοιχούν το 20,32% της ολικής χωρητικότητας της παγκόσμιας ναυτιλίας.

²⁶³ Προοιμιακή διάταξη 5 του Κανονισμού.

²⁶⁴ Αθανασίου Λ, Η ευθύνη του ναυλωτή έναντι τρίτων για ζημιές από ρύπανση, στο Θαλάσσια Ασφάλεια, Νομικά Ζητήματα σχετικά με το πλοίο, το φορτίο και τον ανθρώπινο παράγοντα, 2017, Νομική Βιβλιοθήκη, σελ. 426.

²⁶⁵ Ringbom H, Maritime Liability and Compensation in EU Law, στο Pollution at Sea, (επιμέλεια Soyer B., Tettenborn A.), 2012, Informa UK Ltd. Επίσης, βλ. άρθρα 2-6 της ΣΛΕΕ.

τα πλοία, αλλά επιπλέον συμπλήρωσε το διεθνές καθεστώς ευθύνης, εισάγοντας την επιβολή κυρώσεων για όποιον προξενεί θαλάσσια ρύπανση από τις απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών, με δόλο, από αμέλεια ή βαρεία αμέλεια. Περαιτέρω, με τον ανωτέρω Κανονισμό (ΕΚ) 392/2009, με τον οποίο ενσωμάτωσε τις ρυθμίσεις της Σύμβασης των Αθηνών, όπως αυτή τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 2002, εισήγαγε καινούργιες ρυθμίσεις, που συμπληρώνουν το καθεστώς προστασίας των επιβατών, όπως εκτέθηκε νωρίτερα²⁶⁶.

Από τις παραπάνω επισημάνσεις προκύπτει ότι, καταρχάς, η Ε.Ε. επιδιώκει την ενίσχυση και τη βελτίωση του ναυτικού δικαίου, καλλιεργώντας την ελπίδα ότι είναι δυνατή η επίτευξη εναρμονισμένης διεθνούς νομοθεσίας, προκειμένου να επιτευχθούν οι κοινοί στόχοι για τη θαλάσσια ασφάλεια και το καθεστώς ευθύνης. Είναι, όμως, πάντα η σχέση του διεθνούς και ευρωπαϊκού δικαίου συνεργασιακή; Μια σειρά δικαστικών αποφάσεων έχει καταδείξει ότι, οι σε πρώτη ματιά ενισχυτικές και συμπληρωματικές του διεθνούς δικαίου παρεμβάσεις της ΕΕ, λειτουργούν, ορισμένες φορές, συγκρουσιακά, διαβρώνοντας το ομοιόμορφο διεθνές ναυτικό δίκαιο.

2 Η θέση του διεθνούς δικαίου στην ενωσιακή έννομη τάξη. Η υπόθεση Intertanko

Η προβληματική έχει, καταρχάς, ανακύψει στις περιπτώσεις ατυχηματικής διάδρασης του διεθνούς ναυτικού δικαίου με ενωσιακούς κανόνες, που κατά τη σύλληψη και την κατάστροψή τους, δεν είχαν σκοπό να καταλάβουν πράξεις του θαλάσσιου εμπορίου, με κλασική περίπτωση τη σύγκρουση του διεθνούς ομοιόμορφου καθεστώτος ευθύνης για θαλάσσια ρύπανση με ενωσιακούς κανόνες και, πιο συγκεκριμένα, με τις ρυθμίσεις για τη διαχείριση των στέρεων αποβλήτων²⁶⁷.

Πέρα, όμως, από τις περιπτώσεις αυτές, των οποίων η διάδραση δεν είχε πιθανολογηθεί εκ των προτέρων, διότι οι ρυθμίσεις της ΕΕ αφορούσαν σε τομείς

²⁶⁶ Βλ. Μέρος Β', Κεφάλαιο ΙΙ, Η δέσμη των νομοθετικών μέτρων Erika ΙΙΙ.

²⁶⁷ Αθανασίου Λ, 2017 όπ.π., σελ. 426 επ., βλ. Υπόθεση Commune de Mesquer, ΔΕΕ απόφαση 24.6.2008, C-188/07, Lloyd's Law Reports, 2008, τόμος 2, σελ. 672-684, όπου το Δικαστήριο κλήθηκε να εξετάσει τη συμβατότητα της οδηγίας-πλαίσιο 75/442/ΕΚ περί στέρεων αποβλήτων, όπως αυτή, κατόπιν επανειλημμένων τροποποιήσεων, κωδικοποιήθηκε από την οδηγία 2006/12/ΕΚ και στη συνέχεια αντικαταστάθηκε από την οδηγία 2008/98/ΕΚ, με το διεθνές σύστημα ευθύνης και αποζημίωσης ζημιών από ρύπανση πετρελαιοειδών, όπως αυτό διαμορφώνεται από τις διεθνείς συμβάσεις CLC 1992 και του Διεθνούς Κεφαλαίου. Το Δικαστήριο κατέληξε ότι το κύρος της οδηγίας δε μπορούσε να εκτιμηθεί υπό το πρίσμα των ως άνω διεθνών συνθηκών, διότι η Κοινότητα δεν ήταν συμβαλλόμενο μέρος αυτών, σκ 85.

