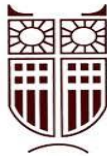


ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

---

PANTEION UNIVERSITY OF SOCIAL AND POLITICAL SCIENCES



ΣΧΟΛΗ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ, ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ & ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ  
ΤΜΗΜΑ ΔΙΕΘΝΩΝ, ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
«ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ»  
ΕΙΔΙΚΕΥΣΗ: «ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΤΟΥ  
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ»

ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ ΣΕ  
ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ, ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ, ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΚΑΙ  
ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Αγγελική Χαραλάμους

ΑΜ:01791219Μ048

Αθήνα, 2020

## Τριμελής Επιτροπή

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη Γραμματεία του Παντείου Πανεπιστημίου σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στις Διεθνείς και Ευρωπαϊκές Σπουδές.

Τα μέλη της Επιτροπής:

Ευάγγελος Ραυτόπουλος, Ομότιμος Καθηγητής Παντείου Πανεπιστημίου ( Επιβλέπων )

Βασιλική Καραγεώργου, Επίκουρος Καθηγήτρια Παντείου Πανεπιστημίου

Αλέξανδρος Καίλης, Διδάκτωρ Παντείου Πανεπιστημίου



Copyright © Αγγελική Χαραλάμπους, 2020

All rights reserved. Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος.

Απαγορεύεται η αντιγραφή, αποθήκευση και διανομή της παρούσας διπλωματικής 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. Ερωτήματα που αφορούν τη χρήση της διπλωματικής εργασίας για κερδοσκοπικό σκοπό πρέπει να απευθύνονται προς τον συγγραφέα.

Η έγκριση της διπλωματικής εργασίας από το Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών δεν δηλώνει αποδοχή των απόψεων του συγγραφέα.

*Στη μνήμη της Αδελφής μου, της Μητέρας μου, του  
Πατέρα μου και του Καπετάνιου Θείου μου*

*Και σε όσους έχουν τη θάλασσα στην καρδιά τους*

## Ευχαριστίες

Ευχαριστώ το Πάντειο Πανεπιστήμιο γιατί μετά από 26 ολόκληρα χρόνια άνοιξε τις πόρτες του πάλι σε μένα, δίνοντάς μου για ακόμη μία φορά την ευκαιρία - ως μεταπτυχιακή φοιτήτρια αυτή τη φορά - να παρακολουθήσω ένα μεταπτυχιακό πρόγραμμα υψηλών προδιαγραφών που αποτέλεσε αφορμή γι' αυτό το αέναο και απίστευτα όμορφο ταξίδι της γνώσης.

Ιδιαίτερες ευχαριστίες θα ήθελα να απευθύνω στον επιβλέψαντα την παρούσα εργασία, Ομότιμο Καθηγητή Παντείου Πανεπιστημίου, Ευάγγελο Ραυτόπουλο. Επίσης ευχαριστώ, την Επίκουρο Καθηγήτρια Παντείου Πανεπιστημίου Βασιλική Καραγεώργου και τον Διδάκτορα Παντείου Πανεπιστημίου Αλέξανδρο Καίλη καθώς και όλους τους Καθηγητές αυτού του Μεταπτυχιακού Προγράμματος για την καίρια και σοφή ενθάρρυνση που μου προσέφεραν.

Υπεύθυνη Δήλωση περί μη Λογοκλοπής και περί ανάληψης προσωπικής ευθύνης:

Δηλώνω ρητώς ότι, η παρούσα εργασία είναι αποτέλεσμα προσωπικής μου έρευνας καθώς και ότι δεν έχει χρησιμοποιηθεί σε αυτήν πνευματική ιδιοκτησία τρίτων χωρίς τις απαραίτητες αναφορές.

Αθήνα, 20 / 12 / 2020

Αγγελική Χαραλάμπους

## Συντομογραφίες και Ακρωνύμια

---

AFS	Anti-fouling substances
BCS	Barcelona Convention System
BWM	Ballast water management
CDEM	Construction, Design, Equipment and Manning
CLC	International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage
CLL	International Convention on Load Lines
COLREG 72	1972 Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea
COP	Conference of Parties
CSN	Clean Sea Net
Dwt	deadweight tons
EEZ	Exclusive Economic Zone
EMSA	European Maritime Safety Agency
ERCC	Emergency Response Coordination Center
EU	European Union
FAO	Food and Agriculture Organization
FOC	Flag of Convenience
FSI	Flag State Implementation
GAIRS	Generally accepted international rules and standards
HGO	mercuric oxide
HNSC 1996	International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea
III CODE	Implementation of IMO Instruments Code
ILO	International Labour Organization
IMCO	Inter-Governmental Maritime Consultative Organization
IMO	International Maritime Organization
ITLOS	International Tribunal for the Law of the Sea
ITOPF	International Tanker Operators Pollution Federation

LC	London Convention
LCP	London Convention Protocol
LOSC	United Nations Convention on the Law of the Sea
MAP	Mediterranean Action Plan
MARPOL 73/78	1973/78 International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
MEHRA	Marine Environmental High Risk Area
MEPC	The Marine Environment Protection Committee
MESA	Maritime Environmentally Sensitive Area
MOU	Memorandum of Understanding
MSC	The Maritime Safety Committee
MSSD	Mediterranean Strategy for Sustainable Development
OILPOL 54	1954 International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil
OPEC	International Organization of Petroleum-Exporting Countries
OPRC	1990 Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation
OSPAR 1992	Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic
OSRVs	Oil Spill Response Vessels
PSC	Port State Control
PSJ	Port State Jurisdiction
PSSA	Particularly Sensitive Sea Area
RACs	Regional Activity Centres
REMPEC	Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea
ROCC	Regional Oil Combating Centre
SAF	self-audit form
SBTs	Segregated Ballast Tanks
SOLAS 74	1974 Convention on the Safety of Life at Sea
SSN	Safe Sea Net
STCW 1978	IMO Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
TCC	Technical Co-operation Committee
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea

UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development
UNEP	United Nations Environmental Program
VIMSAS	Voluntary Member State Audit Scheme
VSP	Vessel-source pollution
WMO	World Meteorological Organization
ΑΟΖ	Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη
ΔΕΕ	Δικαστήριο Ευρωπαϊκής Ένωσης
ΕΣΕΣ	Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελευθέρων Συναλλαγών
ΜΚΟ	Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις
ΣΕΕ	Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Ένωσης
ΣΛΕΕ	Συνθήκη για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης



## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<u>ΠΡΟΛΟΓΟΣ</u> .....	16
-----------------------	----

### ΜΕΡΟΣ Α: ΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΔΙΚΑΙΟΥ ΚΑΙ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ

#### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΔΡΩΝΤΕΣ**

1.1. <u>ΟΥΕΙΣ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ</u> .....	18
1.2. <u>Η ΥΠΟΧΩΡΗΣΗ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ ΤΗΣ «ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ»</u> .....	21
1.3. <u>ΒΑΣΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΣΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΛΗΨΗΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ</u> .....	23
1.3.1. <u>Τα κράτη σημαίας και τα ανοιχτά μητρώα</u> .....	24
1.3.2. <u>Κράτη με θαλάσσια συμφέροντα</u> .....	28
1.3.3. <u>Κράτη με παράκτια συμφέροντα</u> .....	30
1.3.4. <u>Οι Αναπτυσσόμενες Χώρες</u> .....	31
1.3.5. <u>Τα ναυτιλιακά συμφέροντα</u> .....	32
1.3.5.1. <u>Πλοιοκτήτες και φορείς εκμετάλλευσης πλοίων</u> .....	32
1.3.5.2. <u>Ιδιοκτήτες και ναυλωτές φορτίων</u> .....	34
1.3.5.3. <u>Σύλλογοι προστασίας και αποζημίωσης και ναυτιλιακοί ασφαλιστές</u> .....	35
1.3.6. <u>Οι Περιβαλλοντικές μη Κυβερνητικές Οργανώσεις (ΜΚΟ)</u> .....	36

#### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΡΕΝΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΛΗΨΗΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ**

2.1. <u>Η ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΔΙΕΘΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ (ΙΜΟ)</u> .....	40
2.1.1. <u>Η συστατική δομή του ΙΜΟ</u> .....	42
2.1.2. <u>Οι Συμβάσεις του ΙΜΟ</u> .....	42
2.1.2.1. <u>ΟΙLΡΟL 54 &amp; ΜΑRΡΟL 73/78</u> .....	44
2.1.2.2. <u>Η Σύμβαση του Λονδίνου και το Πρωτόκολλο του Λονδίνου</u> .....	46
2.1.2.3. <u>Η Σύμβαση ΟΡΡC</u> .....	48
2.1.3. <u>Η σύγχρονη πολιτική δυναμική στον ΙΜΟ</u> .....	50

2.1.4. <a href="#">Η Agenda 2030 και η Στρατηγική του ΙΜΟ για την καταπολέμηση της Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης</a> .....	50
2.2. <a href="#">ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ – UNEP</a> .....	54

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η ΈΝΝΟΙΑ ΤΗΣ «ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ» ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ**

3.1. <a href="#">ΓΕΝΙΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ</a> .....	56
3.2. <a href="#">Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ</a> .....	60
3.2.1. <a href="#">Πρώιμες προσπάθειες επέκτασης της δικαιοδοσίας του παράκτιου κράτους</a> .....	60
3.2.2. <a href="#">Δικαιοδοσία βάσει του Καθεστώτος MARPOL</a> .....	61
3.3. <a href="#">ΤΟ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ (LOSC)</a> .....	62
3.3.1. <a href="#">Η Δικαιοδοσία των Κρατών Σημείας</a> .....	64
3.3.2. <a href="#">Η Δικαιοδοσία των Παράκτιων Κρατών</a> .....	66
3.3.3. <a href="#">Η Δικαιοδοσία Κράτους Λιμένα</a> .....	70
3.4. <a href="#">ΤΟ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΙΜΟ ΚΑΙ ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ</a> .....	73
3.4.1. <a href="#">Μηχανισμοί Βελτίωσης Εφαρμογής του Κανονιστικού Καθεστώτος του ΙΜΟ: Memoranda of Understanding (MoU)</a> .....	76

### **ΜΕΡΟΣ Β: ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΔΙΚΑΙΟΥ ΚΑΙ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ**

#### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ**

4.1. <a href="#">ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ</a> .....	79
4.1.1. <a href="#">Η Νομική Διάσταση</a> .....	81
4.1.2. <a href="#">Η Θεσμική Διάσταση</a> .....	85
4.1.3. <a href="#">Η σχέση της ΕΕ με τον Διεθνή Οργανισμό Ναυτιλίας (ΙΜΟ)</a> .....	87
4.1.4. <a href="#">Η διεθνής επιρροή της ΕΕ και οι τάσεις μονομέρειας</a> .....	89
4.1.5. <a href="#">Η περιφερειακή προσέγγιση της ΕΕ: Η Οδηγία 2005/35/ΕΚ</a> .....	92
4.1.6. <a href="#">Ο περιφερειακός ακτιβισμός της ΕΕ</a> .....	94

4.2.	<a href="#"><u>Ο ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ (EMSA)</u></a>	95
4.2.1.	<a href="#"><u>Ο αναπτυσσόμενος ρόλος του EMSA</u></a>	97
4.2.2.	<a href="#"><u>Η Υπηρεσία Αντιμετώπισης της Ρύπανσης</u></a>	100
4.2.3.	<a href="#"><u>Μέσα Αντιμετώπισης Πετρελαιοκηλίδων στη Μεσόγειο</u></a>	101
4.2.4.	<a href="#"><u>Αξιολόγηση του έργου του EMSA</u></a>	103

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ**

5.1.	<a href="#"><u>ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΤΗΣ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗΣ</u></a>	105
5.1.1.	<a href="#"><u>Το Πρωτόκολλο Dumping</u></a>	109
5.1.2.	<a href="#"><u>Το Πρωτόκολλο πρόληψης και Έκτακτης Ανάγκης</u></a>	111
5.1.3.	<a href="#"><u>Το περιφερειακό κέντρο αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης για τη θαλάσσια ρύπανση (REMPEC)</u></a>	113
	<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</b>	117
	<b>ΠΗΓΕΣ</b>	122
	<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ</b>	135

## Περίληψη

Το διεθνές δίκαιο και η διακυβέρνηση του περιβάλλοντος έχει φτάσει σε ένα επίπεδο υψηλών προδιαγραφών τις τελευταίες δεκαετίες. Η ναυτιλία και ειδικότερα η ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος που προέρχεται από τα πλοία αποτελεί μία ιδιαίτερη πτυχή της διαδικασίας πολυκεντρικής περιβαλλοντικής διακυβέρνησης. Το ρυθμιστικό πλαίσιο της θαλάσσιας ρύπανσης συνδέεται με την πολλαπλότητα των συμβατικών καθεστώτων που διαχειρίζονται την προστασία του περιβάλλοντος και την βιώσιμη ανάπτυξη σε αλληλεπιδρώντα περιφερειακά και παγκόσμια επίπεδα. Αυτή η πολυκεντρικότητα στη διεθνή περιβαλλοντική διακυβέρνηση είναι εγγενής στο διεθνές σύστημα και δεν μπορεί να γίνει πλήρως κατανοητή εάν δεν προσεγγίζεται ταυτόχρονα ως πολλαπλότητα συμβατικών καθεστώτων διακυβέρνησης και ως διαδικασία συνεχούς και δομημένης διαπραγμάτευσης σε μια οριζόντια αναπτυσσόμενη διεθνή τάξη που απαιτεί τη νομιμοποίηση της συναίνεσης μεταξύ των κρατών και προϋποθέτει την εθνική κάθετης τάξης τους<sup>1</sup>. Κάθε ένα από αυτά τα συμβατικά περιβαλλοντικά καθεστώτα έχει ως στόχο να είναι όσο το δυνατόν πιο αποτελεσματικό υπό το πρίσμα των υφιστάμενων και μελλοντικών συνθηκών που θα μπορούσαν να απειλήσουν το θαλάσσιο περιβάλλον. Ωστόσο ακόμα και τα πιο πλήρως εφαρμοζόμενα και επιβεβλημένα καθεστώτα δεν θα ήταν σε θέση να αποτρέψουν την εμφάνιση νέων απειλών ή την αλλαγή των υφιστάμενων. Έχουν περάσει πάνω από 65 χρόνια από τότε που άρχισαν οι προσπάθειες για τη ρύθμιση της ρύπανσης από πλοία σε ολοκληρωμένη κλίμακα. Πολλά έχουν αλλάξει κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου όπως το μέγεθος και ο τύπος των ρυπογόνων πλοίων, η φύση και ο κίνδυνος των εμπλεκόμενων ρύπων, το αυξανόμενο ενδιαφέρον των κρατών και των πολιτών για το περιβάλλον αλλά και η κλιματική αλλαγή. Οι παγκόσμιοι κανονισμοί που σχετίζονται με τον έλεγχο της ρύπανσης από πλοία προέρχονται είτε από τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας 1982 (LOSC) είτε από τους «γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανονισμούς και πρότυπα», όπως εγκρίθηκαν από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO). Ιστορικά ο έλεγχος της θαλάσσιας ρύπανσης από τα παράκτια και λιμενικά κράτη έχει οδηγήσει ουσιαστικά στον ρυθμιζόμενο περιορισμό του παραδοσιακού δικαιώματος της «ελεύθερης ναυσιπλοΐας» και έχει προκαλέσει αντιπαραθέσεις ή και συγκρούσεις μεταξύ των κρατών αυτών και των κρατών με σημαντικά ναυτικά και εμπορικά θαλάσσια συμφέροντα. Οι διατάξεις της LOSC επιδιώκουν την επίλυση αυτών των προβλημάτων καθορίζοντας με μεγαλύτερη ακρίβεια θέματα δικαιοδοσίας. Ταυτόχρονα σε περιφερειακό επίπεδο η ΕΕ και τα παράκτια κράτη της Μεσογείου μέσα από φορείς που δρουν στο ρυθμιστικό καθεστώς της ΕΕ και του Συστήματος της Βαρκελώνης καταβάλουν συστηματική προσπάθεια για την αποτελεσματική προστασία των θαλασσών τους από τη ρύπανση. Ωστόσο τα τελευταία χρόνια, τα

---

<sup>1</sup> Ευάγγελος Ραντόπουλος, (2011), «The Mediterranean Response to Global Challenges: Environmental Governance and the Barcelona Convention System» (στο «The World Ocean in Globalisation» εκδос. Brill-Nijhoff, 2011)

συχνά περιστατικά ρύπανσης από πλοία, τόσο εκ προθέσεως όσο και τυχαία, έχουν δημιουργήσει ερωτήματα σχετικά με το γιατί αυτά τα περιστατικά συνεχίζουν να συμβαίνουν παρά την ύπαρξη πολλών ρυθμιστικών κανόνων, θεσμών και πρακτικών. Το αναπόφευκτο συμπέρασμα φαίνεται να είναι ότι οι ισχύοντες διεθνείς κανόνες και πρότυπα, κυρίως εκείνοι που θεσπίστηκαν από τον ΙΜΟ, δεν έχουν επιφέρει αποτελεσματική και επαρκή συμμόρφωση στα κράτη μέλη του. Αυτό που είναι σαφές είναι ότι οι σύγχρονες διαρθρωτικές πραγματικότητες εντός των οποίων λειτουργεί το σύστημα θαλάσσιων συναλλαγών αφήνουν περιθώρια για ανεπαρκή εφαρμογή και επιβολή των σχετικών κανόνων ελέγχου της ρύπανσης και ίσως σήμερα - αν όχι περισσότερο από αρκετές δεκαετίες πριν - καθίσταται επιτακτική η ανάγκη να διατηρηθεί η επαγρύπνηση για την πρόληψη και τον έλεγχο της ρύπανσης από πλοία.

*Λέξεις κλειδιά: Συμβατικά περιβαλλοντικά καθεστώτα, LOSC, IMO, EE, BCS, GAIRS Δικαιοδοσία, θαλάσσια ρύπανση από πλοία, λειτουργική ρύπανση, ατυχηματική ρύπανση.*

## Abstract

International law and environmental governance have reached a high standard in recent decades. Shipping, and in particular the pollution of the marine environment by ships, is a special aspect of the multi-centered environmental governance process. The regulatory framework for marine pollution is related to the multiplicity of conventional regimes managing environmental protection and sustainable development at interacting regional and global levels. This polycentricity in international environmental governance is inherent in the international system and cannot be fully understood unless it is approached simultaneously as a multiplicity of conventional governance regimes and as a process of continuous and structured negotiation in a horizontally developing international order requiring the legitimating consensus among states and presupposing their national, vertical order. Each of these conventional environmental regimes aims to be as effective as possible in the light of existing and future conditions that could threaten the marine environment. However, even the most fully implemented and enforced regimes would not be able to prevent the emergence of new threats or the change of existing ones. It has been over 65 years since efforts to regulate vessel-source pollution on an integrated scale began. Much has changed during this period such as the size and type of polluting ships, the nature and risk of the pollutants involved the growing interest of states and citizens in the environment and climate change. Global regulations related to the control of pollution from ships derive either from the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (LOSC) or from "Generally Accepted International Regulations and Standards" as adopted by the International Maritime Organization (IMO). Historically, the control of marine pollution by coastal and port states has substantially led to a regulated restriction of the traditional right of "free navigation" and has caused controversy and/ or conflicts between these states and states with significant maritime and commercial interests. The provisions of the LOSC, however, seek to resolve these problems by defining issues of jurisdiction more precisely. At the same time, at regional level, the EU and the Mediterranean coastal states, through actors in the EU regulatory regime and the Barcelona System, make a systematic effort to effectively protect their seas from pollution. In recent years, however, frequent incidents of vessel-source pollution, both intentional and accidental, have raised questions about why these incidents continue to occur despite the existence of many regulatory norms, institutions and practices. The inevitable conclusion seems to be that the current international rules and standards, especially those established by IMO, have not brought about effective and adequate compliance in its Member States. What is clear is that the modern structural realities in which the maritime trading system operates leave room for inadequate implementation and enforcement of the relevant pollution control rules and perhaps the need to maintain vigilance to prevent and control pollution from ships remains as urgent today, if not more so, as several decades ago.

*Keywords: Conventional Governance Regimes, LOSC, IMO, EU, BCS, GAIRS, Jurisdiction, vessel-source marine pollution, operational pollution, accidental pollution.*

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Είναι γνωστό ότι τα δύο τρίτα της επιφάνειας της γης αποτελούνται από νερό και ότι οι ωκεανοί αποτελούν το θεμέλιο της ίδιας της ζωής. Το ήμισυ του παγκόσμιου ανθρώπινου πληθυσμού ζει σε παράκτιες περιοχές και εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη θάλασσα για τη διαβίωσή του. Η ανθρώπινη πολιτική και κοινωνική ανάπτυξη με την πάροδο των αιώνων οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου. Σήμερα, το 90% του παγκόσμιου εμπορίου εξακολουθεί να διεξάγεται μέσω της θάλασσας<sup>2</sup>. Ως εκ τούτου, λόγω της ζωτικής σημασίας των ωκεανών για τη ζωή, η ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος και οι επιπτώσεις της απαιτούν σοβαρή προσοχή.

Γενικά, η υποβάθμιση του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι πιο έντονη στις παράκτιες περιοχές όπου η ταχεία αύξηση του πληθυσμού, η αστικοποίηση και η εκβιομηχάνιση έχουν οδηγήσει σε σοβαρή απώλεια ενδιαιτημάτων και έχουν επιδεινώσει την ποιότητα και την παραγωγικότητα του θαλάσσιου οικοσυστήματος. Πρέπει να σημειωθεί εξ αρχής ότι ο μεγαλύτερος συντελεστής στη θαλάσσια ρύπανση αναγνωρίζεται ότι είναι χερσαίες πηγές. Η ρύπανση από πλοία αποτελεί ένα σχετικά μικρότερο - αν και εξακολουθεί να είναι σημαντικό - μέρος του συνολικού προβλήματος της θαλάσσιας ρύπανσης. Ωστόσο παρά την πολύ μεγαλύτερη συμβολή των χερσαίων ρύπων, το μεγαλύτερο μέρος της διεθνούς κανονιστικής προσοχής έχει παραδοσιακά δοθεί στη ρύπανση από πλοία. Με πολλούς τρόπους, αυτό είναι κατανοητό, παρόλο που φαίνεται να αποτελεί περίπτωση εσφαλμένων προτεραιοτήτων.

Από τη φύση τους, τα πλοία διασχίζουν τον κόσμο και επηρεάζουν τα συμφέροντα των παράκτιων κρατών όταν εμπίπτουν στη δικαιοδοσία των τελευταίων. Ως εκ τούτου, είναι απολύτως αναμενόμενο ότι τα κράτη αυτά θα επιθυμούσαν να ελέγχουν δραστηριότητες πλοίων που θεωρούνται επιζήμιες για τα συμφέροντά τους, ιδίως εάν τα πλοία δεν ανήκουν στα κράτη αυτά<sup>3</sup>. Ταυτόχρονα, ωστόσο, προκύπτουν ανταγωνιστικά συμφέροντα που επιθυμούν να διατηρήσουν το δικαίωμα της ελεύθερης ναυσιπλοΐας και του εμπορίου ελαχιστοποιώντας την

<sup>2</sup>IMO MARINE ENVIRONMENT <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Default.aspx>

<sup>3</sup>Christopher P. Mooradian, "Protecting Sovereign Rights: The Case for Increased Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution in the Exclusive Economic Zone," (2002) 82 Boston University Law Review 767, pp. 773-774



παράκτια κρατική παρέμβαση στη ναυτιλία. Έτσι προκύπτει μια σύγκρουση μεταξύ των συμφερόντων της ναυτιλίας και της επιθυμίας των παράκτιων κρατών για ασφάλεια και προστασία.

Από την άποψη αυτή, η ρύθμιση μέσω διεθνών συμφωνιών με διαπραγματεύση έχει αναδειχθεί ως το προτιμώμενο μέσο συμφιλίωσης των αποκλινουσών προσδοκιών των παράκτιων και θαλάσσιων συμφερόντων. Η εναρμονισμένη διεθνής ρύθμιση συμβάλλει επίσης στη θέσπιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού για τους παράγοντες της ναυτιλίας. Μπορεί λοιπόν να θεωρηθεί ότι τα κίνητρα για τη ρύθμιση της ρύπανσης των σκαφών σε παγκόσμιο επίπεδο προκύπτουν όχι μόνο από περιβαλλοντικούς αλλά και από θεμελιώδεις εμπορικούς και πολιτικούς παράγοντες.

Η εργασία αυτή έχει ως αντικείμενο, όπως αναφέρεται και στον τίτλο, την παρουσίαση του υφιστάμενου ρυθμιστικού πλαισίου που διέπει τον τομέα της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία. Σκοπός της είναι να χαρτογραφηθεί με ακρίβεια η ιστορία της ρύθμισης, ο πλούτος αλλά και τα προβλήματα εφαρμογής του συστήματος.

Ειδικότερα επικεντρώνεται στις πολιτικο-οικονομικές συγκυρίες και δυνάμεις που διαμορφώνουν το διεθνές ρυθμιστικό πλαίσιο, και εξετάζει τους διεθνείς νομικούς κανόνες όπως αυτοί διαμορφώνονται συχνά από τα πολιτικά συμφέροντα των κρατών. Ως κατακλείδα επισημαίνεται η σημασία και η ικανότητα του διεθνούς δικαίου και των καθεστώτων περιβαλλοντικής διακυβέρνησης διεθνών και περιφερειακών να συμφιλιώνουν τις ανταγωνιστικές φιλοδοξίες των κρατών και των πολιτών τους, και να επιφέρουν όχι μόνο δικαιοσύνη αλλά και βιωσιμότητα στη χρήση των ωκεανών.

## **ΜΕΡΟΣ Α: ΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΔΙΚΑΙΟΥ ΚΑΙ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ**

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΔΡΩΝΤΕΣ**

#### **1.1. ΟΨΕΙΣ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ**

Είναι γεγονός ότι η ναυτιλία είναι σήμερα ένας από τους πιο ρυθμισμένους τομείς του διεθνούς δικαίου. Εξαιτίας αυτής της έντονης ρύθμισης, οι ποσότητες πετρελαίου και άλλων ρύπων που εισέρχονται στους ωκεανούς από τις θαλάσσιες μεταφορές σύμφωνα με τους αναλυτές της ναυτιλιακής αγοράς, κατά την περίοδο 1985-2006 δείχνουν σταθερή μείωση κατά 85% περίπου και ο μέσος αριθμός πετρελαιοκηλίδων άνω των 700 τόνων έχει συρρικνωθεί από 25 ετησίως στη δεκαετία του 1970 σε μόλις 3,7 σήμερα<sup>4</sup>. Υπάρχει επομένως μια ισχυρή πεποίθηση στη ναυτιλιακή βιομηχανία ότι η αυξανόμενη ρύθμιση δεν είναι απαραίτητη. Πράγματι, τα συμφέροντα των πλοιοκτητών πιστεύουν ότι η έμφαση πρέπει τώρα να απομακρυνθεί από τη θέσπιση νέων κανόνων. Χωρίς αμφιβολία, τέτοια επιχειρήματα εμπνέονται από την αντίσταση στο υψηλό κόστος των νέων κανονιστικών προσπαθειών ενόψει των μειωμένων οφελών της πρόσθετης ρύθμισης. Επιπλέον, έχει συχνά επισημανθεί ότι η πλειονότητα των φορέων εκμετάλλευσης πλοίων είναι υπεύθυνοι παράγοντες και ότι μόνο μια μειονότητα αφερέγγυων φορέων διαπράττει παραβάσεις των κανόνων ασφάλειας και ελέγχου της ρύπανσης.

Οι νέοι κανόνες ωστόσο θεωρούνται απαραίτητοι για να συμβαδίσουν με τις μεταβαλλόμενες συνθήκες και προκλήσεις της θαλάσσιας ρύπανσης κι αυτό γιατί τον τελευταίο καιρό, έχουν εμφανιστεί νέες μορφές ρύπανσης από πλοία, με μερικές από αυτές να έχουν και βιολογικές εκτός από φυσικές επιπτώσεις. Τέτοια παραδείγματα αποτελούν οι επιπτώσεις των διεισδυτικών ειδών που εξαπλώνονται από το νερό έρματος, η βλάβη που προκαλείται από ορισμένα χρώματα που χρησιμοποιούνται για την επικάλυψη των φλοιών των πλοίων και η ατμοσφαιρική ρύπανση που προκαλείται από την καύση μαζούτ. Ταυτόχρονα, το ανθρώπινο λάθος που προκύπτει

---

<sup>4</sup>“IMO AND THE ENVIRONMENT” (2011) διαθέσιμο στο: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/IMO%20and%20the%20Environment%202011.pdf>

από την έλλειψη δεξιοτήτων και την κατάρτιση συνεχίζει να αποτελεί μείζονα αιτία τυχαίας και λειτουργικής ρύπανσης.

Ένας επίσης σημαντικός λόγος για τον οποίο η ρύπανση από πλοία παραμένει ένα τεράστιο πρόβλημα το οποίο απαιτεί περαιτέρω ρύθμιση είναι η ηλικία και η κατάσταση των φορτηγών πλοίων, ιδίως στον αναπτυσσόμενο κόσμο. Χωρίς ομοιόμορφους κανόνες για τη σταδιακή κατάργηση των παλαιών πλοίων, η μέση ηλικία του παγκόσμιου στόλου θα αυξάνεται προοδευτικά. Επιπλέον, πραγματικότητα αποτελεί το γεγονός ότι τα πλοία καθώς μεγαλώνουν τείνουν να πέφτουν στα χέρια των λιγότερο σχολαστικών ιδιοκτητών σε αναπτυσσόμενες περιοχές όπου οι έλεγχοι της κυβέρνησης και της βιομηχανίας είναι λιγότερο αυστηροί.

Παρόλο που οι διεθνείς, περιφερειακοί και εθνικοί κανόνες έχουν αυξηθεί σε μεγάλο βαθμό τις τελευταίες δεκαετίες, συχνά περιστατικά ρύπανσης από πλοία, τόσο εκ προθέσεως όσο και τυχαία συνεχίζουν να σημειώνονται. Το γεγονός αυτό έχει εγείρει εύλογα ερωτήματα σχετικά με το γιατί αυτά τα περιστατικά συνεχίζουν να συμβαίνουν παρά την ύπαρξη πολλών κανόνων και πρακτικών σχετικά με τις κατάλληλες έρευνες από τα κράτη σημαίας και τους εξουσιοδοτημένους νηογνώμονες, τον έλεγχο των πλοίων από τη βιομηχανία πετρελαίου, την εποπτεία από τους ασφαλιστές και τις επιθεωρήσεις από τις αρχές ελέγχου του κράτους λιμένα<sup>5</sup>. Το αναπόφευκτο συμπέρασμα φαίνεται να είναι ότι οι ισχύοντες διεθνείς κανόνες και πρότυπα, κυρίως εκείνοι που θεσπίστηκαν από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), δεν έχουν επιβληθεί και εφαρμοστεί επαρκώς. Πράγματι, η πιο εμφανής αδυναμία του ρυθμιστικού συστήματος φαίνεται να είναι η αποτυχία του να διασφαλίσει την αποτελεσματική επιβολή και τη συμμόρφωση με τους σχετικούς κανόνες και πρότυπα. Αυτό που είναι σαφές είναι ότι οι σύγχρονες συνθήκες εντός των οποίων λειτουργεί το σύστημα θαλάσσιων συναλλαγών αφήνουν περιθώρια για ανεπαρκή εφαρμογή και επιβολή των σχετικών κανόνων ελέγχου της ρύπανσης. Εξαιτίας του εξαιρετικά ανταγωνιστικού χαρακτήρα της ναυτιλίας, σημαντικός αριθμός πλοιοκτητών και φορέων εκμετάλλευσης συνεχίζουν να συνεργάζονται με επιεική κράτη σημαίας, νηογνώμονες και ασφαλιστές, να παραβλέπουν τα πρότυπα ασφάλειας και ρύπανσης, ώστε να μειώσουν το λειτουργικό κόστος. Επιπλέον, η

---

<sup>5</sup> Ringbom, H. (2001). *The Erika Accident and Its Effects on EU Maritime Regulation, in current marine environmental issues and the international tribunal for the law of the sea*, σ. 265 (στο «CURRENT MARINE ENVIRONMENTAL ISSUES AND THE INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA», Myron H. Nordquist and John Norton Moore, 2001).

γενικά μυστική και κατακερματισμένη φύση της ναυτιλιακής βιομηχανίας, οδηγεί στην έλλειψη συμμόρφωσης<sup>6</sup>.

Γενικά η όλη έμφαση στη ναυτιλιακή βιομηχανία επικεντρώνεται στη μείωση του κόστους και τη βραχυπρόθεσμη κερδοφορία οι οποίες οδήγησαν με τη σειρά τους σε μια αισθητή μείωση των προτύπων ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης. Κατά συνέπεια, πολλά πλοία «χαμηλού επιπέδου» και χαμηλού κόστους που διαχειρίζονται ανεύθυνοι φορείς, εξακολουθούν να υφίστανται σήμερα στους ωκεανούς, θέτοντας σημαντικούς κινδύνους για την ανθρώπινη ζωή και το θαλάσσιο περιβάλλον. Η κατάσταση είναι αισθητά χειρότερη σε περιοχές του κόσμου όπου οι εμπορικές πρακτικές είναι λιγότερο διαφανείς, οι ναυτιλιακές διοικήσεις είναι ανεπαρκείς και ο έλεγχος από το κράτος λιμένα δεν υπάρχει. Ως εκ τούτου πολλά πλοία χαμηλών προδιαγραφών ασχολούνται με περιφερειακές συναλλαγές και σπάνια διεισδύουν σε αμερικανικά ή ευρωπαϊκά ύδατα όπου η επιβολή του κράτους λιμένα είναι πιο αυστηρή. Έτσι, καθώς ο ανταγωνιστικός χαρακτήρας της ναυτιλιακής βιομηχανίας συνεχίζει να διαβρώνει την αποτελεσματική επιβολή των κανονισμών, αυξάνεται η πολιτική πίεση στους νομοθέτες παγκοσμίως για να επιβάλουν ολοένα και πιο αυστηρούς νόμους στους φορείς εκμετάλλευσης πλοίων. Αυτή η πίεση είναι ιδιαίτερα εμφανής μετά από πολιτικά φορτισμένα γεγονότα όπως ατυχήματα πλοίων που προκαλούν μαζική ωκεάνια και παράκτια ρύπανση.

Συχνά οι ελλείψεις και οι αδυναμίες του διεθνούς ρυθμιστικού συστήματος αντιμετωπίζονται από κράτη ή ομάδες κρατών που καταφεύγουν σε μονομερείς ή περιφερειακούς νόμους και σε αυστηρή δράση ελέγχου από το κράτος λιμένα. Αυτό είναι ιδιαίτερα κοινό μετά από περιστατικά ρύπανσης από πλοία που προσελκύουν το διεθνές ενδιαφέρον και την πολιτική προσοχή. Τα τελευταία χρόνια, περιστατικά όπως το Amoco Cadiz, το Exxon Valdez, το Erika και το Prestige, πίεσαν τα κράτη να επιβάλουν όλο και πιο αυστηρούς κανονισμούς στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Από αυτή την άποψη, η μονομερής και περιφερειακή δράση που υπερβαίνει τα διεθνώς συμφωνημένα πρότυπα είναι συχνά λιγότερο από επιθυμητή, καθώς υπονομεύει τα ιδανικά της ομοιομορφίας και της βεβαιότητας που επιδιώκει να προωθήσει και να υποστηρίξει η πολυμερής διαδικασία. Ωστόσο, η μονομερής και περιφερειακή δράση

---

<sup>6</sup> Tan, Alan Khee-Jin. (2005). *Vessel-Source Marine Pollution. The Law and Politics of International Regulation*, σσ. 6-8. Cambridge University press, 2005.

έχουν γίνει προτιμώμενες πολιτικές επιλογές των περιβαλλοντικών ευσυνείδητων κρατών που θεωρούν ότι η πολυμερής λήψη αποφάσεων είναι πολύ χρονοβόρα.

Συνολικά, οι ελλείψεις της ρύθμισης της θαλάσσιας ρύπανσης μπορούν να εξηγηθούν από παράγοντες όπως: η φύση της εν λόγω συμφωνίας, η φύση της ρυθμιζόμενης δραστηριότητας, το διεθνές περιβάλλον εντός του οποίου λαμβάνει χώρα η ρύθμιση και τα χαρακτηριστικά των συμβαλλομένων κρατών σε κάθε τέτοια συμφωνία.<sup>7</sup> Ενώ αυτοί οι παράγοντες συχνά αλληλοσυνδέονται καθίσταται προφανές ότι στον συγκεκριμένο τομέα της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία, η αντίσταση ή η αμφισημία του κλάδου μεταφοράς πλοίων προς τη ρύθμιση αποτελεί σημαντικό παράγοντα που εμποδίζει τη συμμόρφωση και την αποτελεσματικότητα των σχετικών ρυθμιστικών καθεστώτων.

## **1.2. Η ΥΠΟΧΩΡΗΣΗ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ ΤΗΣ «ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ»**

Μεγάλο μέρος της αντίστασης ενάντια στη ρύθμιση της ναυτιλίας προέρχεται από την παραδοσιακή αντίληψη των ναυτικών συμφερόντων ότι η ναυτιλία πρέπει να είναι ελεύθερη και ανεμπόδιστη. Το δημοφιλές νομικό δόγμα της «ελευθερίας των ωκεανών» διατυπώθηκε για πρώτη φορά από τον περίφημο ολλανδικό νομικό, Hugo Grotius, τον 17<sup>ο</sup> αιώνα. Κατά την άποψη του Grotius, οι ωκεανοί ήταν ανοιχτοί και θα έπρεπε να παραμείνουν ανοιχτοί σε απεριόριστη κοινή χρήση από όλους και δεν μπορούσαν να ιδιοποιηθούν από κανένα έθνος<sup>8</sup>. Αυτή η άποψη διαμόρφωσε τη γένεση των δογμάτων της ελεύθερης ναυσιπλοΐας και της υπεροχής του κράτους σημαίας. Σύμφωνα με αυτά τα δόγματα, η δικαιοδοσία του κράτους σημαίας επί των σκαφών του ήταν απόλυτη και αποκλειστική και άλλα κράτη εκτός του κράτους σημαίας δεν είχαν καμία εξουσία να ερευνούν δραστηριότητες επί των πλοίων. Ωστόσο, η έννοια της δικαιοδοσίας του κράτους σημαίας δεν μπορεί να

---

<sup>7</sup> Young, Oran R. (1999). *International Vessel-Source Oil Pollution*, σ.33 (στο *THE EFFECTIVENESS OF INTERNATIONAL ENVIRONMENTAL REGIMES: CAUSAL CONNECTIONS AND BEHAVIORAL MECHANISMS* (σσ.33-90)). THE MIT PRESS CAMBRIDGE, 1999).

<sup>8</sup> Γ. Τσάλας, Μ. Κλάδη-Ευσταθοπούλου, (2003), «*Το Διεθνές Καθεστώς των θαλασσών και των Ωκεανών*», τόμος Α', Εκδόσεις Σιδέρη, Αθήνα σελ. 79.

αντιμετωπίσει επαρκώς τις σύγχρονες θαλάσσιες ανησυχίες, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που σχετίζονται με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Η θεμελιώδης αδυναμία της δικαιοδοσίας του κράτους σημαίας είναι το γεγονός ότι τα περισσότερα κράτη σημαίας, των οποίων τα σκάφη σπάνια διεισδύουν στα ύδατά τους, δεν είχαν ποτέ το κίνητρο να ρυθμίσουν τις δραστηριότητες αυτών των σκαφών που προκαλούν βλάβη ή επηρεάζουν τα συμφέροντα άλλων κρατών. Στην ουσία, η παραδοσιακή υπεροχή που αποδίδεται στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας και τον έλεγχο του κράτους σημαίας χρονολογείται από μια εποχή που τα περιβαλλοντικά προβλήματα, όπως τα αναγνωρίζουμε σήμερα, ήταν ουσιαστικά ανύπαρκτα γιατί ο όγκος της κυκλοφορίας των πλοίων ήταν μικρός σε σύγκριση με τους τεράστιους στόλους που διαπλέουν σήμερα τους ωκεανούς. Επιπλέον οι παράκτιες χώρες δεν είχαν υποστεί προβλήματα ρύπανσης τέτοιου μεγέθους που να τους υποχρεώνουν να διεκδικήσουν δικαιοδοσία σε ξένα σκάφη που ρυπαίνουν τους ωκεανούς και κατ' επέκταση τα παράκτια ύδατά τους. Εκείνη την εποχή, οι ναυτικές δυνάμεις ασχολήθηκαν περισσότερο με την αποτροπή της παρέμβασης του παράκτιου κράτους στο διεθνές εμπόριο που επιδίωκε να επιβάλει δασμούς ή άλλα εμπόδια κατά τη διέλευση εμπορικών πλοίων.

Καθώς ο παγκόσμιος πληθυσμός επεκτάθηκε και το επίπεδο της ανθρώπινης ανάπτυξης αυξήθηκε, το θαλάσσιο περιβάλλον υπέστη σοβαρές πιέσεις από τη συνεχή έγχυση ρύπων στους ωκεανούς. Συνεπώς η προστασία των ωκεανών από περαιτέρω υποβάθμιση έγινε επιτακτική διεθνής ανησυχία. Υπό τις σημερινές παγκόσμιες συνθήκες, το νομικό καθεστώς που έχει αναπτυχθεί για να υπερασπιστεί την ελεύθερη της ναυσιπλοΐας, δηλαδή τη δικαιοδοσία του κράτους σημαίας, δεν μπορεί πλέον να διεκδικήσει την υπεροχή και την αποκλειστικότητα που κάποτε απολάμβανε. Ταυτόχρονα, η ελευθερία της ναυσιπλοΐας δεν μπορεί πλέον να θεωρηθεί ότι συνεπάγεται την ελευθερία ρύπανσης των ωκεανών. Από αυτή την άποψη, ολόκληρη η ιστορία της ρύθμισης της θαλάσσιας ρύπανσης τα τελευταία 90 περίπου χρόνια αποτέλεσε ουσιαστικά το χρονικό της σταδιακής υποχώρησης του αποκλειστικού ελέγχου του κράτους σημαίας και της ταυτόχρονης επέκτασης της δικαιοδοσίας των παράκτιων κρατών και των κρατών λιμένα. Πράγματι, ολόκληρο το γενικό σώμα των νόμων που σχετίζονται με τη θαλάσσια ρύθμιση σήμερα, στον τομέα του εμπορίου, της παράνομης αλιείας, της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, της προστασίας του περιβάλλοντος ή της ασφάλειας κατά της τρομοκρατίας, μπορεί να αποτυπωθεί σε ένα κοινό επαναλαμβανόμενο θέμα: την προοδευτική διάβρωση των

εννοιών της ελεύθερης πλοήγησης και του αποκλειστικού ελέγχου του κράτους σημαίας.

### **1.3. ΒΑΣΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΣΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΛΗΨΗΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ**

Λόγω της εγγενούς παγκόσμιας φύσης τους, οι θαλάσσιες μεταφορές συνεπάγονται τη συμβολή διαφόρων εμπορικών και πολιτικών δυνάμεων, που η καθεμία από τις δυνάμεις αυτές προσπαθεί να προωθήσει τα δικά της συμφέροντα στα διεθνή φόρουμ. Μεταξύ των ανταγωνιστικών συμφερόντων είναι τα κράτη με μεγάλα οικονομικά συμφέροντα, τα κράτη που επιδιώκουν να ρυθμίσουν την κυκλοφορία πλοίων για λόγους ασφάλειας, οικονομικούς και περιβαλλοντικούς, οι πλοιοκτήτες και οι ιδιοκτήτες φορτίου και άλλα συμφέροντα που σχετίζονται με τη ναυτιλία, τα οποία αντιστέκονται σταθερά στο αυξημένο κόστος της ρύθμισης καθώς και τα εγχώρια λόμπι - συμπεριλαμβανομένων των μέσων μαζικής ενημέρωσης, των περιβαλλοντικών ομάδων και ακόμη και των μεμονωμένων ακτιβιστών.

Οι ενδιαφερόμενοι φορείς (stakeholders) δεν είναι απαραίτητα ευθυγραμμισμένοι με τα κράτη μέσα από τα οποία λειτουργούν ή με τα οποία ταυτίζονται. Με άλλα λόγια, τα συμφέροντα των μη κρατικών οντοτήτων είναι γενικά ανεξάρτητα και διακριτά από αυτά των κρατικών οντοτήτων, παρόλο που και τα δύο μέρη μπορεί να προσπαθήσουν να χρησιμοποιούν το ένα το άλλο για να προωθήσουν τις αντίστοιχες αξιώσεις τους. Παρά την αυξανόμενη επιρροή των μη κρατικών φορέων, τα κράτη παραδοσιακά υπήρξαν και παραμένουν οι κύριοι συμμετέχοντες στις επίσημες αρένες της διεθνούς λήψης αποφάσεων. Ως εκ τούτου, η οργάνωση του κράτους χρησιμοποιείται πάντοτε από μη κρατικούς φορείς ως μέσο για να υποστηρίξουν τις απαιτήσεις τους όταν τα συμφέροντά τους συμπίπτουν ή ακόμη και υπαγορεύουν εκείνα του κράτους.