άσχετους με το διεθνές ναυτικό δίκαιο, η προβληματική ανέκυψε, επιπλέον, στις περιπτώσεις που η ΕΕ είτε προχώρησε, όπως επισημάνθηκε, στη μερική ή ολική ενσωμάτωση ρυθμίσεων διεθνών ναυτικών συμβάσεων, επεκτείνοντας ωστόσο τις σχετικές ρυθμίσεις και εισάγοντας ποιοτικώς αυστηρότερα κριτήρια, είτε προέβη στη συμπλήρωση του υπάρχοντος διεθνούς ναυτικού δικαίου, εγείροντας, όμως, ορισμένες φορές ζητήματα αλληλοεπικάλυψης των ρυθμίσεων²⁶⁸.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η υπόθεση Intertanko²⁶⁹, στην οποία το ΔΕΕ κλήθηκε, κατόπιν προδικαστικού ερωτήματος που υπεβλήθη από το High Court of Justice, να εξετάσει τη συμβατότητα της προαναφερθείσας οδηγίας 2005/35/ΕΚ σχετικά με τη ρύπανση από πλοία, με ορισμένες προβλέψεις των διεθνών ναυτικών συμβάσεων, της MARPOL και εμμέσως της UNCLOS. Με την οδηγία αυτή υιοθετήθηκε ένα καθεστώς ευθύνης, ποιοτικά αυστηρότερο από αυτό που έθεταν οι πιο πάνω διεθνείς συνθήκες. Στα πλαίσια δε του γεγονότος αυτού, σημαντικές οργανώσεις του κλάδου των διεθνών θαλασσιών μεταφορών, μεταξύ των οποίων η Intertanko, ισχυρίστηκαν ότι η επέκταση του καθεστώτος ευθύνης ήταν παράνομη και ότι η προσβαλλομένη κοινοτική οδηγία πρέπει να ακυρωθεί ως αντίθετη στις ρυθμίσεις του διεθνούς δικαίου. Η διαφορά αφορούσε στο ερώτημα αν τα άρθρα 4 και 5 της οδηγίας 2005/35 συνάδουν προς τις ρυθμίσεις της MARPOL και της UNCLOS. Οι σχετικές διατάξεις διέπουν την ποινική ευθύνη λόγω παράνομων απορρίψεων. Η αβεβαιότητα οφειλόταν κυρίως στο γεγονός ότι η οδηγία προβλέπει προφανώς αυστηρότερα κριτήρια ευθύνης από εκείνα της MARPOL, με δεδομένο ότι δυνάμει της οδηγίας αρκεί, μεταξύ άλλων, “η αμέλεια ή βαρεία αμέλεια”, ενώ η MARPOL απαιτεί τουλάχιστον αμέλεια και επίγνωση της εξ αυτού τυχόν προκλήσεως ζημίας²⁷⁰.

Το ευρωπαϊκό δικαστήριο έκρινε ότι τόσο η MARPOL όσο και η UNCLOS δεν μπορούν να επηρεάσουν την εγκυρότητα της κοινοτικής οδηγίας. Ειδικότερα, το ΔΕΕ

²⁶⁸ Ringbom H, όπ. π.

²⁶⁹ ΔΕΚ απόφαση 3.6.2008, C-308/06, <https://eur-lex.europa.eu>. Για σχόλια επ’ αυτής, βλ., μεταξύ άλλων, Tan A.K.J., The EU Ship-Source Pollution Directive and coastal state jurisdiction over ships, Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly, 2010, σελ. 469-488, Rossem J.W., Interaction between EU Law and International law in the light of Intertanko and Kadi: The dilemma of norms binding the Member States but not the Community, Netherlands Yearbook of International Law, σελ. 183-227, Chuah J., ECJ declares the Directive on ship source pollution valid, Lloyd’s Shipping & Trade Law, 2008, 8 STL 61.

²⁷⁰ Επιπλέον, τέθηκε το ερώτημα αν η προαπαιτούμενη σοβαρή αμέλεια για τη στοιχειοθέτηση της ευθύνης συμβιβάζεται με την αρχή της ασφαλείας δικαίου, με δεδομένο ότι δεν προσδιορίζονται τα κριτήρια της σοβαρής αμέλειας.

εδέχθη ότι, καταρχάς, οι διεθνείς συμφωνίες, τις οποίες συνάπτει η Κοινότητα κατισχύουν των πράξεων του παράγωγου κοινοτικού δικαίου και ως εκ τούτου το κύρος των τελευταίων, ενδεχομένως, να επηρεάζεται όταν δε συμβαδίζουν με τις ρυθμίσεις του διεθνούς δικαίου. Το Δικαστήριο δε, οφείλει να ελέγξει το ασυμβίβαστο μιας κοινοτικής πράξεως προς διάταξη διεθνούς δικαίου, που μπορεί να επηρεάζει το κύρος της πράξης αυτής, υπό την προϋπόθεση ότι η ΕΕ δεσμεύεται από τη διάταξη αυτή και ότι, περαιτέρω, η διάταξη αυτή γεννά υπέρ των πολιτών της κοινότητας το δικαίωμα να την επικαλούνται ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων και προς τούτο διερευνάται το πνεύμα, η οικονομία και η διατύπωση της διατάξεως²⁷¹. Στα πλαίσια αυτά, το Δικαστήριο απεφάνθη ότι, καταρχάς, η ΕΕ δεσμεύεται από την MARPOL, διότι δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος της και ως εκ τούτου δε μπορεί να κριθεί το κύρος της οδηγίας υπό το πρίσμα των ρυθμίσεών της. Μάλιστα, το Δικαστήριο έκρινε ότι, εν προκειμένω, δε χωρούσε εφαρμογή της αρχής της υποκατάστασης των κρατών μελών στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις, που αυτά ανέλαβαν προενταξιακά στα πλαίσια της προσχώρησής τους στην MARPOL, με το σκεπτικό ότι, καίτοι όλα τα Κράτη Μέλη είναι μέλη της MARPOL, εντούτοις εξέλιπε η πλήρης μεταβίβαση στην ΕΕ των αρμοδιοτήτων, που ασκούσαν προηγουμένως αυτά, ως προϋπόθεση για την εφαρμογή της αρχής της υποκατάστασης²⁷².

Σε αντίθεση με την MARPOL, η ΕΕ είναι μέλος της UNCLOS και ως εκ τούτου, το Δικαστήριο έκρινε ότι, καταρχάς, οι διατάξεις της τελευταίας δεσμεύουν την Ένωση και αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα της κοινοτικής έννομης τάξης. Ωστόσο, με δεδομένο ότι, προκειμένου να ελέγξει το κύρος της προσβαλλομένης οδηγίας με βάση τις διατάξεις της UNCLOS, θα πρέπει αυτές να παράγουν, υπό την έννοια που

²⁷¹ Πρόκειται για το λεγόμενο έλεγχο παραγωγής άμεσου αποτελέσματος της διάταξης μιας διεθνούς συμφωνίας συναφθείσας από την Ένωση, που υποδηλώνει τη δυνατότητα επίκλησής της, προκειμένου να ελεγχθεί βάσει αυτής το κύρος ενωσιακής πράξης. Εφόσον γίνει δεκτή η άμεση εφαρμογή του διεθνούς κανόνα ενώπιον της έννομης τάξης, αυτό ιεραρχείται πάνω από το παράγωγο ενωσιακό δίκαιο και ως εκ τούτου τυχόν ασυμβατότητα του διεθνούς αυτού κανόνα και της ενωσιακής πράξης λύνεται υπέρ του πρώτου. Η απόφαση επί της υπόθεσης *International Fruit Company*, ΔΕΚ 21-24/72 υπόθεση της 12.12.1972, ήταν η πρώτη στην οποία το Δικαστήριο έκανε λόγο για άμεσο αποτέλεσμα διεθνούς κανόνα στην ενωσιακή έννομη τάξη.

²⁷² Η αρχή της υποκατάστασης έγινε δεκτή για πρώτη φορά στην προαναφερθείσα υπόθεση *International Fruit Company*, στην οποία το ΔΕΕ έκρινε ότι η ΕΕ δεσμεύεται από τις διατάξεις της GATT, στο μέτρο που «η Κοινότητα έχει αναλάβει αρμοδιότητες που προηγουμένως ασκούσαν τα κράτη μέλη στο πεδίο εφαρμογής της Γενικής Συμφωνίας», σκέψη 18. Εντούτοις, έκτοτε, η εφαρμογή της αρχής αυτής ερμηνεύεται ιδιαιτέρως στενά από το κοινοτικό δικαστή, με συνέπεια να μην έχει γίνει δεκτή, μεταξύ άλλων, στην υπόθεση *Commune de Mesquer*, ΔΕΚ απόφαση 24.6.2008, C-188/07, για τις ρυθμίσεις των Συνθηκών της CMR και του IOPC, υπόθεση *Bogiatzi*, ΔΕΚ απόφαση 22.10.2009, C-301/08, για τις ρυθμίσεις της Συνθήκης της Βαρσοβίας, υπόθεση *ATA*, ΔΕΕ απόφαση 21.12.2011, C-366/10, για τις ρυθμίσεις της Συνθήκης του Σικάγο.

επισημάνθηκε, άμεσο αποτέλεσμα εντός της έννομης τάξης της Ένωσης, το Δικαστήριο κατέληξε ότι οι ρυθμίσεις που εισάγει η UNCLOS δε θεσπίζουν κανόνες προοριζόμενους να τυγχάνουν ευθείας και άμεσης εφαρμογής στους ιδιώτες και να απονέμουν σ' αυτούς δικαιώματα ή ελευθερίες και επομένως δεν πληρούνταν οι προϋποθέσεις υπεροχής του διεθνούς δικαίου έναντι του δευτερογενούς παράγωγου ενωσιακού δικαίου. Με το σκεπτικό αυτό το ευρωπαϊκό δικαστήριο έθεσε εκποδών τις διεθνείς αυτές συμβάσεις, δεχόμενο ότι το κύρος της οδηγίας 2005/35/EK δε μπορεί να εκτιμηθεί υπό το πρίσμα καμίας εκ των δυο και αποφεύγοντας, κατά αυτόν τον τρόπο, να αποφανθεί επί της συμβατότητας αυτών με τη προσβαλλομένη οδηγία.

3 Ιεραρχία διεθνούς και ενωσιακού δικαίου εντός της Ένωσης και κριτήρια άρσης της σύγκρουσης

Η υπόθεση της Intertanko αναδεικνύει, μεταξύ άλλων, τον προβληματισμό που προκύπτει στη σύγκρουση ενωσιακού δικαίου και διεθνών συνθηκών, στις οποίες μέλη είναι Κράτη Μέλη, δίχως να είναι η ίδια η Ε.Ε. Ειδικότερα, οι ιδρυτικές Συνθήκες και τα ισοδύναμα προς αυτές Πρωτόκολλα αποτελούν την ανώτατη βαθμίδα της ιεραρχίας των κανόνων δικαίου της Ένωσης, ενώ ο διεθνής συμβατικός κανόνας καταλαμβάνει ενδιάμεση θέση ανάμεσα στο πρωτογενές και το παράγωγο δίκαιο της Ένωσης²⁷³. Ως εκ τούτου, με βάση την αρχή της υπεροχής το πρωτογενές ενωσιακό δίκαιο υπερέχει του διεθνούς δικαίου. Εντούτοις, η αρχή της υπεροχής του ενωσιακού δικαίου γνωρίζει μια βασική εξαίρεση υπέρ του διεθνούς στο πεδίο των προενταξιακών εννόμων σχέσεων, με ratio την αρχή “pacta sunt servanda”²⁷⁴. Η ΕΕ, αναγνωρίζοντας την ανάγκη επίλυσης συγκρούσεων, που προκύπτουν από τυχόν αντικρουόμενες υποχρεώσεις που ανέλαβαν τα κράτη μέλη πριν τη προσχώρησή τους σ' αυτή, προβλέπει στη παράγραφο 1 του άρθρου 351 ΣΛΕΕ ότι «*Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις που απορρέουν από συμβάσεις που συνήφθησαν πριν της 1ης Ιανουαρίου 1958 ή, για τα κράτη που προσχωρούν, πριν από την ημερομηνία της προσχώρησής τους, μεταξύ ενός ή περισσότερων κρατών μελών αφενός και ενός ή περισσότερων τρίτων χωρών αφετέρου, δε θίγονται από τις Συνθήκες*». Ωστόσο, η ρύθμιση της παραγράφου 2 του άρθρου 351, οδηγεί σε συρρίκνωση της προστασίας των προενταξιακών υποχρεώσεων των κρατών μελών, στο μέτρο που υποχρεώνει τα τελευταία να

²⁷³ Σαχπεδίκου Ε, Ευρωπαϊκό Δίκαιο, 2013, Εκδόσεις Σάκκουλας, σελ. 480.