Συνεπώς, ενώ οι πολυμερείς συμφωνίες εξακολουθούν να αναφέρονται συνήθως στα κράτη ως τα μοναδικά υποκείμενα δικαιοδοσίας και αρμοδιότητας, οι τελικές θέσεις που υιοθετούν τα κράτη στις διεθνείς διαπραγματεύσεις θα είναι πάντοτε μια συμβιβαστική ή σύνθετη απάντηση στις εγχώριες εντάσεις συμφερόντων. Ως εκ τούτου, η ρύθμιση της ρύπανσης από τα πλοία λειτουργεί αρκετά ανεξάρτητα

από τα κράτη και τους διεθνείς οργανισμούς. Αυτό είναι απολύτως σύμφωνο με ένα από τα μεγάλα φαινόμενα του σύγχρονου διεθνούς δικαίου – την εμφάνιση των «μη κρατικών δρώντων». Συχνά, η επιρροή των μη κρατικών συμφερόντων επί των κρατικών πληρεξουσίων τους μπορεί να αποδειχθεί πολύ πιο καθοριστική για τα αποτελέσματα της πολιτικής από την άμεση συμμετοχή αυτών των συμφερόντων στη διαδικασία λήψης αποφάσεων.

### **1.3.1. Τα Κράτη Σημαίας και τα Ανοικτά Μητρώα**

Μια παραδοσιακή πτυχή της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας είναι το απεριόριστο δικαίωμα του ιδιοκτήτη να επιλέξει ποια σημαία φέρει το πλοίο του. Αντίστοιχα, κάθε κράτος έχει το δικαίωμα να καθορίζει τις δικές του απαιτήσεις με τις οποίες ένα σκάφος μπορεί να εγγραφεί στο μητρώο του και να φέρει τη σημαία του. Από αυτή την άποψη, πολλά κράτη ανοίγουν τα μητρώα πλοίων τους σε πλοία που ανήκουν στο εξωτερικό για να κερδίσουν έσοδα από την εγγραφή.

Ορισμένα κράτη διατηρούν ένα εντελώς δωρεάν μητρώο για οποιονδήποτε πλοιοκτήτη (είτε πρόκειται για άτομο είτε για εταιρικό φορέα) για να καταχωρήσει το σκάφος του ανεξάρτητα από την εθνικότητα του ιδιοκτήτη ή τους δεσμούς του με αυτό το κράτος, εξ ου και ο όρος «ανοικτό μητρώο». Τα πλοία που είναι νηολογημένα και φέρουν σημαία των κρατών «ανοικτού μητρώου» πλέον υπό τις αποκαλούμενες «σημαίες ευκαιρίας» (FOCs). Σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο δεν υπάρχει συμφωνημένος ορισμός των FOCs. Ένα πλοίο FOC είναι αυτό που φέρει τη σημαία μιας χώρας άλλης από τη χώρα ιδιοκτησίας του πλοίου.<sup>9</sup>

Στο άλλο άκρο του φάσματος βρίσκονται τα κλειστά μητρώα, τα οποία συνήθως καταγράφουν μόνο σκάφη που ανήκουν και επανδρώνονται από υπηκόους του κράτους σημαίας. Λόγω εγχώριων πολιτικών και κοινωνικών παραγόντων, τα ανεπτυγμένα θαλάσσια κράτη λειτουργούν συνήθως κλειστά ή ημι-κλειστά μητρώα με αυστηρούς νόμους σχετικά με τη φορολογία, τις συνθήκες απασχόλησης του πληρώματος και τα πρότυπα ασφάλειας και ρύπανσης. Συνολικά, αυτοί οι παράγοντες αυξάνουν ουσιαστικά το συνολικό κόστος της λειτουργίας των πλοίων σε αυτά τα

---

<sup>9</sup> Oral, Nilüfer and Simard François. (2008). *Legal mechanisms to address maritime impacts on Mediterranean biodiversity*, σελ. 28. Διαθέσιμο στο: [https://www.iucn.org/backup\\_iucn/cmsdata.iucn.org/downloads/legal\\_mechanisms\\_lr.pdf](https://www.iucn.org/backup_iucn/cmsdata.iucn.org/downloads/legal_mechanisms_lr.pdf)



κράτη<sup>10</sup>. Αυτό οδήγησε άμεσα στη δημοτικότητα των ανοικτών μητρώων ιδίως κατά την ύφεση που ακολούθησε την κρίση του πετρελαίου του OPEC τη δεκαετία του 1970. Αυτό που χαρακτηρίζει τα περισσότερα ανοιχτά μητρώα είναι το γεγονός ότι δεν διατηρούν ούτε πραγματικούς δεσμούς ούτε ελέγχουν τα καταχωρημένα σκάφη τους, εκτός από το καθαρά ονομαστικό γεγονός της εγγραφής. Ένα μεγάλο μέρος των στόλων που έχουν νηολογηθεί σε ανοιχτά μητρώα σήμερα ανήκουν σε εταιρείες που ελέγχονται από συμφέροντα στις ανεπτυγμένες χώρες. Οι επιπτώσεις που απορρέουν από τη χρήση ανοικτών μητρώων είναι πολλαπλές: αδύναμα αρχεία ασφαλείας, ανεπαρκής έλεγχος της ρύπανσης, μη ικανοποιητικές συνθήκες κατάρτισης του πληρώματος και χαμηλοί μισθοί<sup>11</sup>. Η έλλειψη εποπτείας του κράτους σημαίας όσον αφορά τα πρότυπα ασφαλείας και ρύπανσης συχνά αναγνωρίζεται ως η κύρια αιτία τυχαίων συγκρούσεων στις οποίες εμπλέκονται στόλοι ανοικτών νηολογίων.

Ορισμένα κράτη ανοικτού μητρώου δεν είναι συμβαλλόμενα μέρη σε διεθνείς συμβάσεις που διέπουν την ασφάλεια στη θάλασσα και τον έλεγχο της ρύπανσης. Ακόμη και αν είναι συμβαλλόμενα μέρη, αυτά τα κράτη έχουν συνήθως ελάχιστα κίνητρα για να επιβάλουν επιμελώς τα πρότυπα ασφαλείας και ρύπανσης. Λόγω της σημαντικής εξάρτησής τους από το εισόδημα που τους αποφέρει ένα ανοιχτό μητρώο, είναι συχνά μη ρεαλιστική η προοπτική ότι αυτά τα μητρώα – πολλά από τα οποία βρίσκονται σε αναπτυσσόμενες χώρες – θα αποτρέψουν και θα τιμωρήσουν τις παραβιάσεις που διαπράττουν οι πελάτες τους. Ακόμη και αν αυτά τα κράτη ήταν προ-διατεθειμένα να το πράξουν, τα περισσότερα σκάφη που φέρουν σημαίες ανοικτού μητρώου δεν πλέουν ούτε καν στα κράτη σημαίας τους. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι τέτοια κράτη σπάνια βρίσκονται σε μεγάλες ναυτιλιακές διαδρομές ή μπορεί να μην διατηρούν σημαντικούς λιμένες. Τέτοια κράτη συνήθως δεν έχουν ούτε την εξουσία ούτε τον διοικητικό μηχανισμό για να επιβάλλουν αποτελεσματικά εθνικούς ή διεθνείς κανονισμούς. Στις αρχές της δεκαετίας του 1970, ωστόσο, έγιναν κάποιες προσπάθειες για τη σταδιακή κατάργηση αυτών των μητρώων. Για να το καταφέρουν αυτό τα ναυτιλιακά συμφέροντα στα ανεπτυγμένα κράτη υποστήριξαν ότι το σύστημα ανοικτού μητρώου δεν ήταν σύμφωνο με το διεθνές δίκαιο, ιδίως με

---

<sup>10</sup> G. K. Sletmo, G. K. & Holste S. (1993). “*Shipping as the Competitive Advantage of Nations: The Role of International Ship Registers*”, σελ. 245 (στο “*Maritime & Management*” vol.20.1993). Διαθέσιμο στο: <https://doi.org/10.1080/03088839300000016>

<sup>11</sup> E. GOLD. (1981). “*Maritime Transport: The Evolution of International Marine Policy and Law*” (Lexington, Massachusetts: D.C. Heath and Company, 1981). σελ. 268

τη Σύμβαση της Γενεύης του 1958 για την ανοικτή θάλασσα<sup>12</sup> που απαιτούσε ένα «γνήσιο δεσμό» μεταξύ του νηολογίου και του σκάφους. Μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1970, ωστόσο, η έναρξη της πετρελαϊκής κρίσης που προκλήθηκε από τον OPEC οδήγησε στη νηολόγηση σκαφών σε λιγότερο δαπανηρά μητρώα καθώς αυτά έγιναν πιο ελκυστικά για τους πλοιοκτήτες των ανεπτυγμένων κρατών. Ως εκ τούτου, η ορμή που δημιουργήθηκε για την σταδιακή τους κατάργηση καταλάγιασε.

Από την πλευρά της, η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας (LOSC) του 1982 που είχε αποτελέσει αντικείμενο επιτυχούς διαπραγμάτευσης, επιβεβαίωσε την έννοια του «γνήσιου συνδέσμου» που πρέπει να υπάρχει μεταξύ ενός σκάφους και του κράτους σημαίας του δεόντως στη σύμβαση, αλλά και πάλι, χωρίς να δοθεί μια σαφής ερμηνεία του ορισμού του<sup>13</sup>. Αυτή τη φορά όμως το κέντρο βάρους είχε μετατοπιστεί σαφώς από την εθνικότητα των πλοίων και την «πραγματική σύνδεση» με τα κράτη που έφεραν τη σημαία τους προς τα πραγματικά, ουσιαστικά καθήκοντα των κρατών σημαίας να ασκούν αποτελεσματική δικαιοδοσία και έλεγχο επί των πλοίων τους. Ως εκ τούτου, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των κρατών σημαίας επισημάνθηκαν από τη LOSC, όπως και εκείνα των παράκτιων και λιμενικών κρατών. Έτσι, η απαίτηση του «γνήσιου δεσμού» παραγκωνιζόταν όλο και περισσότερο. Οι πρόσφατες ρυθμιστικές εξελίξεις αντί να επαναλαμβάνουν την απαίτηση «γνήσιου συνδέσμου», επικεντρώθηκαν αντιθέτως στην αυστηροποίηση των υποχρεώσεων των κρατών σημαίας να ορίζουν και να επιβάλλουν κανονισμούς για τα σκάφη που φέρουν τη σημαία τους, καθώς και στην ενίσχυση των διαδικασιών

---

<sup>12</sup> η Σύμβαση της Γενεύης του 1958 (Convention on the High Seas, που τέθηκε σε ισχύ το 1962) απαιτεί από τα κράτη να ασκούν αποτελεσματικά τη δικαιοδοσία και τον έλεγχο σε διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα επί των πλοίων που φέρουν τη σημαία τους, με βάση την ύπαρξη «γνήσιου δεσμού» μεταξύ του νηολογίου και του σκάφους. Αυτό που σήμαινε ένας «γνήσιος δεσμός» έμεινε ασαφής από τη Σύμβαση της Γενεύης. Οι περισσότεροι συγγραφείς συμφωνούν ότι μια απλή διοικητική πράξη όπως η εγγραφή είναι, από μόνη της, ανεπαρκής για να αποτελέσει έναν «πραγματικό σύνδεσμο». Ταυτόχρονα, υπάρχει η άποψη ότι η έλλειψη «γνήσιου δεσμού» ενός σκάφους με ένα κράτος σημαίας δεν επιτρέπει σε άλλο κράτος να αρνηθεί την αναγνώριση της ιθαγένειας του σκάφους και την εγκυρότητα της νηολόγησής του. Στην πραγματικότητα, αυτό το δικαίωμα άρνησης αναγνώρισης λόγω έλλειψης «γνήσιου δεσμού» είχε προταθεί από τα σχέδια άρθρων της Επιτροπής Διεθνούς Δικαίου για τη Σύμβαση του 1958, αλλά η σχετική διάταξη τελικά παραλείφθηκε τόσο στις συμβάσεις του 1958 όσο και του 1982.

<sup>13</sup> LOSC, άρθρα 91 και 94 (1). Η διατύπωση της LOSC του 1982 διέφερε μόνο όσον αφορά τη ρήτρα «πραγματική άσκηση δικαιοδοσίας και ελέγχου» που διαχωρίζεται από τον «πραγματικό σύνδεσμο» του άρθρου 91 και μετατοπίζεται στο άρθρο 94 παράγραφος 1 το οποίο περιγράφει τα καθήκοντα του κράτους σημαίας. Οι ακαδημαϊκές απόψεις υποδηλώνουν ότι αυτή η μεταβολή δεν επέφερε καμία νομική αλλαγή στην έννοια του «γνήσιου δεσμού» (βλ. Churchill R. R. (2000). *“The Meaning of the ‘Genuine Link’ Requirement in Relation to the Nationality of Ships, A Report for the International Transport Workers’ Federation”*, σσ. 46,47, διαθέσιμο στο <http://orca.cf.ac.uk/45062/1/ITF-Oct2000.pdf>

ελέγχου από το κράτος λιμένα<sup>14</sup>. Έτσι, η έμφαση στη δικαιοδοσία των κρατών - σημαίας, των παράκτιων και λιμενικών κρατών στη LOSC, σε συνδυασμό με εξελίξεις όπως η δημιουργία της υποεπιτροπής για την εφαρμογή του κράτους σημαίας (FSI), η υιοθέτηση του Κώδικα ΙΙΙ (ΙΙΙ CODE)<sup>15</sup>, το σύστημα IMSAS<sup>16</sup> στα πλαίσια του ΙΜΟ (εξετάζεται εκτενέστερα στη συνέχεια), όλες αυτές οι εξελίξεις έχουν στρέψει την προσοχή της διεθνούς κοινότητας από τις ενοχλητικές απαιτήσεις ιθαγένειας στην ουσιαστική εφαρμογή των κανόνων και προτύπων και την διαδικασία επιβολής τους.

Τέλος το ζήτημα των ανοικτών μητρώων δεν είναι ένα απλό νομικό πρόβλημα το οποίο μπορεί να εξαλειφθεί από μια νομική φόρμουλα όπως η απαίτηση «γνήσιου συνδέσμου». Πρόκειται μάλλον για ένα σύνθετο πολιτικό και οικονομικό φαινόμενο το οποίο έχει τις ρίζες του στο παγκόσμιο ναυτιλιακό εμπορικό σύστημα. Στο βαθμό που οι πλοιοκτήτες, οι ναυλωτές και οι ιδιοκτήτες φορτίου εξακολουθούν να απασχολούν φθηνότερα πλοία που είναι νηολογημένα σε ανοικτά μητρώα για εξοικονόμηση κόστους, το πρόβλημα με τέτοια μητρώα δεν θα εξαλειφθεί ποτέ πλήρως. Συνεπώς, το ζήτημα είναι η δημιουργία αντικινήτρων της ζήτησης σκαφών χαμηλών προδιαγραφών μέσω της αυστηροποίησης των υποχρεώσεων επιβολής από τα κράτη σημαίας και από τα κράτη λιμένα. Είναι γεγονός επίσης ότι το ζήτημα των ανοικτών μητρώων επισημαίνεται σήμερα όχι τόσο από διεθνείς οργανισμούς όπως ο ΙΜΟ ή η UNCTAD, αλλά από τις εθνικές αρχές ελέγχου του κράτους λιμένα. Δεδομένης της διαρκούς δημοτικότητας των ανοικτών μητρώων, η κρατική πρακτική τις τελευταίες δεκαετίες δεν υποστηρίζει την πρόταση ότι ένας «γνήσιος δεσμός» αποτελεί προϋπόθεση για την εγγραφή ενός σκάφους σε ένα κράτος αφού η απουσία ενός «πραγματικού δεσμού» ούτε οδηγεί σε απώλεια της ιθαγένειας ούτε δίνει το δικαίωμα σε άλλα κράτη να παρακρατήσουν την αναγνώριση της ιθαγένειας του σκάφους. Αντίθετα, η υποχρέωση ενός «γνήσιου δεσμού» αποτελεί καθήκον εποπτείας και εφαρμογής των προτύπων που απορρέουν από τη χορήγηση ιθαγένειας,

---

<sup>14</sup> Roach J. A.(1999). “*Alternatives for Achieving Flag State Implementation and Quality Shipping*”, σ. 151 (στο CURRENT MARITIME ISSUES AND THE INTERNATIONAL MARITIME ORGANISATION, Nordquist & J. N. Moore). Διαθέσιμο στο <https://books.google.com>

<sup>15</sup> Η Συνέλευση του ΙΜΟ υιοθέτησε τον Κώδικα ΙΙΙ τον Δεκέμβριο του 2013. Οι απαιτήσεις συμμόρφωσης με τον Κώδικα εγκρίθηκαν επίσης ως τροποποιήσεις των Συμβάσεων του ΙΜΟ. Το παλιό εθελοντικό σύστημα ελέγχου του ΙΜΟ, το VIMSAS, αντικαθίσταται από ένα νέο υποχρεωτικό σύστημα ελέγχου που χρησιμοποιεί τον κώδικα ΙΙΙ ως βάση. (βλ. κατωτέρω).

<sup>16</sup> IMO MEMBER STATE AUDIT SCHEME

η παραβίαση των οποίων πρέπει να συνεπάγεται κάποια άλλη μορφή νομικής συνέπειας<sup>17</sup>.

Ωστόσο λόγω της αυξανόμενης περιβαλλοντικής ανησυχίας στον ναυτιλιακό κόσμο, τα κράτη ανοιχτού μητρώου έχουν γενικά υποχρεωθεί να ενισχύουν την εποπτεία των σκαφών σημαίας τους<sup>18</sup>. Έτσι, τα μεγαλύτερα από αυτά τα μητρώα όπως ο Παναμάς, η Λιβερία και οι Μπαχάμες συμφώνησαν δημοσίως ότι τα κράτη σημαίας πρέπει να ηγηθούν της εκστρατείας κατά της Ναυτιλίας χαμηλών προδιαγραφών. Η πίεση για μεγαλύτερη περιβαλλοντική ευθύνη προέρχεται από τους ίδιους τους πλοιοκτήτες, πολλοί από τους οποίους αναγνωρίζουν τους κινδύνους αρνητικής δημοσιότητας σε περίπτωση που τα πλοία τους εμπλέκονται σε σοβαρά ατυχήματα ή περιστατικά ρύπανσης. Πρέπει να σημειωθεί στο σημείο αυτό ότι τα πλοία που είναι νηολογημένα στα ανοικτά μητρώα εξακολουθούν να περιλαμβάνονται σε μεγάλο βαθμό στους καταλόγους κρατήσεων ελέγχου από τα κράτη λιμένα παγκοσμίως.

### 1.3.2. Κράτη με Θαλάσσια Συμφέροντα

Τα ανεπτυγμένα κράτη κυριαρχούσαν παραδοσιακά στον κλάδο των θαλασσιών μεταφορών λόγω των τεράστιων συμφερόντων τους στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Αυτά τα κράτη περιλαμβάνουν τις ΗΠΑ, την Ιαπωνία και τις περισσότερες χώρες της Δυτικής Ευρώπης, ιδίως το Ηνωμένο Βασίλειο, τη Νορβηγία, τη Γερμανία, τις Κάτω Χώρες, την Ελλάδα, την Ιταλία, τη Γαλλία, τη Σουηδία και τη Δανία. Οι ΗΠΑ είναι κυρίαρχος παίκτης λόγω της οικονομικής τους δύναμης. Ως πρωτογενής παραγωγός, εισαγωγέας και καταναλωτής πετρελαίου, οι ΗΠΑ έχουν επίσης την πλειοψηφία των μεγαλύτερων παραγωγών πετρελαίου παγκοσμίως. Λόγω της μοναδικής τους θέσης, οι ΗΠΑ είναι πιθανώς η μόνη χώρα που μπορεί να επιβάλει μονομερείς νόμους σε πλοία που επισκέπτονται τα λιμάνια τους<sup>19</sup>. Από την πλευρά του, το Ηνωμένο Βασίλειο διατηρεί τεράστια επιρροή στον κόσμο της

<sup>17</sup> supra note 11.

<sup>18</sup> Mc Connell, M. (1985). "...Darkening Confusion Mounted Upon Darkening Confusion: The Search for the Elusive Genuine Link", σ. 368. Journal of Maritime Law & Commerce Vol.16, 1985.

<sup>19</sup> Πράγματι, η τάση για μονομέρεια έχει εκδηλωθεί επανειλημμένα, οδηγώντας στη θέσπιση νόμων εκτός του πλαισίου των διεθνών συμφωνιών. Ένα εμφανές παράδειγμα είναι η θέσπιση του νόμου περί πετρελαϊκής ρύπανσης του 1990 (OPA-90) μετά από εγχώρια κατακραυγή για το συμβάν του Exxon Valdez στην Αλάσκα. Αυτό οδήγησε άμεσα τις ΗΠΑ να μείνουν έξω από το διεθνές καθεστώς για την αποζημίωση των θυμάτων ρύπανσης από πετρέλαιο. Τα περιοδικά επεισόδια της μονομερούς προσέγγισης των ΗΠΑ (ή οι απειλές τους) εξακολουθούν να αποτελούν πηγή ανησυχίας για τον IMO και άλλες χώρες.

ναυτιλίας μέσω της παροχής θαλάσσιων υπηρεσιών. Όσον αφορά τη χωρητικότητα των πλοίων, το εθνικό μητρώο του Ηνωμένου Βασιλείου έχει μειωθεί σε σχέση με εκείνα των άλλων ανεπτυγμένων χωρών και δεν περιλαμβάνεται πλέον στα δέκα κορυφαία στον κόσμο. Ο ρόλος της Ιαπωνίας στην παγκόσμια ναυτιλία είναι σημαντικός λόγω του μεγέθους της οικονομίας της και της ισχύος της βιομηχανικής παραγωγής της. Μαζί με τη Νότια Κορέα, η Ιαπωνία φιλοξενεί μια τεράστια ναυπηγική βιομηχανία, η οποία έχει κατασκευάσει πολλά πετρελαιοφόρα. Με την απουσία των ΗΠΑ από το διεθνές καθεστώς ευθύνης και αποζημίωσης για τη ρύπανση από πετρέλαιο, η Ιαπωνία είναι μακράν ο μεγαλύτερος συνεισφέρων στην αντισταθμιστικό σύστημα του καθεστώτος βάσει του ποσοστού των εσόδων από πετρέλαιο. Λόγω αυτών των παραγόντων, η Ιαπωνία ασκεί σημαντική επιρροή στον IMO. Σε αντίθεση με τις άλλες ανεπτυγμένες χώρες, η Ιαπωνία διατήρησε τη θέση της ως μία από τις μεγαλύτερες χώρες πλοιοκτησίας. Εκτός από τους Ιάπωνες, ένας αυξανόμενος αριθμός μεγάλων πλοιοκτητών βρίσκεται σήμερα στην Ασία, ιδιαίτερα στην Ταϊβάν, τη Νότια Κορέα, την Κίνα, τη Σιγκαπούρη, το Χονγκ Κονγκ και την Ινδία. Αυτό μετατόπισε το κέντρο βάρους του παγκόσμιας πλοιοκτησίας σταδιακά στην Ασία. Ωστόσο, αυτές οι χώρες γενικά δεν έχουν κάνει αρκετά για να βελτιώσουν την ποιότητα και την ένταση της συμμετοχής τους σε παγκόσμια φόρουμ όπως ο IMO και ως εκ τούτου η ασιατική επιρροή στον IMO παραμένει ασθενής σε σύγκριση με εκείνη των ευρωπαϊκών χωρών. Οι Νορβηγοί εξακολουθούν να είναι μεταξύ των μεγαλύτερων πλοιοκτητών στον κόσμο. Παρά το σχετικά μικρό μέγεθος και τους πληθυσμούς τους, η Νορβηγία, η Δανία, η Σουηδία και η Φινλανδία ασκούν σταθερά σημαντική επιρροή στον IMO. Το γεγονός ότι τα σκανδιναβικά κράτη τείνουν να συντονίζονται και να υιοθετούν κοινές θέσεις ενισχύει περαιτέρω την επιρροή τους στα διεθνή φόρουμ. Άλλοι σημαντικοί ναυτικοί κρατικοί φορείς περιλαμβάνουν την Ελλάδα<sup>20</sup>, τη Γερμανία, τη Γαλλία, την Ιταλία, τις Κάτω Χώρες

---

<sup>20</sup> Η ελληνική ναυτιλία παρέμεινε στην κορυφή του παγκόσμιου στόλου τα τελευταία 45 χρόνια, αυξάνοντας το μερίδιό της συμμετοχής της στην παγκόσμια ναυτιλία σχεδόν χωρίς διακοπή. Το 1975, οι Έλληνες έλεγχαν το 14,1% της παγκόσμιας χωρητικότητας, ενώ το 2006 το αντίστοιχο μερίδιο τους ήταν 16,5%. Η κυριαρχία των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών στην παγκόσμια ναυτιλία φαίνεται να αποτελεί παράδοξο. Οι εταιρείες που προέρχονται από ένα έθνος με πολύ περιορισμένο μερίδιο στο παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο, χωρίς σημαντική εγχώρια ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες ή υποστηρικτικές βιομηχανίες, με κεφαλαιακές απαιτήσεις που υπερβαίνουν κατά πολύ τις δυνατότητες των εγχώριων Κεφαλαιαγορών, κατάφεραν να αποκτήσουν ένα εντυπωσιακό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε μια παγκόσμια βιομηχανία. (βλ. Theotokas, I. (2007). "ON TOP OF WORLD SHIPPING: GREEK SHIPPING COMPANIES' ORGANIZATION AND MANAGEMENT" (στο "MARITIME TRANSPORT: THE GREEK PARADIGM", A. Pallis Vol.21, 2007), διαθέσιμο στο [https://doi.org/10.1016/S0739-8859\(07\)21003-0](https://doi.org/10.1016/S0739-8859(07)21003-0)). Πιο συγκεκριμένα το 2021 η Ελλάδα εισέρχεται ως

και την Ισπανία. Έλληνες ιδιώτες και εταιρείες αποτελούν τους μεγαλύτερους εφοπλιστές στον κόσμο, ελέγχοντας περίπου το 20% του παγκόσμιου στόλου<sup>21</sup> και το 55% του στόλου που είναι εγγεγραμμένος σε ανοιχτά μητρώα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Από την πλευρά τους, οι Γερμανοί, οι Γάλλοι και οι Ιταλοί διατηρούν σημαντική επιρροή λόγω του μεγέθους των οικονομιών τους και των συμφερόντων τους ως κάτοχοι φορτίων<sup>22</sup>.

### 1.3.3. Κράτη με Παράκτια Συμφέροντα

Τα κράτη με ελάχιστα θαλάσσια συμφέροντα αλλά σημαντικούς παράκτιους πόρους ή ακτές ήταν παραδοσιακά οι κύριοι εμπνευστές της περιβαλλοντικής ρύθμισης. Οι κύριοι πρωταγωνιστές ήταν η Αυστραλία, ο Καναδάς και σε μικρότερο βαθμό η Νέα Ζηλανδία και η Ιρλανδία. Στις διαπραγματεύσεις της UNCLOS στη δεκαετία του 1970, ο Καναδάς οδήγησε έναν συνασπισμό παράκτιων κρατών που περιελάμβανε κυρίως αναπτυσσόμενες χώρες για να διεκδικήσει αποκλειστική δικαιοδοσία σε ευρείες ωκεάνιες περιοχές για εκμετάλλευση φυσικών πόρων και

---

κυρίαρχος στην παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία με τον ελληνόκτητο στόλο να απαρτίζεται από 3.968 πλοία με μέσο όρο ηλικίας τα 11,7 έτη έναντι 14,1 που είναι ο μέσος όρος του παγκόσμιου στόλου. Η χωρητικότητα του ανέρχεται σε 340,8 εκατομμύρια τόνους dw και 199,6 εκατ. gt. Ο στόλος της αναπτύσσεται συνεχώς. Κάθε χρόνο το 20%-25% των αγορών πλοίων είναι από ελληνικά συμφέροντα. Επιπλέον η Ελλάδα παραμένει κυρίαρχη δύναμη στα δεξαμενόπλοια αφού μεταφέρει πάνω από το ¼ του πετρελαίου παγκοσμίως. Το ελληνικό νηολόγιο είναι το 8ο μεγαλύτερο στον κόσμο. Ο στόλος με ελληνική σημαία είναι δεύτερος στην ΕΕ (σε όρους χωρητικότητας dwt) με πρώτη τη Μάλτα και τρίτη την Κύπρο. (βλ. Τσαμόπουλος, Μ. 2021. «*Το πάνω χέρι έχει η ελληνική Ναυτιλία*» στο newmoney.gr). Επιπλέον σύμφωνα με τα στοιχεία της Lloyd List Intelligence, οι Έλληνες ελέγχουν σήμερα περισσότερο από το 18,8% του παγκόσμιου στόλου ξηράς χύδην φορτίου και το 19,8% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιοι, με ακόμη μεγαλύτερο μερίδιο ιδιοκτησίας πετρελαιοφόρων αργού πετρελαίου. Η αυξανόμενη δύναμή της αναδεικνύεται ακόμη πιο εντυπωσιακά στο ευρωπαϊκό πλαίσιο αφού οι Έλληνες πλοιοκτήτες αντιπροσωπεύουν το 53% της συνολικής ναυτιλιακής ικανότητας που ελέγχεται από την ΕΕ και το 51,3% της συνολικής χωρητικότητας υπό τις διάφορες σημαίες των κρατών μελών της ΕΕ. Η κυριαρχία είναι ακόμη μεγαλύτερη στους τομείς ξηρού χύδην φορτίου και δεξαμενόπλοιοι. (βλ. Lowry, N. 2019. *Greek-owned fleet continues to dominate*, διαθέσιμο στο <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129230/Greek-owned-fleet-continues-to-dominate>).

<sup>21</sup> Από τον Ιανουάριο του 2020, οι πέντε κορυφαίες οικονομίες πλοιοκτητών αντιπροσωπεύουν το 52% της χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου. Η Ελλάδα κατέχει μερίδιο αγοράς 18%, ακολουθούμενη από την Ιαπωνία (11%), την Κίνα (11%), τη Σιγκαπούρη (7%) και το Χονγκ Κονγκ (5%). Το ήμισυ της παγκόσμιας χωρητικότητας ανήκει σε ασιατικές εταιρείες. Οι ιδιοκτήτες από την Ευρώπη αντιπροσώπευαν το 41% και από τη Βόρεια Αμερική το 6%. Οι εταιρείες από τη Λατινική Αμερική και την Καραϊβική, την Αφρική και την Ωκεανία κατέχουν μόλις πάνω από ένα τοις εκατό ή λιγότερο. [https://stats.unctad.org/handbook/MaritimeTransport/MerchantFleet.html#ref\\_Unctad\\_2020a](https://stats.unctad.org/handbook/MaritimeTransport/MerchantFleet.html#ref_Unctad_2020a)

<sup>22</sup> Tan, Alan Khee-Jin, (2005), σσ. 62-67.



προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Από την πλευρά τους, οι Αυστραλοί ήταν επίσης εξαιρετικά έμπειροι στην προώθηση των συμφερόντων τους στο ΙΜΟ<sup>23</sup>.

Αυτά τα παραδοσιακά παράκτια κράτη έχουν σήμερα ενωθεί με άλλα ανεπτυγμένα κράτη που θέτουν την προστασία του περιβάλλοντος ως πολιτική προτεραιότητα όπως οι ΗΠΑ και οι χώρες της Δυτικής Ευρώπης. Έτσι παρατηρείται πώς η ρυθμιστική διάθεση στο ΙΜΟ έχει μετακινηθεί από μια σχεδόν αποκλειστικά συντηρητική περιβαλλοντική στάση σε μια πολύ πιο φιλελεύθερη εξαιτίας των κρατών αυτών αφού το κίνητρο τους για διεθνή ρύθμιση δεν προέρχεται μόνο από μία αυξανόμενη δύναμη της περιβαλλοντικής τους συνείδησης αλλά και από την αντίστοιχη μείωση των θαλάσσιων συμφερόντων τους. Ταυτόχρονα, τα κράτη αυτά κινούνται επίσης από την επιθυμία αποφυγής μια μονομερούς και μη ομοιόμορφης ρύθμισης από τα παράκτια κράτη για να αποφευχθούν ενδεχόμενες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού.

#### **1.3.4. Οι Αναπτυσσόμενες Χώρες**

Ο τεράστιος αριθμός και η ποικιλομορφία των αναπτυσσόμενων χωρών καθιστά σχεδόν αδύνατη τη γενίκευση των πολιτικών τους προτιμήσεων. Η μεγάλη πλειονότητα των αναπτυσσόμενων κρατών ανέλαβε θέσεις παράκτιων κρατών στις διαπραγματεύσεις της UNCLOS τη δεκαετία του 1970. Σε αντίθεση με τις ανεπτυγμένες παράκτιες χώρες, τα κίνητρα των αναπτυσσόμενων κρατών υποκινούνταν περισσότερο από την ανάγκη άσκησης ελέγχου των πόρων στις παρακείμενες θάλασσες τους και μαζί με αυτούς των ξένων σκαφών που προκαλούν ρύπανση. Οι διακυμάνσεις κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων της UNCLOS ήταν υψηλές και τα περισσότερα κράτη έκριναν απαραίτητο να ταυτιστούν με τον ένα ή άλλο συνασπισμό συμφερόντων. Τα αναπτυσσόμενα κράτη, ήταν βολικό να συσπειρωθούν εναντίον των ανεπτυγμένων κρατών και των αιτημάτων τους για ελεύθερη πλοήγηση. Αυτό μπορεί να εξηγήσει τις γενικά φιλο-παράκτιες τάσεις των αναπτυσσόμενων κρατών εκείνη την εποχή και την προτίμησή τους για ευρεία δικαιοδοσία των παράκτιων κρατών έναντι των φυσικών πόρων και των ξένων πλοίων. Η μεγάλη εξαίρεση σε αυτή τη γενική θέση ήταν τα αναπτυσσόμενα κράτη

---

<sup>23</sup> Σε μεγάλο βαθμό ένα μη ναυτικό κράτος με αμελητέα συμφέροντα πλοίων, η Αυστραλία έχει υποστηρίξει σταθερά την αυστηρή ρύθμιση των πλοίων που διασχίζουν τα ύδατά της και όπως και οι Καναδοί, κατέχει εξέχουσα θέση στα διεθνή φόρουμ και έχει την ικανότητα να επηρεάσει τις διαπραγματεύσεις του ΙΜΟ.

«ανοιχτού μητρώου». Υπήρχαν όμως και πολλά αναπτυσσόμενα κράτη στα οποία είχαν από καιρό ασκηθεί πιέσεις από τα δικά τους συμφέροντα πλοιοκτησίας όπως η Κίνα, η Βραζιλία, η Αργεντινή και η Ινδία.

Σήμερα, οι συζητήσεις στα διεθνή κανονιστικά φόρουμ έχουν αλλάξει. Πράγματι, η διαμάχη μεταξύ αναπτυσσόμενων και ανεπτυγμένων κρατών που χαρακτήριζε τη δεκαετία του 1970 έχει εξαφανιστεί σε μεγάλο βαθμό. Η πιο σχετική σύγκρουση στο IMO σήμερα είναι μεταξύ των παράκτιων και λιμενικών κρατών που επιδιώκουν μεγαλύτερο έλεγχο στα ξένα πλοία από την μία πλευρά και των θαλάσσιων κρατών από την άλλη που υποστηρίζουν την ελευθερία της ναυσιπλοΐας. Εξάλλου αυτή η πολυπλοκότητα συμφερόντων που παρατηρείται στις αναπτυσσόμενες χώρες σήμερα αναιρεί σε μεγάλο βαθμό το παραδοσιακό δόγμα της «Οικονομικής Ανάπτυξης», με πολλές πολιτικές υπέρ της ναυτιλίας να υποστηρίζονται όχι από τα ανεπτυγμένα κράτη αλλά από τα κράτη με ανοιχτά μητρώα. Επιπλέον η γενική αδυναμία εφαρμογής των υφιστάμενων κανόνων, σε συνδυασμό με τον συναγερμό για τον πολλαπλασιασμό των νέων κανόνων, έχουν πείσει πολλά αναπτυσσόμενα κράτη να αντικρίζουν τον περιβαλλοντικό ακτιβισμό με τρόμο. Κατά συνέπεια, ενώ θα ήταν υπερβολικό να ισχυριστούμε ότι τα αναπτυσσόμενα κράτη έχουν μία κλίση προς τα συμφέροντα των θαλασσιών κρατών, είναι ωστόσο δίκαιο να πούμε ότι η υποστηρίξή τους για μεγαλύτερο περιβαλλοντικό φιλελευθερισμό είναι συχνά διφορούμενη<sup>24</sup>

### **1.3.5. Τα Ναυτιλιακά Συμφέροντα**

#### **1.3.5.1. Πλοιοκτήτες και Φορείς εκμετάλλευσης Πλοίων**

Αυτή η ομάδα παραγόντων περιλαμβάνει τα άτομα, τις εταιρείες και τις κρατικές επιχειρήσεις που κατέχουν, διαχειρίζονται και εκμεταλλεύονται τους ναυτικούς στόλους του κόσμου. Στη ναυτιλιακή γλώσσα, αναφέρονται συλλογικά ως "εφοπλιστές". Όλα τα πλοία είναι νηολογημένα σε κρατικό μητρώο (το κράτος σημαίας), υιοθετώντας έτσι την ιθαγένεια του εν λόγω κράτους και απολαμβάνοντας την προστασία του. Οι νόμοι του κράτους σημαίας ισχύουν για το εν λόγω πλοίο όσον αφορά όλες τις επιχειρησιακές του πτυχές, όπως η φορολογία, η καταχώρηση υποθηκών και η πρόσληψη πληρώματος. Έτσι πολλοί πλοιοκτήτες (όπως αναφέρθηκε ανωτέρω) καταγράφουν τα πλοία τους σε χαμηλού κόστους ανοιχτά μητρώα. Αυτό

---

<sup>24</sup> Tan, Alan Khee-Jin. (2005), σ. 73.



αντικατοπτρίζει ουσιαστικά τα εμπορικά κίνητρα της ναυτιλιακής βιομηχανίας, δηλαδή το ελάχιστο κόστος για μεγαλύτερα κέρδη.

Ένα άλλο χαρακτηριστικό της ναυτιλιακής βιομηχανίας είναι η εξαιρετικά κατακερματισμένη και ανταγωνιστική της φύση. Ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος ανήκει και λειτουργεί από χιλιάδες εταιρείες που ανταγωνίζονται έντονα για το μερίδιό τους στην αγορά. Τις τελευταίες όμως δεκαετίες, η ναυπηγική βιομηχανία αναγκάζεται όλο και περισσότερο να αποδεχθεί την ανάγκη για εναρμονισμένη ρύθμιση των πλοίων μέσω διεθνών συμφωνιών. Η ίδια η βιομηχανία συνειδητοποίησε ότι απαιτούνται διεθνείς κανόνες για να αποφευχθεί η επιβολή διαφορετικών προτύπων ασφάλειας και περιβάλλοντος στα πλοία που επισκέπτονται τα παράκτια κράτη. Ταυτόχρονα, οι πλοιοκτήτες είναι επιφυλακτικοί εξαιτίας των ανταγωνιστικών στρεβλώσεων που προκύπτουν από την επιβολή κανόνων από ορισμένα κράτη σημαίας αλλά όχι από άλλα. Ακόμα όμως και τότε, η ναυτιλιακή βιομηχανία συνήθως αντιστέκεται σε υψηλά πρότυπα, ασκώντας πιέσεις για ελάχιστα χαμηλότερα κοινά standards. Ωστόσο, με τη φθίνουσα επιρροή των ναυτιλιακών λόμπι στα ανεπτυγμένα κράτη, οι προσπάθειες των πλοιοκτητών να αντισταθούν σε υψηλά πρότυπα αποδεικνύονται ολοένα και πιο αναποτελεσματικές. Σύμφωνα με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει», οι εφοπλιστές θεωρούνται πλέον ο κύριος ρυπαίνων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και τα κράτη γενικά επιδιώκουν να μεταφέρουν το κόστος της περιβαλλοντικής συμμόρφωσης στη βιομηχανία. Έτσι, δίνεται μεγαλύτερη έμφαση, για παράδειγμα, στα πλοία που εγκαθιστούν τεχνολογία ελαχιστοποίησης αποβλήτων και εξοπλισμό ελέγχου της ρύπανσης από ότι σε λιμένες που παρέχουν εγκαταστάσεις υποδοχής αποβλήτων. Τέτοιες εξελίξεις είναι ισχυροί δείκτες για το πώς οι σύγχρονες περιβαλλοντικές επιταγές έχουν διαβρώσει σημαντικά το παραδοσιακό δικαίωμα του ιδιοκτήτη στην ελεύθερη και απρόσκοπτη πλοήγηση<sup>25</sup>.

Στα διεθνή ρυθμιστικά φόρουμ, οι πιο δυναμικοί εκπρόσωποι της ναυτιλιακής κοινότητας περιλαμβάνουν το Διεθνές ναυτιλιακό Επιμελητήριο (ICS), τη Διεθνή Ένωση Ανεξάρτητων ιδιοκτητών δεξαμενόπλοιων (INTERTANKO) και το Διεθνές Ναυτιλιακό Συμβούλιο της Βαλτικής (BIMCO), οι οποίοι απολαμβάνουν συμβουλευτικό καθεστώς στον IMO<sup>26</sup>.

<sup>25</sup> Tan, Alan Khee-Jin. (2005), σσ. 34-38.

<sup>26</sup> Το ICS είναι μια εθελοντική οργάνωση περισσότερων από σαράντα εθνικών ενώσεων εφοπλιστών από τριάντα χώρες. Αντιπροσωπεύει περίπου το 50% της παγκόσμιας εμπορικής

### 1.3.5.2. *Ιδιοκτήτες και Ναυλωτές φορτίων*

Μια δεύτερη μεγάλη ομάδα θαλάσσιων παραγόντων αποτελείται από τους ιδιοκτήτες ή ναυλωτές εμπορευμάτων. Σε σχέση με το VSP, οι πλοιοκτήτες ήταν παραδοσιακά ο πρωταρχικός στόχος της ρύθμισης λόγω του άμεσου επιχειρησιακού τους ρόλου στη μεταφορά φορτίων που αποτελούν πιθανούς ρύπους. Ταυτόχρονα, οι ρυθμιστικές αρχές προσπάθησαν να επιβάλουν ευθύνη στους ιδιοκτήτες φορτίου με βάση το επιχείρημα ότι οι ιδιοκτήτες εν δυνάμει ρυπογόνων φορτίων πρέπει να μοιράζονται το κόστος της προληπτικής και επανορθωτικής δράσης καθώς και της αποζημίωσης στα θύματα της ρύπανσης.

Με την πρώτη ματιά, τα συμφέροντα των πλοιοκτητών και των ιδιοκτητών φορτίου συμπίπτουν ουσιαστικά. Και οι δύο αυτοί παράγοντες αντιστέκονται συνήθως σε κοστοβόρα μέτρα ελέγχου της ρύπανσης, καθώς αυτά τείνουν να έχουν ως αποτέλεσμα υψηλότερο κόστος μεταφοράς που αντικατοπτρίζεται σε υψηλότερες τιμές εμπορευμάτων. Ωστόσο, εδώ τελειώνει η ομοιότητα. Ενώ το μεγαλύτερο μέρος της παγκόσμιας χωρητικότητας δεξαμενόπλοιων ανήκει στους λεγόμενους «ανεξάρτητους» ιδιοκτήτες, τα υπόλοιπα ανήκουν σε κράτη και ιδιωτικές εταιρείες πετρελαίου. Έτσι, οι εταιρείες πετρελαίου (κρατικές και ιδιωτικές) είναι ταυτόχρονα εφοπλιστές, χρησιμοποιώντας τα δικά τους δεξαμενόπλοια και εκείνα που ναυλώνονται από τους ανεξάρτητους ιδιοκτήτες<sup>27 28</sup>.

---

χωρητικότητας και κυριαρχείται από μέλη από τις ανεπτυγμένες χώρες. Η INTERTANKO με έδρα το Όσλο ιδρύθηκε το 1971 για να υπερασπιστεί τα συμφέροντα των Ανεξάρτητων ιδιοκτητών δεξαμενόπλοιων έναντι των μεγάλων πετρελαϊκών εταιρειών. Έχει περίπου 240 μέλη από περισσότερες από 40 χώρες παγκοσμίως, αντιπροσωπεύοντας 160 εκατομμύρια dwt χωρητικότητας δεξαμενόπλοιων, ή περίπου το 70% του ανεξάρτητου παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων. Οι Νορβηγοί, οι Έλληνες και οι Ιάπωνες ιδιοκτήτες αποτελούν σημαντικό ποσοστό των μελών της INTERTANKO. Από την πλευρά της, η BIMCO είναι ο μεγαλύτερος ιδιωτικός Ναυτιλιακός Οργανισμός στον κόσμο και συγκεντρώνει πλοιοκτήτες, μεσίτες, πράκτορες, Συλλόγους P&I και άλλους εμπορικούς φορείς από περισσότερες από 120 χώρες. Τα μέλη της ελέγχουν σήμερα περίπου το 65% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου.

<sup>27</sup> Tan, Alan Khee-Jin. (2005), σσ. 38-40.

<sup>28</sup> Οι εταιρείες πετρελαίου εκπροσωπούνται σε διεθνή κανονιστικά φόρουμ από το Διεθνές Θαλάσσιο Φόρουμ Εταιρειών Πετρελαίου (OCIMF). Το OCIMF ιδρύθηκε το και σήμερα εκπροσωπεί περισσότερες από 40 μεγάλες εταιρείες πετρελαίου από όλο τον κόσμο, παρόλο που συνεχίζει να κυριαρχείται από αμερικανικές και βρετανικές μεγάλες εταιρείες.

### 1.3.5.3. Σύλλογοι Προστασίας και Αποζημίωσης και Ναυτιλιακοί Ασφαλιστές

Οι πλοιοκτήτες ασφαλίζουν συνήθως τις δραστηριότητές τους έναντι δύο τύπων κινδύνων: κύτους και μηχανημάτων (H&M) και κινδύνων αστικής ευθύνης τρίτων. Η κάλυψη H&M προστατεύει έναν πλοιοκτήτη από απώλειες στο δικό του πλοίο και τον εξοπλισμό του που προκύπτουν από συγκρούσεις, προσαράξεις και άλλα ατυχήματα. Αντίθετα, η κάλυψη ευθύνης τρίτου αποζημιώνει τον ιδιοκτήτη έναντι αξιώσεων τρίτων για ζημιές που υφίστανται στα συμφέροντά τους που προκύπτουν από τη λειτουργία του πλοίου.

Η ασφάλιση αστικής ευθύνης πραγματοποιείται συνήθως μέσω των συλλόγων προστασίας και αποζημίωσης (P&I). Πρόκειται για ενώσεις εφοπλιστών που έχουν ενωθεί σε αμοιβαία βάση για να αποζημιωθούν έναντι κάθε μορφής αξιώσεων τρίτων, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που προκύπτουν από τη ρύπανση από τα πλοία<sup>29</sup>.

Ο Διεθνής Όμιλος P&I εκπροσωπεί τα συμφέροντα των μεγάλων P&I Clubs σε διάφορα διεθνή φόρουμ, συμπεριλαμβανομένου του IMO όπου ασκεί σημαντική επιρροή λόγω της εμπειρογνομosύνης του σε θέματα ασφάλισης. Ζητείται πάντοτε η γνώμη του Ομίλου για το κατά πόσον συγκεκριμένες προβλέψεις ευθύνης και αποζημίωσης είναι ρεαλιστικές υπό το φως της ικανότητας της ασφαλιστικής αγοράς. Από την πλευρά της, η εμπορική ασφαλιστική βιομηχανία εκπροσωπείται στον IMO από τη Διεθνή Ένωση Ασφαλιστικών Ναυτικών (IUMI). Παρά τη στενή συνεργασία τους, τα P&I Clubs ανταγωνίζονται έντονα μεταξύ τους για την ασφάλιση των πλοιοκτητών. Αυτό σημαίνει ότι είναι ακόμη δυνατό για τα πλοία χαμηλότερων προδιαγραφών να λάβουν ασφαλιστική κάλυψη, συχνά από τους λιγότερο διακριτικούς συλλόγους και ασφαλιστές. Αυτό παραμένει μια σημαντική αδυναμία του κλάδου των θαλάσσιων ασφαλίσεων.

Τα P&I Clubs αγωνίζονται συνεχώς για να αποτρέψουν μεγαλύτερο κόστος ευθύνης για τους ιδιοκτήτες. Συχνά, οι προσπάθειές τους ήταν ανεπιτυχείς. Έτσι, το

---

<sup>29</sup> Οι μεγαλύτεροι σύλλογοι P&I βρίσκονται σήμερα στο Ηνωμένο Βασίλειο, τη Νορβηγία, την Ιαπωνία και τις ΗΠΑ. Στα τέλη του 19ου αιώνα, ορισμένοι από αυτούς τους Συλλόγους δημιούργησαν το Διεθνή Όμιλο P&I. Σήμερα, τα μέλη του Διεθνούς Ομίλου καλύπτουν μεταξύ τους περίπου το 90% της παγκόσμιας ναυτιλιακής χωρητικότητας. Το υπόλοιπο 10% της χωρητικότητας καλύπτεται από ανταγωνιστές όπως οι μη Διεθνείς Όμιλοι P&I Clubs και πάροχοι ασφαλιστρων σταθερού ασφαλιστρου, καθώς και μικροί εγχώριοι ασφαλιστές.

1969, ένα καθεστώς αστικής ευθύνης που δημιουργήθηκε για να ανταποκριθεί στις αξιώσεις των θυμάτων για αποζημίωση λόγω ζημίας από ρύπανση από πετρέλαιο επέβαλε ουσιαστική αυστηρή ευθύνη στους πλοιοκτήτες. Οι ίδιοι θα πληρώνουν για αξιώσεις ρύπανσης από πετρέλαιο μόνο όταν η αποζημίωση είτε δεν είναι δυνατή από τον εφοπλιστή είτε όταν τα ποσά της αξίωσης υπερβαίνουν τα ανώτατα όρια που πρέπει να πληρώσει ο πλοιοκτήτης<sup>30</sup>.

### **1.3.6. Οι Περιβαλλοντικές Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις (ΜΚΟ)**

Τις τελευταίες δεκαετίες, μη κυβερνητικές οργανώσεις (ΜΚΟ) με περιβαλλοντικές ανησυχίες έχουν αναδειχθεί ως ισχυρές δυνάμεις στην εγχώρια και διεθνή πολιτική. Η δυναμική του περιβαλλοντικού ακτιβισμού ενισχύθηκε ακόμη περισσότερο μετά τη σύγκληση της Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το περιβάλλον και την ανάπτυξη (Σύνοδος Κορυφής του Ρίο) το 1992.

Στο πλαίσιο του συστήματος των Ηνωμένων Εθνών, οι ΜΚΟ έχουν αναγνωριστεί ως βασικοί συνεισφέροντες στην προστασία του περιβάλλοντος για πάνω από τρεις δεκαετίες. Η έκθεση «Brundtland» του 1987 της Παγκόσμιας Επιτροπής για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη «Our Common Future» κάλεσε τις κυβερνήσεις να αναγνωρίσουν και να επεκτείνουν το δικαίωμα των ΜΚΟ να γνωρίζουν και να έχουν πρόσβαση σε πληροφορίες για το περιβάλλον και τους φυσικούς πόρους, το δικαίωμά τους να ζητούν τη γνώμη τους και να συμμετέχουν στη λήψη αποφάσεων σχετικά με δραστηριότητες που ενδέχεται να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, καθώς και το δικαίωμα προσφυγής σε ένδικα μέσα όταν η υγεία ή το περιβάλλον τους ενδέχεται να επηρεαστούν σοβαρά<sup>31</sup>. Η Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το περιβάλλον και την ανάπτυξη (UNCED) του 1992, διαπίστωσε μόνο ότι οι ΜΚΟ είχαν πάρει τη θέση τους δίπλα σε κράτη και διακυβερνητικούς οργανισμούς (IGOS), ιδίως στο σύστημα των Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ), ως νόμιμοι συμμετέχοντες στην περιβαλλοντική διαχείριση<sup>32</sup>.

Καμία κυβέρνηση σήμερα, ιδιαίτερα στις φιλελεύθερες δημοκρατίες, δεν μπορεί να αντέξει οικονομικά να αγνοήσει τις απαιτήσεις των περιβαλλοντικών

<sup>30</sup> Tan, Alan Khee-Jin. (2005), σσ. 40-43.

<sup>31</sup> “*Report of the World Commission on Environment and Development, Our Common Future*” διαθέσιμο στο: <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/5987our-common-future.pdf>

<sup>32</sup> JASANOFF, S. (1997). *NGOs and the environment: from knowledge to action* (στο *Third World Quarterly*, Taylor & Francis Vol 18, No 3, σσ. 579-594, 1997) διαθέσιμο στο: <https://doi.org/10.1080/01436599714885>

ΜΚΟ. Πράγματι, τα πράσινα κόμματα στις δυτικές χώρες έχουν μετατρέψει τον περιβαλλοντισμό σε ισχυρή πολιτική δύναμη. Σε αντίθεση με τις περιβαλλοντικές ομάδες, η ναυτιλιακή βιομηχανία έχει χάσει εδώ και καιρό την πολιτική της μόχλευση στις ανεπτυγμένες χώρες. Αυτό οφείλεται κυρίως στην παρατεταμένη φήμη της ως ρυπαίνουσας. Δεν αποτελεί έκπληξη το γεγονός ότι τα κράτη που ταυτίστηκαν έντονα με την ναυτιλία έχουν πλέον αναλάβει μια πιο φιλοπεριβαλλοντική στάση. Αυτά τα κράτη, κυρίως οι χώρες της Δυτικής Ευρώπης, οι ΗΠΑ και η Ιαπωνία, είναι ουσιαστικά οι παράγοντες που διαθέτουν τους πόρους και την εμπειρογνομosύνη για να απαιτήσουν αποτελεσματικές αλλαγές στα διεθνή ρυθμιστικά φόρουμ. Μαζί με τους παραδοσιακούς παράκτιους υποστηρικτές όπως ο Καναδάς και η Αυστραλία, τα κράτη αυτά οδηγούν επί του παρόντος τις προσπάθειες ενσωμάτωσης περισσότερων περιβαλλοντικών προβληματισμών στην παγκόσμια ναυτιλιακή ρύθμιση. Μια αλλαγή στη διάθεση είναι επομένως ορατή στον ΙΜΟ, καθώς οι διαδικασίες διαμόρφωσης του καθεστώτος γίνονται όλο και πιο «πράσινες» μέσα από τις οικολογικές επιταγές<sup>33</sup>.

Από την πλευρά τους, οι περιβαλλοντικές ΜΚΟ ήταν ιδιαίτερα έμπειρες στην ερμηνεία νέων εννοιών, για την προστασία του περιβάλλοντος, όσον αφορά σε νόμους και πολιτικές<sup>34</sup>. Πολλές από αυτές τις έννοιες πηγάζουν από το σύγχρονο διεθνές δίκαιο όπως η έννοια της «βιώσιμης ανάπτυξης», η έννοια της «προφύλαξης» και η έννοια της «πρόληψης» και είναι ενσωματωμένες στις γενικές αρχές του διεθνούς δικαίου του περιβάλλοντος, όπως η «αρχή της προφύλαξης» και η αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει»<sup>35</sup> και οι οποίες αντικατοπτρίζονται σε συνθήκες, δεσμευτικές πράξεις διεθνών οργανισμών, στην κρατική πρακτική καθώς και σε πράξεις δηλωτικού χαρακτήρα (Διακηρύξεις κλπ) και είτε αντικατοπτρίζουν το εθιμικό δίκαιο, είτε αντανakλούν αναδυόμενες νομικές υποχρεώσεις και βρίσκονται εδώ και πολύ καιρό στα προοίμια των συνθηκών και άλλων διεθνών πράξεων και στη νομολογία των διεθνών δικαστηρίων<sup>36,37</sup>.

---

<sup>33</sup> Stairs, K. & Taylor, P. (1992) Non-Governmental Organisations and the Legal Protection of the Oceans : A Case Study, in THE INTERNATIONAL POLITICS OF THE ENVIRONMENT: ACTORS, INTERESTS AND INSTITUTIONS σελ. 110

<sup>34</sup> Tan, Alan Khee-Jin, (2005), σ. 68.

<sup>35</sup> UN Doc. A/CONF.151/26 (Vol. I) (1992), 31 I.L.M. 874 (1992). Βλ. επίσης παρ. 17.21 της Ατζέντας 21 και του άρθρου 130 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΣΕΕ). Η προληπτική προσέγγιση αντικατοπτρίζεται επίσης σε περιφερειακές συνθήκες όπως η Σύμβαση του Ελσίνκι (Βαλτική), η Σύμβαση της Βαρκελώνης.

<sup>36</sup> Sands, P. & Peel J. 2012. *Principles of International Environmental Law*, Cambridge University Press σσ. 187,188. Διαθέσιμο στο: <http://dx.doi.org/10.1017/CBO9781139019842.012>

<sup>37</sup> Η «αρχή της προφύλαξης» όπως περιέχεται στην Αρχή 15 της Διακήρυξης του Ρίο, υποδεικνύει ότι σε ορισμένες περιπτώσεις ενδέχεται να μην είναι απαραίτητο να περιμένουμε επιστημονική

Λαμβάνοντας υπόψη την έντονη έμφαση που δίνουν τα κράτη στις δύο αυτές αρχές, δεν προκαλεί έκπληξη το γεγονός ότι η περιβαλλοντική ρύθμιση της ναυτιλίας έχει προχωρήσει πέρα από τα παραδοσιακά ζητήματα που σχετίζονται με τη ρύπανση του πετρελαίου και των χημικών σε ανησυχίες όπως η ατμοσφαιρική ρύπανση που δημιουργείται από πλοία, η απόρριψη στους ωκεανούς, τα δεισδυντικά είδη υδάτων έρματος, τα αντιρρυπαντικά χρώματα και η ανακύκλωση πλοίων. Σε καθεμία από αυτές τις περιπτώσεις, οι περιβαλλοντολόγοι που επιδιώκουν ρυθμιστική δράση κατάφεραν να επικαλεστούν την «αρχή της προφύλαξης» για να ξεπεράσουν την έλλειψη επιστημονικών στοιχείων σχετικά με τη σοβαρότητα των προβλημάτων.

Οι ΜΚΟ έχουν την ικανότητα να συμβάλλουν ουσιαστικά στο έργο του ΙΜΟ και μπορούν να λάβουν συμβουλευτικό καθεστώς από το Συμβούλιο με την έγκριση της Συνέλευσης. Κάθε ΜΚΟ που επιδιώκει συμβουλευτικό καθεστώς με τον ΙΜΟ πρέπει να επιδείξει σημαντική εμπειρογνωμοσύνη καθώς και την ικανότητα να συμβάλει, στο πεδίο αρμοδιοτήτων του. Πρέπει επίσης να δείξει ότι δεν έχει κανένα μέσο πρόσβασης στο έργο του ΙΜΟ μέσω άλλων οργανισμών που βρίσκονται ήδη σε συμβουλευτικό καθεστώς και ότι είναι πραγματικά διεθνής ως προς τα μέλη του, δηλαδή ότι έχει μια σειρά μελών που καλύπτουν ένα ευρύ γεωγραφικό πεδίο και, συνήθως, περισσότερες από μία περιοχές.

Αρκετές μεγάλες περιβαλλοντικές ΜΚΟ έχουν συμβουλευτικό καθεστώς στον ΙΜΟ. Όπως για παράδειγμα οι Friends of the Earth International (FOEI), Greenpeace International, η World Wide Fund for Nature (WWF) και η Διεθνής Ένωση για τη Διατήρηση της Φύσης (IUCN) και δραστηριοποιούνται ιδιαίτερα στην Επιτροπή Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC), στη Νομική Επιτροπή και στις διπλωματικές διασκέψεις που συγκαλούνται από τον ΙΜΟ.

Αντιπροσωπεύονται συνήθως από ενδιαφερόμενους επιστήμονες, ακαδημαϊκούς ή εθελοντές εμπειρογνώμονες που στοχεύουν να αναπτύξουν περιβαλλοντικές προοπτικές σε συζητήσεις τις οποίες θεωρούν ότι υπαγορεύονται από καθαρά εμπορικούς ή βιομηχανικούς προβληματισμούς. Λόγω της έλλειψης οικονομικών πόρων και ανθρώπινου δυναμικού, οι ΜΚΟ είναι επιλεκτικές στη συμμετοχή τους στις συνεδριάσεις του ΙΜΟ. Αυτό όμως έχει υπονομεύσει την

---

βεβαιότητα ή οριστική επιστημονική απόδειξη πραγματικής ή επικείμενης βλάβης προτού προβούμε σε ενέργειες για τον έλεγχο επιβλαβών δραστηριοτήτων που ενδέχεται να προκαλέσουν μη αναστρέψιμη βλάβη στο θαλάσσιο περιβάλλον.

αποτελεσματικότητά τους σε δίκαιο βαθμό<sup>38</sup>. Μέχρι σήμερα, υπάρχουν 80 ΜΚΟ σε συμβουλευτικό καθεστώς με τον ΙΜΟ<sup>39</sup>.

Ειδικότερα στον ΙΜΟ, καθώς και στη Σύμβαση του Λονδίνου του 1992 οι ΜΚΟ μπορούν να υποβάλλουν έγγραφα για συζήτηση, να συμμετέχουν ενεργά σε συζητήσεις, σε αντιπροσωπείες λόμπι κατά τη διάρκεια διαλειμμάτων, και να συμμετέχουν σε επιτροπές, ομάδες εργασίας και συντακτικές ομάδες. Ωστόσο ενώ τα τελικά έγγραφα και οι δηλώσεις ενδέχεται να περιέχουν προτάσεις των ΜΚΟ, οι διεθνείς οργανισμοί συνήθως δεν προσφέρουν στις ΜΚΟ την ευκαιρία να υποβάλουν επίσημες προτάσεις, δηλαδή προτάσεις που απαιτούν τη λήψη απόφασης. Αυτό, όπως και η ψηφοφορία, εξακολουθεί να αποτελεί προνόμιο μόνο των κρατών - μελών<sup>40</sup>.

---

<sup>38</sup> Tan, Alan Khee-Jin, (2005), σ. 69.

<sup>39</sup> <https://www.imo.org/en/OurWork/ERO/Pages/NGOsInConsultativeStatus.aspx>

<sup>40</sup> Peet, G. (1994). *The Role of (Environmental) Non-Governmental Organizations at the Marine Environment Protection Committee (MEPC) of the International Maritime Organization (IMO), and at the London Dumping Convention (LDC)*. Σελ. 4. Ocean & Coastal Management Vol.22, I.1(1994) σσ. 3-18). Διαθέσιμο στο: [https://doi.org/10.1016/0964-5691\(94\)90080-9](https://doi.org/10.1016/0964-5691(94)90080-9)

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Σημαντικές Διεθνείς Αρένες Διαδικασίας Λήψης Αποφάσεων και Διακυβέρνησης

### 2.1. Η ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΔΙΕΘΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ (ΙΜΟ)

Κανένας αναλυτικός απολογισμός της ρύθμισης της ναυτιλίας δεν είναι πλήρης χωρίς να εξεταστεί το έργο του ΙΜΟ, ο οποίος είναι ο διεθνής ρυθμιστικός φορέας επιφορτισμένος με την επίβλεψη και τον συντονισμό θεμάτων που αφορούν την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία. Από τις 51 συμβάσεις για τη ρύθμιση της διεθνούς ναυτιλίας, ο ΙΜΟ έχει υιοθετήσει έως τώρα, 21 που σχετίζονται άμεσα με το περιβάλλον<sup>41</sup>. Τι ήταν αυτό όμως που υπαγόρευσε την ανάγκη δημιουργίας του; Μετά τον πόλεμο, η ταχέως αναπτυσσόμενη παγκόσμια οικονομία προκάλεσε μια τεράστια ζήτηση για ενεργειακούς πόρους. Από τότε έγινε σαφές ότι τα δεξαμενόπλοια αποτελούν σοβαρότερη απειλή για το θαλάσσιο περιβάλλον από ότι τα μη δεξαμενόπλοια. Το 1948, ο ΟΗΕ συγκάλεσε ναυτική διάσκεψη στη Γενεύη. Η Διάσκεψη αυτή είχε ως αποτέλεσμα, μεταξύ άλλων, την ίδρυση του Διακυβερνητικού Ναυτιλιακού Συμβουλευτικού Οργανισμού (ΙΜΚΟ), του προδρόμου του ΙΜΟ. Ωστόσο, ο ΙΜΚΟ αντιμετώπισε μια έντονη αμφισβήτηση λόγω της υποψίας των ναυτικών δυνάμεων για τις ευρείες αρμοδιότητές του<sup>42</sup>. Κατά τη διάρκεια των πρώτων χρόνων του ΙΜΚΟ, ήταν σχεδόν αδύνατο να διαχωριστούν τα συμφέροντα των ναυτιλιακών βιομηχανιών και εκείνων των ανεπτυγμένων ναυτικών κρατών όπου οι βιομηχανίες αυτές ανήκαν και βρίσκονταν κατά κύριο λόγο. Αυτό οδήγησε στη συχνή κατηγορία ότι ο ΙΜΚΟ ήταν "Λέσχη εφοπλιστών". Με την έλευση της αποαποικιοποίησης και την εμφάνιση των νέων ανεξάρτητων κρατών, η συμμετοχή στον ΙΜΚΟ αυξήθηκε σημαντικά. Σήμερα, τα αναπτυσσόμενα κράτη ξεπερνούν κατά πολύ τα ανεπτυγμένα κράτη στον ΙΜΟ, όπως συμβαίνει σε όλες τις υπηρεσίες του ΟΗΕ. Ωστόσο, τα ανεπτυγμένα θαλάσσια κράτη

<sup>41</sup> ΙΜΟ: MARINE ENVIRONMENT

<https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Default.aspx>

<sup>42</sup> Η λέξη "συμβουλευτική" στο όνομα του ΙΜΚΟ είχε ως στόχο να περιορίσει την αρμοδιότητα του νέου οργανισμού σε αμιγώς συμβουλευτικά και τεχνικά θέματα. Με την έναρξη ισχύος των τροποποιήσεων του 1982 ο ΙΜΟ μπορεί επίσης να εκτελεί λειτουργίες που του έχουν ανατεθεί από ή βάσει διεθνών εργαλείων που σχετίζονται με θαλάσσια θέματα και τις επιπτώσεις της ναυτιλίας στο θαλάσσιο περιβάλλον. (Nengye L. & Maes F. (2012). *Legal Constraints to the European Union's Accession to the International Maritime Organization*, (χ.σ). Journal of Maritime Law and Commerce Vol.43,I.2,2012. <https://biblio.ugent.be/publication/2038200/file/6767039.pdf>



εξακολουθούν να διατηρούν την κυριαρχία τους στον IMO μέσω της επιρροής τους στο Συμβούλιό του.

Εκτός από τα κράτη μέλη, η συμμετοχή πολλών ομάδων δημόσιου και ιδιωτικού ενδιαφέροντος αυξάνει το βάθος και την πολυπλοκότητα των συζητήσεων του IMO. Υπάρχουν πολυάριθμοι διακυβερνητικοί οργανισμοί (IGO)<sup>43</sup> και μη κυβερνητικές οργανώσεις (NGO) που απολαμβάνουν συμβουλευτικό καθεστώς στον IMO. Οι οργανισμοί αυτοί αντιπροσωπεύουν ένα ευρύ φάσμα εμπορικών, βιομηχανικών, πολιτικών και περιβαλλοντικών συμφερόντων. Αποτελούνται κυρίως από ενώσεις που σχετίζονται με την ναυτιλία και περιβαλλοντικές ομάδες. Αν και δεν παρέχεται δικαίωμα ψήφου, το συμβουλευτικό καθεστώς παρέχει σ' αυτές τις μη κρατικές οντότητες την ευκαιρία να μιλήσουν, να συμμετάσχουν και να επηρεάσουν τις διαδικασίες σε επίσημες συναντήσεις του IMO και γενικά διαδραματίζουν ενεργό ρόλο στο έργο του παρέχοντας ειδικές συμβουλές στα κράτη μέλη σχετικά με τους αντίστοιχους τομείς εργασίας τους. Αναφορικά με τους IGO ο IMO μπορεί σε θέματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του να συνεργάζεται μαζί τους. Για το λόγο αυτό μπορεί να συνάπτει συμφωνίες συνεργασίας μαζί τους σε θέματα κοινού ενδιαφέροντος με σκοπό τη διασφάλιση της συνεργασίας<sup>44</sup>. Η συμμετοχή τους προσδίδει μια πιο δημοκρατική γεύση στη διεθνή λήψη αποφάσεων. Οι μη κρατικοί φορείς συνήθως αναζητούν συμμαχίες με κράτη - μέλη για να επιδιώξουν ή να τροποποιήσουν εναλλακτικές πολιτικές που επηρεάζουν τα συμφέροντά τους. Στις συναντήσεις του IMO, οι μη κρατικοί φορείς προσπαθούν συχνά να εξηγήσουν τις επιπτώσεις των προτεινόμενων πολιτικών.

Σήμερα ο IMO αριθμεί 173 Κράτη-Μέλη και 3 συνδεδεμένα μέλη. 64 Διακυβερνητικοί Οργανισμοί έχουν υπογράψει συμφωνίες συνεργασίας με τον IMO και 80 ΜΚΟ έχουν συμβουλευτικό καθεστώς<sup>45</sup>. Οι δραστηριότητες του IMO συντονίζονται που εδρεύει στην έδρα του Οργανισμού στο Λονδίνο<sup>46</sup>.

---

<sup>43</sup> *Supra notes 26, 28, 29.*

<sup>44</sup> <https://www.imo.org/en/OurWork/ERO/Pages/Relations-with-Observer-Organizations.aspx>

<sup>45</sup> <https://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/Default.aspx>

<sup>46</sup> Η Συνέλευση είναι το ανώτατο διοικητικό όργανο του Οργανισμού και αποτελείται από όλα τα κράτη μέλη. Συνέρχεται μία φορά κάθε δύο χρόνια και είναι υπεύθυνη για την εκλογή του Συμβουλίου και την έγκριση του προγράμματος εργασίας, του προϋπολογισμού και των οικονομικών ρυθμίσεων του Οργανισμού. Το Συμβούλιο απαρτίζεται από 40 κράτη μέλη που εκλέγονται για διετή θητεία από τη Συνέλευση για να ασκήσουν το μεγαλύτερο μέρος των κυβερνητικών καθηκόντων. Τα μέλη του Συμβουλίου εκλέγονται για να εκπροσωπούν τα διαφορετικά συμφέροντα εντός του Οργανισμού - δέκα κράτη με το μεγαλύτερο συμφέρον να παρέχουν διεθνή ναυτιλία υπηρεσίες (κατηγορία Α: Κίνα, Ελλάδα, Ιταλία, Ιαπωνία, Νορβηγία, Παναμάς, Δημοκρατία της Κορέας, Ρωσική Ομοσπονδία, ΗΒ,

### 2.1.1. Η συστατική δομή του IMO

Στα πρώτα του χρόνια, ο IMCO ασχολήθηκε κυρίως με θέματα που αφορούν την ασφάλεια στη θάλασσα και την αποτελεσματικότητα της πλοήγησης. Ο έλεγχος της ρύπανσης δεν εμφανίστηκε στο αρχικό καταστατικό του 1948, αν και αυτό διορθώθηκε επισήμως με τροπολογίες που εγκρίθηκαν το 1975. Αυτό καταδεικνύει σαφώς πώς οι ανησυχίες σχετικά με τη ρύπανση ήταν ουσιαστικά ανύπαρκτες κατά τα πρώτα χρόνια του IMCO. Μετά το περιστατικό Torrey Canyon το 1967 και την επακόλουθη εμφάνιση του περιβαλλοντισμού στα ανεπτυγμένα κράτη, αυτός ο νέος και σημαντικός ρόλος ανατέθηκε στον IMCO.

Η εσωτερική δομή του IMO αντικατοπτρίζει την εξελισσόμενη εντολή του. Κατά την ίδρυσή του, ο IMCO συγκροτήθηκε από τη Συνέλευση, το Συμβούλιο και την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (MSC). Με την πάροδο των ετών, δημιουργήθηκαν τρεις ακόμη επιτροπές: η Νομική Επιτροπή, η Επιτροπή Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC) και η Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας (TCC). Υπάρχει επίσης η Επιτροπή Διευκόλυνσης, η οποία δεν είναι ένα πλήρες όργανο του IMO, αλλά ένα επικουρικό όργανο του Συμβουλίου. Το καθήκον του είναι να εναρμονίσει τις διαδικασίες αποστολής και να εξαλείψει την περιττή «γραφειοκρατία» στη διεθνή ναυτιλία<sup>47</sup>.

### 2.1.2. Οι Συμβάσεις του IMO

Ο IMO είναι σήμερα υπεύθυνος για πενήντα περίπου διεθνείς συμβάσεις και πρωτόκολλα<sup>48</sup>. Ένα σημαντικό μέρος των λειτουργιών του IMO περιλαμβάνει την υιοθέτηση νέων συμβάσεων καθώς και την τροποποίηση των υπαρχόντων<sup>49</sup>. Από το

---

ΗΠΑ), δέκα πολιτείες με το μεγαλύτερο ενδιαφέρον για το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο (κατηγορία Β: Αυστραλία, Βραζιλία, Καναδάς, Γαλλία, Γερμανία, Ινδία, Ολλανδία, Ισπανία, Σουηδία, Ην. Αρ. Εμιράτα) και τα υπόλοιπα είκοσι μέλη που δεν εκλέγονται υπό τις δύο πρώτες κατηγορίες είναι κράτη με ειδικά συμφέροντα στις θαλάσσιες μεταφορές και τη ναυσιπλοΐα και των οποίων η εκλογή θα εξασφαλίσει την εκπροσώπηση των όλων τις μεγάλες γεωγραφικές περιοχές του κόσμου (Κατηγορία Γ). Οι χρηματοδοτικές συνεισφορές από τα κράτη μέλη υπολογίζονται επί του παρόντος βάσει δύο συνιστωσών: η χωρητικότητα του εμπορικού στόλου (87,5%) και η ικανότητα του κράτους να πληρώνει, όπως καθορίζεται από έναν γενικό τύπο του ΟΗΕ (12,5%).

<sup>47</sup> Υπάρχει επίσης ένας σημαντικός αριθμός υποεπιτροπών που υποστηρίζουν το έργο των κύριων τεχνικών επιτροπών.

<sup>48</sup> IMO, List of IMO Conventions

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

<sup>49</sup> Τα τελευταία χρόνια, οι τεχνικές τροποποιήσεις επιταχύνθηκαν με τη χρήση της λεγόμενης διαδικασίας «σιωπηρής αποδοχής». Αυτό συνεπάγεται την έναρξη ισχύος τέτοιων τροποποιήσεων εντός καθορισμένου χρονικού διαστήματος μετά την έγκρισή τους, εκτός εάν ένας συγκεκριμένος αριθμός κρατών δηλώσει την αντίρρησή τους.

1958, ο IMO ξεκίνησε το έργο του υιοθετώντας τη Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα του 1960 (SOLAS), η οποία ήταν μια ενημερωμένη έκδοση της SOLAS 48, και η Σύμβαση για τις Γραμμές Φόρτωσης (LL) το 1966. Ο IMO κέρδισε ρυθμό από την ανατροπή του Torrey Canyon το 1967 που πυροδότησε την ταχεία έγκριση περαιτέρω διεθνών συμβάσεων (Σύμβαση Παρέμβασης 1969, Σύμβαση Αστικής Ευθύνης 1969, Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από πλοία (MARPOL), 1973)<sup>50</sup>. Στη δεκαετία του 1970, ο IMO επικεντρώθηκε κυρίως στην πρόληψη της ρύπανσης, καθώς υπήρξαν τεράστιες καταστροφές δεξαμενόπλοιων με 252 μεγάλες πετρελαιοκηλίδες, με αποτέλεσμα να χυθούν 3.195 τόνοι πετρελαίου στο θαλάσσιο περιβάλλον<sup>51</sup>.

Εκτός από τις νομικά δεσμευτικές συμβάσεις, ο IMO παράγει επίσης ένα ευρύ φάσμα κωδικών, κατευθυντήριων γραμμών, ψηφισμάτων, συστάσεων σύμφωνα με τη νομοθετική του εντολή. Από την πλευρά τους, οι αποφάσεις της Συνέλευσης του IMO δεν είναι νομικά δεσμευτικές αλλά περιέχουν ισχυρή δεσμευτική δύναμη που αντιπροσωπεύει τη βούληση όλων των κρατών μελών. Οι συμβάσεις του IMO απαιτούν συνήθως την αποδοχή ενός ελάχιστου αριθμού κρατών που αντιπροσωπεύουν ένα ορισμένο ποσοστό της παγκόσμιας χωρητικότητας<sup>52</sup>. Αυτή η απαίτηση διασφαλίζει ότι η σύμβαση θα εφαρμοστεί στον μέγιστο δυνατό αριθμό πλοίων. Διαφορετικά, η σύμβαση παραμένει νεκρό γράμμα εάν τα μεγαλύτερα θαλάσσια κράτη με τον μεγαλύτερο αριθμό πλοίων επιλέγουν να παραμείνουν εκτός της τροχιάς της. Τέτοιες απαιτήσεις παρέχουν σημαντική ισχύ στα μεγαλύτερα κράτη πλοιοκτησίας, των οποίων η συμμετοχή καθορίζει την ίδια την επιτυχία μιας σύμβασης.

Τα τελευταία χρόνια, το προφίλ της νηολόγησης πλοίων έχει αλλάξει δραματικά με τα ανοιχτά μητρώα και τα αναπτυσσόμενα κράτη να σχηματίζουν τώρα τα ανώτερα κλιμάκια των πλοιοκτησιακών κρατών. Συνεπώς, η άμεση έναρξη ισχύος, φιλοπεριβαλλοντικών συμβάσεων μπορεί ενδεχομένως να καθυστερεί, δεδομένου ότι δεν δίνουν όλα τα κορυφαία κράτη Ναυτιλίας προτεραιότητα στις οικολογικές

---

<sup>50</sup> Kim, Sang Ho(2017). *Developing key performance indicators for IMO member states in the context of IMO member state audit scheme*, σ.2. Διαθέσιμο στο:

[https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1570&context=all\\_dissertations](https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1570&context=all_dissertations)

<sup>51</sup> ITOPF “OIL TANKER SPILL STATISTICS 2019” σελ. 11 διαθέσιμο στο:

[https://www.itopf.org/fileadmin/data/Documents/Company\\_Lit/Oil\\_Spill\\_Stats\\_brochure\\_2020\\_for\\_web.pdf](https://www.itopf.org/fileadmin/data/Documents/Company_Lit/Oil_Spill_Stats_brochure_2020_for_web.pdf)

<sup>52</sup> Έτσι, για παράδειγμα, η MARPOL 73/78 προβλέπει την έναρξη ισχύος κατά την επικύρωση από δεκαπέντε κράτη των οποίων οι συνδυασμένοι εμπορικοί στόλοι αντιπροσωπεύουν τουλάχιστον το 50% της παγκόσμιας ολικής χωρητικότητας

ανησυχίες<sup>53</sup>. Ως απάντηση σε αυτή την εξέλιξη, Ο ΙΜΟ άρχισε πρόσφατα να χρησιμοποιεί λιγότερο αυστηρές απαιτήσεις έναρξης ισχύος για τις νεότερες συμβάσεις του. Αυτό έχει ως στόχο να διασφαλίσει την ταχεία έναρξη ισχύος των συμβάσεων<sup>54</sup>.

#### 2.1.2.1. OILPOL 54 & MARPOL 73/78

Τον Μάιο του 1954, μια διπλωματική διάσκεψη συγκλήθηκε στο Λονδίνο για να διαπραγματευτεί μια σύμβαση η οποία ως κύριο αντικείμενο της θα είχε την υιοθέτηση παγκόσμιων μέτρων για την εναρμόνιση των ρυθμιστικών δράσεων που αφορούσαν στον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης από πετρέλαιο. Το κίνητρο για μία διεθνή δράση προέκυψε τόσο από εμπορικούς λόγους όσο και από πραγματικές περιβαλλοντικές ανησυχίες. Στο τέλος της, η διάσκεψη παράγαγε την πρώτη πολυμερή συμφωνία για τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης από πετρελαίου, τη διεθνή σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από το πετρέλαιο «OILPOL 54». Η σύμβαση αυτή αποτέλεσε τον πρόδρομο της Σύμβασης MARPOL 73/78 και είχε πολλά δομικά ελαττώματα<sup>55 56</sup> που οδήγησαν ανάγκη τροποποίησης βελτίωσής της. Είχε καταστεί σαφές ότι δεν υπήρχε σοβαρή συμμόρφωση των συμβαλλομένων μερών ως προς τη σύμβαση, λόγω των ελλείψεων του καθεστώτος. Μέχρι τότε, η πρώτη και η δεύτερη διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας είχαν πραγματοποιηθεί το 1958 και το 1960 αντίστοιχα. Το ζήτημα της θαλάσσιας ρύπανσης, ωστόσο, δεν περιλαμβανόταν ιδιαίτερα στην ημερήσια διάταξή τους<sup>57</sup>.

---

<sup>53</sup> Angelo, J. (1999). *The International Maritime Organization and Protection of the Marine Environment*, σελ.105 (Nordquist & Moore).

<sup>54</sup> Tan, Alan Khee-Jin (2005), σ. 102

<sup>55</sup> Η «OILPOL 54» υιοθετούσε μια παράκτια ζώνη απαγόρευσης 50 μιλίων εντός της οποίας οι απορρίψεις από πετρελαιοφόρα πέραν των 100 ppm ήταν παράνομες. Τα πλοία κάτω των 500 τόνων εξαιρέθηκαν. Ωστόσο, αυτά έπρεπε να συμμορφωθούν με τη σύμβαση «στο βαθμό που ήταν λογικό και εφικτό». Επίσης η παροχή εγκαταστάσεων υποδοχής για δεξαμενόπλοια δεν κατέστη δεσμευτική υποχρέωση (βλ. OILPOL 54, Final Act, Resolution 4.)

<sup>56</sup> Το σύστημα επιβολής του OILPOL 54 ήταν γεμάτο με ανεπάρκειες. Το κύριο εργαλείο επιβολής του ήταν το Σύστημα Αυτό-αναφοράς, το οποίο με τη σειρά του βασίστηκε σε δικαιώματα επιθεώρησης τα οποία είτε ήταν σε μεγάλο βαθμό οριοθετημένα είτε αναποτελεσματικά. Για την ενίσχυση της αρχής του κράτους σημαίας και τον περιορισμό της υποχρεωτικής παροχής εγκαταστάσεων υποδοχής μόνο σε μη δεξαμενόπλοια, η διαδικασία σχηματισμού του καθεστώτος OILPOL είχε θέσει σε κίνδυνο την αρχή της εφαρμογής της νέας σύμβασης από την αρχή. Έτσι, δεν υπήρξε ποτέ καμία πραγματική δυνατότητα για ουσιαστική συμμόρφωση με τη Σύμβαση. Ωστόσο, παρά τα ελαττώματα της, το γεγονός ότι υιοθετήθηκε ήταν μια σημαντική εξέλιξη από μόνη της.

<sup>57</sup> Άρθρο 24 της «The High Seas Convention», περιείχε μια αόριστη διάταξη που απαιτούσε από τα κράτη «να καταρτίσουν κανονισμούς για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από την απόρριψη

Οι αρχές της δεκαετίας του 1970 σηματοδότησαν μια σημαντική εποχή στην ιστορία της περιβαλλοντικής συνείδησης. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, τα αναπτυγμένα δυτικά κράτη αντιμετώπισαν έντονη εγχώρια πίεση για να βελτιώσουν τη ρύθμιση των ρυπογόνων δραστηριοτήτων. Τον Ιούνιο του 1972, πραγματοποιήθηκε στη Σουηδία η διάσκεψη - ορόσημο για το ανθρώπινο περιβάλλον. Η Διάσκεψη ενέκρινε τη «Διακήρυξη της Στοκχόλμης για το Ανθρώπινο Περιβάλλον» μαζί με ένα «Σχέδιο Δράσης για το Ανθρώπινο Περιβάλλον».

Όσον αφορά το θαλάσσιο περιβάλλον, η Διάσκεψη της Στοκχόλμης υπογράμμισε τις αδυναμίες του OILPOL 54, ιδίως το γεγονός ότι το πεδίο εφαρμογής της σύμβασης περιορίστηκε στο πετρέλαιο. Έτσι υπό τις πιέσεις των ΗΠΑ ο IMCO συγκάλεσε τη Διεθνή Διάσκεψη για τη Θαλάσσια Ρύπανση τον Οκτώβριο του 1973. Το αποτέλεσμα της Διάσκεψης του 1973 ήταν μία νέα σύμβαση, η «Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από τα Πλοία» (ευρέως γνωστή ως MARPOL 73). Σε αντίθεση με την OILPOL 54 που ασχολήθηκε μόνο με το πετρέλαιο, η MARPOL 73 κάλυψε όλες τις τεχνικές πτυχές της ρύπανσης από τα πλοία, εκτός από την απόρριψη αποβλήτων. Εφαρμόστηκε σε όλα τα πλοία αλλά όχι στη ρύπανση που προκύπτει από την εξερεύνηση και εκμετάλλευση των ορυκτών πόρων του βυθού. Οι επιχειρησιακές πτυχές της MARPOL 73 διατυπώθηκαν σε πέντε παραρτήματα που αφορούν τη ρύπανση από το πετρέλαιο, τις επιβλαβείς υγρές ουσίες που μεταφέρονται χύμα, τις επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται σε συσκευασίες, λύματα και σκουπίδια αντίστοιχα. Εγκρίθηκαν επίσης δύο πρωτόκολλα, τα οποία αφορούσαν εκθέσεις για περιστατικά που αφορούσαν επιβλαβείς ουσίες και διαιτησία αντίστοιχα<sup>58</sup>. Στη συνέχεια η MARPOL 73 τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο του 1978 και τα έξι παραρτήματά της σήμερα<sup>59</sup> καλύπτουν έξι κατηγορίες αποβλήτων από λειτουργικές ή ατυχηματικές απορρίψεις από πλοία, δηλαδή πετρέλαιο, χημικά, προϊόντα σε συσκευασμένη μορφή, λύματα, σκουπίδια και ατμοσφαιρική ρύπανση<sup>60</sup>. Τα

---

*πετρελαίου από πλοία... λαμβάνοντας υπόψη τις υφιστάμενες διατάξεις της Σύμβασης για το θέμα». Τίποτα δεν προστέθηκε πέρα από μια αναφορά στις «υπάρχουσες διατάξεις της Σύμβασης», που πιθανώς εννοούσε την «OILPOL 54».*

<sup>58</sup> Η πιο σημαντική και αμφιλεγόμενη διάταξη που εισήγαγε η MARPOL 73 ήταν ο κανονισμός 13 του παραρτήματος I, ο οποίος έδωσε εντολή για διαχωρισμένες δεξαμενές έρματος (SBTs) για όλα τα νέα δεξαμενόπλοια άνω των 70.000 dwt.

<sup>59</sup> Το Παράρτημα VI για την ατμοσφαιρική ρύπανση θέτει όρια στις εκπομπές οξειδίου του θείου και οξειδίου του αζώτου από τις εξατμίσεις πλοίων και απαγορεύει τις σκόπιμες εκπομπές ουσιών που καταστρέφουν το όζον(υιοθετήθηκε το 1997 και τέθηκε σε ισχύ το 2005).

<sup>60</sup> MARPOL Annex I - Oil, MARPOL Annex II - Chemicals (noxious liquid substances), MARPOL Annex III - Packaged goods, MARPOL Annex IV - Sewage, MARPOL Annex V - Garbage, MARPOL Annex VI - Air pollution.

παραρτήματα ενημερώνονται συχνά<sup>61</sup> <sup>62</sup>. Τα μέρη της MARPOL πρέπει να αποδεχθούν τα παραρτήματα I και II, αλλά τα άλλα παραρτήματα είναι εθελοντικά<sup>63</sup>. Επιπλέον η Διάσκεψη προχώρησε στον ορισμό αρκετών «ειδικών περιοχών»<sup>64</sup> <sup>65</sup> - για τη ρύπανση του πετρελαίου και σύμφωνα με το παράρτημα I, αυτές ήταν η Μεσόγειος Θάλασσα, ο Εύξεινος Πόντος, η Βαλτική, η Ερυθρά Θάλασσα και ο Περσικός Κόλπος.

### **2.1.2.2. Η Σύμβαση του Λονδίνου του 1972 (LC) και το Πρωτόκολλο του Λονδίνου 1996(LCP)**

Η Σύμβαση του Λονδίνου είναι μία από τις πρώτες παγκόσμιες συμβάσεις για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από το dumping<sup>66</sup>. Υιοθετήθηκε το 1972, τέθηκε σε ισχύ τρία χρόνια μετά την έγκρισή της και ήταν το πρώτο μέσο για την αντιμετώπιση του θαλάσσιου dumping σε διεθνές επίπεδο. Δυνάμει του άρθρου 3 της Σύμβασης, το dumping περιλαμβάνει, με την επιφύλαξη ορισμένων εξαιρέσεων,

---

<sup>61</sup> EMSA: “Addressing Illegal Discharges in the Marine Environment” (published:2013, updated:2018) <http://www.emsa.europa.eu/we-do/surveillance/earthobservationservices/download/2409/1879/23.html>

<sup>62</sup> Όλα τα παραρτήματα έχουν επικυρωθεί από τον απαιτούμενο αριθμό κρατών (που αντιπροσωπεύουν ολική χωρητικότητα άνω του 50%), και ως εκ τούτου όλα έχουν τεθεί σε ισχύ. Τα παραρτήματα I και II της MARPOL έχουν επικυρωθεί από 159 κράτη, που αντιπροσωπεύουν το 98,5% της παγκόσμιας ναυτιλιακής χωρητικότητας ( IMO: STATUS OF TREATIES διαθέσιμο στο: <https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/StatusOfTreaties.pdf> )

<sup>63</sup> supra note 9, σελ. 18

<sup>64</sup> MARPOL 73, Annex I, reg. 10(2).