²⁷⁴ Περάκης Μ., Η ένταξη και η εφαρμογή του Διεθνούς Κανόνα στην έννομη τάξη της ΕΕ, Μελέτες Ευρωπαϊκού Δικαίου, 2011, Νομική Βιβλιοθήκη, σελ. 170.

εξαλείφουν τυχόν ασυμβατότητα των διεθνών αυτών συμβάσεων με τις θεμελιώδεις αρχές της ΕΕ, προσφεύγοντας σε όλα τα ‘πρόσφορα μέσα’, με βάση την αρχή της καλόπιστης συνεργασίας²⁷⁵. Μάλιστα, το ΔΕΕ έθεσε περαιτέρω ζητήματα ιεράρχησης εντός της ευρωπαϊκής έννομης τάξης, κρίνοντας ότι οι υποχρεώσεις που επιβάλλει μια διεθνής συμφωνία, ακόμη και αν μέλος αυτής είναι η ίδια η ΕΕ, δεν μπορούν να έχουν ως αποτέλεσμα την προσβολή των συνταγματικών αρχών της Συνθήκης της ΕΕ, όπως αυτές της ελευθερίας, της δημοκρατίας, καθώς και του σεβασμού των δικαιωμάτων του ανθρώπου και των θεμελιωδών ελευθεριών, που καθιερώνονται ως θεμέλιο της ενώσεως²⁷⁶.

Τα κράτη μέλη, μετά την ένταξη τους στην Ένωση, συνεχίζουν να έχουν τη δυνατότητα σύναψης διεθνών συμφωνιών μεταξύ τους ή με τρίτα κράτη και διεθνείς οργανισμούς, ωστόσο οι διεθνείς αυτές συμφωνίες δεν μπορούν να συναφθούν σε τομείς, όπου η Ένωση έχει αποκλειστική αρμοδιότητα και ως εκ τούτου για τις μεταγενέστερες διεθνείς συμβάσεις, η πιθανότητα ασυμβατότητας με το ενωσιακό δίκαιο μειώνεται. Εξάλλου, οι ρυθμίσεις της μεταξύ τους ή με τρίτα κράτη συμφωνίας δεν μπορούν να επηρεάζουν την κανονική λειτουργία των θεσμικών οργάνων της Ένωσης, να αντίκεινται σε διατάξεις του ενωσιακού δικαίου ή να υπονομεύουν υπάρχουσες πολιτικές και αρμοδιότητες της Ένωσης, αφού κάτι τέτοιο θα συνιστούσε παραβίαση του καθήκοντος συνεργασίας, της οριοθέτησης αρμοδιοτήτων και της αρχής της υπεροχής του ενωσιακού δικαίου²⁷⁷.

Είναι γεγονός, ότι τα τελευταία χρόνια, το ΔΕΕ έχει έρθει συχνά αντιμέτωπο με υποθέσεις, στις οποίες υπήρχε σύγκρουση λόγω ταυτόχρονης εφαρμογής ρυθμίσεων του ενωσιακού και του διεθνούς δικαίου. Ωστόσο, παρόλο το γεγονός ότι η σύγκρουση αυτή λύεται από το ΔΕΕ, κυρίως, με βάση την αρχή της υπεροχής του ευρωπαϊκού δικαίου, που υπαγορεύει την υπερίσχυση του ενωσιακού κανόνα έναντι των διεθνών συμβάσεων, εγείρονται τελικά ζητήματα οριοθέτησης και, παράλληλα, συνεργασίας ενωσιακού και διεθνούς δικαίου. Στην πιο πάνω υπόθεση της Intertanko, το ΔΕΕ

²⁷⁵ Το κράτος μέλος μπορεί να επιλέξει ανάμεσα στο να επαναδιαπραγματευθεί τη διεθνή συμφωνία, να την καταγγείλει, να την ερμηνεύσει με βάση τις υποχρεώσεις του απέναντι στην Ένωση, ή και να προσπαθήσει, εφόσον είναι δυνατό, να επιτύχει την προσχώρηση της Ένωσης στη συγκεκριμένη προενταξιακή διεθνή συμφωνία, βλ. Περάκης Μ. *όπ.π.*, σελ. 176.

²⁷⁶ Υπόθεση Kadi II, ΔΕΕ συνεκδικασθείσες C-402/05P και C-415/05 P, σκ. 285 & 303. Βλ. επίσης σχόλια επ’ αυτής Ziegler K.S., *The Relationship between EU law and International Law*, University of Leicester School of Law Research Paper, 2013.

²⁷⁷ Περάκης Μ., *όπ.π.*, σελ. 190.

επέλεξε να μην υιοθετήσει την άποψη της Γενικού Εισαγγελέως Kokott, η οποία, μ'έναν ενδιαφέροντα συλλογισμό, δέχτηκε ότι αμφότερες οι διεθνείς συνθήκες αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του κοινοτικού δικαίου και, προχωρώντας με αυτή τη βάση, ερεύνησε τις, εκ πρώτης άποψης, συγκρουόμενες διατάξεις και κατέληξε ότι δεν υπάρχει ασυμβατότητα μεταξύ αυτών, διασώζοντας, με τον τρόπο αυτό, το κύρος της κοινοτικής οδηγίας και οδηγούμενη, τελικά, στο ίδιο αποτέλεσμα με το Δικαστήριο.