<sup>65</sup> Η ιδέα της «ειδικής περιοχής» δεν ήταν εντελώς νέα, αφού βρήκε έκφραση στην OILPOL 54/69 με τη μορφή απαγορευμένων παράκτιων ζωνών. Ωστόσο, οι ειδικοί χώροι της MARPOL 73 ήταν πολύ πιο αυστηροί και ισοδυναμούσαν με πλήρη απαγόρευση απορρίψεων. Αυτές δε, οι «ειδικές περιοχές» έπρεπε να διαθέτουν λιμενικές εγκαταστάσεις υποδοχής υπολειμμάτων πετρελαίου. Αναφορικά με αυτές η MARPOL 73 κατόρθωσε να καθορίσει μια απαίτηση για τέτοιες εγκαταστάσεις σε όλα τα λιμάνια όπου δεξαμενόπλοια και μη θα έπρεπε να απορρίπτουν τα υπολείμματα πετρελαίου. Για το σκοπό αυτό, η MARPOL 73 επανήλθε στην αρχική φόρμουλα της OILPOL 54, η οποία απαιτούσε από τα κράτη να «δεσμευτούν να διασφαλίσουν την παροχή τέτοιων εγκαταστάσεων (MARPOL 73, Annex I, reg. 12(1)). Ωστόσο, αυτή η διάταξη ερμηνεύτηκε από πολλά κράτη στη Διάσκεψη του 1973 ότι δεν ήταν νομικά δεσμευτική, (βλ. R. M. M’GONIGLE & M.W. ZACHER (1979), «POLLUTION, POLITICS AND INTERNATIONAL LAW: TANKERS AT SEA» σελ. 116

<sup>66</sup> Το dumping ήταν ένας κοινός τρόπος απόρριψης αποβλήτων στις δεκαετίες του 1950 και του 1960. Τα κράτη χρησιμοποιούσαν τους ωκεανούς ως χώρο dumping. Τα απόβλητα προερχόντουσαν από χερσαίες δραστηριότητες, συμπεριλαμβανομένων ραδιενεργών υλικών, στρατιωτικών υλικών, λυμάτων και βιομηχανικών αποβλήτων. Το dumping αντιμετωπίζεται ως ξεχωριστή πηγή ρύπανσης και είναι πάντα σκόπιμο ( Stefan Kirchner, S & Kleemola-Juntunen P. (2018). *Dumping and oil pollution: Regulatory approaches for vessel operations in an ice-free Central Arctic Ocean*. RECIEL Review of European Comperative & International Law. σσ.28,29)

*«κάθε σκόπιμη διάθεση στη θάλασσα αποβλήτων ή άλλων ουσιών από σκάφη, αεροσκάφη, πλατφόρμες ή άλλα τεχνητές κατασκευές στη θάλασσα»<sup>67</sup>.*

Η Σύμβαση του Λονδίνου αντικαταστάθηκε από το Πρωτόκολλο του 1996, το οποίο σήμερα απαριθμεί 50 συμβαλλόμενα μέρη<sup>68</sup>. Η Σύμβαση και το Πρωτόκολλο δεν αποτελούν πλήρη διαδικασία για τη ρύθμιση του dumping, αλλά αποτελούν μέρος ενός διεθνούς νομικού πλαισίου πολλαπλών επιπέδων<sup>69</sup>. Και τα δύο μέσα θα τεθούν σε ισχύ παράλληλα για κάποιο χρονικό διάστημα, αλλά σταδιακά η δυναμική μετατοπίζεται στο πρωτόκολλο καθώς όλο και περισσότερα συμβαλλόμενα μέρη θα το επικυρώσουν.

Το σύστημα καταλόγων της Σύμβασης υπαγορεύει ότι επιτρέπεται η απόρριψη οποιουδήποτε αποβλήτων ή άλλων ουσιών εάν δεν απαγορεύεται από τη Σύμβαση. Το Πρωτόκολλο του 1996 άλλαξε αυτήν την προσέγγιση, καθώς καθιερώνει μία γενική απαγόρευση απόρριψης οποιουδήποτε υλικού ή ουσίας οποιουδήποτε είδους, με ειδικές εξαιρέσεις που παρατίθενται στο Παράρτημα I<sup>70</sup>. Μέσω μιας διαδικασίας «αντίστροφης καταχώρισης», οι εξαιρέσεις από την απαγόρευση ντάμπινγκ παρατίθενται στο Παράρτημα αυτό. Το σκεπτικό αυτών των αυστηρότερων απαιτήσεων δεν ήταν μόνο επιστημονικό, αλλά και πολιτικό ως αποτέλεσμα των εκστρατειών των ΜΚΟ. Η «προληπτική προσέγγιση» είναι μια γενική υποχρέωση του LCP, η οποία διέπει επίσης την αποθήκευση των αποβλήτων στο βυθό της θάλασσας, καθώς και την εγκατάλειψη ή την ανατροπή των υπεράκτιων εγκαταστάσεων<sup>71</sup>.

Πρέπει να σημειωθεί ότι η LOSC παρέχει στα παράκτια κράτη ρυθμιστική δικαιοδοσία που δεν προβλέπεται ρητά στη Σύμβαση του Λονδίνου. Έτσι βάσει του άρθρου 210 το dumping εντός της χωρικής θάλασσας και της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης (ΑΟΖ) ή στην υφαλοκρηπίδα απαιτεί τη ρητή προηγούμενη συγκατάθεση του παράκτιου κράτους<sup>72</sup>. Στα εσωτερικά ύδατα τα παράκτια κράτη ασκούν πλήρη κυριαρχία. Στα χωρικά ύδατα δε, το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης

<sup>67</sup> London Convention (n 30), Art. III 1(a).

<sup>68</sup> Στην πραγματικότητα η LC δεν ήταν μια σύμβαση του IMO δεδομένου ότι δεν είχε αρχικά εκδοθεί υπό την αιγίδα του IMO. Το άρθρο 24 (2) της LC αναφέρεται σε "αρμόδιο οργανισμό" και στη δεκαετία του 1970 τα μέρη της ζήτησαν και ο IMO συμφώνησε να αναλάβει αυτόν τον ρόλο. Το LCP προσδιορίζει τον IMO ως τον οργανισμό που παρέχει τη Γραμματεία του Πρωτοκόλλου. (supra note 9, σελ. 19).

<sup>69</sup> Kirchner, S. & Kleemola-Juntunen, P, (2018), σσ. 31,32

<sup>70</sup> London Protocol, Art. 4.1.1 and Annex 1.

<sup>71</sup> supra note 9, σελ. 19

<sup>72</sup> LOSC άρθρο 210 (5)



ξένων πλοίων περιορίζει την κυριαρχία των παράκτιων κρατών στα χωρικά ύδατα. Ωστόσο, το ντάμπινγκ δεν εμπίπτει στο δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης. Τα παράκτια κράτη έχουν επομένως το δικαίωμα να ασκούν πλήρη δικαιοδοσία σε πλοία που πραγματοποιούν dumping. Επιπλέον, το άρθρο 210 παράγραφος 6 της LOSC ορίζει ότι «οι κανονισμοί και μέτρα να μην είναι λιγότερο αποτελεσματικά στην πρόληψη, μείωση και έλεγχο τέτοιας ρύπανσης από τους παγκόσμιους κανόνες και πρότυπα». Τέτοιοι κανόνες εκφράζονται στη Σύμβαση του Λονδίνου και στο Πρωτόκολλο του 1996. Ωστόσο, η δικαιοδοσία για την επιβολή νόμων σχετικά με το dumping δεν επεκτείνεται στην ανοικτή θάλασσα.

Τέλος η Σύμβαση του Λονδίνου και το Πρωτόκολλο του 1996 θέτουν τα ελάχιστα πρότυπα αναφορικά με τις εθνικές ρυθμίσεις. Δεν εμποδίζουν τα κράτη να θεσπίσουν κανονισμούς που είναι πιο αυστηροί ή ακόμη και να απαγορεύσουν εντελώς το dumping<sup>73</sup>.

### **2.1.2.3. Η Σύμβαση OPRC**

Η Διεθνής Σύμβαση για την ετοιμότητα, την αντίδραση και τη συνεργασία για τη ρύπανση από το πετρέλαιο, του 1990 (σύμβαση OPRC) τέθηκε σε ισχύ το 1995. Ο IMO ενέκρινε τη Σύμβαση αυτή ως απάντηση στο περιστατικό Exxon Valdez. Η OPRC παρέχει ένα παγκόσμιο πλαίσιο για τη διεθνή συνεργασία και την αμοιβαία συνδρομή για την προετοιμασία και την αντιμετώπιση ενός σημαντικού περιστατικού ή απειλής πετρελαϊκής ρύπανσης και ενθαρρύνει τα κράτη να αναπτύξουν και να διατηρήσουν επαρκή ικανότητα αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης πετρελαϊκής ρύπανσης. Στο άρθρο 2 (2) της σύμβασης το " περιστατικό πετρελαϊκής ρύπανσης " ορίζεται ως: «... ένα περιστατικό ή μια σειρά περιστατικών που έχουν την ίδια προέλευση, η οποία έχει ως αποτέλεσμα ή μπορεί να οδηγήσει σε απόρριψη πετρελαίου και που θέτει ή μπορεί να αποτελέσει απειλή για το θαλάσσιο περιβάλλον, ή για την ακτογραμμή ή σχετικά συμφέροντα ενός ή περισσότερων κρατών, και που απαιτεί επείγουσα δράση ή άλλη άμεση αντίδραση»<sup>74</sup>.

<sup>73</sup> Birnie, Patricia W & Boyle, AE. (2002). *International Law and the Environment*, σελ. 424 (2<sup>η</sup> έκδοση, Oxford University Press 2002).

<sup>74</sup> International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Co-operation, 1990 (with annex and proces-verbal of rectification) (1990) Concluded at London on 30 November 1990. <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201891/volume-1891-I-32194-English.pdf>



Τα πλοία υποχρεούνται επίσης να αναφέρουν περιστατικά ρύπανσης στις παράκτιες αρχές<sup>75</sup>. Τα συμβαλλόμενα μέρη πρέπει να απαιτούν από τα πλοία, τις υπεράκτιες μονάδες και τους θαλάσσιους λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία τους να έχουν σχέδια έκτακτης ανάγκης για τη ρύπανση του πετρελαίου<sup>76</sup>.

Αναγνωρίζοντας τη σημασία της διεθνούς συνεργασίας για την καταπολέμηση των κινδύνων της θαλάσσιας ρύπανσης από πετρέλαιο, η Σύμβαση ενθαρρύνει όλα τα μέρη να συνάψουν διμερείς και περιφερειακές συμφωνίες αντιμετώπισης για να προετοιμάσουν και να ανταποκριθούν σε πετρελαιοκηλίδες<sup>77</sup>. Η Σύμβαση θεσπίζει έναν εθελοντικό μηχανισμό για τα μέρη να παρέχουν τεχνική βοήθεια με τη μορφή εξοπλισμού και εκπαίδευσης σε άλλα μέρη που ζητούν τέτοια βοήθεια<sup>78</sup>.

Επομένως, ένα βασικό όφελος από τη συμμετοχή στη Σύμβαση OPRC είναι η ικανότητα των κρατών να καλούν και να συνεισφέρουν στο διεθνές πλαίσιο της αμοιβαίας διεθνούς βοήθειας και της τεχνικής συνεργασίας για την ετοιμότητα και την ανταπόκριση στις πετρελαιοκηλίδες.

Για να αυξήσει αυτές τις ρυθμίσεις, ο IMO υιοθέτησε το Πρωτόκολλο HNS τον Μάρτιο του 2000. Το Πρωτόκολλο ακολουθεί τις αρχές της μητρικής σύμβασης και, όπως και η Σύμβαση OPRC, το Πρωτόκολλο στοχεύει να παρέχει ένα παγκόσμιο πλαίσιο διεθνούς συνεργασίας για την καταπολέμηση μεγάλων περιστατικών ή απειλών θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία, λιμενικές εγκαταστάσεις και χώρους μεταφοράς. Το Πρωτόκολλο τέθηκε σε ισχύ το 2007<sup>79</sup>.

Από μια καθαρά προοπτική «παρέμβασης», το κράτος σημαίας θεωρείται ότι είναι ο πρώτος ανταποκριτής εάν υπάρχει ανάγκη να παρέμβει σε ένα περιστατικό ρύπανσης από πετρέλαιο. Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, η OPRC τονίζει τη «διεθνή συνεργασία στην αντιμετώπιση της ρύπανσης» όπως αυτή ενσωματώνεται στο άρθρο 7 της σύμβασης. Όπως υποδηλώνει ο τίτλος, τα μέρη καλούνται να συνεργαστούν σε κάθε πτυχή «όταν η σοβαρότητα αυτού του περιστατικού το δικαιολογεί» και «κατόπιν αιτήματος οποιουδήποτε μέρους που επηρεάζεται ή ενδέχεται να επηρεαστεί»<sup>80</sup>.

---

<sup>75</sup> Ibid art. 4

<sup>76</sup> Ibid art. 3

<sup>77</sup> Ibid atr. 10

<sup>78</sup> Ibid art. 9

<sup>79</sup> supra note 9, σελ. 112

<sup>80</sup> Angela Carpenter & Andrey G. Kostianoy (2018), “OIL POLLUTION IN THE MEDITERRANEAN SEA PART 1, the international context” (ΕΚΔ. Springer) σ. 84

### **2.1.3. Η Σύγχρονη Πολιτική Δυναμική στον IMO**

Η δυναμική του IMO σήμερα αντικατοπτρίζει σε μικρότερο βαθμό κρατικοκεντρικές δικαιοδοτικές συγκρούσεις των κρατών που επικρατούσαν στη δεκαετία του 1970. Αντίθετα, η πιο σχετική σύγχρονη αντιπαράθεση λαμβάνει χώρα μεταξύ των εμπορικών συμφερόντων της ναυτιλίας και των κρατών σημαίας που αντιστέκονται στην αυξανόμενη ρύθμιση αφενός, και των περιβαλλοντικών συμφερόντων των παράκτιων κρατών που επιδιώκουν μεγαλύτερο έλεγχο επί των ρυπογόνων δραστηριοτήτων των πλοίων από την άλλη. Αν και αυτό δεν είναι εντελώς νέο, η θεμελιώδης διαφορά έγκειται στο γεγονός ότι τα εμπορικά συμφέροντα της ναυτιλίας δεν απολαμβάνουν επί του παρόντος την πλήρη υποστήριξη των παραδοσιακών συμμάχων της που ήταν τα θαλάσσια κράτη. Σε μεγάλο βαθμό, η μετατόπιση της πολιτικής αυτής οφείλεται στην προοδευτική πτώση των νηολογίων των κρατών αυτών. Επιπλέον, πολλές συνδεδεμένες βιομηχανίες, όπως η ναυπηγική βιομηχανία, έχουν μετακινηθεί στις πιο οικονομικά αποδοτικές αναπτυσσόμενες χώρες. Τα πλοία είναι επίσης όλο και πιο επανδρωμένα από τους υπηκόους των αναπτυσσόμενων χωρών. Γενικά, το κέντρο βάρους των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων έχει απομακρυνθεί από τα παραδοσιακά θαλάσσια κράτη προς τον αναπτυσσόμενο κόσμο, τουλάχιστον όσον αφορά την νηολόγηση.

Η προοδευτική μείωση της συνάφειας της ναυτιλιακής βιομηχανίας με τα ανεπτυγμένα κράτη επέτρεψε έτσι σε αυτές τις πολιτείες να υπερασπιστούν τις περιβαλλοντικές τους πολιτικές σε μεγαλύτερο βαθμό. Ως αποτέλεσμα, έχουν δημιουργηθεί ισχυρά συστήματα επιβολής που βασίζονται σε μεγαλύτερες εξουσίες επιθεώρησης για τα παράκτια και λιμενικά κράτη, ιδιαίτερα στη Δυτική Ευρώπη και τη Βόρεια Αμερική. Αθροιστικά, αυτές οι εξελίξεις αντιπροσωπεύουν μια σημαντική υποχώρηση αυτών των παραδοσιακών προπυργίων του θαλάσσιου εμπορίου και την υπεροχή του κράτους σημαίας.

### **2.1.4. Η Ατζέντα 2030 για την βιώσιμη ανάπτυξη στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και η Στρατηγική του IMO για την καταπολέμηση της Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης.**

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μία αυξανόμενη συνειδητοποίηση του ρόλου που διαδραματίζει ο ναυτιλιακός τομέας στο πλαίσιο των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και της κλιματικής αλλαγής. Ενώ η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι υπεύθυνη για περίπου το 2,5% όλων των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, δεν

καλύπτεται ωστόσο από το Πρωτόκολλο του Κιότο του 1997 στη σύμβαση-πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (UNFCCC) ή τη συμφωνία του Παρισιού του 2015, ούτε υπάρχουν σαφείς στόχοι μείωσης για τη ναυτιλιακή βιομηχανία στο πλαίσιο της UNFCCC<sup>81</sup>.

Αφού λοιπόν η ναυτιλία δεν έχει ακόμη συμπεριληφθεί σε καμία διεθνή συμφωνία για το κλίμα, καλείται να συμβάλει δίκαια στις παγκόσμιες δεσμεύσεις για την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής μειώνοντας τις εκπομπές της έτσι ώστε να καταστεί βιώσιμη. Η βιώσιμη ανάπτυξη είναι πρωταρχικής σημασίας για τη διεθνή ναυτιλία, στο βαθμό που έχει μεγάλο παγκόσμιο αντίκτυπο. Στο σημείο αυτό λοιπόν η Ατζέντα 2030 για την Αειφόρο Ανάπτυξη και οι 17 της Στόχοι (SDGs) έρχονται να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο.

Ενώ οι SDGs δεν αναφέρονται άμεσα στις μεταφορές ούτε στις θαλάσσιες μεταφορές, θεωρείται ότι η ναυτιλία αποτελεί κρίσιμο παράγοντα για την αποτελεσματική υλοποίησή τους. Έτσι, η βιώσιμη ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών εγείρει σημαντικές προκλήσεις όχι μόνο στον τομέα αυτό αλλά και από την άποψη της παγκόσμιας διακυβέρνησης.

Ο IMO ως παγκόσμια αρχή καθορισμού προτύπων για τη βιομηχανία θαλάσσιων μεταφορών, την ασφάλεια, την προστασία και τις περιβαλλοντικές επιδόσεις της διεθνούς ναυτιλίας, έχει να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην επίτευξη των SDGs επειδή μπορεί να δημιουργήσει ένα αποτελεσματικότερο ρυθμιστικό πλαίσιο για τη βιομηχανία θαλάσσιων μεταφορών. Ως εκ τούτου, ο IMO έχει την ευθύνη να διαδραματίσει πλήρη και ενεργό ρόλο στην επίτευξη της Ατζέντας 2030 και των SDGs και να παράσχει στήριξη στα κράτη μέλη του μέσω, μεταξύ άλλων, συμβουλών πολιτικής και τεχνικής συνεργασίας, ιδίως κατά την εφαρμογή των SDGs στο πλαίσιο της εθνικής ρύθμισης των κρατών μελών μέσω των αντίστοιχων εθνικών στρατηγικών βιώσιμης ανάπτυξης.

Παρόμοιο με αυτό που συνέβη με τους Αναπτυξιακούς Στόχους της Χιλιετίας (MDGs), η Ατζέντα των Ηνωμένων Εθνών για το 2030 για την Βιώσιμη Ανάπτυξη θα μπορούσε επίσης να γίνει αναπόσπαστο μέρος του έργου του IMO, όχι μόνο όσον αφορά την τεχνική συνεργασία, αλλά και σε όλους τους άλλους τομείς που ο IMO φροντίζει μέσω των οργάνων του. Ωστόσο, για να γίνει αυτό, πρέπει να

---

<sup>81</sup> Stefan Kirchner. (2018). *Marine Pollution B. Vessel Source Pollution* (στο *Yearbook of International Environmental Law*, Volume 29, 2020), σσ. 1-5. Διαθέσιμο στο <https://doi.org/10.1093/yiel/yvz006>

αντιμετωπιστεί η κύρια πρόκληση που θέτει η Ατζέντα του 2030 στον IMO, δηλαδή τα κράτη μέλη πρέπει να δεσμευτούν πιο αυστηρά έτσι ώστε η επίτευξη των στόχων να πραγματοποιηθεί με ισορροπημένο και ολοκληρωμένο τρόπο, αγκαλιάζοντας τις τρεις διαστάσεις της βιώσιμης ανάπτυξης (οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική) στο πλαίσιο των προγραμμάτων και των πρωτοβουλιών του.

Δεδομένου ότι μεγάλο μέρος του έργου του IMO εξαρτάται από το στρατηγικό του σχέδιο<sup>82</sup>, ήταν εξίσου σημαντικό για τον IMO να ευθυγραμμίσει τους στόχους και τη στρατηγική του με την ατζέντα του 2030 (όπως είχαν κάνει τα περισσότερα εξειδικευμένα όργανα του ΟΗΕ πριν από το 2015)<sup>83</sup>.

Πρέπει να σημειωθεί ότι η ατμοσφαιρική ρύπανση που προκαλούν τα πλοία άρχισε να απασχολεί τον IMO αρκετά χρόνια πριν. Συγκεκριμένα η Επιτροπή Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του IMO (MEPC) άρχισε να εξετάζει την ατμοσφαιρική ρύπανση που προέρχεται από τα πλοία το 1988. Κατά συνέπεια, πραγματοποιήθηκε μια νέα προσθήκη στη MARPOL 73/78 όταν το 1997 υιοθετείται ένα νέο πρωτόκολλο, το Πρωτόκολλο του 1997, μέσω του οποίου εισήχθη το Παράρτημα VI της MARPOL, που αφορά στην πρόληψη της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα πλοία και το οποίο τέθηκε σε ισχύ τον Μάιο του 2005<sup>84</sup>.

Μετά από χρόνια εσωτερικής συζήτησης σχετικά με το πώς και εάν ο ναυτιλιακός τομέας θα πρέπει να ευθυγραμμιστεί με τους στόχους της Συμφωνίας του Παρισιού, ο IMO ανέπτυξε επιτέλους έναν απαιτητικό χάρτη πορείας για την αποανθρακοποίηση του τομέα. Ο ακρογωνιαίος λίθος αυτού του χάρτη πορείας είναι

---

<sup>82</sup> Η συνέλευση του IMO, η οποία συνεδριάζει μία φορά κάθε 2 χρόνια, και οι κυβερνήσεις των κρατών – μελών του υιοθέτησαν ένα στρατηγικό σχέδιο που περιέχει βασικές στρατηγικές κατευθύνσεις που θα επιτρέψουν στον IMO να επιτύχει τους στόχους της αποστολής του.

<sup>83</sup> Όλα τα όργανα του συστήματος των Ηνωμένων Εθνών κλήθηκαν από τον ΟΗΕ να ευθυγραμμίσουν και να συνδέσουν το έργο τους με τους SDGs. Αυτό το κρίσιμο βήμα δεν υλοποιήθηκε πραγματικά σε πρώιμο στάδιο στον IMO, καθώς τα κράτη μέλη του δεν αντέδρασαν εγκαίρως. (βλ. Sciberras, L. & Ramos Silva, J. (2018). *The UN's 2030 Agenda for sustainable development and the maritime transport domain: the role and challenges of IMO and its stakeholders through a grounded theory perspective* (στο *WMU Journal of Maritime Affairs*, Vol.19, I.4, December 2020)). <https://doi.org/10.1007/s13437-018-0147-2>

<sup>84</sup> Αυτοί οι κανονισμοί για την πρόληψη της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα πλοία περιελάμβαναν εν συντομία πρότυπα εκπομπών NOx και απαιτήσεις για εγκατάσταση συστημάτων καθαρισμού καυσαερίων για τη μείωση των εκπομπών αυτών, όρια στην περιεκτικότητα σε θείο του μαζούτ που χρησιμοποιείται στα πλοία για τη μείωση των εκπομπών SOx και απαιτήσεις για συστήματα ή τεχνολογίες καθαρισμού καυσαερίων για τον περιορισμό των εκπομπών Sox. Στη πορεία η Επιτροπή Θαλάσσιου Περιβάλλοντος ενέκρινε τροποποιήσεις στους κανονισμούς του παραρτήματος VI της MARPOL για να μειώσει ακόμη περισσότερο τις επιβλαβείς εκπομπές από πλοία. (βλ. Chul –Hwan Han. (2010). *Strategies to reduce air pollution in shipping industry* (στο *The Asian Journal of Shipping and Logistics* Vol.26, I. 1, 2010) σσ. 7-29. [https://doi.org/10.1016/s2092-5212\(10\)8009-4](https://doi.org/10.1016/s2092-5212(10)8009-4))

η υιοθέτηση, το 2018, της αρχικής στρατηγικής του<sup>85</sup> για την επίτευξη μειώσεων των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τη ναυτιλία. Με το 2008 ως έτος αναφοράς, η Στρατηγική στοχεύει τουλάχιστον στο μισό των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τη ναυτιλία έως το 2050 και στη μείωση της μέσης έντασης άνθρακα (CO<sub>2</sub> ανά τόνο-μίλι) κατά τουλάχιστον 40% έως το 2030 και 70% πριν από τα μέσα του αιώνα<sup>86</sup>.

Η στρατηγική αυτή περιλαμβάνει βραχυπρόθεσμα, μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα μέτρα με συγκεκριμένα χρονοδιαγράμματα λαμβάνοντας υπόψιν και τις επιπτώσεις τους στα κράτη. Σύμφωνα με τον «χάρτη πορείας» που εγκρίθηκε από τα κράτη μέλη του IMO το 2016, η στρατηγική αυτή αναμένεται να αναθεωρηθεί έως το 2023. Ο IMO εκτελεί επίσης έργα παγκόσμιας τεχνικής συνεργασίας για την υποστήριξη της ικανότητας των κρατών (building capacity), ιδίως των αναπτυσσόμενων κρατών να εφαρμόζουν και να υποστηρίζουν την ενεργειακή απόδοση στον τομέα της ναυτιλίας. Η τεχνολογική καινοτομία και η παγκόσμια εισαγωγή εναλλακτικών καυσίμων ή / και πηγών ενέργειας για τη διεθνή ναυτιλία αποτελούν ένα από τα κεντρικά σημεία της στρατηγικής<sup>87</sup>.

Η συγκεκριμένη στρατηγική βασίζεται στο έργο του Global Maritime Energy Efficiency Partnership Project<sup>88</sup> (GloMEEP Project), το οποίο λειτουργεί από το 2015. Το GloMEEP προορίζεται να υποστηρίξει τη βιομηχανία στην υλοποίηση μέτρων ενεργειακής απόδοσης στον τομέα της ναυτιλίας και στα πλαίσιά του, έχει δημιουργηθεί μια παγκόσμια συμμαχία βιομηχανίας για την υποστήριξη της ναυτιλίας χαμηλών εκπομπών άνθρακα. Η συμμαχία αυτή αποσκοπεί στη δημιουργία λύσεων που μπορούν να βοηθήσουν τους πλοιοκτήτες και τους φορείς

---

<sup>85</sup> ADOPTION OF THE INITIAL IMO STRATEGY ON REDUCTION OF GHG EMISSIONS FROM SHIPS AND EXISTING IMO ACTIVITY RELATED TO REDUCING GHG EMISSIONS IN THE SHIPPING SECTOR. Διαθέσιμο στο: [https://unfccc.int/sites/default/files/resource/250\\_IMO%20submission\\_Talanoa%20Dialogue\\_April%202018.pdf](https://unfccc.int/sites/default/files/resource/250_IMO%20submission_Talanoa%20Dialogue_April%202018.pdf)

<sup>86</sup> Serra, P, Fancello, G. (2020). “Towards the IMO’s GHG Goals: A Critical Overview of the Perspectives and Challenges of the Main Options for Decarbonizing International Shipping” (στο *Sustainability* 2020, 12(8), 3220), σσ 1-3. <https://doi.org/10.3390/su12083220>.

<sup>87</sup> <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/06GHGinitialstrategy.aspx>

<sup>88</sup> Το έργο του GloMEEP εκτελείται από μια ειδική μονάδα συντονισμού έργων (PCU) που ιδρύθηκε στο τμήμα θαλάσσιου περιβάλλοντος του IMO. Το GloMEEP υποστηρίζει δέκα κύριες πιλοτικές χώρες του έργου για την εφαρμογή αυτών των μέτρων, μέσω νομικών, πολιτικών και θεσμικών μεταρρυθμίσεων, δραστηριοτήτων ευαισθητοποίησης και ανάπτυξης ικανοτήτων, δημιουργίας εταιρικών σχέσεων δημόσιου-ιδιωτικού τομέα για την υποστήριξη της ναυτιλίας χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και οι κύριες πιλοτικές χώρες (LPC) του έργου GloMEEP είναι: Αργεντινή, Κίνα, Γεωργία, Ινδία, Τζαμάικα, Μαλαισία, Μαρόκο, Παναμάς, Φιλιππίνες και Νότια Αφρική. <https://glomeep.imo.org/>

εκμετάλλευσης να υιοθετήσουν νέες τεχνολογίες ή/και μέτρα που μπορούν να συμβάλουν στη μείωση των αερίων του θερμοκηπίου. Ως εκ τούτου, μπορεί να ειπωθεί ότι μια πολυεπίπεδη προσέγγιση για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου βρίσκεται ήδη σε εξέλιξη, στοχεύοντας στους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων τόσο σε κυβερνητικό όσο και σε εταιρικό επίπεδο<sup>89</sup>.

## **2.2. ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ – UNEP**

Εκτός από τον ΙΜΟ, οι λειτουργίες πολλών άλλων ειδικευμένων οργανισμών και φορέων του ΟΗΕ επηρεάζουν το ζήτημα της ρύθμισης της θαλάσσιας ρύπανσης. Οι φορείς αυτοί περιλαμβάνουν τη Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το εμπόριο και την ανάπτυξη (UNCTAD), τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (ILO), το πρόγραμμα του ΟΗΕ για το περιβάλλον (UNEP) και, σε μικρότερο βαθμό, τον Οργανισμό Τροφίμων και Γεωργίας (FAO) και τον Παγκόσμιο Μετεωρολογικό Οργανισμό (WMO).

Το Πρόγραμμα Περιβάλλοντος των Ηνωμένων Εθνών (UNEP) ιδρύθηκε μετά από τη Διάσκεψη (ορόσημο) της Στοκχόλμης του 1972 για το Ανθρώπινο Περιβάλλον. Μεταξύ των βασικών στόχων του UNEP είναι η συμφιλίωση της ανάπτυξης με τις περιβαλλοντικές ανάγκες και η προστασία του ανθρώπινου περιβάλλοντος, ιδίως στις αναπτυσσόμενες χώρες. Το UNEP δεν είναι ένας εξειδικευμένος οργανισμός του ΟΗΕ, αλλά είναι ένα πρόγραμμα επιφορτισμένο με το ρόλο του συντονισμού των δραστηριοτήτων όλων των υπηρεσιών του ΟΗΕ σε σχέση με την προστασία του περιβάλλοντος<sup>90</sup>.

---

<sup>89</sup> Supra note 81.

<sup>90</sup> Πρέπει να αναφερθεί στο σημείο αυτό ότι το UNEP προσπαθεί να εξασφαλίσει μια αποτελεσματική, χωρίς αποκλεισμούς και ισόρροπη συμμετοχή των ΜΚΟ, καθώς διαδραματίζουν κεντρικό ρόλο στην παροχή εμπειρογνωμοσύνης και επιστημονικής γνώσης, στην ενημέρωση των κυβερνήσεων για τις τοπικές ανάγκες και απόψεις. Το UNEP εφαρμόζει την προσέγγιση των Μεγάλων Ομάδων που περιγράφεται στην Ατζέντα 21 και εμπλέκεται με εννέα κατηγορίες ενδιαφερομένων που εκπροσωπούνται από μη κερδοσκοπικούς, μη κυβερνητικούς οργανισμούς, συγκεκριμένα: Αγρότες, Γυναίκες, Επιστημονική και Τεχνολογική Κοινότητα, Παιδιά και Νεολαία, αυτόχθονες λαοί, εργαζόμενοι και συνδικάτα, επιχειρήσεις και βιομηχανία, μη κυβερνητικές οργανώσεις και τοπικές αρχές. Προκειμένου οι Οργανώσεις αυτές να συμμετάσχουν στη διακυβέρνηση του Περιβάλλοντος του ΟΗΕ, πρέπει να είναι διαπιστευμένες σε αυτό. Οι ΜΚΟ πρέπει να πληρούν επιτυχώς τις απαιτήσεις της διαδικασίας διαπίστευσης προτού αποκτήσουν το καθεστώς παρατηρητή στη UNEA και τα επικουρικά όργανα της, όπως η Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων.

Η Συνέλευση Περιβάλλοντος των Ηνωμένων Εθνών (UNE ASSEMBLY) αποτελεί το διοικητικό όργανο του UNEP. Δημιουργήθηκε τον Ιούνιο του 2012, όταν οι παγκόσμιοι ηγέτες ζήτησαν να ενισχυθεί και να αναβαθμιστεί το UNEP κατά τη διάρκεια της Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για την Βιώσιμη Ανάπτυξη (RIO + 20). Η Συνέλευση ενσωματώνει μια νέα εποχή στην οποία το περιβάλλον βρίσκεται στο επίκεντρο της εστίασης της διεθνούς κοινότητας και η ίδρυσή της ήταν το αποκορύφωμα διεθνών προσπαθειών δεκαετιών, που ξεκίνησαν από τη Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Ανθρώπινο Περιβάλλον στη Στοκχόλμη το 1972 και στόχευαν στη δημιουργία ενός συνεκτικού συστήματος διεθνούς περιβαλλοντικής διακυβέρνησης.

Η UNEA είναι το υψηλότερο επίπεδο λήψης αποφάσεων στον κόσμο για το περιβάλλον, καθορίζει την παγκόσμια περιβαλλοντική ατζέντα σε συνεργασία με θεσμικά όργανα του ΟΗΕ και τις πολυμερείς περιβαλλοντικές συμφωνίες και συνεδριάζει ανά διετία για να θέσει προτεραιότητες αναφορικά με τις παγκόσμιες περιβαλλοντικές πολιτικές και να αναπτύξει το διεθνές περιβαλλοντικό δίκαιο<sup>91</sup>.

Τα πρώτα χρόνια μετά την ίδρυσή του, το UNEP προώθησε ενεργά το πρόγραμμα περιφερειακών θαλασσών<sup>92</sup>. Ως εκ τούτου, εγκρίθηκαν περιφερειακές συμφωνίες για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση σε διάφορα μέρη του κόσμου, συμπεριλαμβανομένης της Μεσογείου, του Περσικού Κόλπου και του Κόλπου του Ομάν, της Καραϊβικής, της Δυτικής Ακτής της Αφρικής, του Νοτιοανατολικού Ειρηνικού, της Ερυθράς Θάλασσας και του Κόλπου του Άντεν, της περιοχή της Ανατολικής Αφρικής και του Νότιου Ειρηνικού. Το πρόγραμμα «Regional Seas» του UNEP υιοθετεί μια ενιαία μορφή που καθορίζει μόνο γενικές υποχρεώσεις που προέρχονται από την LOSC με λεπτομερείς διατάξεις που εξετάζονται σε ξεχωριστά πρωτόκολλα στις σχετικές συμβάσεις<sup>93</sup>.

---

<https://www.unenvironment.org/civil-society-engagement/accreditation? ga=2.218391065.12469894.1611926097-326887837.1588247562>

<sup>91</sup> <https://environmentassembly.unenvironment.org/about-united-nations-environment-assembly? ga=2.150761270.12469894.1611926097-326887837.1588247562>

<sup>92</sup> Ραυτόπουλος, Ε. (1993). *The Barcelona Convention and protocols: The Mediterranean Action Plan regime*. Simmonds & Hill. Σσ.1-5

<sup>93</sup> Tan, Alan Khee-Jin (2005), σσ. 80-83



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ «ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ» ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ**

### **3.1. ΓΕΝΙΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ.**

Ένα σχετικό ζήτημα είναι ο τρόπος με τον οποίο οι διεθνείς κανόνες διαμορφώνουν τη δικαιοδοσία των κρατών να καθορίζουν τους δικούς τους ουσιαστικούς κανόνες. Πως κατανέμεται η δικαιοδοσία για τον καθορισμό και την επιβολή αυτών των κανόνων μεταξύ των διαφόρων κρατικών φορέων όμως; Η έννοια της «δικαιοδοσίας» του κράτους για ένα συγκεκριμένο γεγονός, είναι ένα από τα κεντρικά δόγματα του διεθνούς δικαίου. Στον τομέα της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία, η «δικαιοδοσία» αναφέρεται στην αρμοδιότητα των κρατών να καθορίζουν και να επιβάλλουν νομοθεσία κατά των σκαφών που ρυπαίνουν. Έτσι, η «κανονιστική» ή «νομοθετική» δικαιοδοσία σχετίζεται με την αρμοδιότητα του κράτους να θεσπίζει ή να εκδίδει ουσιαστικά κανόνες ελέγχου της ρύπανσης. Αυτοί οι κανόνες και τα πρότυπα ορίζονται διεθνώς (πχ στον IMO ), παρόλο που το διεθνές δίκαιο μπορεί επίσης να εγκρίνει τη θέσπιση εθνικών προτύπων υπό ορισμένες περιστάσεις. Η δικαιοδοσία για την πρόληψη ή την τιμωρία της πραγματικής παραβίασης των σχετικών προτύπων ονομάζεται «δικαιοδοσία επιβολής», ενώ η «δικαστική δικαιοδοσία» είναι η εξουσία των εθνικών δικαστηρίων να εκδικάζουν διώξεις εναντίον πλοίου ή προσώπου για παραβάσεις καθορισμένων προτύπων<sup>94</sup>. Συμφωνίες όπως η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (LOSC) και οι συμβάσεις του IMO δεν κάνουν πάντα σαφείς διακρίσεις μεταξύ της δικαιοδοσίας επιβολής και της δικαστικής δικαιοδοσίας<sup>95</sup>.

---

<sup>94</sup> Όταν ένα κράτος θεσπίζει νόμο που απαιτεί από όλα τα σκάφη που εισέρχονται στα λιμάνια του να έχουν διπλό πυθμένα, ασκεί κανονιστική δικαιοδοσία. Όταν συλλαμβάνει ένα σκάφος με ένα μόνο πυθμένα, ασκεί τη δικαιοδοσία επιβολής του και αν προσφύγει εναντίον του σκάφους στα δικαστήρια του, ασκεί δικαστική δικαιοδοσία (βλ. Daniel M. Bodansky (1991), «Protecting the Marine Environment from Vessel Source Pollution: UNCLOS III and Beyond» University of Georgia School of Law, σελ. 731, διαθέσιμο στο: [https://digitalcommons.law.uga.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1519&context=fac\\_artchop](https://digitalcommons.law.uga.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1519&context=fac_artchop))

<sup>95</sup> Αρκετοί συγγραφείς θεωρούν επίσης την δικαιοδοσία επιβολής ως δικαστική δικαιοδοσία, προσδιορίζοντας τις τρεις κατηγορίες δικαιοδοσίας σε κανονιστική, εκτελεστική και δικαστική. Άλλοι συγγραφείς κατηγοριοποιούν τη δικαιοδοσία επιβολής στην αρμοδιότητα σύλληψης (δικαιοδοσία σύλληψης) και στην αρμοδιότητα δικαστικών οργάνων να αντιμετωπίζουν φερόμενες παραβιάσεις του νόμου (δικαστική δικαιοδοσία), βλ. CHURCHILL & A. V. LOWE, (1999), «THE LAW OF THE SEA» σ. 344.



Σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, τα δύο σχετικά χαρακτηριστικά που σχετίζονται με τη δικαιοδοσία ενός κράτους είναι η έκταση και το περιεχόμενο της δικαιοδοσίας αντίστοιχα.<sup>96</sup> Από την πλευρά του, το «περιεχόμενο» καθορίζει ποια ουσιαστικά πρότυπα μπορούν να θεσπίζονται, δηλαδή εάν τα πρότυπα πρέπει να είναι διεθνώς συμφωνημένα πρότυπα ή μονομερή εθνικά. Τα κράτη απολαμβάνουν γενικά αποκλειστική δικαιοδοσία εντός της επικράτειάς τους, συμπεριλαμβανομένων των εσωτερικών υδάτων και των χωρικών θαλασσών τους. Έτσι, σε σχέση με τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης, τα κράτη μπορούν γενικά να ορίζουν τα εθνικά τους πρότυπα απόρριψης για τα εσωτερικά τους ύδατα και τις χωρικές θάλασσές τους, με την επιφύλαξη μόνο του γενικού δικαιώματος της αβλαβούς διέλευσης των πλοίων<sup>97</sup>. Πέρα από τα χωρικά ύδατα, ωστόσο, η διεθνής δικαιοδοσία πρέπει να παρέχεται συγκεκριμένα από το διεθνές δίκαιο, τόσο σε σχέση με την έκταση όσο και με το περιεχόμενο.

Κάθε φορά που ένα σκάφος απορρίπτει ρύπους στη θάλασσα, είτε λειτουργικά είτε κατά λάθος, ανακύπτουν δύο γενικές έρευνες που σχετίζονται με την κανονιστική δικαιοδοσία και με την δικαιοδοσία επιβολής της νομοθεσίας αντίστοιχα. Πρώτον, ποιοι νόμοι διέπουν τη συμπεριφορά του πλοίου; Είναι οι εθνικοί νόμοι ή οι διεθνώς συμφωνημένοι όπως έχουν προκαθοριστεί από τον IMO; Δεύτερον, ποια κράτος ή κράτη έχουν τη δικαιοδοσία να επιβάλλουν τους σχετικούς νόμους εναντίον του παραβατικού σκάφους και να το διώξουν για παραβάσεις; Η απάντηση των ναυτικών δυνάμεων σε αυτά τα ερωτήματα (και, συνεπώς, η προεπιλεγμένη θέση τους στο διεθνές δίκαιο) ήταν παραδοσιακά ότι τα κράτη σημαίας θα πρέπει αποκλειστικά να ορίζουν και να επιβάλλουν γενικά αποδεκτά διεθνή πρότυπα στα πλοία τους. Ως εκ τούτου, σύμφωνα με το καθεστώς που θεσπίστηκε από την OILPOL 54 και την MARPOL 73/78, τα Συμβαλλόμενα Κράτη υποχρεούνται να αναλάβουν πλήθος υποχρεώσεων, όπως η θέσπιση διεθνώς αποδεκτών προτύπων για τα σκάφη σημαίας, η επιθεώρηση πλοίων για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τα σχετικά πρότυπα και η κίνηση διαδικασίας κατά των παραβατικών σκαφών, ανεξάρτητα από το πού συνέβη η παραβίαση. Έτσι, οι ενέργειες ενός παραβατικού σκάφους αξιολογούνται κατά κύριο λόγο σύμφωνα με τη νομοθεσία του κράτους σημαίας, το οποίο θα έπρεπε να έχει ενσωματώσει τα σχετικά διεθνή πρότυπα στο σώμα των νόμων του. Έτσι, οι συμβάσεις του IMO που

<sup>96</sup> M'GONIGLE & ZACHER, (1979) ό.π. υποσημ. 39, σ. 207.

<sup>97</sup> LOSC, άρθρο.19

οδήγησαν στην LOSC ευνοούσαν σαφώς τα συμφέροντα των ναυτικών κρατών, υποβάλλοντας τα σκάφη τόσο στη κανονιστική δικαιοδοσία όσο και στη δικαιοδοσία επιβολής του κράτους σημαίας.

Όσον αφορά στο τι μπορούν να θεσπίζουν και να επιβάλουν τα κράτη σημαίας, τα κράτη αυτά υποχρεούνται γενικά από τις διάφορες συμβάσεις να ενσωματώσουν στην εθνική τους νομοθεσία τα σχετικά διεθνή πρότυπα που έχουν υιοθετηθεί από τον IMO. Ωστόσο, οι νόμοι του κράτους σημαίας θα πρέπει «να έχουν τουλάχιστον το ίδιο αποτέλεσμα» με τα διεθνή πρότυπα.<sup>98</sup> Αυτό σημαίνει ότι τα διεθνή πρότυπα αντιπροσωπεύουν απλώς το ελάχιστο όριο (minimum threshold) για τα κράτη σημαίας, τα οποία μπορούν επομένως να ορίζουν πρότυπα που είναι πιο αυστηρά.

Το προνόμιο του κράτους σημαίας να ορίζει αυστηρότερους κανόνες που υπερβαίνουν τα διεθνή πρότυπα είναι απολύτως σύμφωνο με την έννοια της κρατικής κυριαρχίας. Σε αυτήν την περίπτωση, το κράτος σημαίας έχει δικαιοδοσία βάσει του γεγονότος ότι τα σκάφη που φέρουν τη σημαία του φέρουν και την εθνικότητά του<sup>99</sup>. Στην πράξη, ωστόσο, δεν υπάρχει υιοθέτηση αυστηρότερων νόμων γιατί οι νόμοι του κράτους σημαίας συνήθως δείχνουν την τάση να υποχωρούν κάτω από τα διεθνή πρότυπα λόγω της γενικής έλλειψης κινήτρων αυτών των κρατών για τη ρύθμιση των πλοίων τους<sup>100</sup>.

Το αντίστροφο ισχύει για τα παράκτια κράτη. Δεδομένου ότι η ρύπανση από πλοία μπορεί να επηρεάσει τα ύδατα και τις ακτές τους, μαζί με τους θαλάσσιους πόρους που περιέχονται σε αυτά, έχουν συμφέρον να καθορίσουν και να επιβάλουν αυστηρότερα πρότυπα για την αποτελεσματική καταπολέμηση της ρύπανσης από τα πλοία και σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, η προστασία των εσωτερικών υδάτων και της χωρικής θάλασσας μπορεί δικαιολογημένα να βασίζεται στην κυριαρχία που

---

<sup>98</sup> LOSC Άρθρο 211(2)

<sup>99</sup> Σύμφωνα με μια θεωρία, ένα σκάφος είναι ένα πλωτό μέρος της επικράτειας του κράτους σημαίας, και επομένως η δικαιοδοσία του κράτους σημαίας είναι ένας τύπος εδαφικής δικαιοδοσίας. Αυτή η θεωρία είναι γνωστή ως «floating island theory». (Bodansky (1991), σελ. 731)

<sup>100</sup> Ειδικά στα κράτη με ανοιχτά μητρώα, τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους σπάνια ταξιδεύουν στα λιμάνια τους. Ως εκ τούτου, οποιαδήποτε πιθανή ζημιά που προκαλείται από αυτά τα σκάφη θα ήταν στο θαλάσσιο περιβάλλον της ανοικτής θάλασσας ή σε περιοχές που υπάγονται στη δικαιοδοσία άλλων κρατών. Επιπλέον, πολλά από τα αναπτυσσόμενα κράτη σημαίας δεν διαθέτουν το απαιτούμενο ανθρώπινο δυναμικό και οικονομικούς πόρους για να εφαρμόσουν αυστηρά τα πρότυπα. Συχνά, το μόνο ενδιαφέρον που έχει το κράτος σημαίας είναι τα έσοδα από την εγγραφή που προέρχονται από πλοία που φέρουν τη σημαία του. Στην ουσία, η έλλειψη κινήτρων από το κράτος σημαίας για την θέσπιση και επιβολή μέτρων ελέγχου της ρύπανσης είναι ο λόγος για τον οποίο έπρεπε να επιβληθεί ένα ελάχιστο πρότυπο στα κράτη σημαίας από τα διάφορα ρυθμιστικά μέσα, συμπεριλαμβανομένης της MARPOL 73/78 και της LOSC.

απολαμβάνουν τα παράκτια κράτη στα ύδατα αυτά.<sup>101</sup> Όσον αφορά τη ρύπανση που συμβαίνει πέρα από τα χωρικά τους ύδατα, το βασικό επιχείρημα που αιτιολογεί την επιθυμία τους για ευρύτερη δικαιοδοσία είναι ότι η ρύπανση μπορεί να έχει αρνητικές επιπτώσεις στα ίδια ή ότι απειλεί την ασφάλειά τους. Ωστόσο αυτή η απαίτηση για ευρεία δικαιοδοσία ενδεχομένως να επηρεάζει το δικαίωμα της ελεύθερης ναυσιπλοΐας σε περίπτωση που τα κράτη πράττουν μονομερώς επιβάλλοντας διαφορετικούς κανόνες και πρότυπα. Αυτό σίγουρα θα είχε ως αποτέλεσμα την παρεμπόδιση της αποτελεσματικής κυκλοφορίας εμπορικών και στρατιωτικών σκαφών παγκοσμίως. Για να αποφευχθεί αυτό το σενάριο, η διεθνής κανονιστική διαδικασία έχει γενικά περιορίσει την εξουσία των παράκτιων κρατών να καθορίζουν μονομερή εθνικά μέτρα πέρα από τα χωρικά τους ύδατα. Η LOSC και οι συμβάσεις του IMO προβλέπουν γενικά ότι τα παράκτια κράτη δεν μπορούν να υπερβαίνουν τη θέσπιση νόμων που υπερβαίνουν τους ισχύοντες διεθνώς αποδεκτούς κανόνες και πρότυπα. Έτσι, αυτά τα πρότυπα αντιπροσωπεύουν το ανώτατο επιτρεπόμενο επίπεδο για τα κράτη αυτά όσον αφορά τις περιοχές πέρα από τα χωρικά τους ύδατα. Μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις, τα παράκτια κράτη μπορούν να ορίσουν εθνικά μέτρα πέρα από τα χωρικά ύδατα που είναι πιο αυστηρά από τους διεθνώς αποδεκτούς κανόνες και πρότυπα. Σε αυτά περιλαμβάνονται ειδικά μέτρα για την προστασία οικολογικά ευαίσθητων θαλάσσιων περιοχών, όπως περιοχές που καλύπτονται από πάγο και «ειδικές περιοχές»<sup>102</sup>.

Εκτός από τα κράτη της σημαίας και τα παράκτια κράτη, η LOSC και ο IMO έχουν επίσης αναγνωρίσει το ρόλο μιας τρίτης ομάδας: των κρατών λιμένων. Η δικαιοδοσία του κράτους λιμένα προορίζεται να ενεργεί ως αντισταθμιστική δύναμη ενάντια στις πιθανές υπερβολές της δικαιοδοσίας του παράκτιου κράτους, και σχεδιάστηκε για να αντιμετωπίσει τη διαμαρτυρία των παράκτιων κρατών για αυξημένη δικαιοδοσία.

Η LOSC (βλ. κατωτέρω) υιοθέτησε έναν σύστημα βασισμένο στη χωρική οριοθέτηση της εξουσίας των κρατών βάσει ενός συστήματος θαλασσιών ζωνών που χρησιμοποιούνται για την κατανομή της κανονιστικής δικαιοδοσίας και της δικαιοδοσίας επιβολής των κρατών σημαίας, των παράκτιων και των λιμενικών κρατών αντίστοιχα. Η γενική αρχή είναι ότι το παράκτιο κράτος έχει μεγαλύτερη δικαιοδοσία επί των ωκεάνιων ζωνών πιο κοντά στην ακτή, ενώ η δικαιοδοσία των

---

<sup>101</sup> LOSC, Art. 2

<sup>102</sup> M'GONIGLE & ZACHER, (1979) σ. 246

κρατών σημαίας αυξάνεται ταυτόχρονα καθώς προχωράει πιο μακριά από την ακτή. Με αυτόν τον τρόπο, η διεθνής κανονιστική διαδικασία επιδιώκει να εξισορροπήσει τα συμφέροντα των θαλάσσιων κρατών με εκείνα των παράκτιων κρατών<sup>103</sup>.

## **3.2. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ**

### **3.2.1. Πρώιμες προσπάθειες επέκτασης της δικαιοδοσίας του παράκτιου κράτους**

Όπως αναφέρθηκε νωρίτερα το καθεστώς OILPOL 54/69 υπέφερε από πολλές ανεπάρκειες. Εκείνη την εποχή ωστόσο έλαβαν χώρα εξελίξεις σε σχέση με τα ζητήματα της παράκτιας κρατικής παρέμβασης καθώς και θέματα αποζημίωσης. Μετά το περιστατικό Torrey Canyon το 1967, οι συζητήσεις στο IMCO οδήγησαν στην έγκριση των συμβάσεων του 1969 για την παρέμβαση και την αστική ευθύνη (CLC 69), και οι δύο είχαν κάποια επίδραση στο ζήτημα της κρατικής δικαιοδοσίας. Με τη «CLC 69», καθιερώθηκε ένα καθεστώς για την ασφάλιση αστικής ευθύνης των πλοίων<sup>104</sup> <sup>105</sup>. Από την άλλη, η «Σύμβαση Παρέμβασης στην Ανοιχτή Θάλασσα του 1969» αποδείχθηκε σημαντική ώθηση για μια διευρυμένη παράκτια δικαιοδοσία πέρα από τα χωρικά ύδατα<sup>106</sup>. Η σύμβαση αναγνώρισε δραματικά το δικαίωμα των παράκτιων κρατών - αν και σε εξαιρετικές συνθήκες - να ρυθμίζει και να επιβάλλει μονομερή μέτρα στην ανοιχτή θάλασσα για την αντιμετώπιση περιστατικών που απειλούν τα συμφέροντά τους<sup>107</sup>. Μολονότι θεωρείται συνήθως ως σύμβαση

---

<sup>103</sup> Tan, Alan Khee-Jin (2005), σ. 180

<sup>104</sup> Συγκεκριμένα η «CLC 69» προέβλεπε ότι όλα τα συμβαλλόμενα κράτη θα μπορούσαν να απαιτούν πλήρη ασφάλιση οποιουδήποτε πλοίου εισέρχεται στα λιμάνια τους ανεξάρτητα από το εάν το κράτος σημαίας του πλοίου ήταν συμβαλλόμενο μέρος στη σύμβαση. Αυτό δεν ήταν τόσο μια διάταξη επιβολής εναντίον των συμβαλλομένων κρατών όσο ήταν ένα αντικίνητρο κατά των μη συμβαλλομένων κρατών που διαφορετικά θα ένιωθαν ευνοημένα αν παρέμεναν εκτός της σύμβασης απολαμβάνοντας την απαλλαγή από την ασφάλιση και τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα. Επιπλέον τα μη συμβαλλόμενα κράτη ήταν μια εντελώς νέα ιδέα στον τομέα της ναυτιλίας κατά την εποχή της υιοθέτησης της «CLC 69».

<sup>105</sup> M'GONIGLE & ZACHER, (1979) σ. 226.

<sup>106</sup> RONALD P. CUNDICK (1972) «Oil Pollution: Negotiation - An Alternative to Intervention?» (International Lawyer, Vol 6, No1) διαθέσιμο στο:

<https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=3840&context=til> σελ. 36

<sup>107</sup> Η παρέμβαση στην ανοιχτή θάλασσα εγείρει μοναδικά νομικά ζητήματα αφού το διεθνές δίκαιο απαγορεύει σε οποιοδήποτε κράτος να θέσει οποιοδήποτε μέρος της ανοικτής θάλασσας στον αποκλειστικό του έλεγχο ή να παρεμβαίνει στην άσκηση της «ελευθερίας ναυσιπλοΐας» από πλοία που πλέουν στην ανοιχτή θάλασσα υπό τη σημαία άλλου κράτους (άρθρο 87.1 LOSC). Επομένως, απαιτείται εξαίρεση από αυτήν τη γενική αρχή εάν ένα παράκτιο κράτος πρόκειται να παρέμβει νόμιμα για να διατάξει την απομάκρυνση ή την καταστροφή ενός ρυπογόνου ξένου σκάφους για την προστασία των παράκτιων συμφερόντων του. Στην UNCLOS III η παρέμβαση μπορεί τώρα να

δημοσίου δικαίου που έχει θεσπιστεί για την αντιμετώπιση μιας εξαιρετικά ασυνήθιστης κατάστασης, μπορεί να γίνει δεκτό ότι η σύμβαση αυτή απλώς κωδικοποίησε το ήδη υπάρχον εθιμικό δικαίωμα για παράκτια κρατική δράση<sup>108</sup>. Διαφορετικά, ο IMCO δεν θα είχε την εξουσία να ορίσει ένα νέο δικαιοδοτικό δικαίωμα στην ανοικτή θάλασσα όπου δεν υπήρχε προηγουμένως<sup>109</sup>.

### 3.2.2. Δικαιοδοσία βάσει του Καθεστώτος MARPOL

Η Διάσκεψη του IMCO το 1973 προέβλεψε επίσης την υιοθέτηση νέας δικαιοδοσίας των παράκτιων κρατών για την βελτίωση των προδιαγραφών και των κανόνων επιβολής και ελέγχου της ρύπανσης από πλοία. Παρ' όλα αυτά, με τις προετοιμασίες για την UNCLOS III να βρίσκονται υπ' ατμόν, υπήρχε μεγάλη απροθυμία μεταξύ των κρατών να δημιουργήσουν δικαιοδοτικά προηγούμενα στον IMCO. Τελικά επήλθε ένας συμβιβασμός ο οποίος ήταν αρκετά ασαφής. Συγκεκριμένα σύμφωνα με τη MARPOL 73 το κράτος σημαίας έπρεπε να απαγορεύει τις παραβιάσεις «σύμφωνα με το δίκαιο του κράτος σημαίας» ενώ το παράκτιο κράτος θα απαγόρευε τις παραβιάσεις «εντός της δικαιοδοσίας» του<sup>110</sup>. Ο όρος «δικαιοδοσία» παρέμεινε απροσδιόριστος, παρόλο που ορίστηκε ότι θα ερμηνευόταν υπό το πρίσμα του διεθνούς δικαίου. Οι διατάξεις άφησαν ουσιαστικά τα όρια της δικαιοδοσίας του παράκτιου κράτους στην UNCLOS για επίλυση. Αργότερα το Πρωτόκολλο «MARPOL 1978» ενέκρινε αρκετούς νέους κανονισμούς για τις έρευνες και την πιστοποίηση σκαφών, οι οποίοι έπρεπε να εφαρμοστούν από τα κράτη σημαίας. Επιπλέον, υιοθετήθηκαν αρκετά νέα μέτρα επιβολής που σχετίζονται με τα πρότυπα κατασκευής και εξοπλισμού (CDEM). Συνοπτικά, η Διάσκεψη του 1978 πραγματοποίησε σημαντικές αλλαγές στο ουσιαστικό περιεχόμενο των κανονισμών ελέγχου της ρύπανσης, αλλά μόνο μέτριες βελτιώσεις στο σχετικό

---

πραγματοποιηθεί όταν υπάρχει απλώς "πραγματική ή απειλούμενη ζημιά", γεγονός που υποδηλώνει τη δυνατότητα μιας κάπως προηγούμενης δράσης από το παράκτιο κράτος από ότι θα μπορούσε να επιτραπεί βάσει της Σύμβασης του 1969. Τα κράτη σημαίας υποχρεούνται πλέον να θεσπίζουν κανονισμούς που υποχρεώνουν τα σκάφη να προειδοποιούν άμεσα τα παράκτια κράτη που ενδέχεται να επηρεαστούν από περιστατικά που αφορούν απορρίψεις ή την πιθανότητα απορρίψεων. Τα Κράτη υποχρεούνται επίσης να γνωστοποιούν αμοιβαία την πιθανότητα να επηρεαστούν από τις ζημίες ρύπανσης οι οποίες πέφτουν στην αντίληψή τους. Η τελευταία αυτή υποχρέωση πιθανώς ήδη αντιπροσωπεύει το εθιμικό δίκαιο. (βλ. Alan E. Boyle, (1985), «Marine Pollution under the Law of the Sea Convention» (The American Journal of International Law Vol. 79, No. 2 (Apr., 1985) σελ.369.

<sup>108</sup> TED L. McDORMAN, THE MARINE ENVIRONMENT AND THE CARACAS CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA (Dalhousie Ocean Studies Programme, Canada, 1981) σελ. 10.

<sup>109</sup> M'GONIGLE & ZACHER, (1979), σ. 203.

<sup>110</sup> MARPOL 73, άρθρο 4

καθεστώς επιβολής, ιδίως σε αυτό των παράκτιων και λιμενικών κρατών. Το μεγαλύτερο μέρος των βελτιώσεων αφορούσε νέα πρότυπα κατασκευής και εξοπλισμού. Συνολικά, τα ζητήματα δικαιοδοσίας παρέμειναν ασαφή, δεδομένου ότι τότε είχαν αρχίσει οι διαπραγματεύσεις της UNCLOS.

### **3.3. ΤΟ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ (LOSC)**

Οι υποχρεώσεις των κρατών που σχετίζονται με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος βρίσκονται όχι μόνο στις συμβάσεις του IMO αλλά και στην LOSC. Ενώ τα μέσα του IMO ασχολούνται περισσότερο με τεχνικά ζητήματα που σχετίζονται με ουσιαστικά πρότυπα ελέγχου της ρύπανσης, η LOSC παρέχει ένα ευρύ πλαίσιο δικαιοδοσίας εντός του οποίου μπορεί να εντοπιστεί η ρύθμιση της θαλάσσιας ρύπανσης. Στην πραγματικότητα, η LOSC είναι ένα «Σύνταγμα για τους ωκεανούς»<sup>111</sup> που επιδιώκει να συμφιλιώσει τις διαφορετικές αξιώσεις των παγκόσμιων παραγόντων για την εκμετάλλευση της θάλασσας και των πόρων της.

Όπως αναφέρθηκε και νωρίτερα στα πλαίσια δικαιοδοσίας του ελέγχου της θαλάσσιας ρύπανσης, η προσπάθεια της UNCLOS III να εξισορροπήσει τα αντικρουόμενα συμφέροντα πραγματοποιήθηκε με την οριοθέτηση της κρατικής δικαιοδοσίας επί των θαλασσιών ζωνών που αναγνωρίζονται βάσει του σύγχρονου διεθνούς δικαίου δηλαδή των εσωτερικών υδάτων, των χωρικών υδάτων, της συνεχιζόμενης ζώνης, της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης και της ανοικτής θάλασσας<sup>112</sup>. Κάθε μία από αυτές τις ζώνες έχει μια συγκεκριμένη κατανομή δικαιοδοσίας μεταξύ των παράκτιων κρατών, λιμενικών κρατών και κρατών σημαίας, με την κεντρική θεωρία να είναι ότι καθώς κάποιος προχωρά μακρύτερα στη θάλασσα, το ενδιαφέρον του παράκτιου κράτους για την προστασία του περιβάλλοντός του μειώνεται, ενώ το ενδιαφέρον του θαλάσσιου κράτους για την ελευθερία της ναυσιπλοΐας αυξάνεται. Όσον αφορά στη θέσπιση ειδικών μέτρων ελέγχου της ρύπανσης, η LOSC διακηρύσσει ένα γενικό καθεστώς αρμοδιοτήτων και

<sup>111</sup> Η φράση αποδίδεται στον Πρέσβη Tommy Koh της Σιγκαπούρης, Πρόεδρο της UNCLOS III, μιλώντας στην τελική σύνοδο του Συνεδρίου.

<sup>112</sup> CHURCHILL & LOWE, (1999) σ. 23

καθηκόντων που βασίζεται στην κωδικοποίηση και την ανάπτυξη υφιστάμενων και μελλοντικών συμβάσεων ελέγχου της ρύπανσης<sup>113</sup>. Έτσι, η LOSC ενσωματώνει τα θεσμικά μέσα που ήδη υπάρχουν καθώς και μελλοντικά μέσα που θα υιοθετηθούν υπό την αιγίδα του IMO. Από αυτή την άποψη, η σύμβαση είναι γεμάτη από όρους αναφοράς όπως «ισχύοντες διεθνείς κανόνες και πρότυπα», «διεθνώς συμφωνημένοι κανόνες», «διεθνείς κανόνες» και «γενικά αποδεκτοί διεθνείς κανόνες και πρότυπα». Αυτοί οι κανόνες αναφοράς έχουν το πλεονέκτημα της αυτόματης ενσωμάτωσης των τεχνικών προτύπων που καθορίζονται από τον IMO, καθώς αυτά συνεχώς υιοθετούνται και τροποποιούνται για να συμβαδίζουν με τις μεταβαλλόμενες συνθήκες. Ταυτόχρονα, το γεγονός ότι αυτοί οι κανόνες και πρότυπα αναφέρονται στην LOSC διασφαλίζει την υπεροχή τους έναντι των εθνικών νόμων και κανονισμών.

Υπήρξε μεγάλη αβεβαιότητα ως προς την ακριβή έννοια των κανόνων αναφοράς, ιδίως των «γενικά αποδεκτών διεθνών κανόνων και προτύπων» (που συνήθως αναφέρονται ως GAIRs)<sup>114</sup>. Τουλάχιστον, οι περισσότεροι συγγραφείς συμφωνούν ότι, στο πλαίσιο της ρύπανσης από τα πλοία, οι φράσεις αυτές πρέπει να αναφέρονται στο κύριο μέσο του IMO για τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης δηλαδή τη σύμβαση MARPOL 73/78. Όσον αφορά άλλα πιθανά μέσα, ωστόσο, ορισμένοι συγγραφείς έχουν μια περιοριστική άποψη, θεωρώντας τους GAIRs ως κανόνες που έχουν καταστεί εθιμικό διεθνές δίκαιο. Άλλοι συνδέουν τους GAIRs με τις ισχύουσες συμβάσεις του IMO, κατά πόσον το ενδιαφερόμενο κράτος (σημαίας ή παράκτιο) είναι το ίδιο συμβαλλόμενο μέρος της συγκεκριμένης σύμβασης<sup>115</sup>.

Στην πραγματικότητα, ολόκληρη η σύμβαση είναι μια σειρά συμβιβασμών<sup>116</sup> και σε γενικές γραμμές οι διατάξεις της LOSC αντιπροσώπευαν μια δραματική

---

<sup>113</sup> LOSC άρθρο 237. Όπως σημειώθηκε νωρίτερα, η MARPOL 73/78 προέβλεπε την έλευση της UNCLOS και σχεδιάστηκε προσεκτικά έτσι ώστε να μην έρχεται σε αντίθεση με τις αρχές που καθιέρωσε η τελευταία.

<sup>114</sup> (Generally Accepted International Rules and Standards). Αυτή η φράση εμφανίζεται σε όλο το Μέρος XII στα άρθρα 211(2), 211(5), 211(6) και 226(1).

<sup>115</sup> CHURCHILL & LOWE (1999) σ. 346

<sup>116</sup> Μέσα στο πακέτο που καταρτίστηκε από τις επιτροπές II και III, ο θεμελιώδης συμβιβασμός ήταν μεταξύ πόρων και πλοήγησης. Έτσι, στα παράκτια κράτη απονεμήθηκε με μεγάλη γενναιοδωρία μία χωρική θάλασσα δώδεκα μιλίων, μια αποκλειστική οικονομική ζώνη 200 μιλίων (που περιλαμβάνει την χωρική θάλασσα) εντός της οποίας μπορεί να ασκηθεί κυριαρχία σε όλους τους ζώντες και μη ζώντες πόρους, κυριαρχία στην υφαλοκρηπίδα (ή πέραν αυτής κάτω από ορισμένες συνθήκες) και ευθείες γραμμές βάσης που συνδέουν τα εξόχως απόκεντρα νησιά όσον αφορά στα αρχιπελαγικά παράκτια κράτη.

επέκταση της δικαιοδοσίας του παράκτιου κράτους που δεν είχε ποτέ προηγουμένως δει στην ιστορία του διεθνούς δικαίου και της διπλωματίας<sup>117</sup>.

Τα θαλάσσια συμφέροντα ωστόσο αγωνίστηκαν σκληρά στην UNCLOS - όπως έκαναν νωρίτερα στον IMCO - για να αντισταθούν στις μονομερείς ρυθμίσεις των παράκτιων κρατών σχετικά με τη ρύπανση από πλοία και οι κανόνες ελέγχου της ρύπανσης έπρεπε να εναρμονιστούν σε διεθνές επίπεδο από τον IMCO. Επιπλέον, η επιβολή αυτών των κανόνων από τα παράκτια κράτη έπρεπε να ελεγχθεί αυστηρά. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα τη «διεθνοποίηση» ζητημάτων ελέγχου της ρύπανσης, περιορίζοντας έτσι τη δικαιοδοσία των παράκτιων κρατών και διατηρώντας μεγάλο μέρος του δικαιώματος ελεύθερης πλοήγησης.

Το τελικό αποτέλεσμα των διαπραγματεύσεων, όπως κατοχυρώνεται στο τμήμα 5 του μέρους XII (άρθρα 211 και 217 έως 233), αντικατοπτρίζει το θρίαμβο των θαλασσιών συμφερόντων και τον περιορισμό των συμφερόντων των παράκτιων κρατών. Κι αυτό γιατί η απαίτηση των δευτέρων για επέκταση της δικαιοδοσίας τους, ως προς τη ρύπανση, πέρα από τα χωρικά ύδατα που αποτελούσε μια παρεπόμενη συνιστώσα του ευρύτερου ζητήματος της ΑΟΖ, υποχώρησε όταν η ΑΟΖ ορίστηκε στα 200 μίλια κάτι που σήμαινε αυτόματα και την αναγνώριση των κυριαρχικών δικαιωμάτων τους στους πόρους που βρίσκονται μέσα σ' αυτή. Έτσι πολλά παράκτια κράτη έχασαν το ενδιαφέρον τους για το θέμα της θαλάσσιας ρύπανσης<sup>118</sup>. Ως αποτέλεσμα, η παράκτια κρατική αρχή για τα ρυπογόνα σκάφη εμφανίστηκε σημαντικά περιορισμένη, ιδίως σε σχέση με την επιβολή. Το κράτος σημαίας θα παραμείνει έτσι ως ο πρωτεύων παράγοντας της κανονιστικής και εκτελεστικής δικαιοδοσίας.

### **3.3.1. Η Δικαιοδοσία των Κρατών Σημαίας**

Για την ενίσχυση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας, η LOSC ενσωματώνει με αναφορά αυτά τα «διεθνή πρότυπα και κανόνες» για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος που καθορίζονται από «αρμόδιο διεθνή οργανισμό»<sup>119</sup>

---

<sup>117</sup> Ο σωρευτικός αντίκτυπος της επέκτασης της δικαιοδοσίας των παράκτιων κρατών στα παρακείμενα ύδατά τους ήταν η παράδοση σε αυτά τα κράτη του αποκλειστικού ελέγχου επί του περίπου 35% έως 36% του εδάφους του πλανήτη. Ωστόσο η νίκη της ΑΟΖ είναι περισσότερο ένα ψυχολογικό κέρδος παρά υλικό για τις αναπτυσσόμενες χώρες (βλ. CHURCHILL & LOWE (1999), σ. 179).

<sup>118</sup> M'GONIGLE & ZACHER, (1979) σελ. 246.

<sup>119</sup> Γίνεται κατανοητό ότι αυτή η φράση αναφέρεται συνήθως στον IMO, βλέπε π.χ. CHURCHILL & LOWE, (1999), σελ. 346 καθώς και Nengye & Maes, (2012) ό.π. υποσημ. 21 (χ.σ).



ή «γενική διπλωματική διάσκεψη» που έχουν γίνει «γενικά αποδεκτά». Στην ισχυρότερη μορφή τους, αυτά τα πρότυπα υποδεικνύουν ένα ελάχιστο πρότυπο για τις εθνικές νομοθεσίες. Έτσι, η ρύθμιση του κράτους σημαίας για τη ρύπανση των σκαφών πρέπει «τουλάχιστον να έχει το ίδιο αποτέλεσμα με εκείνο των γενικά αποδεκτών διεθνών κανόνων και προτύπων»<sup>120</sup> και οι εθνικοί κανόνες πρέπει να είναι όχι λιγότερο αποτελεσματικοί από τους παγκόσμιους κανόνες και πρότυπα<sup>121</sup>. Σε κάθε περίπτωση παραμένει ένα μέτρο διακριτικής ευχέρειας στο κράτος να θέτει υψηλότερα πρότυπα εάν επιλέξει να το πράξει, αλλά οι διεθνείς κανόνες παρέχουν το σημείο εκκίνησης για τουλάχιστον αυτό που πρέπει να κάνει. Επομένως, τα κράτη σημαίας μπορούν να εφαρμόζουν υψηλότερα πρότυπα εάν το επιθυμούν, καθώς τα διεθνή πρότυπα αποτελούν μόνο ένα ελάχιστο όριο για αυτά<sup>122</sup>.

Σύμφωνα με τη LOSC, τα κράτη σημαίας έχουν την υποχρέωση όχι μόνο να επιβάλλουν αλλά και να εφαρμόζουν τη νομοθεσία που θέτει σε ισχύ τα διεθνή πρότυπα. Επομένως, τα κράτη σημαίας πρέπει να διασφαλίζουν τη συμμόρφωση με τους ισχύοντες διεθνείς κανόνες και πρότυπα των σκαφών τους<sup>123</sup>. Λαμβάνουν δηλαδή τα κατάλληλα μέτρα για να διασφαλίσουν τη συμμόρφωση των σκαφών τους με τα διεθνή πρότυπα CDEM και απαγορεύουν την πλοήγηση των σκαφών τους, εκτός εάν έχουν τηρηθεί αυτά τα πρότυπα<sup>124</sup>. Κινούν διαδικασίες για παραβιάσεις διεθνών κανόνων και προτύπων ανεξάρτητα από το πού συμβαίνουν<sup>125</sup> και επιβάλλουν κυρώσεις επαρκείς για την αποτροπή παραβιάσεων όπου και αν συμβαίνουν<sup>126</sup>. Ως εκ τούτου, σε σχέση με ζητήματα δικαιοδοσίας, η LOSC δεν απομακρύνεται αισθητά από τη MARPOL 73/78 στην εδραίωση της υπεροχής του κράτους σημαίας. Επίσης οι διατάξεις της LOSC, παρέχουν στο κράτος σημαίας το δικαίωμα να προλαμβάνει τη δράση των παράκτιων και λιμενικών κρατών. Σύμφωνα με το άρθρο 228, κάθε διαδικασία παράκτιου κράτους για την επιβολή κυρώσεων για αδικήματα ρύπανσης που διαπράττονται πέρα από τα χωρικά ύδατα αναστέλλεται εάν το κράτος σημαίας κινήσει τη δική του διαδικασία. Οι μόνες εξαιρέσεις είναι για παραβιάσεις που προκαλούν σοβαρές ζημιές στο παράκτιο κράτος ή όταν το κράτος σημαίας δεν έχει κινήσει διαδικασία εντός έξι μηνών από την ανάληψη δράσης από

---

<sup>120</sup> LOSC Art. 211(2).

<sup>121</sup> Ibid Art. 210(6).

<sup>122</sup> Boyle, (1985), σελ. 353

<sup>123</sup> LOSC, Art. 217(1).

<sup>124</sup> Ibid Art. 217(2)

<sup>125</sup> Ibid Art. 217(4), (5), (6), (7).

<sup>126</sup> Ibid Art. 217(8).

το παράκτιο/λιμενικό κράτος ή όταν το κράτος σημαίας «παραβίασε επανειλημμένα την υποχρέωσή του να εφαρμόσει αποτελεσματικά «τους εφαρμοστέους διεθνείς κανόνες και πρότυπα.

### **3.3.2. Η Δικαιοδοσία Των Παράκτιων Κρατών**

Η LOSC υιοθετεί μια ολοκληρωμένη προσέγγιση για τη συμφιλίωση των ανταγωνιστικών συμφερόντων των παράκτιων και θαλάσσιων κρατών. Εκτός από την ενίσχυση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας, η σύμβαση επιχειρεί να ενισχύσει την αποτελεσματικότητα του ελέγχου της ρύπανσης ενισχύοντας τη δικαιοδοσία των παράκτιων και λιμενικών κρατών, αν και σε περιορισμένες περιπτώσεις. Παραδοσιακά, ένα παράκτιο κράτος απολαμβάνει απεριόριστη κανονιστική εξουσία και εξουσία επιβολής στα εσωτερικά του ύδατα. Μπορεί συνεπώς να απαιτεί από τα σκάφη που εισέρχονται στα εσωτερικά του ύδατα ή στους λιμένες του να συμμορφώνονται με τα διεθνή πρότυπα CDEM και απόρριψης ή να επιβάλλει εθνικά πρότυπα, εφόσον το επιθυμεί<sup>127</sup>. Βάσει του κανόνα της «μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης», το παράκτιο κράτος μπορεί επίσης να επιθεωρεί τα σκάφη για συμμόρφωση με τα διεθνή πρότυπα CDEM ανεξάρτητα από το αν το κράτος σημαίας του σκάφους είναι συμβαλλόμενο μέρος στις συμβάσεις που θεσπίζουν τα εν λόγω πρότυπα<sup>128</sup>. Σύμφωνα με τη MARPOL 73/78, ένα κράτος μπορεί ακόμη και να κρατήσει αναξίοπιστα πλοία στο λιμάνι μέχρι να πραγματοποιηθούν οι επισκευές, παρά τις επιπτώσεις που μπορεί να έχει αυτό στην ελευθερία πλοήγησης του σκάφους<sup>129</sup>. Μια σημαντική καινοτομία που πραγματοποιεί η LOSC αφορά στη δικαιοδοσία επιβολής ενός παράκτιου κράτους στα εσωτερικά του ύδατα και τους λιμένες του για περιστατικά που συμβαίνουν πέρα από τα χωρικά του ύδατα. Πριν από την LOSC, τα παράκτια κράτη δεν μπορούσαν να κινήσουν διαδικασίες κατά των πλοίων στο λιμάνι για περιστατικά ρύπανσης που συνέβησαν πέρα από τα χωρικά τους ύδατα. Ωστόσο, σύμφωνα με τη LOSC, τα παράκτια κράτη έχουν την εξουσία να ορίζουν διεθνή πρότυπα απόρριψης και CDEM για τις ΑΟΖ τους<sup>130</sup>. Από την άποψη αυτή, ένα παραβατικό σκάφος που αποβάλλει ρύπους παράνομα στην ΑΟΖ ενός παράκτιου κράτους (και φυσικά στα χωρικά ύδατα) μπορεί να διωχθεί εάν και

---

<sup>127</sup> LOSC Art. 211(3)

<sup>128</sup> MARPOL 73/78 Art. 5(2) και 5(4).

<sup>129</sup> MARPOL 73/78 Art. 5(2), LOSC Art. 219.

<sup>130</sup> LOSC Art. 211(5)

όταν εισέλθει οικειοθελώς στα λιμάνια του κράτους αυτού<sup>131</sup>. Στα χωρικά ύδατα ένα παράκτιο κράτος είναι κυρίαρχο και διαθέτει κανονιστική και εκτελεστική εξουσία με την επιφύλαξη μόνο του δικαιώματος της «αβλαβούς διέλευσης» του σκάφους<sup>132</sup>. Βάσει της LOSC τα παράκτια κράτη μπορούν να ορίζουν εθνικά πρότυπα απόρριψης και ναυσιπλοΐας, αλλά μόνο διεθνή πρότυπα CDEM στα χωρικά τους ύδατα<sup>133 134</sup>. Περαιτέρω η LOSC απαιτεί ότι οι κανονισμοί για τα χωρικά ύδατα πρέπει να δημοσιοποιούνται δεόντως, να μην εισάγουν διακρίσεις και να μην εμποδίζουν την «αβλαβή διέλευση» ξένων σκαφών<sup>135</sup>.

Όσον αφορά τη δικαιοδοσία επιβολής, βάσει του άρθρου 220 της LOSC το παράκτιο κράτος μπορεί να προβεί σε φυσική επιθεώρηση του παραβατικού σκάφους και μπορεί να αναλάβει όλο το φάσμα των μέτρων επιβολής, συμπεριλαμβανομένης της κίνησης διαδικασίας και της κράτησης του σκάφους, αλλά μόνο εάν υπάρχουν «σαφείς λόγοι να πιστεύεται» ότι το σκάφος έχει παραβιάσει τους ισχύοντες εθνικούς νόμους ή διεθνείς κανόνες κατά την πλοήγηση του στα χωρικά ύδατα<sup>136</sup> και αυτές οι εξουσίες επιβολής αφορούν παραβιάσεις τόσο των εφαρμοστέων προτύπων απόρριψης όσο και των προτύπων CDEM εντός της χωρικής θάλασσας. Οι παραπάνω εξουσίες μπορούν να ασκηθούν εναντίον όλων των μη στρατιωτικών σκαφών. Όσον αφορά στο δικαίωμα «αβλαβούς διέλευσης» η διέλευση δεν είναι αβλαβής εάν το πλοίο, ενώ βρίσκεται στα χωρικά ύδατα, εμπλέκεται σε «οποιαδήποτε σκόπιμη και σοβαρή ρύπανση» αντίθετη με τη Σύμβαση. Σε μια τέτοια περίπτωση, βάσει του

---

<sup>131</sup> LOSC, Art. 220(1).

<sup>132</sup> Υπάρχουν δύο σημαντικοί περιορισμοί σε αυτή την εξουσία του παράκτιου κράτους να νομοθετεί για τον έλεγχο της ρύπανσης στα χωρικά ύδατα. Η υποχρέωση να μην παρακωλύει ή να βλάπτει το δικαίωμα της «αβλαβούς διέλευσης» και το ίδιο το δικαίωμα της αθώας διέλευσης ορίζεται με πολύ πιο λεπτομερείς και συγκεκριμένους όρους από το άρθρο 19. Η επίδραση αυτών των διατάξεων φαίνεται να ενισχύει τη θέση των κρατών σημαίας να αντιστέκονται στις παρεμβατικές νομοθετικές επιδρομές στο δικαίωμα διέλευσης των σκαφών τους, παρά την φαινομενική δύναμη του παράκτιου κράτους να θέτει τα δικά του πρότυπα για τον έλεγχο της ρύπανσης. (βλ. Boyle, (1985), σελ. 359)

<sup>133</sup> LOSC, Art. 21(2).

<sup>134</sup> Τα μονομερή εθνικά πρότυπα CDEM θεωρήθηκαν ιδιαίτερα επαχθή για τη ναυτιλία και τα ναυτιλιακά συμφέροντα. Κάτι τέτοιο θα συνεπαγόταν τεράστιο κόστος εάν κάθε κράτος επέβαλε μονομερώς ξεχωριστές προδιαγραφές κατασκευής ή σχεδιασμού για τα πλοία που διέρχονται από τα χωρικά ύδατα χωρίς καν να εισέλθουν στο λιμάνι.

<sup>135</sup> LOSC, Art. 21 (3), 24 και 211 (4). Σύμφωνα με το άρθρο 22, το παράκτιο κράτος μπορεί να ορίσει θαλάσσιες λωρίδες και συστήματα διαχωρισμού της κυκλοφορίας για ρύθμιση της διέλευσης μέσω της χωρικής θάλασσας. Με τον τρόπο αυτό, λαμβάνει υπόψη τις συστάσεις του IMO.

<sup>136</sup> LOSC, Art. 220(2).

άρθρου 19 το παράκτιο κράτος έχει την εξουσία να ασκεί δικαίωμα αποκλεισμού του σκάφους από τα χωρικά του ύδατα<sup>137</sup>.

Συνοπτικά, η επιτακτική απαίτηση της «σκόπιμης και σοβαρής» ρύπανσης του άρθρου 19 παρακωλύει αποτελεσματικά τη δικαιοδοσία των παράκτιων κρατών στα χωρικά τους ύδατα αντί να την ενισχύει. Μαζί με την απαγόρευση κατά των εθνικών προτύπων CDEM και τους αυστηρούς όρους άσκησης της δικαιοδοσίας επιβολής σύμφωνα με το άρθρο 220, ο περιοριστικός χαρακτήρας του άρθρου 19 αντιπροσωπεύει σημαντική μείωση της δικαιοδοσίας των παράκτιων κρατών εντός των χωρικών τους θαλασσών. Αυτό δύσκολα μπορεί να είναι ικανοποιητικό, ειδικά εάν προκύψει μια κατάσταση όπου δημιουργείται σοβαρή απειλή ρύπανσης στα χωρικά ύδατα πάνω στα οποία το κράτος διαθέτει κυριαρχία<sup>138</sup>.

Περαιτέρω η πιο σημαντική αλλαγή που θεσπίστηκε από τη LOSC σε σχέση με την επέκταση της κανονιστικής της εκτελεστικής δικαιοδοσίας των παράκτιων κρατών αφορά στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ). Η έννοια της ΑΟΖ αποκρυσταλλώθηκε για πρώτη φορά στην UNCLOS III<sup>139</sup> <sup>140</sup>. Ωστόσο, η δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους για τον έλεγχο της ρύπανσης στην ΑΟΖ παραμένει ουσιαστικά περιορισμένη. Βάσει της LOSC τα παράκτια κράτη πρέπει να συμμορφώνονται και να θέτουν σε ισχύ τους γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανόνες και πρότυπα<sup>141</sup>. Τα παράκτια κράτη δεν μπορούν να ορίζουν για την ΑΟΖ τους κανένα εθνικό πρότυπο CDEM, απόρριψης ή ναυσιπλοΐας που υπερβαίνει το διεθνές πρότυπο, εκτός από τις «ειδικές περιοχές» και τις περιοχές που καλύπτονται από πάγο<sup>142</sup> <sup>143</sup>.

---

<sup>137</sup> Στο άρθρο 19 της LOSC απαριθμείται ένας κατάλογο πράξεων που θα μπορούσαν να θεωρηθούν επιζήμιες για την ειρήνη, την καλή τάξη ή την ασφάλεια του παράκτιου κράτους, καθιστώντας έτσι το πέρασμα ενός πλοίου μη αβλαβές.

<sup>138</sup> Tan, Alan Khee-Jin (2005), σσ. 204-208

<sup>139</sup> Το νομικό καθεστώς της ΑΟΖ θεωρήθηκε συχνά ως *sui generis* χαρακτήρα, που βρίσκεται μεταξύ της χωρικής θάλασσας και της ανοικτής θάλασσας, (βλ. CHURCHILL & LOWE, (1999), σελ. 166).

<sup>140</sup> Στο πλαίσιο της LOSC, το καθεστώς ΑΟΖ προβλέπει μια ωκεάνια ζώνη που εκτείνεται μέχρι 200 ναυτικά μίλια από τη γραμμή βάσης της χωρικής θάλασσας, πάνω στην οποία τα παράκτια κράτη διαθέτουν αποκλειστικά δικαιώματα εκμετάλλευσης των οικονομικών πόρων. Πριν την UNCLOS III τα ύδατα πέρα από τα χωρικά ύδατα θεωρούνταν μέρος της ανοικτής θάλασσας και τα πλοία στα ύδατα αυτά υπόκειντο στην αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους σημαίας.(LOSC, άρθρα 56 και 57).

<sup>141</sup> LOSC, Art. 211(5).

<sup>142</sup> Boyle, (1985), σελ. 361

<sup>143</sup> LOSC, Art. 211 (6) και 234, τα εθνικά πρότυπα CDEM επιτρέπονται μόνο σε περιοχές που καλύπτονται από πάγο. Για τις «ειδικές» περιοχές που αναφέρονται στο άρθρ. 211 (6), μπορούν να θεσπιστούν μόνο διεθνή πρότυπα CDEM.

Επιπλέον η δικαιοδοσία επιβολής στην ΑΟΖ περιορίζεται σε αιτήματα παροχής πληροφοριών εάν το παράκτιο κράτος έχει «σαφείς λόγους να πιστεύει» ότι ένα σκάφος που πλέει στην ΑΟΖ έχει διαπράξει, στην ΑΟΖ, παραβίαση των ισχυόντων διεθνών κανόνων και προτύπων. Επιπλέον, η φυσική επιθεώρηση επιτρέπεται μόνο όταν υπάρχουν «σαφείς λόγοι να πιστεύεται» ότι ένα σκάφος έχει διαπράξει, στην ΑΟΖ, παραβίαση που έχει ως αποτέλεσμα «σημαντική απόρριψη που προκαλεί ή απειλεί σημαντική ρύπανση», και το σκάφος αρνήθηκε να δώσει ακριβείς πληροφορίες ή εάν οι παρεχόμενες πληροφορίες είναι προδήλως αντίθετες με τα πραγματικά περιστατικά. Όσον αφορά τις διώξεις, τα παράκτια κράτη μπορούν να συλλάβουν ένα σκάφος ή να κινήσουν διαδικασίες μόνο εάν υπάρχουν «σαφείς αντικειμενικές αποδείξεις» παραβίασης των διεθνών κανόνων στην ΑΟΖ με αποτέλεσμα την απόρριψη που προκαλεί «σημαντική ζημία ή απειλή σοβαρής ζημίας» στο παράκτιο κράτος. Επίσης δεν επιτρέπονται προληπτικά μέτρα όταν η ρύπανση δεν έχει συμβεί στην πραγματικότητα αλλά φαίνεται πιθανή. Ως εκ τούτου, ένα παράκτιο κράτος δεν μπορεί να προβεί σε οποιαδήποτε ενέργεια (εκτός από την απαίτηση ενημέρωσης) εναντίον ενός σκάφους χαμηλών προδιαγραφών το οποίο παραβιάζει τα πρότυπα CDEM και αποτελεί σοβαρή απειλή για το περιβάλλον, αλλά δεν έχει προκαλέσει πραγματική απόρριψη ή ναυτικό ατύχημα<sup>144</sup>.

Στην πραγματικότητα η LOSC περιορίζει τις εξουσίες δίωξης των παράκτιων κρατών και εξασφαλίζει το δικαίωμα προτίμησης του κράτους σημαίας βάσει του άρθρου 228. Ως εκ τούτου, εάν το παράκτιο κράτος δεν πληροί τις απαραίτητες προϋποθέσεις για την ανάληψη δράσης, η μόνη πρακτική προσφυγή του εξακολουθεί να είναι η παραπομπή των παραβιάσεων στο κράτος σημαίας<sup>145</sup>. Επομένως θα λέγαμε ότι η αναγνώριση από την LOSC των ενισχυμένων δικαιωμάτων του παράκτιου κράτους επί των οικονομικών πόρων της ΑΟΖ ουσιαστικά αντισταθμίζεται από την περιορισμένη εξουσία που απολαμβάνει έναντι ξένων σκαφών των οποίων οι ρυπογόνες δραστηριότητες ενδέχεται να βλάψουν τους ίδιους αυτούς πόρους.