Ειδικότερα, ενώ το Δικαστήριο έκρινε ότι η φύση της UNCLOS το εμπόδιζε να εκτιμήσει, υπό το πρίσμα αυτής, το κύρος της προσβαλλόμενης οδηγίας, η Kokott αναφέρθηκε σε προηγούμενη νομολογία του ΔΕΕ, το οποίο είχε, κατά το παρελθόν, αναγνωρίσει ότι οι ιδιώτες μπορούν να επικαλεστούν διατάξεις της UNCLOS και υποστήριξε ότι, πράγματι, ο βαθμός στον οποίο οι πολίτες των κρατών μελών μπορούν να επικαλεστούν τη σύμβαση αυτή εξαρτάται από το περιεχόμενο κάθε χωριστής διάταξης, η οποία πρέπει να είναι ανεπιφύλακτη και αρκούντως ακριβή. Με αυτό το συλλογισμό, η Γενική Εισαγγελέας επέτρεψε στην MARPOL να “εισέλθει” εμμέσως στην ενωσιακή έννομη τάξη ως εξής: η σύμβαση-πλαίσιο της UNCLOS, η οποία δεν είναι γενικά επαρκώς ανεπιφύλακτη και ακριβής, απαιτεί «την υιοθέτηση αντίστοιχων διεθνών προτύπων». Σύμφωνα με την Kokkot, η MARPOL θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι συνιστά τέτοιο πρότυπο και, επομένως, αν και δε δεσμεύει την ίδια την Κοινότητα, ενσωματώνεται σ'αυτή ως πρότυπο ελέγχου της UNCLOS. Με το συλλογισμό αυτό η Kokkot δέχτηκε στην ουσία ότι και οι δύο συμβάσεις αποτελούν μέρος του ευρωπαϊκού δικαίου. Ωστόσο, για την Kokott, η διαπίστωση αυτή δεν επηρέασε την εγκυρότητα της οδηγίας. Η Γενική Εισαγγελέας, επισημαίνοντας ότι οι πράξεις του παράγωγου κοινοτικού δικαίου πρέπει να ερμηνεύονται, στο μέτρο του δυνατού, σύμφωνα με τις συναπτόμενες από την Κοινότητα διεθνείς συμφωνίες και ότι η υποχρέωση αυτή για συνάδουσα προς το διεθνές δίκαιο ερμηνεία, περιορίζεται μόνο από τις γενικές αρχές δικαίου και ειδικότερα την αρχή της ασφάλειας δικαίου, προχώρησε, υπό το πρίσμα αυτό, σε ερμηνεία των προσβαλλόμενων διατάξεων της οδηγίας και κατέληξε ότι δεν προέκυψε κανένα στοιχείο ικανό να θέσει υπό αμφισβήτηση το κύρος αυτών και ότι ως εκ τούτου αυτές είναι συμβατές με τις ρυθμίσεις της MARPOL²⁷⁸. Παρά τα επιχειρήματα της Γενικής Εισαγγελέως, η οποία προέβη σε μια σύμφωνη με το διεθνές δίκαιο ερμηνεία, επιτυχάνοντας παράλληλα να διασώσει το κύρος της προσβαλλομένης οδηγίας, το Δικαστήριο, όχι απλά δεν υιοθέτησε, αλλά ούτε καν

²⁷⁸ Βλ. σκ. 48-59, 65-66 και 80-112 της γνώμης της Γενικού Εισαγγελέα Kokott.

σχολίασε τα επιχειρήματα αυτά, δημιουργώντας, κατά αυτόν τον τρόπο, την εντύπωση ότι είναι απρόθυμο να αναθεωρήσει μια πράξη της ΕΕ υπέρ ενός διεθνούς κανόνα και χάνοντας την ευκαιρία να αποσαφηνίσει τη σχέση του διεθνούς και ενωσιακού δικαίου στο ανακύψαν ζήτημα.

Από την άποψη του ομοιόμορφου ιδιωτικού δικαίου, η συστηματική εφαρμογή της αρχής της υπεροχής του κοινοτικού δικαίου συνεπάγεται την αμφισβήτηση της αρχής της αυτόνομης ερμηνείας των ενιαίων συμβάσεων ιδιωτικού δικαίου που έχει αναπτυχθεί κατά τις τελευταίες δεκαετίες και έχει κωδικοποιηθεί με τη Σύμβαση της Βιέννης για το δίκαιο των συνθηκών του 1969, χάρη στο οποίο αποφεύγονται οι συγκρούσεις και διατηρείται η ενότητα με άλλους τομείς του διεθνούς δικαίου. Ειδικά σε σχέση με τις διεθνείς ναυτικές συμβάσεις, που προβλέπουν ένα καθεστώς ευθύνης, η υπεροχή του ενωσιακού δικαίου θέτει σε κίνδυνο την αποκλειστικότητα και την ομοιομορφία τους, για την οποία οι διεθνείς οργανισμοί αγωνίστηκαν σκληρά τις τελευταίες δεκαετίες.

Οι κατευθυντήριες γραμμές, της υπεροχής του ενωσιακού δικαίου, της συμβατής με το ενωσιακό δίκαιο ερμηνείας και της χρονικής προτεραιότητας αποδεικνύονται συχνά ανεπαρκείς για την ουσιαστική επίλυση της σύγκρουσης του διεθνή με τον ενωσιακό κανόνα²⁷⁹. Η ευρύτερη ερμηνεία της αρχής της υποκατάστασης των κρατών μελών από την ΕΕ, ώστε η τελευταία να δεσμεύεται από μια σειρά διεθνών συμβάσεων, στις οποίες τα κράτη μέλη έχουν συμβληθεί θα οδηγούσε στο να αποτελέσουν αυτές αναπόσπαστο τμήμα της κοινοτικής έννομης τάξης. Με τον τρόπο αυτό δε, θα επιτυγχάνετο η προσφυγή στην αρχή του άμεσου αποτελέσματος του διεθνούς κανόνα, που υποδηλώνει τη δυνατότητα επίκλησής του, προκειμένου να ελεγχθεί βάσει αυτού το κύρος των ενωσιακών πράξεων. Ακόμη, όμως, και όταν η εφαρμογή της αρχής της υποκατάστασης δεν καθίσταται δυνατή, το Δικαστήριο οφείλει να συνεκτιμήσει το σκοπό της διεθνούς συνθήκης και το πεδίο εφαρμογής της και με βάσει τις αρχές της εντιμότητας και της συνεργασίας στις σχέσεις ΕΕ και Κρατών Μελών, να προχωρήσει σε ερμηνεία των καλουμένων προς εφαρμογή διατάξεων, με σκοπό την αποφυγή

²⁷⁹ Βλ. Αθανασίου Λ., 2017 όπ. π., σελ. 434, όπου χαρακτηριστικά αναφέρει ότι η κατευθυντήρια γραμμή της αρχής της χρονικής προτεραιότητας αποδείχτηκε ανεπαρκής για την επίλυση της σύγκρουσης της οδηγίας 2008/98/ΕΚ για τα στέρεα απόβλητα με το διεθνές καθεστώς ευθύνης για ρύπανση από πετρελαιοειδή των CLC/IOPC Fund, στην υπόθεση *Commune de Mesquer*, με δεδομένο ότι η Γαλλία είχε κυρώσει με την πρώτη σύμβαση CLC (1969) πριν την υιοθέτηση της πρώτης οδηγίας για τα απόβλητα, όμως η ειδική ρύθμιση για το ανεύθυνο του ναυλωτή, που αποτέλεσε και το διακύβευμα της υπόθεσης, εισήχθη με την τροποποίηση της CLC το 1992 και άρα μετά την υιοθέτηση της οδηγίας.

αντιφάσεων με τις διεθνείς συμβάσεις και, παράλληλα, την επίτευξη του επιδιωκόμενου από την ενωσιακή ρύθμιση αποτελέσματος. Τα επιχειρήματα της Γενικής Εισαγγελέα Kokott θα μπορούσαν να αποτελέσουν σημείο αναφοράς στη προσπάθεια αυτή.

Η προβληματική μπορεί να μη προκύπτει στα πλαίσια της ευρωπαϊκής ρύθμισης του ελέγχου από το κράτος λιμένα, πρωτίστως, γιατί οι ρυθμίσεις του Paris MoU δεν είναι δεσμευτικές και ως εκ τούτου τυχόν διαφορετική ρύθμιση από τη ΕΕ δε θα ήγειρε ζητήματα σύγκρουσης διεθνούς και ευρωπαϊκού δικαίου. Με δεδομένο, όμως, ότι η ΕΕ και ο IMO δρουν και αλληλοεπιδρούν, πολλές φορές, νομοθετώντας παράλληλα στον τομέα της θαλάσσιας ασφάλειας, η δημιουργία πεδίων σύγκρουση είναι αναπόφευκτη. Εξάλλου, η μέχρι σήμερα νομολογία του Δικαστηρίου, ίσως, υποδηλώνει ότι η σύγκρουση μεταξύ ενωσιακού και διεθνούς ναυτικού δικαίου να μην είναι τελικώς συγκυριακή και ατυχηματική, αλλά να καταδεικνύει μια τάση παράκαμψης της διεθνούς ρύθμισης²⁸⁰. Απομένει να δούμε πως θα αντιμετωπίσει, εφεξής, ο κοινοτικός δικαστής άλλα πεδία σύγκρουσης, τα οποία θα ανακύψουν, αναθεωρώντας, ενδεχομένως, τα σημερινά κριτήρια άρσης και υιοθετώντας κατευθυντήριες γραμμές, που θα προστατεύσουν το ομοιόμορφο διεθνές καθεστώς από την μια και θα επιτύχουν το επιδιωκόμενο από την ενωσιακή ρύθμιση αποτέλεσμα από την άλλη.

Τελικές Παρατηρήσεις

Η άνοδος του ελέγχου των ξένων πλοίων από το κράτος λιμένα, το οποίο λειτούργησε ως δεύτερη γραμμή άμυνας απέναντι στα πλοία, που δεν πληρούν τα πρότυπα, έχει συμβάλει στην προστασία της θαλάσσιας ασφάλειας. Ενδεικτικό του γεγονότος αυτού είναι ότι οι απώλειες πλοίων μειώθηκαν σε ποσοστό 38% την τελευταία δεκαετία²⁸¹. Εντούτοις, αναγνωρίζεται ότι ο έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να αντικαταστήσει την επιθεώρηση που πραγματοποιείται από το κράτος σημαίας στο βαθμό μιας ενδεδειγμένης επιθεώρησης. Ως εκ τούτου, τα μέτρα ελέγχου που λαμβάνονται από το κράτος λιμένα πρέπει να λειτουργούν συμπληρωματικά με τα εθνικά μέτρα, που λαμβάνονται από το κράτος σημαίας και να κατατείνουν στο να βοηθούν τις αρχές αυτές.

²⁸⁰ Αθανασίου Λ., 2017, όπ.π., σελ. 439

²⁸¹ βλ. ετήσια έκθεση του ασφαλιστικού οργανισμού Allianz Global Corporate & Specialty, όπ. π., σελ. 4.

Σε κάθε περίπτωση, παρότι οι ελλείψεις, που διαπιστώνονται στα καταπλέοντα πλοία και οι κρατήσεις αυτών έχουν μειωθεί μετά την υιοθέτηση του νέου καθεστώτος ελέγχου του Paris MoU, το οποίο ενσωματώθηκε στην ενωσιακή έννομη τάξη, με την υιοθέτηση της κοινοτικής οδηγίας για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα, εντούτοις εξακολουθούν να υπάρχουν πλοία που δεν πληρούν τα πρότυπα ασφαλείας, όπως προκύπτει από τον αριθμό των πλοίων στα οποία απαγορεύτηκε η πρόσβαση στους λιμένες της ΕΕ και της περιοχής του Paris MoU το 2017²⁸². Ο έλεγχος από το κράτος λιμένα θα συνεχίσει να είναι απαραίτητος όσο υπάρχουν σημαίες στη Μαύρη λίστα του Paris MoU ή όσο υπάρχουν σημαίες, οι οποίες δεν κάνουν καλά τη δουλειά τους. Με άλλα λόγια, η ανάγκη για έλεγχο από το κράτος λιμένα θα παραμείνει όσο διαπιστώνονται διαφοροποιήσεις στην εφαρμογή των προτύπων και στην ποιότητα των ελέγχων μεταξύ των κρατών σημαίας ανά τον κόσμο.