---

<sup>144</sup> LOSC, Art. 221 (1). Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο η πρακτική πολλών ευρωπαϊκών κρατών να αποκλείουν τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους που μεταφέρουν βαριές βαθμίδες πετρελαίου (HGO) από τις ΑΟΖ τους παραβιάζει το διεθνές δίκαιο. Για τον αποκλεισμό ή την απέλαση από την ΑΟΖ θα απαιτούσε ρητή τροποποίηση τις διατάξεις επιβολής της LOSC, ακόμη και με την απαγόρευση του IMO για τη μεταφορά HGO σε δεξαμενόπλοια μονού κύτους.

<sup>145</sup> Πράγματι, λίγα κράτη έχουν καταφύγει στην άσκηση των αρμοδιοτήτων του άρθρου 220, και οι πραγματικές περιπτώσεις επιβολής του παράκτιου κράτους στην ΑΟΖ παραμένουν σπάνιες, (βλ. Alan Khee-Jin Tan (2005), σσ. 212-217).

Όσον αφορά τις «ειδικές περιοχές» εντός της ΑΟΖ, επιτρέπεται στα παράκτια κράτη μια περιορισμένη δυνατότητα να υπερβεί τα διεθνή πρότυπα για να καθορίσει αυστηρότερα μέτρα. Το άρθρο 211 επιτρέπει στα παράκτια κράτη να ορίζουν σαφώς καθορισμένες περιοχές στις ΑΟΖ τους, εντός των οποίων μπορούν να θεσπίζονται ειδικά υποχρεωτικά μέτρα πρόληψης της ρύπανσης για λόγους που σχετίζονται με τις ωκεανογραφικές και οικολογικές συνθήκες της περιοχής, καθώς και τη χρησιμοποίηση ή προστασία των πόρων της. Από την άποψη αυτή, πρέπει να ζητείται η γνώμη του «αρμόδιου διεθνούς οργανισμού» (ΙΜΟ) και κανένας τέτοιος χώρος δεν μπορεί να οριστεί και να προβλεφθούν μέτρα χωρίς τη σύμφωνη γνώμη του<sup>146</sup>.

Όσον αφορά στην ανοιχτή θάλασσα η παραδοσιακή αρχή της αποκλειστικής δικαιοδοσίας του κράτους σημαίας παραμένει αδιαμφισβήτητη. Εάν μια απόρριψη στην ανοικτή θάλασσα επηρεάζει το έδαφος ή τα ύδατα του παράκτιου κράτους, το κράτος μπορεί να λάβει μέτρα βάσει της σύμβασης παρέμβασης του 1969 και να ζητήσει αποζημίωση βάσει των συμβάσεων Αστικής Ευθύνης του 1969 ή του 1992 (CLC), αλλά μόνο όταν έχει σημειωθεί ναυτικό ατύχημα<sup>147</sup>. Εκτός από αυτές τις εξαιρετικές καταστάσεις, τα παράκτια κράτη δεν έχουν καμία κανονιστική ή εκτελεστική εξουσία επί των σκαφών στην ανοικτή θάλασσα, παρόλο που αυτά ενδέχεται να βλάψουν τις ακτές ή τα παράκτια ύδατά τους.

### **3.3.3. Η Δικαιοδοσία Κράτους Λιμένα**

Ενώ οι διατάξεις που διέπουν τη δικαιοδοσία των παράκτιων κρατών ενδέχεται να μην έχουν δώσει στα παράκτια κράτη τον αποτελεσματικό έλεγχο των

---

<sup>146</sup> Τα μέτρα που μπορούν να θεσπίσουν τα παράκτια κράτη σύμφωνα με το άρθρο 211 είναι οι διεθνείς κανόνες και πρότυπα που εφαρμόζονται, μέσω του ΙΜΟ, για ειδικές περιοχές. Αυτά θα περιλαμβάνουν τα μέτρα που εφαρμόζονται στις "ειδικές περιοχές" που προβλέπονται από τα παραρτήματα MARPOL 73/78, τα οποία δεν περιορίζονται σε ΑΟΖ και μπορούν να δηλωθούν για ολόκληρες θάλασσες ή περιοχές. Ως εκ τούτου, η έννοια της "ειδικής περιοχής" στη LOSC δεν πρέπει να συγγέεται με την έννοια της "ειδικής περιοχής" στη MARPOL 73/78, αν και η τελευταία είναι ένα τέτοιο μέτρο που προβλέπεται από το άρθρο 211 παράγραφος 6 στοιχείο α). Άλλα μέτρα που μπορούν ενδεχομένως να εφαρμοστούν σύμφωνα με το άρθρο 211 παράγραφος 6 στοιχείο α) περιλαμβάνουν την έννοια της ιδιαίτερα ευαίσθητης θαλάσσιας περιοχής (PSSA), με συνοδευτικά συναφή μέτρα όπως οι περιοχές που πρέπει να αποφεύγονται, τα συστήματα κυκλοφορίας πλοίων, οι απαιτήσεις πλοήγησης και οι απαγορεύσεις αγκυροβόλησης. Τόσο οι ειδικές περιοχές PSSA όσο και οι ειδικές περιοχές της MARPOL μπορούν να δημιουργηθούν εντός και εκτός των χωρικών υδάτων. Σημειωτέον επίσης ότι "ειδικές περιοχές" μπορούν να οριστούν στο πλαίσιο πολλών από τις συμβάσεις που υιοθετήθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος «περιφερειακών θαλασσών» του UNEP. Άλλες παραλλαγές περιλαμβάνουν τη θαλάσσια περιβαλλοντικά Ευαίσθητη Περιοχή (MESA) που καθιερώθηκε στην Ευρώπη και τη θαλάσσια περιβαλλοντική περιοχή υψηλού κινδύνου (MEHRA) που προτείνεται από την έκθεση Donaldson στο Ηνωμένο Βασίλειο.

<sup>147</sup> LOSC, Art. 221(1) & «Intervention Convention», άρθρο I(1).

ξένων σκαφών, η ενισχυμένη αρμοδιότητα των κρατών λιμένων φαίνεται να υπόσχεται ένα ισχυρό καθεστώς κατά της ρύπανσης. Πριν από την UNCLOS III, τα κράτη λιμένα στα λιμάνια των οποίων έχει εισέλθει το παραβατικό σκάφος είχαν δικαιοδοσία μόνο για παραβιάσεις που διαπράχθηκαν ή επηρεάζουν τα εσωτερικά ύδατα του κράτους ή τα χωρικά ύδατα. Για παραβιάσεις που συνέβαιναν πέρα από την χωρική θάλασσα, το κράτος λιμένα θα μπορούσε να επιθεωρήσει μόνο τα έγγραφα του πλοίου για να διαπιστώσει εάν υπήρχε τέτοια παράβαση.<sup>148</sup> Εάν διαπιστωνόταν η παράβαση αυτή, η μόνη προσφυγή του κράτους λιμένα ήταν να παραπέμψει την υπόθεση στο κράτος σημαίας για περαιτέρω έρευνα και πιθανή δίωξη.

Βάσει της MARPOL 73/78 το κράτος λιμένα εκτός από παραβιάσεις στα δικά του ύδατα, μπορούσε να επιθεωρήσει ένα σκάφος για παραβιάσεις απόρριψης που συνέβαιναν οπουδήποτε αλλού, είτε με δική του πρωτοβουλία είτε κατόπιν αιτήματος άλλου κράτους<sup>149</sup>. Ωστόσο, εδώ ο περιορισμός ήταν ότι οι διώξεις μπορούσαν να διεξαχθούν μόνο από το κράτος σημαίας. Στην UNCLOS III η ενισχυμένη δικαιοδοσία του κράτους λιμένα προέκυψε ως προτιμώμενη λύση έναντι της επέκτασης της δικαιοδοσίας του παράκτιου κράτους. Αυτό οφείλεται κυρίως στο γεγονός ότι η δράση του κράτους λιμένα φαίνεται να παρουσιάζει λιγότερο σοβαρά εμπόδια στη ναυσιπλοΐα σε σύγκριση με τη δράση του παράκτιου κράτους<sup>150151</sup>. Για το λόγο αυτό η UNCLOS III επέκτεινε ουσιαστικά τη δικαιοδοσία των κρατών λιμένων<sup>152</sup> για να καλύψει τις παραβιάσεις απόρριψης που συμβαίνουν στην ανοικτή θάλασσα ή στα παράκτια ύδατα άλλου κράτους κατόπιν αιτήματος αυτού του κράτους, του κράτους σημαίας ή οποιουδήποτε πληττόμενου κράτους. Ακόμη και αν δεν υπάρχουν αρνητικές επιπτώσεις ρύπανσης στο ίδιο το κράτος λιμένα αυτό μπορεί να ασκήσει δίωξη σε ξένα πλοία που επισκέπτονται τους λιμένες του για απόρριψη ρύπων κατά παράβαση των διεθνών προτύπων σχεδόν οπουδήποτε στη θάλασσα. Έτσι, το κράτος λιμένα μπορεί να αναλάβει δράση όταν το παράκτιο κράτος δεν είναι

---

<sup>148</sup> OILPOL 54, άρθρο IX(5).

<sup>149</sup> MARPOL 73/78, άρθρα 6(2) και 6(5)

<sup>150</sup> Boyle, (1985), σελ. 364

<sup>151</sup> Η επιθεώρηση ενός σκάφους ενώ βρίσκεται στο λιμάνι επιβάλλει ελάχιστους περιορισμούς στη ναυσιπλοΐα και μπορεί να διεξαχθεί με ασφάλεια. Ακόμη και αν ασκηθεί αγωγή εναντίον ενός σκάφους, η ελευθερία πλοήγησής του μπορούσε πάντα να είναι εγγυημένη. Επιπλέον, τα λιμενικά κράτη φαίνεται να έχουν μεγαλύτερο οικονομικό ενδιαφέρον για την κυκλοφορία των εμπορευμάτων μέσω των λιμένων τους και έτσι είναι πιθανό να είναι πιο ευαίσθητα στα θαλάσσια συμφέροντα από ότι τα παράκτια κράτη. Το μόνο πρόβλημα ήταν ότι το διεθνές δίκαιο, όπως ήταν τότε, δεν αναγνώριζε τη δικαιοδοσία ενός κράτους λιμένα για παραβιάσεις που συνέβαιναν εκτός των υδάτων του.

<sup>152</sup> LOSC, Art. 218

σε θέση να το πράξει ή όταν το σκάφος είναι απίθανο να περιέλθει ποτέ στη δικαιοδοσία του κράτους σημαίας του. Ωστόσο, αυτό αναγκαστικά ισοδυναμεί μόνο με τη δικαιοδοσία επιβολής διεθνώς αποδεκτών κανόνων από το κράτος λιμένα και αναμφισβήτητα όχι με μια κανονιστική δικαιοδοσία για περιστατικά στην ανοικτή θάλασσα ή στα ύδατα άλλου κράτους.

Η αρμοδιότητα επιβολής του νόμου από το κράτος λιμένα θα είναι ενδεχομένως χρήσιμη, για παράδειγμα, για τη δίωξη παραβιάσεων απορρίψεων που συμβαίνουν σε ευαίσθητες θαλάσσιες περιοχές που βρίσκονται στην ανοικτή θάλασσα ή στην ΑΟΖ άλλων κρατών. Σε συνδυασμό με την εξουσία δίωξης για σοβαρές παραβιάσεις στις δικές τους ΑΟΖ<sup>153</sup> αυτό αντιπροσωπεύει μια σημαντική ενίσχυση της συνολικής εξουσίας του κράτους λιμένα. Επιπλέον, ένα κράτος λιμένα μπορεί επίσης να εμποδίσει ένα μη αξιόπλοο σκάφος στο λιμάνι του να πλεύσει μέχρι να γίνουν οι απαραίτητες επισκευές.<sup>154</sup>

Παρά τα κέρδη αυτά, εξακολουθούν να υπάρχουν περιορισμοί. Πρώτον, η επιβολή από το κράτος λιμένα είναι προαιρετική και όχι υποχρεωτική. Επομένως, ένα κράτος λιμένα δεν χρειάζεται να εκπληρώσει το αίτημα ενός παράκτιου κράτους να διερευνά παραβιάσεις dumping. Ένα κράτος λιμένα μπορεί επίσης να είναι πολύ προσεκτικό ως προς την ανάληψη δράσης, δεδομένου ότι ο πλοιοκτήτης δικαιούται πάντοτε αποζημίωση για ζημίες που υπέστησαν λόγω παράνομης ή υπερβολικής δράσης του κράτους λιμένα<sup>155</sup>. Ο πιο επιτακτικός λόγος για ένα κράτος λιμένα να είναι συνετό κατά την άσκηση της δικαιοδοσίας επιβολής του είναι ίσως η δική του βιωσιμότητα ως λιμένα. Κανένα κράτος λιμένα δεν θα ήθελε να αποκτήσει τη φήμη ότι επιδεικνύει υπερβάλλοντα ζήλο επιβολής των προτύπων ρύπανσης, και να εξαιρείται από την διεθνή ναυτιλία <sup>156</sup>. Συνολικά, τα συμφέροντα των κρατών λιμένα εξακολουθούν να ευθυγραμμίζονται με εκείνα των θαλάσσιων κρατών, δηλαδή με την ελεύθερη και απρόσκοπτη κυκλοφορία του θαλάσσιου εμπορίου. Ως εκ τούτου, ο σεβασμός του κράτους λιμένα προς τα αιτήματα του παράκτιου κράτους να ζητά τη δίωξη των παραβατικών πλοίων είναι πιο πιθανό να είναι συνάρτηση της διεθνούς

---

<sup>153</sup> Αν και η εξουσία αυτή υπόκειται στην προτίμησή του κράτους σημαίας σύμφωνα με το άρθρο 228, βλ. παραπάνω).

<sup>154</sup> LOSC, Art. 219 και MARPOL 73/78, Art. 5(2).

<sup>155</sup> LOSC, Art. 232. Δεδομένου ωστόσο ότι οι καθυστερήσεις είναι εξαιρετικά δαπανηρές για τους πλοιοκτήτες και τους ναυλωτές, ένας σημαντικός αριθμός σκαφών ενδεχομένως να καλύπτεται ασφαλιστικά για παραβιάσεις ρύπανσης. Αυτό μπορεί να παρέχει στους πλοιοκτήτες μια ανεπιθύμητη "δίοδο διαφυγής" και μια άδεια να ρυπαίνουν.

<sup>156</sup> McDorman, T. L., (2000), *Regional port state control agreements: some issues of international law*, σσ. 207-8. *Ocean and Coastal Law Journal* Vol. 5, 2000.



αβροφροσύνης παρά της τήρησης των κανόνων της Σύμβασης. Σε κάθε περίπτωση οποιαδήποτε οφέλη υπάρχουν στην ενισχυμένη δικαιοδοσία λιμένων και παράκτιων κρατών μπορούν ενδεχομένως να αναιρεθούν από τις εξουσίες προτίμησης του κράτους σημαίας δυνάμει του άρθρου 228. Το γεγονός ότι τα κράτη λιμένα είναι γενικά απρόθυμα να ασκήσουν δίωξη για παραβιάσεις απόρριψης που συμβαίνουν πέρα από τα ύδατά τους δεν προκαλεί έκπληξη, δεδομένου του εγγενώς δύσκολου έργου της απόδειξης τέτοιων παραβιάσεων. Αυτό έρχεται σε πλήρη αντίθεση με τις παραβιάσεις των CDEMs, οι οποίες συνήθως "παραμένουν" στο πλοίο καθώς εισέρχεται στο λιμάνι και συνεπώς δεν εγείρουν ζητήματα για τη δικαιοδοσία του κράτους λιμένα.

### **3.4. ΤΟ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΙΜΟ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ**

Το διεθνές κανονιστικό πλαίσιο που αναπτύσσεται στον ΙΜΟ και η αποτελεσματική εφαρμογή των συμβάσεων του αποτελούν πρωταρχικούς παράγοντες για τη ναυτιλία. Ο ΙΜΟ έχει την πιο σημαντική επίδραση στο Δίκαιο της Θάλασσας<sup>157</sup> και μία από τις σημαντικές πτυχές των κανονισμών του είναι ότι μόλις επικυρωθεί και τεθεί σε ισχύ μια Σύμβαση, εφαρμόζεται αυτόματα σε πλοία παντού τον κόσμο μέσω του ελέγχου του κράτους σημαίας και του ελέγχου του κράτους λιμένα.

Ο καθορισμός προτύπων και κανόνων διεξάγεται κυρίως στο πλαίσιο της αρένας του ΙΜΟ. Μόλις πάρουν τη μορφή συμβατικών κανόνων, αυτά τα πρότυπα διαβιβάζονται στα κράτη για επικύρωση και εφαρμογή. Έτσι, όπου τελειώνει η αρμοδιότητα λήψης κανόνων του ΙΜΟ, αρχίζει η εγχώρια εφαρμογή διεθνώς διατυπωμένων κανόνων και παρόλο που τα πρότυπα ασφάλειας για την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος έχουν βελτιωθεί σημαντικά τις τελευταίες δεκαετίες οι στόχοι δεν φαίνεται να ικανοποιούνται επαρκώς<sup>158</sup>. Κι αυτό γιατί τα κράτη μπορεί κάλλιστα να συμμορφώνονται με τους διεθνείς κανόνες, αλλά οι ίδιοι οι κανόνες μπορεί να είναι αναποτελεσματικοί για την επίτευξη των σχετικών στόχων. Πράγματι, η επιβολή και η εφαρμογή δεν παράγουν απαραίτητα την επιθυμητή συμμόρφωση. Ούτε η συμμόρφωση εγγυάται «αποτελεσματικότητα». Ένας λόγος για τον οποίο η «αποτελεσματικότητα» είναι

<sup>157</sup> Churchill και Lowe, (1999)

<sup>158</sup> Kim, SH. (2017), σελ. 1

τόσο αόριστη στη ρύθμιση της ρύπανσης από πλοία είναι επειδή η διαδικασία σχηματισμού του καθεστώτος, επηρεασμένη από τα θαλάσσια συμφέροντα, συχνά περιέχει παθολογικά εμπόδια στην επιβολή και τη συμμόρφωση. Έτσι πολλά κράτη σημαίας δεν εκπληρώνουν τις ευθύνες και τις υποχρεώσεις τους<sup>159</sup>.

Η κρατική επιβολή των υποχρεώσεων μιας σύμβασης μπορεί ωστόσο να είναι ελλιπής και για διάφορους άλλους λόγους - όπως δημοσιονομικοί περιορισμοί, έλλειψη εκπαιδευμένου εργατικού δυναμικού ή διοικητικές ανεπάρκειες. Ακόμη και στις πιο προηγμένες εθνικές διοικήσεις, η εφαρμογή και η επιβολή από τις κρατικές αρχές είναι συχνά ατελείς. Το πρόβλημα είναι ιδιαίτερα οξύ στις αναπτυσσόμενες χώρες με μεγάλες ακτές και ανεπαρκείς δυνατότητες παρακολούθησης. Το γεγονός, από την άλλη, ότι τα περισσότερα κράτη δεν μπορούν να συμβαδίσουν με τον πολλαπλασιασμό των διεθνών κανονισμών είναι ένα πολύ γνωστό πρόβλημα στον ναυτιλιακό κόσμο το οποίο έχει αναγνωριστεί ευρέως. Είναι σημαντικό λοιπόν κάθε κράτος μέλος να εφαρμόζει και να εφαρμόζει σωστά το νομοθετικό πλαίσιο αντί να υιοθετούνται νέες συμβάσεις.

Δεδομένου ότι η πρωταρχική εξουσία επί των πλοίων βρίσκεται στα κράτη σημαίας, είναι ζωτικής σημασίας το θεσμικό πλαίσιο του IMO να απολαμβάνει την αποδοχή των κρατών σημαίας των οποίων τα εθνικά νηολόγια περιέχουν τα υψηλότερα ποσοστά χωρητικότητας. Είναι επίσης γεγονός ότι συμβάσεις του IMO όπως η «SOLAS 74» και η «MARPOL 73/78» έχουν σχεδόν καθολική εφαρμογή στην παγκόσμια ναυτιλία.

Με την προσχώρηση ή την επικύρωση συμβάσεων, τα κράτη αποδέχονται όχι μόνο τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που τους αφορούν, αλλά και τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από ιδιωτικούς φορείς που δραστηριοποιούνται στο έδαφος, τη δικαιοδοσία ή τον έλεγχο του κράτους. Ως εκ τούτου, ένα κράτος που γίνεται συμβαλλόμενο μέρος της MARPOL 73/78, για παράδειγμα, αναλαμβάνει την υποχρέωση μεταξύ άλλων να παρέχει εγκαταστάσεις υποδοχής αποβλήτων και να αναφέρει περιστατικά ρύπανσης των πλοίων στον IMO. Υπό την ιδιότητά του ως παράκτιου κράτους ή κράτους λιμένα, το κράτος έχει το δικαίωμα (σε αντίθεση με την υποχρέωση) να θεσπίσει και να επιβάλλει τις διατάξεις της MARPOL 73/78 κατά

---

<sup>159</sup> Αυτό οφείλεται στη συνήθη πρακτική της ανάθεσης εξουσιών ελέγχου και πιστοποίησης σε ιδιωτικούς οργανισμούς που οδηγεί στην ανεπαρκή ικανότητα εκτέλεσης των καθηκόντων των κρατών σημαίας (Mansell, J. N. (2009), *Flag state responsibility: historical development and contemporary issues*, σελ. 4). Επιπλέον, η έλλειψη εξουσίας επιβολής του IMO παρεμπόδισε την αποτελεσματική εφαρμογή των προτύπων του από τα κράτη σημαίας και οδήγησε σε αναποτελεσματική μέτρηση και επίβλεψη της απόδοσης του κράτους σημαίας.

των ξένων σκαφών που πλέουν στα ύδατά του. Από την πλευρά τους, τα κράτη σημαίας είναι υποχρεωμένα να διασφαλίζουν ότι οι ιδιοκτήτες των σκαφών τους που δραστηριοποιούνται οπουδήποτε στον κόσμο συμμορφώνονται με τα πρότυπα που ορίζει η MARPOL 73/78. Το κράτος σημαίας είναι επίσης υποχρεωμένο να διερευνά ισχυρισμούς για παραβιάσεις που διαπράττονται από τα σκάφη που φέρουν τη σημαία του και να διώκει τα παραβατικά σκάφη και τους ιδιοκτήτες τους, κατά περίπτωση<sup>160</sup>. Στο πλαίσιο της MARPOL 73/78, επιβάλλονται τρεις σημαντικές υποχρεώσεις στα συμβαλλόμενα κράτη στις αντίστοιχες ιδιότητές τους ως κράτη σημαίας, παράκτια ή λιμενικά κράτη. Αυτές οι υποχρεώσεις περιλαμβάνουν την επιβολή της συμμόρφωσης με τα σχετικά πρότυπα Dumping και CDEM έναντι όλων των εθνικών και ξένων πλοίων, την παροχή εγκαταστάσεων υποδοχής σε λιμένες και την υποβολή εκθέσεων σχετικά με θέματα επιβολής στη Γραμματεία του IMO.

Προκειμένου να δοθεί μία ώθηση στα κράτη να ικανοποιήσουν τις υποχρεώσεις τους αυτές το 2013 ο IMO ενέκρινε έναν Κώδικα εφαρμογής των μέσων του, τον «Κώδικα III»<sup>161</sup>. Ως «κώδικας ομπρέλα» που διέπει τις επιμέρους συμβάσεις του IMO ένας από τους κύριους στόχους του είναι να βοηθήσει τα κράτη μέλη να εγκρίνουν και να εφαρμόσουν βασικά μέσα του IMO. Σύμφωνα με τον Κώδικα III, ένα κράτος μέλος πρέπει να αξιολογεί και να επανεξετάζει την απόδοσή του περιοδικά όσον αφορά τις ευθύνες του ως κράτους σημαίας, κράτους λιμένα και παράκτιου κράτους καθώς και το επίπεδο εφαρμογής και επιβολής των μέσων του IMO στα οποία είναι συμβαλλόμενο μέρος<sup>162 163 164</sup>.

Όσον αφορά ειδικότερα στα κράτη σημαίας το 2001 ο IMO καθιέρωσε ένα σύστημα αυτό-αξιολόγησης των επιδόσεων των κρατών αυτών προωθώντας ένα έντυπο αυτό-αξιολόγησης (το έντυπο SAF)<sup>165</sup>. Ωστόσο, περίπου το 17% των κρατών μελών του IMO δεν υπέβαλαν το έντυπο SAF, δεδομένου ότι ήταν μια εντελώς εθελοντική μεθοδολογία. Ως εκ τούτου το επόμενο βήμα ήταν η εισαγωγή ενός

---

<sup>160</sup> Mansell, (2009), σσ.4,5

<sup>161</sup> Τον Δεκέμβριο του 2013 μέσω του ψηφίσματος A.1070 (28) που τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2016 (Resolution A.1070(28): IMO INSTRUMENTS IMPLEMENTATION CODE (III CODE)).

<sup>162</sup> Αυτό επιτυγχάνεται με τους βασικοί δείκτες απόδοσης (KPI) που αποτελούν ένα εργαλείο μέτρησης για την αξιολόγηση της απόδοσης.

<sup>163</sup> Kim, SH, (2017), σελ. 3

<sup>164</sup> International Maritime Organization. (2013b). Resolution A.1070(28), IMO Instrument Implementation (III) Code. IMO.

<https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/IIS/Documents/1070.pdf>

<sup>165</sup> Αυτό είχε ως στόχο να επιτρέψει στα κράτη σημαίας να αξιολογήσουν τις δικές τους επιδόσεις και ικανότητες συμπληρώνοντας ένα ερωτηματολόγιο μέσω του οποίου θα μπορούσαν να εντοπίσουν τα αδύνατα σημεία τους που απαιτούν πρόσθετη προσπάθεια.

εθελοντικού συστήματος ελέγχου των κρατών σημαίας (VIMSAS)<sup>166</sup>. Το VIMSAS έχει αναγνωριστεί ως το πιο επιτυχημένο εργαλείο μέτρησης της απόδοσης του κράτους σημαίας όσον αφορά τη δικαιοδοσία και τον έλεγχο. Στην πορεία θεωρήθηκε ότι έπρεπε να υπάρχουν υποχρεωτικά πρότυπα για την απόδοση των κρατών σημαίας. Έτσι η Συνέλευση του IMO, τον Δεκέμβριο του 2013, αποφάσισε να καταστήσει υποχρεωτικό το σύστημα ελέγχου των κρατών μελών ως ένα σημαντικό βήμα προς την αποτελεσματική εποπτεία των επιδόσεων των κρατών σημαίας για την ασφάλεια της ναυτιλίας και την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία χαμηλών προδιαγραφών, με την έγκριση των ψηφισμάτων A.1068 (28)<sup>167</sup> και A.1070 (28)<sup>168</sup>, τα οποία θα στήριζαν το υποχρεωτικό σύστημα ελέγχου. Την 1η Ιανουαρίου 2016, το σύστημα “IMSAS” και η πλειονότητα των απαραίτητων τροποποιήσεων στα μέσα του IMO έγιναν υποχρεωτικά<sup>169</sup>.

#### ***3.4.1. Μηχανισμοί Βελτίωσης Εφαρμογής του Κανονιστικού Καθεστώτος του IMO: Memoranda of Understanding (MoU):***

Μια σημαντική πολυμερής εξέλιξη για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας της εφαρμογής και συμμόρφωσης των κρατών προς τα πρότυπα και τους κανόνες των μέσων του IMO και ειδικότερα της βελτίωσης της αποτελεσματικότητας του ελέγχου των κρατών λιμένα (PSC) είναι η σχεδόν παγκόσμια υιοθέτηση των Περιφερειακών Μνημονίων Κατανόησης (MOUs)<sup>170</sup>. Οι ναυτιλιακές αρχές των συμμετεχόντων κρατών συνεργάζονται για τον συντονισμό του PSC, απαιτώντας από κάθε μία να επιθεωρεί μέσα σε ένα δεδομένο έτος ένα ελάχιστο ποσοστό ξένων πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες τους, προκειμένου να διαπιστωθεί εάν συμμορφώνονται με τα σχετικά διεθνή μέσα που απαριθμούνται στα Μνημόνια αυτά. Τα MOUs δεν εισάγουν νέους κανόνες όσον αφορά στη ρύπανση από πλοία (VSP). Πρόκειται για μηχανισμούς που βοηθούν και, στην περίπτωση των κρατών μελών της ΕΕ, υποχρεώνουν τους συμμετέχοντες σε ένα Μνημόνιο Κατανόησης να

<sup>166</sup> Resolution A.946(23). Voluntary flag State Audit Scheme (VIMSAS).

<sup>167</sup> Ψήφισμα A.1068 (28). Μετάβαση από το εθελοντικό σύστημα ελέγχου των κρατών μελών στο σύστημα ελέγχου των κρατών μελών του IMO.

<sup>168</sup> Ψήφισμα A.1070 (28). Κωδικός Εφαρμογής Μέσων IMO (III). (Instrument Implementation (III) Code)

<sup>169</sup> Ο υποχρεωτικός έλεγχος όλων των κρατών μελών άρχισε την 1η Ιανουαρίου 2016, με στόχο να καθοριστεί ο βαθμός στον οποίο θα υλοποιήσουν πλήρως και αποτελεσματικά τις υποχρεώσεις και τις ευθύνες τους που περιλαμβάνονται σε μια σειρά εργαλείων του IMO.

<sup>170</sup> McDorman, T.L., (2000), σσ. 207–227.

συμμορφώνονται με τις υποχρεώσεις τους αναφορικά με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, την ασφάλεια και άλλες σχετικές υποχρεώσεις<sup>171</sup>.

Για την περιοχή της Μεσογείου, τα δύο σχετικά μνημόνια είναι το Μνημόνιο των Παρισίων» και το «Μνημόνιο της Μεσογείου»<sup>172</sup>. Το ParisMoU ήταν το πρώτο και είναι ίσως το πιο πολύπλοκο και φιλόδοξο από όλα τα MoU, τα οποία τείνουν να το ακολουθούν ως πρότυπο τους. Τα σχετικά μέσα του σε σχέση με τη VSP περιλαμβάνουν ιδιαίτερα τη MARPOL 73/78 και τα παραρτήματά της<sup>173</sup> καθώς και τις συμβάσεις STCW 78/95, COLREGS 72, Load Lines 1966 (CLL) και ILO Convention και ο ετήσιος στόχος Επιθεώρησης των πλοίων είναι 25%. Συγκεκριμένα, το ParisMoU είχε ως στόχο να διασφαλίσει τη συμμόρφωση των πλοίων με όλες τις ισχύουσες κανονιστικές απαιτήσεις του IMO που αφορούν θέματα όπως η ασφάλεια, ο έλεγχος της ρύπανσης, η επάνδρωση και η ασφάλεια. Το μεσογειακό μνημόνιο (που ξεκίνησε το 1997) περιλαμβάνει επίσης τη MARPOL 73/78 και τα παραρτήματά της και τα κράτη της στοχεύουν να επιθεωρούν το 15% των πλοίων που καλούν στα λιμάνια τους σε ένα δεδομένο έτος.

Όλα τα MoU θέτουν προτεραιότητες επιθεώρησης και στοχευμένους παράγοντες. Οι προτεραιότητες επιθεώρησης του ParisMoU περιλαμβάνουν φυσικές επιθεωρήσεις των σκαφών, ελέγχους στα έγγραφα και, όπου ενδείκνυται, τα σκάφη κρατούνται έως ότου αποκατασταθούν οι σχετικές τους ελλείψεις. Οι στοχευόμενοι παράγοντες περιλαμβάνουν κράτη σημαίας σε μαύρη λίστα, στοχευόμενο τύπο πλοίου, αναγνωρισμένους νηογνώμονες εκτός της ΕΕ, την ηλικία του πλοίου και τη σημαία του πλοίου. Για τα πλοία, υπάρχει ένα σημαντικό θετικό κίνητρο στο ότι ένα αρχείο καλής συμπεριφοράς μπορεί να μειώσει τη συχνότητα των επιθεωρήσεων κάτι που είναι σημαντικό ως προς τις καθυστερήσεις και τα έξοδα που αυτές συνεπάγονται. Επίσης ένα κράτος λιμένα μπορεί να απαιτεί την αποκατάσταση των ελαττωμάτων ενός σκάφους και να θέτει υπό κράτηση πλοία για τον σκοπό αυτό. Η κράτηση όμως γίνεται για σκοπούς διερεύνησης μιας πιθανής παραβίασης και για επισκευή και δεν επιτρέπεται ως ποινή για παραβίαση. Μπορεί επίσης να

---

<sup>171</sup> Nilüfer and Simard, (2008) σ.31

<sup>172</sup> Από την περιοχή της Μεσογείου, οι συμμετέχοντες στο ΜΣ του Παρισίου είναι: Κροατία, Κύπρος, Γαλλία, Ελλάδα, Ιταλία, Μάλτα, Σλοβενία και Ισπανία. Οι μεσογειακοί συμμετέχοντες στο ΜΣ είναι: Αλγερία, Κύπρος, Αίγυπτος, Ισραήλ, Ιορδανία, Λίβανος, Μάλτα, Μαρόκο, Συρία, Τυνησία, Τουρκία και η Παλαιστινιακή Αρχή. Σε κανένα από τα δύο ΜΣ δεν συμμετέχουν οι: Αλβανία, Βοσνία-Ερζεγοβίνη, Λιβύη, Μονακό, Μαυροβούνιο και Σερβία.

<sup>173</sup> Επίσης συμπεριλαμβάνονται οι αντιρρυπαντικές ουσίες (AFS) και η διαχείριση νερού έρματος (BWM), μαζί με τις αντίστοιχες κατευθυντήριες γραμμές PSC (IMO Doc FSI / 14/7/5, 30 Μαρτίου 2006, «Εναρμόνιση των δραστηριοτήτων ελέγχου από το κράτος λιμένα»).

απαγορευτεί η πρόσβαση σε οποιοδήποτε λιμάνι της περιοχής του Μνημονίου. Κατάλογοι απαγορευμένων πλοίων, τρέχουσες κρατήσεις και πλοία που έχουν τεθεί υπό κράτηση, καθώς και μαύροι (πολύ υψηλού κινδύνου), γκρίζοι (μεσαίου κινδύνου) και λευκοί (χαμηλού κινδύνου) κατάλογοι σημαίων δημοσιεύονται στον δημόσιο ιστότοπο του ParisMoU<sup>174</sup>. Οι εκθέσεις επιθεώρησης καταγράφονται σε κεντρική βάση δεδομένων και είναι διαθέσιμες για αναζήτηση και καθημερινή ενημέρωση από τις χώρες μέλη του ParisMoU<sup>175</sup>. Αυτή η δημόσια "ονομασία και διαπόμπευση" το λεγόμενο "naming and shaming" θεωρείται μία από τις σημαντικότερες και αποτελεσματικές διατάξεις του.

Το ParisMoU έχει καταστεί νομικά δεσμευτικό για τα κράτη μέλη της ΕΕ<sup>176</sup>. Γενικά τα Μνημόνια Κατανόησης δεν θεωρούνται συνήθως νομικά δεσμευτικά. Η ΕΕ έκανε αυτό το βήμα επειδή μέχρι τότε «τα διαθέσιμα δεδομένα έδειχναν σημαντικές αποκλίσεις και διάφορους βαθμούς μη συμμόρφωσης» μεταξύ των κρατών του ParisMoU<sup>177</sup>. Όλα τα τρέχοντα MoU θα μπορούσαν να καταστούν νομικά δεσμευτικά χωρίς να είναι ασυμβίβαστα προς την UNCLOS. Αν και το ParisMoU και το MoU της Μεσογείου δεν αναφέρονται στην UNCLOS<sup>178</sup>, δεν είναι ωστόσο ασυνεπή προς αυτή. Τα εν λόγω μέτρα του μνημονίου δεν θίγουν κατά κανένα τρόπο τα προνόμια του κράτους σημαίας που ορίζονται στην UNCLOS. Ειδικότερα όσον αφορά τον έλεγχο από τα κράτη λιμένα το κλειδί για τη λειτουργία του PSC είναι η εθελοντική είσοδος του πλοίου σε λιμένα. Μόλις φτάσει εκεί, υπόκειται στους νόμους και τους κανονισμούς του κράτους λιμένα, ακόμη και αν αυτοί οι νόμοι και οι κανονισμοί βασίζονται σε Συμβάσεις στις οποίες το κράτος σημαίας δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος. Η προσέγγιση PSC θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι βοηθά τα κράτη σημαίας στην εκπλήρωση των περιβαλλοντικών υποχρεώσεων στις συνθήκες στις οποίες είναι συμβαλλόμενα μέρη, και γενικότερα για την προστασία και διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, όπως ακριβώς απαιτείται από την UNCLOS.

---

<sup>174</sup> <https://www.parisMOU.org>

<sup>175</sup> Τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων μπορούν να προβληθούν στην ιστοσελίδα και παρέχονται επίσης στη δημόσια βάση δεδομένων Equasis.

<sup>176</sup> EU Port State Control Directive: Council Directive 95/21/EC of 19 June 1995.

<sup>177</sup> Schiano di Pepe, L. (2003). *Port state control as an instrument to ensure compliance with international marine environmental obligations*, στο A. Kirchner (ed.), *International maritime environmental law*, σσ.137–156. London, UK, The Hague, the Netherlands, and Boston, Massachusetts: Kluwer Law International.

<sup>178</sup> *supra* note 9, σελ. 32.

## **ΜΕΡΟΣ Β: ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΔΙΚΑΙΟΥ ΚΑΙ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ**

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ**

#### **4.1. ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ**

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει πρωτοστατήσει στον τομέα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την ρύπανση που προέρχεται από πλοία. Η ΕΕ που διαθέτει τα θεσμικά όργανα και ένα ολοκληρωμένο νομικό καθεστώς στον τομέα αυτό έχει αναπτύξει ένα εκτεταμένο νομοθετικό πλαίσιο στηρίζοντας το συγκεκριμένο έργο και έχει προβεί σε διεθνείς και περιφερειακές συνεργασίες συμμετέχοντας είτε ως συμβαλλόμενο μέρος σε περιφερειακές και διεθνείς περιβαλλοντικές συμβάσεις είτε ως παρατηρητής. Τα πρώτα νομοθετικά μέτρα που αφορούν τις θαλάσσιες μεταφορές ελήφθησαν την δεκαετία του 1970 και αφορούσαν κυρίως θέματα εξωτερικών σχέσεων της Κοινότητας. Η (τότε) Ευρωπαϊκή Κοινότητα καθυστέρησε να δημιουργήσει την Κοινή Πολιτική Μεταφορών, καθώς τα κράτη μέλη της ήταν απρόθυμα να της παραδώσουν τις αρμοδιότητες που συνήθως ταυτίζονται με την κυριαρχία και την πολιτική και εμπορική εξουσία των κρατών<sup>179</sup>.

Η ΕΕ άρχισε να ενδιαφέρεται για την πολιτική ασφάλειας στη θάλασσα μόνο τη δεκαετία του 1990. Μέχρι τότε θεωρούνταν αρκετό ότι τα κράτη μέλη της ΕΕ ήταν συμβαλλόμενα μέρη του ΙΜΟ και εφαρμόζαν διεθνείς συμβάσεις. Ωστόσο, μεταξύ 1986 και 1991, ο παγκόσμιος ρυθμός συνολικών απωλειών πλοίων ανερχόταν κατά μέσο όρο σε 230 πλοία ετησίως, εκ των οποίων οι απώλειες πετρελαιοφόρων αποτελούσαν ένα σημαντικό ποσοστό<sup>180</sup>. Ορισμένα από αυτά τα σκάφη έβλαψαν σοβαρά τα θαλάσσια οικοσυστήματα της ΕΕ και ως εκ τούτου, διατηρώντας τη δέσμευσή της για την εφαρμογή των διεθνών κανόνων, η ΕΕ ξεκινήσει την προώθηση

---

<sup>179</sup> Malgorzata Anna Nesterowicz «Maritime Safety and Vessel-Source Pollution Control in the European Union Context» διαθέσιμο στο <http://www.vliz.be/imisdocs/publications/232397.pdf>

<sup>180</sup> A. A. Pallis, The Common EU Maritime Transport Policy (Aldershot: Ashgate, 2002), σ. 103

και τη βελτίωση της δράσης της στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα<sup>181</sup>. Η Επιτροπή συνέταξε τις λευκές και πράσινες Βίβλους της για την κοινή πολιτική θαλάσσιων μεταφορών, αναλύοντας, μεταξύ άλλων, τις επιπτώσεις της ναυτιλίας στο περιβάλλον. Μία πιο ουσιαστική πολιτική («A Common Policy on Safe Seas») παρουσιάστηκε το 1993 ως άμεση συνέπεια κάποιων ατυχημάτων από πετρελαιοφόρα<sup>182</sup>. Κατά τη διάρκεια των επόμενων ετών η ΕΕ ενέκρινε διάφορες οδηγίες και κανονισμούς για την ασφάλεια που εφάρμοζαν ως επί το πλείστον τους κανόνες του IMO<sup>183</sup>.

Η ΕΕ όμως άρχισε να γίνεται πολύ πιο προληπτική μετά την καταστροφή των πετρελαιοφόρων “Erika” και “Prestige” με την έγκριση μιας σειράς νομοθετικών πακέτων (Erika I<sup>184</sup>, Erika II<sup>185</sup>, Erika III<sup>186</sup>) για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία. Αυτή η νομοθεσία καταδεικνύει επίσης την επέκταση των αρμοδιοτήτων των θεσμικών οργάνων της ΕΕ έναντι των κρατών μελών της. Η τάση αυτή, μολονότι σε μεγάλο βαθμό θεωρείται επιτυχία, έχει επίσης επικριθεί ότι τείνει προς την μονομέρεια κι αυτό γιατί ενώ η ΕΕ και τα κράτη μέλη της υποστήριζαν αρκετά και βασιζόνταν σε μεγάλο βαθμό σε διεθνή φόρουμ για την αντιμετώπιση ζητημάτων θαλάσσιας ρύπανσης μετά τις καταστροφές των πετρελαιοφόρων αυτών, υπήρξε μια ορατή πολιτική μετατόπιση έτσι ώστε να είναι πιο προληπτική και υπεύθυνη όσον

---

<sup>181</sup> Council Resolution on the prevention of accidents causing marine pollution, 19 June 1990, Official Journal 1990 C 206/1.

<sup>182</sup> Αυτά περιελάμβαναν το «Aegean Sea» το 1992 και το «Braer» το 1993.

<sup>183</sup> A. Nollkaemper & E. Hey (1995) «Implementation of the LOS Convention at Regional Level: European Community Competence in Regulating Safety and Environmental Aspects of Shipping», (The International Journal of Marine and Coastal Law vol.10, issue 2, 1995), σ. 281

<sup>184</sup> Το πακέτο “Erika I” περιελάμβανε μέτρα για: εντατικοποίηση των ελέγχων στους λιμένες, όπως η απαγόρευση ή η άρνηση εισόδου στα λιμάνια της ΕΕ πλοίων που βρίσκονται σε κακή κατάσταση, μεγαλύτερο έλεγχο των δραστηριοτήτων των νηογωμόνων, των ιδιωτικών οργανισμών που είναι υπεύθυνοι για τον έλεγχο της δομικής ακεραιότητας των πλοίων, και την εξάλειψη των δεξαμενόπλοιων μονού κύτους μέσω πρότασης κανονισμού για την επιτάχυνση της σταδιακής εισαγωγής πετρελαιοφόρων διπλού κύτους.

<sup>185</sup> Το πακέτο Erika II περιελάμβανε μέτρα σχετικά με: μεγαλύτερη ασφάλεια στη θάλασσα κυκλοφορία και αποτελεσματικότερη πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία, βελτίωση των υφιστάμενων καθεστώτων όσον αφορά την ευθύνη και την αποζημίωση για ζημιές από τη ρύπανση καθώς και πρόταση κανονισμού για την δημιουργία του EMSA. (βλ. Carpenter & Kostianoy, (2018) σελ. 337). Συγκεκριμένα η οδηγία 2002/59 / ΕΚ για τη θέσπιση κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας σκαφών και πληροφοριών απαιτεί, μεταξύ άλλων, τα πλοία που προορίζονται σε κοινοτικούς λιμένες να προειδοποιούν εκ των προτέρων και τα πλοία που διέρχονται από ύδατα της ΕΕ να παρακολουθούνται. Η οδηγία πρόσθεσε επίσης απαιτήσεις για υποχρεωτικά συστήματα αυτόματης αναγνώρισης (αναμεταδότες) και καταγραφικά δεδομένων σκαφών («μαύρα κουτιά») σε όλα τα πλοία που είναι συνδεδεμένα με την ΕΕ. Προβλέπει επίσης τα κράτη μέλη να καταρτίσουν σχέδια για την παροχή καταφυγίων για σκάφη που βρίσκονται σε κίνδυνο εντός των υδάτων που υπάγονται στη δικαιοδοσία τους.

<sup>186</sup> Το πακέτο περιελάμβανε μεταξύ άλλων και την οδηγία 2009/15/ ΕΚ (που διέπει τις σχέσεις μεταξύ των χωρών της ΕΕ και αναγνωρισμένων νηογωμόνων)



αφορά στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος παρά να περιμένει μια συναίνεση στη διεθνή λήψη αποφάσεων στα πλαίσια του IMO.