Η συμβολή, εξάλλου, της ΕΕ στην εξέλιξη του ελέγχου από το κράτος λιμένα και στην ενίσχυση των διεθνών προτύπων που διασφαλίζουν τη θαλάσσια ασφάλεια, είναι αδιαμφισβήτητη. Η συνεργασία της με τη Γραμματεία του Paris MoU, τον IMO και την ILO διαφαίνεται σε όλα τα επίπεδα και στόχο έχει την εφαρμογή ενός ομοιόμορφου καθεστώτος ελέγχου, που θα αποκλείσει τα πλοία που δεν πληρούν τα πρότυπα ασφαλείας από τους κοινοτικούς λιμένες. Εντούτοις, δε θα πρέπει να διαλάθει της προσοχής ότι η σχέση αυτή, της ενωσιακής έννομης τάξης και του διεθνούς δικαίου, πολλές φορές, οδηγεί σε συγκρούσεις, οι οποίες εναπόκειται στον κοινοτικό νομοθέτη και τον κοινοτικό δικαστή να επιλυθούν με την προσφυγή στα κατάλληλα ερμηνευτικά εργαλεία, που θα προστατεύσουν το διεθνές ομοιόμορφο δίκαιο και θα επιτρέψουν ταυτόχρονα την επίτευξη του επιδιωκόμενου από την ενωσιακή ρύθμιση αποτελέσματος.

²⁸² Βλ. τη λίστα των πλοίων στα οποία απαγορεύτηκε η πρόσβαση: <https://portal.emsa.europa.eu/web/thetis/refusal-of-access>

Βιβλιογραφία

Ελληνική

I. Εγχειρίδια/Μονογραφίες/Συλλογικά Έργα

Αθανασίου Λ., Η προβληματική του συνολικού περιορισμού της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις, 2005, Εκδόσεις Αντ.Ν.Σάκκουλα.

Αθανασίου Λ., Έργο και Ευθύνη των Νηογνομόνων, 1999, Εκδόσεις Αντ.Ν.Σάκκουλα.

Αθανασίου Λ. (επιμέλεια), Θαλάσσια Ασφάλεια, Νομικά Ζητήματα σχετικά με το πλοίο, το φορτίο και τον ανθρώπινο παράγοντα, 2017, Νομική Βιβλιοθήκη.

Αντάπασης Α., Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, Ημίτομος Α', 2008, Εκδόσεις Αντ.Ν.Σάκκουλα.

Βλάχος Γ.Π., Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, 2007, 2^η εκδ., εκδόσεις Αθ. Σταμούλης.

Περάκης Μ., Η ένταξη και η εφαρμογή του Διεθνούς Κανόνα στην έννομη τάξη της ΕΕ, Μελέτες Ευρωπαϊκού Δικαίου, 2011, Νομική Βιβλιοθήκη.

Σαχπεδίκου Ε, Ευρωπαϊκό Δίκαιο, 2013, Εκδόσεις Σάκκουλας.

Αλλοδαπή

I. Εγχειρίδια/Μονογραφίες/Συλλογικά έργα

Bevan M., Port State Jurisdiction and the Regulation of International Merchant Shipping, 2014, Springer.

Musi Massimiliano (editor), New challenges in maritime law: de lege lata et de lege ferenda, 2015, Bonomo.

Dörr O, Schmalenbach K., Vienna Convention on the Law of Treaties, A commentary, 2018, 2^η έκδοση, Springer, σελ. 655

Goldrein I., Hannaford, M., Turner, P., Ship Sale and Purchase, 2012, 6^η έκδ., Informa Law from Routledge.

Jennifer Lavelle, Maritime Labour Convention 2006: International Labour Law Redefined”, κεφ. 8, 2014, Routledge.

Mandaraka-Sheppard A., Modern Maritime Law Volume 2: Managing Risks and Liabilities, 2013, 3^η έκδ., Routledge.

Molenaar E.J., Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution, 1998, Kluwer Law International, The Hague/Boston/London, σελ 119.

Özçayir Z. O., Port State Control, 2004, 2^η έκδ. LLP London Singapore.

Soyer B., Tettenborn A., Pollution at Sea, 2012, Informa UK Ltd.

Stopford M, Maritime Economics, 1997, New York Routledge, σελ 670 επ.

II. Άρθρα/Μελέτες

Antapassis A., Liability of Classification Societies, Electronic Journal of Comparative Law, 2007, τ. 11.3, σελ.1-52.

Aust A, The Theory and Practice of Informal International Instruments, International and Comparative Law Quarterly, 1986.

Bang H.S., Port State Jurisdiction and Article 218 of the UN Convention of the Law of the Sea, Journal of Maritime Law and Commerce, 2009, τόμος 42. No 2, σελ. 291-313.

Begines J.P., The EU Law on Classification Societies: Scope and Liability Issues, Journal of Maritime Law and Commerce, 2005, σελ. 487-543.

Bergantino A., Marlow P, Factors influencing the choice of flag: empirical evidence, Maritime Policy Management, 1998, σελ 157-174.

Bell D., Port State control vs flag State Control: UK government position, Marine Policy, 1993, σελ. 367-370.

Boisson P., Classification societies and safety at sea, Back to basics to prepare for the future, Marine Policy, 1994, σελ. 363-377.

Bruyne J., Vanleenhove C., An EU perspective on the liability of classification societies: selected current issues and private international law aspects, Journal of International Maritime Law, τόμος 20, 2014, σελ. 373-393.

Cariou P., Wolff F.C, Identifying substandard vessels through Port State Control inspections: A new methodology for Concentrated Inspection Campaigns, Marine Policy, 2015, σελ. 27-39.

Chuah J., ECJ declares the Directive on ship source pollution valid, Lloyd's Shipping & Trade Law, 2008, 8 STL 61.

Clarke A., Port State Control or sub-standard ships: who is to blame? What is the cure? Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 1994, σελ.202-209.

Donaldson L., The ISM CODE: The Road to Discovery, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 1998, σελ. 526-534.

Donaldson L., Safer Ships; Cleaner Seas- Full Speed Ahead or Dead Slow?, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 1998, σελ. 170-181.

Duruigbo E., Reforming the International Law and Policy on Marine Oil Pollution, *Journal of Maritime Law and Commerce*, 2000, σελ. 65-88.

Exarchopoulos G, Zhang P., Pryce-Roberts N., Zhao M., Seafarer's welfare: A critical review of the related legal issues under the Maritime Labour Convention 2006, *Marine Policy*, σελ. 62-70.

Fan L, Luo M., Yin J., Flag Choice and Port State Control Inspections- Empirical evidence using a simultaneous model, 2014, *Transport Policy*, σελ. 350-357.

Graziano A., Cariou P., Wolff F.C., Mejia M.Q., Schröder-Hinrichs J.U., Port state control inspections in the European Union: Do inspector's number and background matter? *Marine Policy*, 2018, σελ. 230-241.

Hare J., Port State Control: Strong Medicine to cure a sick industry, *Georgia Journal of International and Comparative Law*, 1997, σελ. 571-594.

Hooydonk E.V., The obligation to offer a place of refuge to a ship in distress, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 2004, σελ. 347-374.

Jessen H., Zhu L, From a voluntary self-assessment to a mandatory audit scheme: monitoring the implementation of IMO instruments, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 2016, σελ. 389-411.

Jurgens U., Invalid Detention: How the wrong law makes a ship safe, *Lloyd's maritime and commercial law quarterly*, 2009, σελ. 180-188.

Keselj T., Port State Jurisdiction in Respect of Pollution from Ships: The 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea and the Memoranda of Understanding, *Ocean Development & International Law*, 2010, σελ. 127-160.

Kovats L, How Flag States lost the plot over shipping's governance. Does a ship need a sovereign?, *Maritime Policy and Management*, 2006, τόμος 33(1).

Llàcer M.F., Open Registries: past, present and future, *Marine Policy Journal*, τόμος 27, 2003, σελ. 513-523.

Lowe A.V., A move against substandard shipping, *Marine Policy*, 1982, σελ. 326-330.

Mandaraka Sheppard A., Maritime Safety (EU-IMO legislation): recent developments, *Journal of International Maritime Law*, 2006, τόμος 12, σελ. 214-233.

McConnell M.L., Darkening Confusion Mounted upon Darkening Confusion: the search for the Elusive Genuine Link, *Journal of Maritime Law & Commerce*, 1985, σελ. 365-396.

McDorman T., Port State Enforcement: a comment on article 218 of the 1982 law of the sea convention, *Journal of Maritime Law and Commerce*, 1997, σελ. 305-322.

McDorman T., Regional Port State Control Agreement: Some Issues of International Law, *Ocean and Coastal Law Journal*, 2000, τόμος 5, σελ. 207-225.

Metaxas B.N., Flags of convenience, *Marine Policy*, 1981, σελ. 52-66.

Odeke A., Port State control and UK Law, *Journal of Maritime Law and Commerce*, 1997, σελ. 657-665.

Payoyo P.B., Implementation of international conventions through port state control: an assessment, *Marine Policy*, 1994, σελ. 379-392.

Rares S., Ships that changed the law: the Torrey Canyon disaster, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 2018, σελ. 336-347.

Rodriquez E., Piniella F., The New Inspection Regime of the Paris Mou on Port State Control: Improvement of the System, *Journal of Maritime Research*, 2012, τόμος, σελ. 9-16.

Rossem J.W., Interaction between EU Law and International law in the light of Intertanko and Kadi: The dilemma of norms binding the Member States but not the Community, *Netherlands Yearbook of International Law*, σελ. 183-227.

Soyer, B. Williams R., Potential legal ramifications of the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code on Maritime Law, *Lloyd's Maritime and Commerce Law Quarterly*, 2005, σελ. 515-553.

Tan A.K.J., The EU Ship-Source Pollution Directive and coastal state jurisdiction over ships, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 2010, σελ. 469-488.

Vorbach J., The Vital Role of Non-Flag State Actors in the Pursuit of Safer Shipping, *Ocean Development & International Law*, 2010, σελ. 27-42.

Wallace M., Safer Ships, Cleaner Seas: The Report of the Donaldson Inquiry Into the Prevention of Pollution from Merchant Shipping, *Lloyd's Maritime and Commerce Law Quarterly*, 1995, σελ. 404-415.

Wonham J., Some recent regulatory developments in IMO for which there are corresponding requirements in the United Nations Convention on the Law of the Sea, *Marine Policy*, 1996, τόμος 20, σελ. 377-388.

Ziegler K.S., The Relationship between EU law and International Law, *University of Leicester School of Law Research Paper*, 2013.

Διαδικτυακοί τόποι

Έκθεση του Usoro, M.E., “Port State Control: a tool for sustainable management of maritime safety and marine environment”, Maritime Women: Global Leadership International Conference διαθέσιμη στο www.abujamou.org/post/707.pdf

Έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, “COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT, Ex-Post Evaluation of Directive 2009/16/EC on port state control”, διαθέσιμη στο <https://ec.europa.eu/>

Έκθεση της International Commission on Shipping, “Ships, Slaves and Competition”, διαθέσιμη στο http://seafarersrights.org/legal_database/ships-slaves-and-competition/.

Έκθεση του ασφαλιστικού οργανισμού Allianz Global Corporate & Specialty, “Annual Safety and Shipping Review”, 2018, διαθέσιμη στο <https://www.agcs.allianz.com/>

Έκθεση της UNCTAD “Review of Maritime Transport”, 2017, διαθέσιμη στο www.unctad.org

www.imo.org

www.parismou.org

www.iacs.org.uk

<https://eur-lex.europa.eu>