#### **4.1.1. Η Νομική Διάσταση**

Η ΕΕ ως υπερεθνικός οργανισμός που συγκροτείται από κράτη μέλη τα οποία της έχουν μεταβιβάσει αρμοδιότητες συμμετέχει στη LOSC187 ως συμβαλλόμενο μέρος της<sup>188</sup>. Επιπλέον όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ έχουν επικυρώσει ανεξάρτητα την LOSC, η οποία την καθιστά ως μια «μικτή» Συμφωνία βάσει του Ενωσιακού δικαίου<sup>189</sup> και το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο (ΔΕΕ) από την πλευρά του επιβεβαιώνει με την νομολογία του ότι οι διατάξεις της LOSC αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της κοινοτικής έννομης τάξης.<sup>190</sup>

Σύμφωνα με την LOSC, (όπως ήδη έχει αναφερθεί) τα μέρη εφαρμόζουν και επιβάλλουν «γενικώς αποδεκτούς διεθνείς κανόνες και πρότυπα» που θεσπίζονται μέσω του αρμόδιου διεθνούς οργανισμού» του IMO δηλαδή ή «γενικής διπλωματικής διάσκεψης» ωστόσο, η ΕΕ δεν είναι πλήρες μέλος του IMO, ούτε είναι συμβαλλόμενο μέρος σε οποιεσδήποτε από τις συμβάσεις του επειδή η συμμετοχή στο IMO ή σε οποιαδήποτε σύμβαση του IMO είναι ανοιχτή μόνο σε κράτη<sup>191</sup>. Η ΕΕ μπορεί να ενεργεί μόνο ως παρατηρητής εντός του IMO και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συμμετέχει σε συνεδριάσεις του IMO βάσει της συμφωνίας αμοιβαίας συνεργασίας που συνήφθη από την Επιτροπή και τον Γενικό Γραμματέα του IMO το 1974.

---

<sup>187</sup> Το άρθρο 305 LOSC (στ) επιτρέπει σε διεθνείς οργανισμούς (σύμφωνα με το παράρτημα IX) να συμμετέχουν ως συμβαλλόμενα μέρη και η ΕΕ συμμορφώνεται πλήρως με τους όρους που καθορίζονται στο παράρτημα IX.

<sup>188</sup> Στις 23 Μαρτίου 1998, το Συμβούλιο αποφάσισε να προσχωρήσει στη LOSC και στη συμφωνία εφαρμογής του 1994 (Council Decision of 23 March 1998 concerning the conclusion by the European Community of the United Nations Convention on the Law of the Sea and the Agreement of 28 July 1994 relating to the Implementation of Part XI thereof 98/392/EC OJ (1998) L 179).

<sup>189</sup> Η ΣΕΕ παρέχει νομική προσωπικότητα στην ΕΕ. Αυτό επιτρέπει στην Ένωση να συνάπτει συμφωνίες με άλλες οντότητες που έχουν νομική προσωπικότητα. Ωστόσο, η ΕΕ μπορεί να συνάψει μόνη της μια τέτοια συμφωνία σε έναν τομέα στον οποίο έχει ανατεθεί η (συντρέχουσα ή αποκλειστική) αρμοδιότητα να το πράξει. Εάν η Ένωση δεν έχει την αρμοδιότητα να συνάψει ολόκληρη τη συμφωνία, η ΕΕ και τα κράτη μέλη της πρέπει να συνάψουν από κοινού αυτή τη συμφωνία. (βλ. Björn Hoops (2014), “The Interpretation of Mixed Agreements in the EU after Lesoochranárske zokupenie” (HANSE LAW REVIEW Vol. 10, No. 1) <http://hanselawreview.eu/wp-content/uploads/2016/08/Vol10No01Art01.pdf>

<sup>190</sup> Judgment of the ECJ (Case C-308/06) para 53.

<sup>191</sup> Convention on the International Maritime Organization, άρθρο 4.

Επιπλέον τα κράτη μέλη της ΕΕ είναι απρόθυμα να μεταφέρουν τα δικαιώματα ψήφου τους στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή<sup>192</sup>.

Όσον αφορά στην πρόληψη της ρύπανσης από πλοία στο ρυθμιστικό καθεστώς της ΕΕ αυτό αποτελεί ένα διατομεακό ζήτημα που αφορά την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος καθώς και των θαλάσσιων μεταφορών. Η Συνθήκη για την ΕΕ περιέχει τη δέσμευση να διασφαλίσει μεταξύ των κρατών μελών της ένα υψηλό επίπεδο προστασίας και βελτίωσης της ποιότητας του περιβάλλοντος, συμπεριλαμβανομένου του θαλάσσιου περιβάλλοντος.<sup>193</sup> Τα άρθρα 191, 192 ΣΛΕΕ και 193 ΣΛΕΕ παρέχουν μια κατάλληλη νομική βάση για τη δράση της στον τομέα της προστασίας του περιβάλλοντος καθώς και τα άρθρα 100 ΣΛΕΕ (πρώην άρθρο 80) με τίτλο VI: Μεταφορές<sup>194</sup>, και 91(3) ΣΛΕΕ (71 ΣΕΚ) που αφορούν στην θέσπιση μέτρων για την βελτίωση της ασφάλειας των θαλασσιών και αεροπορικών μεταφορών. Αυτές οι διατάξεις δημιουργούν τη νομική βάση για δράση της ΕΕ στους τομείς της ασφάλειας στη θάλασσα και της ρύπανσης από πλοία, συμπεριλαμβανομένης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από πλοία και των διεισδυτικών ειδών από νερό έρματος. Όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές, δεν υπάρχει ειδική νομική βάση στη ΣΕΕ και τη ΣΛΕΕ αναφορικά με την εξωτερική αρμοδιότητά της. Ωστόσο, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο (ΔΕΕ) με την νομολογία του έχει καταστήσει σαφές ότι η ΕΕ αποκτά εξωτερική αρμοδιότητα όταν θεσπίζει εσωτερική νομοθεσία για το ίδιο θέμα<sup>195</sup> <sup>196</sup>. Έτσι, η ΕΕ απέκτησε σιωπηρά εξωτερική αρμοδιότητα βάσει της επέκτασης της νομοθεσίας της στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα και της πρόληψη της ρύπανσης από πλοία από τη νομολογία του ΔΕΕ.

Πιο συγκεκριμένα η ΕΕ αν και διαθέτει ισχυρά θεσμικά όργανα, διαθέτει μόνο εξουσίες ή αρμοδιότητες που της αποδίδονται ρητά ή σιωπηρά, από τις

---

<sup>192</sup> Μια επίσημη πρόταση της Επιτροπής να γίνει πλήρες μέλος του ΙΜΟ απορρίφθηκε από το Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών το 2005 (βλ. Council Meeting of Transport Ministers on 27-28 June 2005, [http://www.consilium.europa.eu/ueDocs/cms\\_Data/docs/pressData/fr/trans/85470.pdf](http://www.consilium.europa.eu/ueDocs/cms_Data/docs/pressData/fr/trans/85470.pdf))

<sup>193</sup> Πρωτογενές δίκαιο της ΕΕ: «Η Ένωση ... θα εργαστεί για την αειφόρο ανάπτυξη της Ευρώπης με βάση την ισορροπημένη οικονομική ανάπτυξη ... με στόχο ... υψηλό επίπεδο προστασίας και βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος "(ΣΕΕ, άρθρο 3.3)

<sup>194</sup> Όπου το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία, μπορούν να θεσπίζουν κατάλληλες διατάξεις για τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές. Αποφασίζουν μετά από διαβούλευση με την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών.

<sup>195</sup> V. Frank, (2007), «The European Community and Marine Environmental Protection in the International Law of the Sea: Implementing Global Obligations at the Regional Level», (Martinus Nijhoff, 2007) σελ.63

<sup>196</sup>Case C-22/70, «Commission v. Council», 1971 ECR.263.

Συνθήκες<sup>197</sup>. Οι αρμοδιότητες της ΕΕ χωρίζονται συνήθως σε αποκλειστικές αρμοδιότητες, συντρέχουσες αρμοδιότητες και υποστηρικτικές αρμοδιότητες<sup>198</sup> <sup>199</sup>. Μόλις η ΕΕ, ενόψει της εφαρμογής μιας κοινής πολιτικής που προβλέπεται από τη Συνθήκη, εγκρίνει προτάσεις για νέους κανόνες τα κράτη μέλη δεν έχουν πλέον το δικαίωμα, ενεργώντας μεμονωμένα ή ακόμη και συλλογικά, να αναλαμβάνουν υποχρεώσεις με τρίτες χώρες που επηρεάζουν τους κανόνες αυτούς<sup>200</sup>. Αυτό είναι γνωστό ως "pre-emption" σύμφωνα με το παράγωγο δίκαιο. Έτσι η μεταβίβαση εξουσίας απορρέει σιωπηρά από την άσκηση εκ μέρους της Ένωσης των εσωτερικών αρμοδιοτήτων της.

Σε τομείς λοιπόν συντρέχουσας αρμοδιότητας, η ΕΕ μπορεί να αναλάβει δράση, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, μόνο εάν και στο βαθμό που οι στόχοι της προτεινόμενης δράσης δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και μπορούν, συνεπώς, να επιτευχθούν καλύτερα από την ΕΕ. Επιπλέον η ΕΕ θεωρεί<sup>201</sup> ότι οι τομείς συντρέχουσών αρμοδιοτήτων όπως οι θαλάσσιες μεταφορές, η ασφάλεια της ναυτιλίας και η πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης υπόκεινται από τη φύση τους σε συνεχή ανάπτυξη.

Το πρόβλημα είναι ότι τα κριτήρια της επικουρικότητας είναι τόσο ευρύτατα διατυπωμένα και βασισμένα σε τέτοιες σχετικές έννοιες ("επαρκώς" και "καλύτερα") ώστε να παρέχουν στα κοινοτικά όργανα μεγάλη διακριτική ευχέρεια για να αποφασίζουν πότε πρέπει να δράσουν<sup>202</sup>. Ένα παράδειγμα επέκτασης της εξωτερικής της αρμοδιότητας αποτελεί η κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης «HNS». Μόνο κυρίαρχα κράτη μπορούν να είναι συμβαλλόμενα μέρη σε αυτήν, ωστόσο με μία απόφαση του, το Συμβουλίου εξουσιοδότησε τα κράτη μέλη να κυρώσουν ή να προσχωρήσουν στη σύμβαση HNS προς το συμφέρον της ΕΕ, υπό τους όρους που

---

<sup>197</sup> Οι αρμοδιότητες ορίζονται στα άρθρα 2-6 της ΣΛΕΕ

<sup>198</sup> EUROPEAN COMMISSION: ΤΟΜΕΙΣ ΔΡΑΣΗΣ [https://ec.europa.eu/info/about-european-commission/what-european-commission-does/law/areas-eu-action\\_el](https://ec.europa.eu/info/about-european-commission/what-european-commission-does/law/areas-eu-action_el)

<sup>199</sup> Munoz, R. (2006) *The Monitoring of the Application of Community Law: A Need to Improve the Current Tools and an Obligation to Innovate*, σσ. 402, 403. The Yearbook of European Law (Oxford University Press Oxford 2006).

<sup>200</sup> Commission v Council Case 22/70 (1971) ECR 263, 274 §17.

<sup>201</sup> Η ΕΕ είχε δηλώσει ως προϋπόθεση για την ένταξη στην LOSC ότι οι θαλάσσιες μεταφορές, η ασφάλεια της ναυτιλίας και η πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης που περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, στα μέρη II, III, V, VII και XII της LOSC θεωρούνται τομείς συντρέχουσών αρμοδιοτήτων (Declaration concerning the competence of the European Community with regard to matters governed by the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982" σ. 231 διαθέσιμο στο [http://untreaty.un.org/unts/120001\\_144071/27/2/00022247.pdf](http://untreaty.un.org/unts/120001_144071/27/2/00022247.pdf) ).

<sup>202</sup> V. Frank (2007) ό.π. υποσημείωση 166, σ.67

καθορίζονται στην εν λόγω απόφαση<sup>203</sup>. Επομένως ενδέχεται στο μέλλον τα κράτη μέλη να χρειάζονται την έγκριση της ΕΕ πριν επικυρώσουν μια διεθνή σύμβαση, σε οποιονδήποτε τομέα. Περαιτέρω, όπως προαναφέρθηκε, μετά τις καταστροφές Erika και Prestige, η ΕΕ θεώρησε ότι η διεθνής δράση για την ασφάλεια στη θάλασσα υπό την αιγίδα του ΙΜΟ δεν επαρκούσε για την αποτελεσματική αντιμετώπιση των αιτιών αυτών των καταστροφών και η Γενική Διεύθυνση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για θέματα μεταφορών (ΓΔ VII) απείλησε δημοσίως να κινήσει μονομερή ρύθμιση για τη ναυτιλία εκτός της αιγίδας του ΙΜΟ.<sup>204</sup>

Την εποχή εκείνη, δεν υπήρχε αμφιβολία ότι η ΕΕ είχε αναπτύξει τέτοιες συμπεριφορές. Αντιδραστικές δυνάμεις εντός της Ευρώπης πίστευαν ότι τα αυστηρά ρυθμιστικά μέτρα που υιοθετούνταν από τις ΗΠΑ έπρεπε να συνοδεύονται από εξίσου ισχυρές αντιδράσεις από την Ευρώπη, με το φόβο ότι τα πλοία με χαμηλές προδιαγραφές μεταφέρουν τις δραστηριότητές τους από τις ΗΠΑ στα ευρωπαϊκά ύδατα. Έτσι η βύθιση του «Prestige» ενίσχυσε περαιτέρω τη δέσμευση της ΕΕ να απαγορεύσει τα δεξαμενόπλοια μονού κύτους από τα ευρωπαϊκά ύδατα και να ρυθμίσει τη ναυτιλιακή βιομηχανία με πιο ισχυρό τρόπο. Κάτω από αυτή λοιπόν την έντονη ευρωπαϊκή πίεση υποχρεώθηκε ο ΙΜΟ να υιοθετήσει νέους παγκόσμιους κανονισμούς που επιτάχυναν τη σταδιακή κατάργηση των παλαιότερων δεξαμενόπλοιων.<sup>205</sup> Η ΕΕ επομένως θέλησε να αναλάβει πιο άμεση δράση σε περίπτωση που παρόμοιες κρίσιμες καταστάσεις συνέβαιναν ξανά στις ακτές της.

Επιπλέον η Επιτροπή, ως υπερεθνικό θεσμικό όργανο θεωρείται από πολλούς ότι προωθεί μία «υφέρπουσα επέκταση» της εξουσίας της ΕΕ πολύ περισσότερο δε μάλλον όταν η ειδική πλειοψηφία του Συμβουλίου, που απαιτείται σε ορισμένα ζητήματα, περιορίζει σοβαρά την ικανότητα των κρατών μελών να εμποδίζουν την έγκριση νομοθετημάτων της ΕΕ. Επομένως ο δρόμος ήταν σαφής για την ταχεία υιοθέτηση των τριών νομοθετικών πακέτων Erika<sup>206</sup>.

---

<sup>203</sup> Council Decision of 18 November 2002 authorising the Member States, in the interest of the Community, to ratify or accede to the HNS Convention 1996 (the HNS Convention) (2002/971/EC) OJ L337/55 of 13.12.2002 διαθέσιμο στο:

<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:337:0055:0055:EN:PDF>

<sup>204</sup> Το Συμβούλιο δεσμεύτηκε επίσης να προχωρήσει σε ευρωπαϊκά μέτρα εάν ο ΙΜΟ παρέλειπε να ενεργήσει (βλ. H. Ringbom (2001) ό.π. υποσημείωση 4, σ. 282)

<sup>205</sup> Tan, Alan Khee-Jin (2005), σ. 89

<sup>206</sup> Nengye, L & Maes, Frank (2009): “The European Union's Role in the Prevention of Vessel-Source Pollution and its Internal Influence” σ.417 διαθέσιμο στο:

[https://www.researchgate.net/publication/228151380\\_The\\_European\\_Union's\\_Role\\_in\\_the\\_Prevention\\_of\\_Vessel-Source\\_Pollution\\_and\\_its\\_Internal\\_Influence](https://www.researchgate.net/publication/228151380_The_European_Union's_Role_in_the_Prevention_of_Vessel-Source_Pollution_and_its_Internal_Influence)

#### 4.1.2. Η Θεσμική Διάσταση

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διαθέτει νομοθετικές, διοικητικές, εκτελεστικές εξουσίες και ως θεματοφύλακας των Συνθηκών, είναι υπεύθυνη για την εφαρμογή του δικαίου της ΕΕ. Επιβλέπει την εφαρμογή του δικαίου της Ένωσης υπό τον έλεγχο του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης σύμφωνα με το άρθρο 17 ΣΕΕ. Η πρόληψη της ρύπανσης από πλοία αντιμετωπίζεται κυρίως από τη Γενική Διεύθυνση (ΓΔ) Ενέργειας και Μεταφορών. Επίσης υπάρχει Διεύθυνση Ναυτικής Ασφάλειας στη Διεύθυνση Θαλάσσιων Μεταφορών της ΓΔ Ενέργειας και Μεταφορών<sup>207</sup>, η οποία είναι υπεύθυνη για τη θέσπιση νέας νομοθεσίας της ΕΕ και την εποπτεία της εφαρμογής της ισχύουσας νομοθεσίας. Επίσης και η Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος (DG Environment), εστιάζει ιδιαίτερα στην ατμοσφαιρική ρύπανση από πλοία (μέσω της Unit Clean Air and Transport), στη διαχείριση υδάτων έρματος (μέσω της Unit Protection of Water and Marine) απαιτώντας ολοκληρωμένη διαχείριση<sup>208 209</sup>. Ειδικότερα, δε εστιάζει στην περιφερειακή διακυβέρνηση μέσω της Θαλάσσιας Στρατηγικής που βασίζεται στην περιφερειακή συνεργασία και την συμμετοχή των ενδιαφερομένων μερών<sup>210</sup>.

<sup>207</sup> Maritime Transport, DG Energy and Transport, διαθέσιμο στο:

[http://ec.europa.eu/transpot/maritime/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transpot/maritime/index_en.htm)

<sup>208</sup> DG Environment, διαθέσιμο στο [https://ec.europa.eu/dgs/environment/index\\_en.htm](https://ec.europa.eu/dgs/environment/index_en.htm)

<sup>209</sup> Βλ. Στρατηγικό Σχέδιο 2016-2020, (Specific objective 2, Indicator 2.4: μέτρα προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος συμπεριλαμβανομένων και αυτών που αναφέρονται στο άρθρο 21 της οδηγίας 2008/56/ΕΕ (οδηγίας πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική), σελ. 22, διαθέσιμο στο: [https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/strategic-plan-2016-2020-dg-env\\_march2016\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/strategic-plan-2016-2020-dg-env_march2016_en.pdf)

<sup>210</sup> Προκειμένου το έργο της να καταστεί πιο αποτελεσματικό η ΕΕ στηρίζεται στην περιφερειακή διακυβέρνηση, δηλαδή την περιφερειακή συνεργασία των χωρών και την συμμετοχή των ενδιαφερομένων μερών (stakeholders). Η περιφερειακή διακυβέρνηση δημιουργείται όταν αλληλεπιδρούν πολλοί παράγοντες που επηρεάζουν τη δημιουργία μιας δομής που αντικατοπτρίζει τη ρύθμιση, τον συντονισμό και τον έλεγχο. Σε γενικές γραμμές, οι κύριοι δρώντες είναι οι φορείς χάραξης πολιτικής στις εθνικές κυβερνήσεις, αλλά και διάφοροι δημόσιοι, ιδιωτικοί και τρίτοι τομεακοί οργανισμοί με έννομο συμφέρον στα θαλάσσια ύδατα που προτείνονται ως ενδιαφερόμενοι. Η Οδηγία για την Θαλάσσια Στρατηγική 2008/56/ΕΚ (MSFD) αποτελεί ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα της προσέγγισης αυτής. Η οδηγία χρησιμοποιεί τον όρο «περιφερειακή συνεργασία» για να ορίσει τη συνεργασία μεταξύ των χωρών (άρθρο 6) και ταυτόχρονα ορίζει την ανάγκη «εμπλοκής των ενδιαφερομένων μερών και της ευαισθητοποίησης του κοινού». Το πνεύμα της οδηγίας βασίζεται στη συνεργασία των κυβερνήσεων και της κοινωνίας των πολιτών. Εν ολίγοις η Οδηγία απαιτεί συνεργατικές ρυθμίσεις στο πλαίσιο της νομοθεσίας της ΕΕ σε περιφερειακές δομές αντί σε εθνικές ή ηπειρωτικές. Πιο συγκεκριμένα το άρθρο 6 της Οδηγίας, αφιερωμένο στην περιφερειακή συνεργασία, ορίζει: "Τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν τις υφιστάμενες περιφερειακές δομές θεσμικής συνεργασίας, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που περιλαμβάνονται στις περιφερειακές συμβάσεις για τη θάλασσα (και σχετικά υφιστάμενα προγράμματα και δραστηριότητες." Στη συνέχεια αναφέρεται ότι η συνεργασία πρέπει να επιτευχθεί χρησιμοποιώντας υπάρχουσες δομές "όπου είναι πρακτικό και κατάλληλο". Η συμμετοχή δε, των ενδιαφερομένων μερών στις διαδικασίες της MSFD μπορεί να προσθέτει επίπεδα πολυπλοκότητας στην περιφερειακή διακυβέρνηση, ωστόσο, η συμμετοχή τους στη διαδικασία λήψης αποφάσεων σχετικά με τη μορφή και το περιεχόμενο των μελλοντικών μέτρων διαχείρισης που διέπουν τις θαλάσσιες δραστηριότητες αποτελεί θετικό δημοκρατικό βήμα πρόόδου ( Lucio Carlos Freire-Gibb κ.α. (2014). *Governance strengths and weaknesses to implement the marine strategy*

Μετά την καταστροφή του Erika, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA)<sup>211</sup> που δημιουργήθηκε ως μέρος του πακέτου Erika II παρέχει τεχνικές και επιστημονικές συμβουλές προς την Επιτροπή στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα και της πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία μέσω μίας συνεχούς διαδικασίας ενημέρωσης και ανάπτυξης νέας νομοθεσίας, παρακολούθησης της εφαρμογής της και αξιολόγησης της αποτελεσματικότητας των εφαρμοζόμενων μέτρων.<sup>212</sup> Ωστόσο, ο ρόλος του EMSA επεκτάθηκε σημαντικά αργότερα για να συμπεριληφθεί η αυξημένη έμφαση στην ασφάλεια στη θάλασσα παράλληλα με την αντιμετώπιση της ρύπανσης από πλοία<sup>213</sup>. Παρόλο που ο EMSA βοηθά την Επιτροπή και τα κράτη μέλη για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, στην πράξη, διαδραματίζει ολοένα και σημαντικότερο ρόλο στην παρακολούθηση της εφαρμογής της νομοθεσίας της ΕΕ λόγω της έλλειψης ανθρώπινων πόρων από την Επιτροπή<sup>214</sup>.

Επικουρούμενη επομένως από τον EMSA ή μερικές φορές από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος (European Environment Agency (EEA)), η Επιτροπή εκδίδει συχνά αρκετές αιτιολογημένες γνώμες στα κράτη μέλη και δεν διστάζει να παραπέμψει τα κράτη μέλη στο ΔΕΕ όταν είναι απαραίτητο<sup>215</sup>. Αν και το καθεστώς συμμόρφωσης της ΕΕ είναι καλά σχεδιασμένο, δεν μπορεί πραγματικά να ειπωθεί ότι οι επιδόσεις των κρατών μελών όσον αφορά την εφαρμογή του δικαίου της ΕΕ έχουν βελτιωθεί σημαντικά. Οι διαδικασίες “επί παραβάσει” έχουν τα δικά τους ελαττώματα, δεδομένου ότι δεν είναι προληπτικές, είναι χρονοβόρες και δαπανηρές. Είναι επίσης αμφίβολο εάν είναι επαρκώς αποτελεσματικές, δεδομένου ότι η ΕΕ είναι πολύ πιο ποικιλόμορφη μετά τις διευρύνσεις<sup>216</sup>. Επιπλέον, η

---

*framework directive in European waters* (στο “*Marine Policy*” vol.44 σσ. 172-178. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2013.08.025>).

<sup>211</sup> Βλ. υποενότητα: EMSA

<sup>212</sup> The European Maritime Safety Agency: its origin and its tasks, διαθέσιμο στο <http://www.emsa.europa.eu/end179d002.html>.

<sup>213</sup> Regulation (EC) No 724/2004 of the European Parliament and of the Council of 31 March 2004 amending Regulation (EC) No 1406/2002 establishing a European Maritime Safety Agency art 2 OJ L129/1 of 29.4.2004 διαθέσιμο στο [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2004/1\\_129/1\\_12920040429en00010005.pdf](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2004/1_129/1_12920040429en00010005.pdf).

<sup>214</sup> Nengye, L. & Maes, F. (2009). σ.414

<sup>215</sup> Για παράδειγμα, το 2004, η Επιτροπή προσήγαγε το Βέλγιο, την Ελλάδα, τη Γαλλία, την Ιταλία, τις Κάτω Χώρες, την Αυστρία, τη Φινλανδία και το Ηνωμένο Βασίλειο στο ΔΕΚ, επειδή δεν εφάρμοσαν τη νομοθεσία της ΕΕ μέχρι την ημερομηνία λήξης της προθεσμίας για την παρακολούθηση της κυκλοφορίας των πλοίων και τα συστήματα πληροφοριών που ενέκρινε η ΕΕ μετά το ατύχημα του Erika (βλ. «Maritime safety traffic: Commission takes eight Member States to the European Court of Justice»

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/04/1488&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>

<sup>216</sup> Munoz, R. (2006). σσ. 402, 403.



αυξανόμενη επιρροή της ΕΕ σε εσωτερικές και εξωτερικές υποθέσεις που σχετίζονται με τη θάλασσα και τη ναυτιλία αντικατοπτρίζεται επίσης στη νομολογία του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου (ΔΕΕ)<sup>217</sup> το οποίο διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη του ευρωπαϊκού δικαίου και στην προώθηση του καθεστώτος εσωτερικής επιρροής και συμμόρφωσης σχετικά με την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία και στην ενίσχυση της αποτελεσματικότητας του Ενωσιακού δικαίου και την ένταξή του στα εθνικά νομικά συστήματα.

Το Συμβούλιο και το Κοινοβούλιο είναι πραγματικοί φορείς λήψης αποφάσεων στην ΕΕ. Δεδομένου ότι σε κάθε αναθεώρηση της Ευρωπαϊκής Συνθήκης παρατηρείται αύξηση της ισχύος του Κοινοβουλίου σε σχέση με άλλα θεσμικά όργανα, το Κοινοβούλιο αποτελεί αναμφίβολα συννομοθέτη για τη νομοθεσία σχετικά με την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία, πράγμα που σημαίνει ότι οι προτάσεις της Επιτροπής εξετάζονται συνήθως στο πλαίσιο της διαδικασίας "συναπόφασης" (άρθρο 294 ΣΛΕΕ)<sup>218</sup>.

#### **4.1.3. Η σχέση της ΕΕ με τον Διεθνή Οργανισμό Ναυτιλίας (ΙΜΟ)**

Ο ρόλος της ΕΕ στην αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία θεωρείται αμφιλεγόμενος και αυτό γιατί υπάρχουν αυτοί που υποστηρίζουν ότι ΕΕ βαδίζει σε ένα μονοπάτι μονομέρειας κι εκείνοι που θεωρούν ότι αποτελεί μοχλό πίεσης προς τα διεθνή φόρουμ όσον αφορά την υιοθέτηση περισσότερο αποτελεσματικών και ουσιαστικών κανόνων και προτύπων που ρυθμίζουν τον συγκεκριμένο τομέα. Ο πρώτος συλλογισμός στηρίζεται στην άποψη του εξωτερικού κόσμου ότι η προσέγγιση της ΕΕ έχει περιφερειακό ή και μονομερή χαρακτήρα, ο οποίος θα μπορούσε ενδεχομένως να υπονομεύσει την εξουσία του γενικού διεθνούς δικαίου. Ωστόσο, η ΕΕ έχει πλήρη επίγνωση του γεγονότος ότι η ναυτιλία είναι μια δραστηριότητα με εντατική επικοινωνία μεταξύ διαφορετικών κρατών και ότι δεν μπορεί να αντιμετωπιστεί από οποιαδήποτε χώρα μεμονωμένα.<sup>219</sup> Η αυξανόμενη αποτελεσματικότητα της συμμετοχής της στον ΙΜΟ αναγνωρίζεται εξάλλου ως

---

<sup>217</sup> Suominen, S. (2008): *The European Community, the European Court of Justice and the Law of the Sea*, σ. 646. *International Journal of Marine and Coastal Law*» (Volume 23, Issue 4)

<sup>218</sup> Η τρίτη δέσμη μέτρων για την ασφάλεια στη θάλασσα (Erika III) έρχεται να επιβεβαιώσει την αυξημένο ρόλο του Κοινοβουλίου αφού αυτή η δέσμη μέτρων θεωρείται ως χαρακτηριστικό παράδειγμα για την απεικόνιση αυτής της διαδικασίας.

<sup>219</sup> E. J. Molenaar, *Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution*, (Kluwer Law International 1998) σελ.18 -19

στρατηγικός στόχος<sup>220</sup> και συνιστάται για την πολιτική των θαλάσσιων μεταφορών της.

Δεδομένου ότι η ΕΕ δεν μπορεί να γίνει πλήρες μέλος του ΙΜΟ ούτε συμβαλλόμενο μέρος των συμβάσεών του, όπως η MARPOL, εναπόκειται στα κράτη μέλη της ΕΕ να επικυρώνουν και να εφαρμόζουν τις συμβάσεις του ΙΜΟ. Η ΕΕ ωστόσο πρέπει να συντονίζει τις θέσεις των κρατών μελών προκειμένου να επηρεάσει τη διεθνή διαδικασία λήψης αποφάσεων σύμφωνα με τη δική της πολιτική<sup>221</sup>. Αυτή η «διαδικασία συντονισμού» της ΕΕ βασίζεται σε συμφωνία κυρίων που εγκρίθηκε το 1994 και ήταν αρκετά ανεπίσημη εκείνη την εποχή. Μετά τις καταστροφές «Erika» και «Prestige», ο μηχανισμός εξελίχθηκε σοβαρά και βελτιώθηκε μετά από την εντυπωσιακή επέκταση της ευρωπαϊκής νομοθεσίας για την ασφάλεια στη θάλασσα. Ωστόσο τα κράτη μέλη της ΕΕ, ιδίως εκείνα με έντονα ναυτικά συμφέροντα όπως η Μάλτα, η Κύπρος, η Ελλάδα και η Πολωνία, δεν ακολουθούν πάντα, τις αποφάσεις που λαμβάνονται κατά τη διαδικασία συντονισμού. Αυτό είναι ένα πρόβλημα που αντιμετωπίζει η ΕΕ δεδομένου ότι η διαδικασία συντονισμού δεν είναι νομικά δεσμευτική<sup>222</sup>. Ωστόσο, βάσει της νομολογίας του ΔΕΕ τα κράτη μέλη ενδέχεται να είναι κατά παράβαση του ευρωπαϊκού δικαίου (καθήκον πίστης) εάν ενεργούν μεμονωμένα στον ΙΜΟ. Παρά την έλλειψη συμμετοχής της ΕΕ όμως η διαδικασία συντονισμού της για τον επηρεασμό της λήψης αποφάσεων στον ΙΜΟ θεωρήθηκε γενικά ως αρκετά αποτελεσματική και επιτυχημένη μέχρι σήμερα. Τρεις περιπτώσεις μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως παραδείγματα της πρακτικής αυτής. Η πρώτη περίπτωση αφορά την τροποποίηση της MARPOL το 2001<sup>223</sup> για τη σταδιακή κατάργηση των δεξαμενόπλοιων μονού κύτους. Η δεύτερη περίπτωση αφορά στην δεύτερη τροποποίηση της MARPOL το 2003<sup>224</sup> <sup>225</sup> και η τρίτη περίπτωση αφορά στον

---

<sup>220</sup> L.Nengye & Maes F. (2012) (χ.σ).

<sup>221</sup> Η διαδικασία συντονισμού, προεδρεύεται από την Επιτροπή και την Προεδρία του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

<sup>222</sup> Case C-22/70, «Commission v. Council», 1971 ECR. σ.264.

<sup>223</sup> Η οποία προηγουμένως είχε υιοθετήσει τον κανονισμό 417/2002 ως μέρος του πακέτου Erika I. Στο πλαίσιο αυτό τα Κ-Μ της ΕΕ υπέβαλαν κοινή πρόταση στον ΙΜΟ με σκοπό την τροποποίηση της MARPOL. Παρά την αμφιλεγόμενη συζήτηση, η κοινή πρόταση της ΕΕ εγκρίθηκε τελικά και η MARPOL τροποποιήθηκε το 2001, υιοθετώντας τις ίδιες προθεσμίες με την ΕΕ για τη σταδιακή κατάργηση των δεξαμενόπλοιων μονού κύτους.

<sup>224</sup> Το 2003 μετά την καταστροφή του «Prestige», η ΕΕ θέσπισε τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1726/2003, που επιτάχυνε τις προθεσμίες που ορίζονταν στον κανονισμό 417/2002. Στη συνέχεια, μια κοινή πρόταση από τα κράτη μέλη της ΕΕ στο τραπέζι του ΙΜΟ συζητήθηκε εκτενώς στην 50η ΜΕΡC και προκάλεσε μεγάλη ανησυχία από τον έξω κόσμο. Προβλήθηκαν ανησυχίες ότι η μονομερής προσέγγιση της ΕΕ υπονομεύει την εξουσία του ΔΝΟ και δημιουργεί πίεση για άλλες χώρες, ιδίως τις αναπτυσσόμενες χώρες. Ωστόσο, για άλλη μια φορά η πρόταση των κρατών μελών της ΕΕ έγινε δεκτή



προσδιορισμό των Δυτικοευρωπαϊκών Ειδικών Ευαίσθητων Θαλασσών Περιοχών (WE PSSA)<sup>226227</sup>.

#### **4.1.4. Η διεθνής επιρροή της ΕΕ και οι τάσεις μονομέρειας**

Ο έλεγχος από το κράτος λιμένα (PSC) στην ΕΕ είναι ένα από τα πιο επιτυχημένα παραδείγματα της εσωτερικής επιρροής της ΕΕ στην πρόληψη της ρύπανσης από πλοία. Δεν πρέπει να συγχέεται με την δικαιοδοσία επιβολής του κράτους λιμένα (PSJ) η οποία αποτέλεσε μια καινοτόμο επέκταση δικαιοδοσίας στο διεθνές δίκαιο βάσει της LOSC (όπως εξετάστηκε ανωτέρω)<sup>228</sup>. Σήμερα, ο έλεγχος ξένων πλοίων από τα λιμενικά κράτη βασίζεται στα μη δεσμευτικά μνημόνια κατανόησης (MoU) σε διάφορες περιοχές του κόσμου<sup>229</sup>. Ωστόσο ορισμένα κράτη μέλη δεν εφάρμοσαν σωστά τον έλεγχο του κράτους λιμένα και η ΕΕ κάνοντας χρήση της αρμοδιότητας της προέβη στην υιοθέτηση την οδηγία 95/21/EK<sup>230</sup> η οποία βελτίωσε τις εθνικές νομοθεσίες και αναβάθμισε τις δεσμεύσεις του MoU των Παρισίων καθιστώντας τις δεσμευτικές και ομοιόμορφες<sup>231</sup>. Η οδηγία αποτέλεσε τον κύριο πυλώνα της κοινοτικής δράσης στη μάχη της ενάντια στα πλοία που δεν πληρούν τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας. Όπως έχει προαναφερθεί γενικά τα θαλάσσια ατυχήματα

---

από τον IMO και η τροποποίηση της MARPOL, με την ίδια προθεσμία με τον κανονισμό της ΕΕ, τέθηκε σε ισχύ βάσει της διαδικασίας σιωπηρής αποδοχής.

<sup>225</sup> V. Frank, (2005) «Consequences of the Prestige sinking for European and international law», 20 International Journal of Marine and Coastal Law σσ. 18-21

<sup>226</sup> Μετά την καταστροφή «Prestige», η οποία απειλούσε σοβαρά τις παράκτιες περιοχές της Πορτογαλίας, της Ισπανίας, της Γαλλίας και του Βελγίου, η ΕΕ, μέσω αυτών των κρατών μελών, μαζί με το Ηνωμένο Βασίλειο και την Ιρλανδία, υπέβαλε πρόταση στο MEPC ζητώντας τον χαρακτηρισμό των υδάτων της Δυτικής Ευρώπης ως ένα PSSA. Η πρόταση δημιούργησε ανησυχίες σχετικά με την πιθανή παραβίαση της LOSC για παρακώλυση της ελευθερίας πλοήγησης σε μια τόσο μεγάλη θαλάσσια περιοχή, η οποία παραδοσιακά είναι μια πολυσύχναστη περιοχή κυκλοφορίας, π.χ. English Channel. Ωστόσο, το WE PSSA ορίστηκε από τον IMO στις 15 Οκτωβρίου 2004. Η ΕΕ παρενέβη και πάλι με επιτυχία στον IMO για το θέμα της πρόληψης της ρύπανσης από πλοία.

<sup>227</sup> M. Detjen (2006), «The Western European PSSA - testing a unique international concept to protect imperiled marine ecosystems», (Marine Policy Vol.30. Issue 4, 2006), σσ. 442-453

<sup>228</sup> Υπάρχει μια διαφορά μεταξύ του ελέγχου του κράτους λιμένα και της δικαιοδοσίας του κράτους λιμένα. Ο έλεγχος του κράτους λιμένα περιορίζεται στη άσκηση διοικητικού ελέγχου, όπως η κράτηση πλοίου στο λιμάνι έως ότου ληφθούν διάφορα διορθωτικά μέτρα ή να του ζητηθεί να προχωρήσει στο πλησιέστερο ναυπηγείο για επισκευές. Το κράτος λιμένα ωστόσο μπορεί να διώξει πλοία και να επιβάλει πρόστιμα για παραβίαση των διεθνών κανόνων και προτύπων. Το κράτος λιμένα μπορεί ακόμη και να διώξει αδικήματα που διαπράττονται πέρα από τις θαλάσσιες ζώνες του παράκτιου κράτους. (βλ. Bang, H (2008). *Is Port State Control an Effective Means to Combat Vessel-Source Pollution? An Empirical Survey of the Practical Exercise by Port States of Their Powers of Control*, σ. 717 International Journal of Marine and Coastal Law, Vol. 23, issue 4).

<sup>229</sup> Βλ. Memoranda of Understanding (MoU) ανωτέρω.

<sup>230</sup> Στη συνέχεια η οδηγία αυτή τροποποιήθηκε από τις οδηγίες «Directive 98/25/EC (OJ L 133 of 7.5.1998), Directive 98/42/EC OJ L 184 of 27.6.1998 and Directive 1999/97/EC OJ L 331 of 23.12.1999.

<sup>231</sup> Salvarini, R. (1996). *The EC Directive on Port State Control: A Policy Statement*, σ. 228. International Journal of Marine and Coastal Law, Vol.11, issue 2, 1996.

λειτουργούν ως καταλύτες για τη δημιουργία διεθνούς και περιφερειακής νομοθεσίας και η καταστροφή του Erika αποκάλυψε ορισμένες αδυναμίες στον τρόπο ελέγχου του κράτους λιμένα, ιδίως όσον αφορά την επιθεώρηση πλοίων που παρουσιάζουν στατιστικά μεγαλύτερους κινδύνους, είτε λόγω της ηλικίας τους είτε λόγω του φορτίου τους. Ήταν επίσης σαφές κατά την άποψη της Επιτροπής ότι η τρέχουσα έλλειψη διαφάνειας της ναυτιλιακής κοινότητας και η έλλειψη συνέργειας μεταξύ των παραγόντων (πλοιοκτητών, ιδιοκτητών φορτίου, επιθεωρητών λιμένων, νηογνομόνων κ.λπ.) μείωναν σημαντικά την αποτελεσματικότητα του ελέγχου από το κράτος λιμένα<sup>232</sup>. Περαιτέρω η οδηγία 2001/106/ΕΚ<sup>66</sup> θεσπίστηκε ως μέρος του πακέτου Erika I προκειμένου να καταστεί υποχρεωτικό και όχι διακριτικό το σύστημα επιθεώρησης ορισμένων δυνητικά επικίνδυνων πλοίων, να ενισχυθούν οι κανονισμοί που αφορούν υποβαθμισμένα πλοία και να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότερη εφαρμογή της οδηγίας 95/21/ΕΚ. Μετά το Prestige, ένας νέος κανονισμός της ΕΕ (1726/2003) εισήγαγε άμεση απαγόρευση της μεταφοράς πετρελαίου βαρέως τύπου (HGO) σε δεξαμενόπλοια μονού κύτους<sup>233</sup>. Στη συνέχεια ένα νέο φιλόδοξο καθεστώς θεσπίστηκε με την οδηγία 2009/16/ΕΚ<sup>234</sup> στο πακέτο Erika III, αυξάνοντας την πίεση στα πλοία υψηλού κινδύνου, μεταρρυθμίζοντας τους μηχανισμούς ελέγχου στα κράτη λιμένα για να τους καταστήσουν πιο αποτελεσματικούς και να δημιουργήσουν έναν νέο συλλογικό στόχο για ολόκληρη την Ευρώπη να ελέγχει όλα τα πλοία, με συχνότερους ελέγχους πλοίων υψηλού κινδύνου<sup>235</sup>.

Οι κανόνες αυτοί βελτίωσαν την ποιότητα του ελέγχου από το κράτος λιμένα στα κράτη μέλη εναρμονίζοντας τα πρότυπα και την ανταλλαγή πληροφοριών για τους ελεγκτές του κράτους λιμένα και με το καθεστώς συμμόρφωσής του,<sup>236</sup> το οποίο συμβάλει σε ενιαίες πρακτικές στην περιοχή και εξαλείφει τους δυνητικούς «λιμένες

<sup>232</sup> COM (2000) 142 final, 21.3.2000 σ. 4.

<sup>233</sup> Κανονισμός 1726/2003 για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 417/2002 σχετικά με την επιταχυνόμενη σταδιακή κατάργηση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για πετρελαιοφόρα μονού κύτους, ΕΕ L249/1 της 1.10.2003, άρθρο 1 παράγραφος 4 στοιχείο β).

<sup>234</sup> Η οδηγία αφορά ένα σύστημα επιθεωρήσεων ελέγχου από το κράτος λιμένα για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης των πλοίων με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας, πρόληψης της ρύπανσης και των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου για τα οποία η ευθύνη φέρει πρωτίστως το κράτος σημαίας. Ισχύει για οποιοδήποτε πλοίο και το πλήρωμά του που βρίσκεται σε λιμένα ή αγκυροβόλιο κράτους μέλους.

<sup>235</sup> Summary of the Port State Control Directive of the Third Maritime Safety Package, διαθέσιμο στο [http://ec.europa.eu/transport/maritime/safety/doc/2009\\_03\\_11\\_package\\_3/fiche03\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/maritime/safety/doc/2009_03_11_package_3/fiche03_en.pdf)

<sup>236</sup> Για παράδειγμα, στην υπόθεση C- 315/98, το ΔΕΚ αποφάνθηκε εναντίον της Ιταλίας επειδή δεν συμμορφώθηκε με την οδηγία 95/21/ΕΚ, η οποία απαιτεί από ένα κράτος μέλος να διατυπώσει κοινούς κανόνες και πρότυπα για επιθεωρήσεις πλοίων.

ευκολίας» της ΕΕ. Επιπλέον, ο έλεγχος από το κράτος λιμένα στην ΕΕ ισχύει εξίσου για τα κράτη μέλη που ενεργούν ως κράτη σημαίας και για τα σκάφη που φέρουν ξένη σημαία, διατηρώντας παράλληλα την ανταγωνιστικότητα του στόλου της ΕΕ.

Η επιρροή της ΕΕ καταδεικνύεται επίσης μέσα από τη ρύθμιση των αντιρρυπαντικών συστημάτων των πλοίων. Η Διεθνής Σύμβαση AFS για τον έλεγχο των επιβλαβών αντιρρυπαντικών συστημάτων των πλοίων εγκρίθηκε από τον ΙΜΟ στις 5 Οκτωβρίου 2001. Η συγκεκριμένη Σύμβαση είναι μια Σύμβαση-πλαίσιο και τέθηκε σε ισχύ στις 17 Σεπτεμβρίου 2008. Ωστόσο, η ΕΕ ανησυχούσε σοβαρά για τις επιβλαβείς περιβαλλοντικές επιπτώσεις των συστημάτων αυτών και λαμβάνοντας δεόντως υπόψη την αρχή της προφύλαξης<sup>237</sup>, θέσπισε έναν αντίστοιχο κανονισμό<sup>238</sup> που τέθηκε σε ισχύ στις 9 Μαΐου 2003, πολύ πριν από τη σύμβαση AFS. Επειδή οι κανονισμοί της ΕΕ είναι δεσμευτικοί ως προς όλα τα μέρη τους και εφαρμόζονται άμεσα σε όλα τα κράτη μέλη χωρίς να χρειάζεται να μεταφερθούν στο εθνικό δίκαιο, τα κράτη μέλη, ανεξάρτητα από το αν είναι συμβαλλόμενα μέρη στη Σύμβαση AFS ή όχι, έπρεπε να εφαρμόσουν τον παρόντα κανονισμό. Εισάγει δε, τις ίδιες υποχρεώσεις και ημερομηνίες με τη Σύμβαση AFS και επιβάλλεται μέσω του ελέγχου από το κράτος λιμένα<sup>239</sup>.

Αυτές οι εξελίξεις στο Ενωσιακό θαλάσσιο δίκαιο στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα ερμηνεύονται μερικές φορές ως πολιτικές «μονομέρειας» ή «περιφερειοποίησης»<sup>240</sup>. Δεδομένου ότι η ναυτιλία είναι παγκόσμια βιομηχανία, η πολιτική αυτή της ΕΕ μπορεί επίσης να έχει ευρύτερα αποτελέσματα και να προκαλεί προβλήματα σε χώρες εκτός Ευρώπης και τριβή στη διεθνή λήψη αποφάσεων. Όπως αναφέρθηκε νωρίτερα ένα τέτοιο παράδειγμα ήταν προσπάθεια της ΕΕ να καταργήσει τα βυτιοφόρα μονού κύτους. Αυτή η απαγόρευση της ΕΕ όμως στα βυτιοφόρα μονού κύτους βασίζεται στον έλεγχο του κράτους λιμένα και δεν στηρίζεται σε νέες αξιώσεις δικαιοδοσίας, δεν παραβιάζει δικαιώματα τρίτων, δεν παραβιάζει κανένα

---

<sup>237</sup> Η αρχή της προφύλαξης είναι μία από τις κατευθυντήριες αρχές της περιβαλλοντικής πολιτικής της ΕΕ (Άρθρο 191 § 2 ΣΛΕΕ).

<sup>238</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 782/2003 για την απαγόρευση των οργανοκασσιτερικών ενώσεων στα πλοία ΕΕ L 115/1 της 09.05.2003.

<sup>239</sup> Κανονισμός 782/2003 άρθρο 3

<sup>240</sup> Varotsi, I. (2006). *Recent Developments in the EC Legal Framework on Ship-Source Pollution: the Ambivalence of the EC's Penal Approach*, σ.372. *Transportation Law Journal* Vol.33, No3. σ. 372.

Διαθέσιμο στο :

[https://papers.ssrn.com/sol3/Delivery.cfm/SSRN\\_ID978912\\_code415468.pdf?abstractid=978912&mirid=1](https://papers.ssrn.com/sol3/Delivery.cfm/SSRN_ID978912_code415468.pdf?abstractid=978912&mirid=1)

άρθρο της LOSC, και είναι σύμφωνη με το αντικείμενο και τον σκοπό της Σύμβασης<sup>241</sup>. Ωστόσο, θεωρήθηκε ότι αυτή η περιφερειακή προσέγγιση της ΕΕ ζημιώνει την ομοιομορφία των κανονισμών για τη ναυτιλία, καθώς και ότι υπονομεύει τις εξουσίες του ΙΜΟ<sup>242</sup>.

#### ***4.1.5. Η περιφερειακή προσέγγιση της Ευρωπαϊκής Ένωσης: Η Οδηγία 2005/35/ΕΚ (Σχετικά με την Ρύπανση από Πλοία και τη Θέσπιση Κυρώσεων για Παραβάσεις).***

Ένα άλλο πιο αμφιλεγόμενο παράδειγμα της μονομερούς πρακτικής της ΕΕ είναι η οδηγία για τις ποινικές κυρώσεις (οδηγία 2005/35/ΕΚ). Μετά τις καταστροφές του Erika και του Prestige, η Επιτροπή ήταν της γνώμης ότι η θέσπιση κατάλληλων κυρώσεων για αδικήματα ρύπανσης ήταν σημαντική καθώς τα διεθνή καθεστάτα αστικής ευθύνης για ατυχήματα ρύπανσης από πλοία είχαν σημαντικές ελλείψεις. Η ΕΕ συμφώνησε ότι παρόλο που η MARPOL διαθέτει λεπτομερή πρότυπα και αυστηρούς όρους για την απόρριψη ρύπων στη θάλασσα, στερείται κατάλληλων μέτρων εφαρμογής και επιβολής. Επιπλέον, η ΕΕ θεώρησε ότι η εφαρμογή της MARPOL από τα κράτη μέλη είναι μεταβλητή, τόσο στην πράξη όσο και στο νόμο<sup>243</sup>. Ως εκ τούτου η ΕΕ έκρινε ότι μια ειδική οδηγία για τις κυρώσεις που αφορούν στις απορρίψεις των πλοίων θα είχε διπλό όφελος τόσο ως προς τη συμπλήρωση όσο και ως προς την αποσαφήνιση του Ενωσιακού δικαίου σε αυτόν τον τομέα καθώς και την εναρμόνιση της εφαρμογής των κανόνων. Η Οδηγία 2005/35/ΕΚ και η απόφαση-πλαίσιο 2005/667/ΔΕΥ<sup>244</sup> θα δημιουργούσαν έτσι ένα νομικό πλαίσιο για την επιβολή ποινικών κυρώσεων σε περίπτωση απόρριψης πετρελαίου και άλλων επιβλαβών ουσιών από πλοία στα κοινοτικά ύδατα.

Στη συνέχεια η οδηγία αυτή τροποποιήθηκε με την οδηγία 2009/123/ΕΚ η οποία απαιτεί από τα κράτη μέλη της ΕΕ να επιβάλλουν ποινικές διώξεις για εκ προθέσεως, απερίσκεπτες ή σοβαρά αμελείς ρυπογόνες απορρίψεις από τα πλοία

---

<sup>241</sup> Boyle, A. (2006). *EU Unilateralism and the Law of the Sea*, σ.20. International Journal of Marine and Coastal Law, Vol.21, issue 1, 2006.

<sup>242</sup> V. Frank (2005) supra note 185, σ. 22

<sup>243</sup> Shipping Facts, διαθέσιμο στο: [www.marisec.org/shippingfacts/environmental/small-contribution-to-overall-marinepollution.php](http://www.marisec.org/shippingfacts/environmental/small-contribution-to-overall-marinepollution.php).

<sup>244</sup> Η εν λόγω απόφαση-πλαίσιο ακυρώθηκε με την απόφαση C-440/2005 της 23.10.2007 του ΔΕΚ (ήδη ΔΕΕ), διότι προσέβαλλε το άρθρο 47 της ΕΕ και έθιγε τις παρεχόμενες από το άρθρο 80 (2) αρμοδιότητες στην Κοινότητα.

αλλά δεν καθορίζει τα επίπεδα κυρώσεων<sup>245</sup>, επεκτείνει την ευθύνη για απορρίψεις σε νομικά πρόσωπα (καθιστώντας έτσι μια ευρύτερη ποικιλία υποκειμένων που ενδέχεται να ευθύνονται για τη ρύπανση) και υποχρεώνει τα κράτη μέλη να αντιμετωπίζουν τις παράνομες απορρίψεις όχι μόνο ως παραβάσεις αλλά και σε ορισμένες περιπτώσεις ως εγκληματικές πράξεις. Κατά συνέπεια, το άρθρο 4 της οδηγίας ορίζει ότι *«τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών από πλοίο, συμπεριλαμβανομένων και μικρών περιπτώσεων τέτοιων απορρίψεων (...), να θεωρούνται παραβάσεις εάν διαπράττονται με πρόθεση, απερίσκεπτα ή με σοβαρή αμέλεια»* και το άρθρο 5(α) ότι *«τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι παραβάσεις κατά την έννοια των άρθρων 4 και 5 θεωρούνται ποινικά αδικήματα»*.

Σε σχέση με το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής της, η οδηγία εφαρμόζεται στη ρύπανση όπου και αν συμβαίνει αυτή: λιμάνια, εσωτερικά ύδατα, χωρικά ύδατα, στενά που χρησιμοποιούνται για διεθνή ναυσιπλοΐα, ΑΟΖ, άλλες ειδικές ζώνες και την ανοικτή θάλασσα. Σε σχέση με τους ουσιαστικούς κανόνες της, η οδηγία εφαρμόζεται στις απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών από οποιοδήποτε πλοίο, ανεξάρτητα από τη σημαία του, με εξαίρεση τις απορρίψεις που προέρχονται από πολεμικά πλοία ή άλλα πλοία που ανήκουν ή λειτουργούν από ένα κράτος και χρησιμοποιούνται μόνο σε κρατικές μη εμπορικές υπηρεσίες. Επομένως, η οδηγία έχει ένα αρκετά ευρύ πεδίο, καλύπτει κάθε απόρριψη ρυπογόνων ουσιών στη θάλασσα, που διαπράττεται με πρόθεση, απερίσκεπτα ή από σοβαρή αμέλεια, από σχεδόν οποιοδήποτε πλοίο.

Η οδηγία προβλέπει επίσης ότι μόνο οι απορρίψεις που είναι μικρές και δεν προκαλούν υποβάθμιση της ποιότητας του νερού δεν θεωρούνται εγκλήματα. Εξακολουθούν να θεωρούνται παραβάσεις, αλλά μπορεί να έχουν διοικητικό χαρακτήρα. Τα κράτη μέλη πρέπει να λάβουν τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι τα αδικήματα που αναφέρονται πρέπει να τιμωρούνται με αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές ποινικές κυρώσεις (άρθρο 8). Όπως προελέχθη η οδηγία αναφέρεται στη MARPOL και εξηγεί ότι στόχος της είναι να προβλέψει την ποινικοποίηση των παραβάσεων της MARPOL που σχετίζονται με τις απορρίψεις ρύπανσης, αλλά αναγνωρίζει επίσης τις περισσότερες από τις εξαιρέσεις

---

<sup>245</sup> βάσει της απόφασης του ΔΕΚ στην υπόθεση C-440/05 Επιτροπή κατά Συμβουλίου, η οποία ακύρωσε την απόφαση-πλαίσιο 2005/667/ΔΕΥ για τον καθορισμό συγκεκριμένου εύρους και επιπέδου ποινικών κυρώσεων για τη ρύπανση από τα πλοία.

της MARPOL που προβλέπουν καταστάσεις κατά τις οποίες δεν πρέπει να διώκεται μία απόρριψη.

Σε εθνικό επίπεδο δε, όλα τα ευρωπαϊκά παράκτια κράτη είναι μέρη της MARPOL και όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ δεσμεύονται από τους κανόνες της οδηγίας 2005/35/ΕΚ όπως τροποποιήθηκε. Αυτό σημαίνει ότι, σύμφωνα με την οδηγία αυτή, όλοι πρέπει να έχουν κανόνες που να προβλέπουν κυρώσεις παράνομων απορρίψεων, είτε πρόκειται για διοικητικές είτε για ποινικές κυρώσεις. Περαιτέρω οι εθνικοί νόμοι ρυθμίζουν τη διαδικασία συλλογής αποδεικτικών στοιχείων, τα απαιτούμενα αποδεικτικά στοιχεία, τα κατάλληλα δικαστήρια για τέτοιες υποθέσεις, καθώς και το ύψος των επιβληθέντων προστίμων ή τη διάρκεια της ενδεχόμενης φυλάκισης. Η εθνική νομοθεσία ωστόσο ανά κράτος – μέλος διαφέρει σημαντικά.

Η οδηγία αυτή επικρίθηκε από τους θεωρητικούς αλλά και τους δικαστικούς του Διεθνούς Δικαστηρίου για το Δίκαιο της Θάλασσας (ITLOS) σχετικά με τη συμβατότητάς της με το διεθνές θεσμικό πλαίσιο<sup>246</sup>. Η ναυτιλιακή βιομηχανία από την πλευρά της επέκρινε έντονα την οδηγία και μάλιστα μήνυσε την Επιτροπή στο (τότε) ΔΕΚ για το κύρος της οδηγίας βάσει του διεθνούς δικαίου. Ωστόσο, μη θέλοντας να αμφισβητήσει τον ηγετικό ρόλο της Επιτροπής και τις προσπάθειες αντιμετώπισης της ρύπανσης από τα πλοία, το (τότε) ΔΕΚ επικύρωσε την οδηγία με εξηγήσεις ότι «η ίδια η Κοινότητα (σε αντίθεση με τα κράτη μέλη της) δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος της MARPOL» και «αν και η Κοινότητα είναι συμβαλλόμενο μέρος της LOSC, η Σύμβαση δεν παρέχει σε ιδιώτες δικαιώματα ή ελευθερίες στις οποίες μπορούν να βασίζονται για να στρέφονται εναντίον κρατών»<sup>247</sup>.

#### **4.1.6. Ο περιφερειακός ακτιβισμός της ΕΕ**

Σε περιφερειακό επίπεδο ο περιφερειακός ακτιβισμός στη Δυτική Ευρώπη γίνεται κατανοητός μέσα από την πολιτική δυναμική των θεσμικών οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Είναι αλήθεια ότι τα ευρωπαϊκά κράτη μέλη έχουν μεγάλη δύναμη στη διαδικασία λήψης αποφάσεων του IMO. Ωστόσο, χωρίς μια αποτελεσματική διαδικασία συντονισμού, είναι δύσκολο να φανταστεί κανείς ότι προτάσεις όπως το WE PSSA, θα υποστηρίζονται στον IMO από τα κράτη μέλη της

---

<sup>246</sup>Πρώην Προεδρεύων Δικαστής του Διεθνούς Δικαστηρίου για το Δίκαιο της Θάλασσας, στη Διάλεξη του Cadwallader «Κυρίαρχα δικαιώματα στη νομοθεσία των κρατών μελών στο πλαίσιο της LOSC και της MARPOL».

<sup>247</sup> Απόφαση του ΔΕΚ 3.6.08 (Υπόθεση C-308/06) σκέψεις 47, 48, 49. 90

ΕΕ με μεγάλο ναυτιλιακό ενδιαφέρον, π.χ. Μάλτα και Ελλάδα. Επιπλέον, μέσω του καθήκοντος πίστης, τα κράτη – μέλη της ΕΕ έχουν ήδη περιοριστεί δραστικά να ενεργούν ατομικά.

Ο ολοένα και πιο ομοσπονδιακός χαρακτήρας της διαδικασίας λήψης αποφάσεων στην Ευρώπη βοηθά επίσης στην εξήγηση της τεράστιας επιρροής των υπερεθνικών οργάνων όπως η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, στα συνέδρια της Βόρειας Θάλασσας, στις επιτροπές του Ελσίνκι και του OSPAR<sup>248</sup>. Από αυτή την άποψη, μπορεί να διαπιστωθεί ότι οι ευρωπαϊκές χώρες κινούνται όλο ένα προς μία αυξανόμενη διαδικασία ενσωμάτωσης του καθορισμού της περιβαλλοντικής πολιτικής και αναπτύσσουν μια ευδιάκριτα "φιλο-παράκτια" στάση. Συνολικά, ο αντίκτυπος της Ενωσιακής νομοθεσίας και των πολιτικών στα κράτη μέλη είναι σημαντικός. Κατ'επέκταση, αυτός ο ακτιβισμός βρίσκει πάντοτε το δρόμο του στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων σε διεθνή φόρουμ όπως το ΙΜΟ, όπου τα ευρωπαϊκά κράτη διατηρούν τεράστια επιρροή.

Σήμερα, η ΕΕ δεν είναι ούτε OUTSIDER ούτε πρωτοπόρος στην πολυμερή αρένα. Μετατρέπεται σε έναν σεβαστό παράγοντα σε διεθνείς οργανισμούς και όργανα συμβατικών καθεστώτων με την ίδια ταχύτητα της εξέλιξης του νόμου που διέπει την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία. Είναι σημαντικό στο σημείο αυτό να αναφερθεί ότι η ένταξη της ΕΕ στον ΙΜΟ μπορεί να οδηγήσει σε απώλεια της ευελιξίας της βάσει του διεθνούς δικαίου για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία. Ως εκ τούτου, μια ενισχυμένη διαδικασία συντονισμού φαίνεται ο πιο ρεαλιστικός τρόπος για την ΕΕ για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας της συμμετοχής της στον ΙΜΟ, καθώς και για την καλύτερη πρόληψη της ρύπανσης από πλοία στο μέλλον.

#### **4.2. Ο ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ (EMSA)**

Οι θάλασσες, οι ωκεανοί και οι παράκτιες περιοχές της Ευρώπης, μαζί με περισσότερους από 12.000 εμπορικούς λιμένες που βρίσκονται γύρω από τις ακτές της, αποτελούν ζωτικό κρίκο στη μεταφορά αγαθών και ανθρώπων τόσο εντός της

---

<sup>248</sup> Ringbom, H. (2001), σελ.284



Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) όσο και παγκοσμίως<sup>249</sup>. Το 2008 22.752 εμπορικά πλοία προσέγγισαν ευρωπαϊκούς λιμένες, και καταγράφηκαν 694.500 μετακινήσεις σε λιμένες από πλοία που έπλεαν σε ευρωπαϊκά ύδατα. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την ασφάλεια στη θάλασσα (EMSA) είναι ο φορέας που συμβάλλει στην προστασία των θαλασσών της ΕΕ καθώς και στη διατήρηση της ασφάλειας και της προστασίας της θαλάσσιας κυκλοφορίας.

Η ιδέα ενός Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) δημιουργήθηκε στα τέλη της δεκαετίας του 1990 μαζί με τις υπόλοιπες σημαντικές ευρωπαϊκές πρωτοβουλίες που αναφέρθηκαν ανωτέρω. Ο EMSA είναι ένας από τους αποκεντρωμένους οργανισμούς της ΕΕ ιδρύθηκε ως ρυθμιστικός οργανισμός και ο κύριος ρόλος τους είναι να παρέχει μια σημαντική πηγή υποστήριξης στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στα κράτη-μέλη στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα, και της πρόληψης της ρύπανσης από πλοία. Συγκεκριμένα ο EMSA είναι επιφορτισμένος με την αρμοδιότητα παρακολούθησης της εφαρμογή του δικαίου της ΕΕ στα κράτη μέλη από την ίδρυσή του. Οι επισκέψεις στα κράτη μέλη που πραγματοποιούνται προσφέρουν πολύτιμο σύνδεσμο μεταξύ των νομικών στόχων που θέτει η ΕΕ και της επιχειρησιακής εφαρμογής των στόχων αυτών. Με τον τρόπο αυτό, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μπορεί να εκτιμήσει σε ποιο βαθμό εφαρμόζεται η νομοθεσία της ΕΕ στον τομέα αυτό. Έτσι ο EMSA παρέχει μια αλυσίδα ανατροφοδότησης σχετικά με την αποτελεσματικότητα της νομοθεσίας και εντοπίζει κενά όπου δεν επιτυγχάνονται οι νομικοί στόχοι. Οι επισκέψεις του Οργανισμού καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα τομέων εφαρμογών που αφορά σε ελέγχους στα κράτη – λιμένες της ΕΕ, σε ελέγχους για τον εξοπλισμό των πλοίων, ελέγχους που αφορούν στην ασφαλή φόρτωση και εκφόρτωση φορητών φορτίου χύδην κλπ<sup>250</sup>.

Οι μεταγενέστερες τροποποιήσεις βελτίωσαν και διεύρυναν την εντολή του να καλύπτει, μεταξύ άλλων μέτρων, την αποτελεσματικότητα των θαλάσσιων μεταφορών<sup>251</sup>. Το 2013 ενισχύθηκε ο ρόλος του όσον αφορά την αντιμετώπιση θεμάτων που σχετίζονται με παράνομες απορρίψεις, μέσα από την αναθεώρηση του ιδρυτικού κανονισμού του. Η εντολή του Οργανισμού στον τομέα αυτό στηρίζεται

---

<sup>249</sup> European Maritime Safety Agency (2010) EMSA brochure – safer and cleaner shipping in the European Union. (updated 16.09.2016). EMSA, Lisbon. Διαθέσιμο στο <http://www.emsa.europa.eu/about/download/88/14/23.html>

<sup>250</sup> EMSA OUTLOOK 2018 (updated 28.02.2018) <http://www.emsa.europa.eu/damage-stability-study/download/5130/3222/23.html>

<sup>251</sup> EMSA FUCTS AND FIGURES 2019 διαθέσιμο στο: <http://www.emsa.europa.eu/publications/corporate-publications/download/6240/3962/23.html>.



στο άρθρο 4 στοιχείο στ), το οποίο ορίζει ότι ένα από τα βασικά καθήκοντά του είναι η «διευκόλυνση της συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής... στη βελτίωση του εντοπισμού και εκδίωξης πλοίων που πραγματοποιούν παράνομες απορρίψεις σύμφωνα με την οδηγία 2005/35/EK για τη ρύπανση από πλοία και για την επιβολή κυρώσεων για παραβάσεις<sup>252</sup> ».

Ποια ήταν όμως η κύρια αιτία που υπαγόρευσε τη δημιουργία του; Δημιουργήθηκε ως αποτέλεσμα της αυξανόμενης ανησυχίας του κοινού σχετικά με την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών και το ζήτημα της ρύπανσης από πετρέλαιο που εισέρχεται στο θαλάσσιο περιβάλλον, ιδιαίτερα από ναυτικά ατυχήματα. Μετά τη βύθιση του «Erika» το 1999 με αποτέλεσμα τη ρύπανση σχεδόν 400 χιλιομέτρων Γαλλικών ακτών, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όπως προαναφέρθηκε, ανταποκρίθηκε πολύ γρήγορα σε αυτό το γεγονός με μια σειρά προτάσεων για μέτρα σχετικά με την Ευρωπαϊκή Πολιτική για την ασφάλεια στη θάλασσα<sup>253</sup>. Στο δεύτερο πακέτο μέτρων για την ασφάλεια στη θάλασσα Erika II μεταξύ άλλων περιλήφθηκε και πρόταση κανονισμού για την δημιουργία του EMSA. Κατόπιν τούτων ο EMSA ιδρύθηκε το 2002 βάσει του Κανονισμού 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου<sup>254</sup>. Σύμφωνα με το Άρθρο 1 του κανονισμού, ο κύριος σκοπός του είναι να διασφαλίσει την ομοιόμορφη και αποτελεσματική ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία που λειτουργούν στα ύδατα της ΕΕ. Ως εκ τούτου, ο EMSA θα πρέπει να παρέχει αντικειμενικές, αξιόπιστες και συγκρίσιμες πληροφορίες και δεδομένα, ώστε τα κράτη μέλη να μπορούν να λαμβάνουν μέτρα για τη βελτίωση τόσο της ασφάλειας στη θάλασσα όσο και για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης, όπως ορίζεται στο άρθρο 2.

#### **4.2.1. Ο αναπτυσσόμενος ρόλος του EMSA**

Εκτός από την πετρελαϊκή ρύπανση που προερχόταν από τα ναυτικά ατυχήματα άρχισε να αναγνωρίζεται ως σοβαρή παράμετρος ρύπανσης και η

---

<sup>252</sup> Η οδηγία 2005/35/EK, όπως τροποποιήθηκε, αναθέτει στον EMSA να συνεργάζεται με κράτη μέλη σε σχέση με την εφαρμογή της. Αυτό περιλαμβάνει μια σειρά δραστηριοτήτων, όπως η ανάπτυξη συστημάτων πληροφοριών, η καθιέρωση κοινών πρακτικών και οδηγιών, η ανάπτυξη τεχνικών λύσεων (π.χ. παρακολούθηση μέσω δορυφόρου) (EMSA: “Addressing Illegal Discharges in the Marine Environment”).

<sup>253</sup> European Commission Directorate General for Energy and Transport (updated). Memo – Erika: two years on. Διαθέσιμο στο: [https://ec.europa.eu/transport/maritime/safety/doc/erika/memo\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/transport/maritime/safety/doc/erika/memo_en.pdf)

<sup>254</sup> European Commission (2002) Regulation (EC) No 1406/2002 of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002 establishing a European Maritime Safety Agency. Official Journal of the European Communities, L208/1-9 of 5.8.2002. Διαθέσιμο στο: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:208:0001:0009:EN:PDF>

απόρριψη αποβλήτων και υπολειμμάτων που προέρχονται από τις λειτουργικές δραστηριότητες των πλοίων. Εκτιμήθηκε ότι 20% των παγκόσμιων απορρίψεων αποβλήτων και υπολειμμάτων στη θάλασσα προέρχονταν από τη ναυτιλία και, ως εκ τούτου, η ΕΕ ανέπτυξε οδηγία σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις υποδοχής αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου (οδηγία 2000/59/ΕΚ (Οδηγία PRF)<sup>255</sup>).

Μια από τις πρώτες ευθύνες του EMSA ήταν η δημιουργία κατάλληλων συστημάτων πληροφόρησης και παρακολούθησης για τον εντοπισμό πλοίων που δεν παρέδωσαν τα απόβλητά τους σύμφωνα με την οδηγία PRF. Ο EMSA συνεχίζει να το κάνει αυτό ως ένα από τα εκτελεστικά του καθήκοντα σχετικά με το θαλάσσιο περιβάλλον. Ο EMSA έχει μια σειρά κι από άλλα γενικά καθήκοντα εφαρμογής. Αυτά περιλαμβάνουν τη διερεύνηση ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, όπως ορίζεται στην οδηγία 2009/18/ΕΚ, η οποία περιέχει θεμελιώδεις αρχές που διέπουν τις εν λόγω έρευνες<sup>256 257</sup>, τη βιώσιμη ναυτιλία, την ατμοσφαιρική

---

<sup>255</sup> Οδηγία 2000/59/ΕΚ για τις εγκαταστάσεις υποδοχής λιμένων για τα υπολείμματα πλοίων και αποβλήτων φορτίου. Η οδηγία αυτή έχει ως στόχο τη μείωση των απορρίψεων, ιδίως των παράνομων απορρίψεων, αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου στη θάλασσα, από πλοία που χρησιμοποιούν λιμένες των Κ-Μ της ΕΕ. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με τη βελτίωση της διαθεσιμότητας και της χρήσης λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου και ταυτόχρονα με την εισαγωγή αντικινήτρων για απόρριψη στη θάλασσα, καθώς και αποτελεσματική επιβολή και κυρώσεις για τη μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της οδηγίας. Η οδηγία αυτή δε, εισάγει στο δίκαιο της ΕΕ την απαίτηση που προκύπτει από την MARPOL για την παροχή εγκαταστάσεων υποδοχής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου σε λιμένες και συμπληρώνει τη MARPOL (η οποία καθορίζει ποια απόβλητα και υπό ποιες συνθήκες μπορούν να απορριφθούν στη θάλασσα) εισάγοντας μια απαίτηση για τα πλοία να παραδώσουν τα απόβλητα που δημιουργούνται σε αυτά ενώ καλούνται σε λιμένα της ΕΕ. Συγκεκριμένα, το άρθρο 7 της οδηγίας απαιτεί από τον πλοίαρχο ενός πλοίου που βρίσκεται σε κοινοτικό λιμένα να παραδώσει όλα τα απόβλητα που δημιουργούνται στο σκάφος σε λιμενική εγκατάσταση πριν από την έξοδο από το λιμάνι. Ωστόσο, το πλοίο μπορεί να προχωρήσει στον επόμενο λιμένα κλήσης χωρίς να παραδώσει τα απόβλητα εάν έχει επαρκή χωρητικότητα αποθήκευσης για όλα τα απόβλητα που δημιουργούνται από το πλοίο μέχρι τον επόμενο λιμένα. Εάν όμως υπάρχουν βάσιμοι λόγοι ότι δεν υπάρχουν επαρκείς εγκαταστάσεις για την παράδοση απορριμμάτων πλοίων στον επόμενο λιμένα, ή εάν αυτός ο λιμένας είναι άγνωστος, και ως εκ τούτου υπάρχει κίνδυνος να απορριφθούν τα απόβλητα στη θάλασσα, το κράτος μέλος μπορεί να απαιτήσει από το πλοίο να παραδώσει τα απόβλητά του πριν από την αναχώρηση από το λιμάνι του ούτως ή άλλως. Τα πλοία που δεν έχουν συμμορφωθεί με την απαίτηση κοινοποίησης ή που έχουν κοινοποιηθεί αμφίβολες πληροφορίες πρέπει να στοχεύονται και τα κράτη μέλη για το λόγο αυτό καλούνται να θεσπίζουν σύστημα αποτελεσματικών, αναλογικών και αποτρεπτικών κυρώσεων για την παράβαση των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται σύμφωνα με την οδηγία. (“Addressing Illegal Discharges in the Marine Environment”, διαθέσιμο στο: <http://www.emsa.europa.eu/operations/earthobservationservices/download/2409/1879/23.html>) καθώς και (Carpenter A, Macgill SM. (2000). *The new EU Directive on port reception facilities for ship-generated waste and cargo residues: an evaluation*, σσ. 173-183, διαθέσιμο στο: [https://doi.org/10.1016/S0025-326X\(02\)00421-6](https://doi.org/10.1016/S0025-326X(02)00421-6)).

<sup>256</sup> Οδηγία 2009/18/ΕΚ για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Επίσης γνωστή ως οδηγία για τη διερεύνηση ατυχημάτων (Third Maritime Package). Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, L131/114-131 της 28.05.2009. Στην παράγραφο 22 της εν λόγω οδηγίας προσδιορίζεται ότι ο EMSA είχε το ειδικό καθήκον να διευκολύνει τη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής για την ανάπτυξη κοινής μεθοδολογίας διερεύνησης θαλάσσιων ατυχημάτων.

ρύπανση (συμπεριλαμβανομένων μεθόδων μείωσης των εκπομπών), το νερό έρματος, τα διεισδυτικά είδη, τα αέρια του θερμοκηπίου και την ανακύκλωση πλοίων. Επίσης ο EMSA υποστηρίζει το έργο της Επιτροπής<sup>258</sup> για την εκπλήρωση της ευρωπαϊκής πολιτικής για το περιβάλλον και τις μεταφορές βάσει της οποίας η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τα κράτη μέλη και η ναυτιλιακή βιομηχανία της ΕΕ πρέπει να συνεργαστούν για την επίτευξη ενός μακροπρόθεσμου στόχου «μηδενικών αποβλήτων και μηδενικών εκπομπών».

Ο EMSA επίσης διαθέτει μια σειρά επιχειρησιακών καθηκόντων. Τα επιχειρησιακά του καθήκοντα εμπίπτουν στους τομείς: α) των υπηρεσιών αναφοράς σκαφών, β) των υπηρεσιών γεωσκόπησης, γ) των ολοκληρωμένων θαλάσσιων υπηρεσιών και των δ) υπηρεσιών αντιμετώπισης της ρύπανσης. Για παράδειγμα, η αναφορά σκαφών χρησιμοποιεί αυτόματο σύστημα αναγνώρισης (AIS) για τη συλλογή δεδομένων για πλοία που ταξιδεύουν σε ευρωπαϊκά ύδατα στο πλαίσιο του συστήματος ανταλλαγής θαλάσσιων δεδομένων EMSA SafeSeaNet (SSN). Το SSN παρέχει πληροφορίες σχετικά με τον τύπο του πλοίου, την πορεία, την ταχύτητα, τον προορισμό και κάθε επικίνδυνο φορτίο επί του σκάφους, με τις πληροφορίες αυτές διαθέσιμες σε όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ, τη Νορβηγία και την Ισλανδία. Εκτός των ευρωπαϊκών υδάτων τα δεδομένα AIS χρησιμοποιούνται επίσης για την παρακολούθηση των σκαφών μέσω του συστήματος αναγνώρισης και παρακολούθησης μεγάλων αποστάσεων EMSA (LRIT). Σύμφωνα με τον τομέα των ολοκληρωμένων θαλάσσιων υπηρεσιών ο EMSA διεξάγει μια σειρά δραστηριοτήτων, όπως η παρακολούθηση της κυκλοφορίας, η έρευνα και η διάσωση, η παρακολούθηση της αλιείας και η παρακολούθηση της ρύπανσης και για την τελευταία χρησιμοποιεί δεδομένα που συλλέγονται μέσω δορυφορικής παρακολούθησης στο πλαίσιο του CleanSeaNet (CSN)<sup>259</sup>.

---

<sup>257</sup> Οι τύποι ατυχημάτων που ερευνήθηκαν στο πλαίσιο της εργασίας εφαρμογής περιλαμβάνουν ανατροπές, συγκρούσεις, πυρκαγιές, εκρήξεις, προσαράξεις και βλάβες του κύτους. Τα δεδομένα των ναυτικών ατυχημάτων και τα συμβάντα αποθηκεύονται στην Ευρωπαϊκή πλατφόρμα πληροφοριών για ναυτικά ατυχήματα EMCIP. Αξίζει να αναφερθεί ότι μεταξύ 2011 και 2014, αναφέρθηκαν 9.180 περιστατικά στο EMCIP, εκ των οποίων τα δύο τρίτα αφορούσαν άμεσα ζημιές σε πλοίο και το ένα τρίτο σχετιζόνταν με ατυχήματα σε άτομα επί του σκάφους. Αναφέρθηκαν 251 περιπτώσεις ρύπανσης εκ των οποίων 216 επηρεάζουν τη θάλασσα. 165 περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης αφορούσαν την απελευθέρωση των δεξαμενών του πλοίου και άλλων ρύπων (π.χ. υπολείμματα, λιπαντικά ή υδραυλικά έλαια). (EMSA (2020) Annual overview of marine casualties and incidents 2020. EMSA, διαθέσιμο στο: <http://www.emsa.europa.eu/publications/reports/download/6358/4266/23.html>

<sup>258</sup> EMSA (2015) Implementation tasks – environment. EMSA, Lisbon. Διαθέσιμο στο <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/environment.html>

<sup>259</sup> Ο οργανισμός έχει ιδρύσει και λειτουργεί την CleanSeaNet, την Ευρωπαϊκή υπηρεσία ανίχνευσης πετρελαιοκηλίδων και σκαφών μέσω δορυφόρου. Το CleanSeaNet καλύπτει όλες τις ευρωπαϊκές

#### 4.2.2. Η Υπηρεσία Αντιμετώπισης της Ρύπανσης

Η υπηρεσία αντιμετώπισης της ρύπανσης EMSA παρέχει επιχειρησιακή βοήθεια και πληροφορίες στα κράτη μέλη και βασίζεται σε πέντε πυλώνες παροχής υπηρεσιών<sup>260</sup>. Οι δύο πρώτοι πυλώνες αφορούν σε ένα δίκτυο εφεδρικών σκαφών αντιμετώπισης πετρελαιοκηλίδων που βρίσκονται κατά μήκος της Ευρωπαϊκής ακτογραμμής και στην υπηρεσία παρακολούθησης πετρελαιοκηλίδων και ανίχνευσης σκαφών με δορυφόρο CSN (όπως αναλυτικά επισημάνθηκε ανωτέρω). Οι υπόλοιποι τρεις πυλώνες είναι: α) η Υπηρεσία Πληροφοριών θαλάσσιας παρέμβασης σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης (MAR-CE) που σχετίζεται με χημικές διαρροές στη θάλασσα, β) η συνεργασία και ο συντονισμός με την Επιτροπή της ΕΕ, τα κράτη-μέλη της ΕΕ, τις παράκτιες χώρες ΕΖΕΣ/ΕΟΧ, τις υποψήφιες χώρες, τις προσχωρούσες χώρες, τις περιφερειακές συμφωνίες και άλλους σχετικούς διεθνείς οργανισμούς, όπως ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) και γ) η παροχή πληροφοριών μέσω δημοσιεύσεων και εργαστηρίων.

Αρχικά, η υπηρεσία αντιμετώπισης της ρύπανσης EMSA χρησιμοποίησε πληροφορίες από το CSN για να βοηθήσει στην αντιμετώπιση της ρύπανσης από πλοία (τόσο την πετρελαϊκή ρύπανση όσο και την ρύπανση από επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες). Ωστόσο, από τον Μάρτιο του 2013, ο EMSA είχε επίσης εντολή να ανταποκριθεί στη θαλάσσια ρύπανση από εγκαταστάσεις πετρελαίου και φυσικού αερίου.

---

θαλάσσιες περιοχές και, για ορισμένα παράκτια κράτη, είναι το μόνο διαθέσιμο εργαλείο τηλεπισκόπησης για την ανίχνευση και την παρακολούθηση πετρελαιοκηλίδων στη θάλασσα. Η υπηρεσία βασίζεται στην σχεδόν σε πραγματικό χρόνο ανάλυση των εικόνων ραντάρ για την ανίχνευση πιθανών πετρελαιοκηλίδων στην επιφάνεια της θάλασσας. Όταν εντοπίζεται πιθανή διαρροή εντός της περιοχής συναγερμού ενός συμμετέχοντος παράκτιου κράτους, αποστέλλεται αμέσως στις αρμόδιες αρχές του παράκτιου κράτους. Οι πληροφορίες για την κυκλοφορία των σκαφών που βασίζονται σε δεδομένα αυτόματων συστημάτων αναγνώρισης (AIS) που εξάγονται από το SafeSeaNet χρησιμοποιούνται στο CleanSeaNet για τον εντοπισμό, όποτε είναι δυνατή η ανίχνευση της πηγής της διαρροής. Το CleanSeaNet μπορεί να παρέχει σε σχεδόν πραγματικό χρόνο μια σαφή ένδειξη της θέσης και των διαστάσεων μιας πιθανής επιπλέουσας ρύπανσης, αλλά δεν μπορεί να διακρίνει τον τύπο της ρύπανσης. Κατά συνέπεια, οι δορυφορικές ανιχνεύσεις πρέπει να επαληθεύονται επιτόπου. Εξαιτίας των γρήγορων μεταβολών του καιρού, η χρήση του CleanSeaNet πραγματοποιείται σε συνδυασμό με την εναέρια παρακολούθηση. (EMSA: “Addressing Illegal Discharges in the Marine Environment”).

<sup>260</sup> EMSA (2015) Operational tasks: pollution response services. Διαθέσιμο στο : <http://www.emsa.europa.eu/operations/pollution-response-services.html>

#### **4.2.3. Μέσα Αντιμετώπισης Πετρελαιοκηλίδων στη Μεσόγειο**

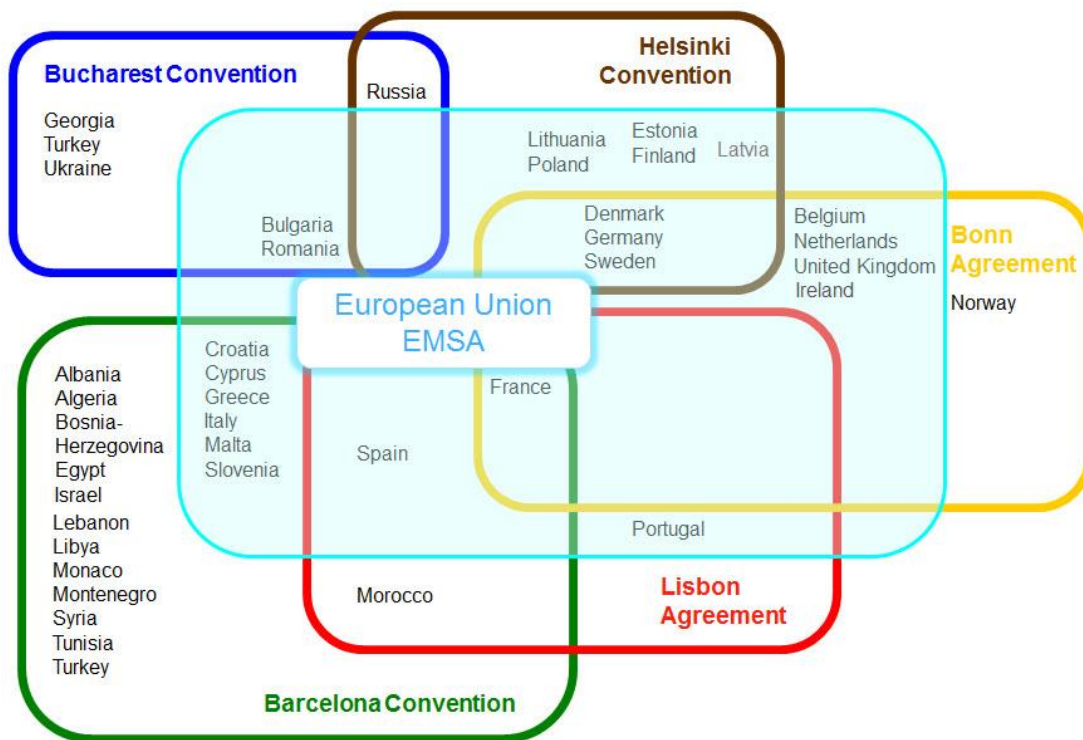
Σύμφωνα με τον πρώτο πυλώνα της υπηρεσίας αντιμετώπισης της ρύπανσης, ο EMSA παρέχει στα κράτη μέλη πρόσβαση σε δίκτυο εφεδρικών σκαφών που βρίσκονται γύρω από τις ακτές και τις θάλασσες της ΕΕ. Αυτά τα σκάφη (OSRVs) λειτουργούν ως εμπορικά και μπορούν να μετατραπούν γρήγορα σε σκάφη δραστηριοτήτων αντιμετώπισης της ρύπανσης από πετρέλαιο. Επίσης διαθέτουν μια ευρεία ποικιλία εξοπλισμού απάντησης πετρελαιοκηλίδων επί του σκάφους. Σε περίπτωση πετρελαιοκηλίδας, οι αιτήσεις για σκάφη και εξοπλισμό διοχετεύονται μέσω του Κέντρου Συντονισμού Αντιμετώπισης Καταστάσεων Έκτακτης Ανάγκης (ERCC) και στη συνέχεια ο EMSA παρέχει πόρους αντιμετώπισης της ρύπανσης, ανάλογα με τις ανάγκες<sup>261</sup>.

Όσον αφορά την τεχνική συνεργασία για την ετοιμότητα και την αντιμετώπιση της ρύπανσης, ο EMSA συνεργάζεται με διεθνείς φορείς όπως ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) και αποτελεί μέρος της αντιπροσωπείας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην Επιτροπή Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του IMO για την ετοιμότητα, την αντίδραση και τη συνεργασία στη ρύπανση από πετρέλαιο-Επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες (MEPC OPRC/HNS)<sup>262</sup>. Συνεργάζεται επίσης με περιφερειακούς φορείς, συμπεριλαμβανομένου του Περιφερειακού Κέντρου αντιμετώπισης της θαλάσσιας ρύπανσης για τη Μεσόγειο Θάλασσα (REMPEC) και με τη Σύμβαση της Βαρκελώνης, την περιφερειακή συμφωνία για τη Μεσόγειο Θάλασσα.

---

<sup>261</sup> Το κόστος αυτών των πόρων, το δίκτυο των OSRVs και ο συναφής εξοπλισμός, καλύπτεται από τον EMSA και χρηματοδοτείται από εισφορές φορολογουμένων από την ΕΕ και τα παράκτια κράτη ΕΖΕΣ. Ενώ τα κράτη μέλη είναι οι κύριοι δικαιούχοι αυτών των σκαφών, μπορούν να τεθούν στη διάθεση τρίτων εάν κριθεί απαραίτητο, και όλα τα σκάφη είναι διαθέσιμα για να ανταποκριθούν σε διαρροές οπουδήποτε στα ευρωπαϊκά ύδατα (EMSA (2015) OSRV brochure. EMSA network of oil spill response vessels – protecting European seas against pollution., διαθέσιμο στο: <http://www.emsa.europa.eu/emsa-documents/latest/download/3317/2347/23.html>

<sup>262</sup> EMSA Pollution response service: international forums διαθέσιμο στο: <http://www.emsa.europa.eu/technical-ppr/international-forums.html>



#### Χάρτη συνεργασίας με περιφερειακούς φορείς

Πηγή: EMSA/INTERNATIONAL FORUMS/REGIONAL AGREEMENTS

<http://www.emsa.europa.eu/technical-ppr/international-forums.html>

Ένα άλλο στοιχείο της υπηρεσίας αντιμετώπισης της ρύπανσης EMSA είναι η διεξαγωγή ασκήσεων κατάρτισης για τα Stand-by OSRVs και τα πληρώματά τους. Εκτός από αυτές τις ασκήσεις, μια σειρά επιχειρησιακών ασκήσεων στη θάλασσα πραγματοποιούνται ετησίως. Το RAMOGEPOL 2013 ήταν η μεγαλύτερη άσκηση κατάρτισης στη θάλασσα στη Μεσόγειο μεταξύ 2011 και 2013 και ήταν η μόνη άσκηση με συμμετοχή πολλών χωρών. Οι κύριοι στόχοι της άσκησης περιελάμβαναν την κατάρτιση του προσωπικού στη γαλλική και ιταλική ναυτική έδρα, την επαλήθευση και τη βελτίωση των εθνικών διαδικασιών και τη βελτίωση της διεθνούς συνεργασίας μεταξύ της RAMOGE (συμφωνία μεταξύ Γαλλίας, Ιταλίας και Μονακό), του REMPEC και του EMSA. Τέτοιες ασκήσεις, που χρηματοδοτούνται μέσω ετήσιων επαφών πλοίων μεταξύ EMSA και εμπορικών φορέων, παρέχουν ένα πολύτιμο εργαλείο για τη διατήρηση ενός κατάλληλου επιπέδου ετοιμότητας για την αντιμετώπιση ενός περιστατικού ρύπανσης στη θάλασσα. Αυτό υποστηρίζει τον πρώτο πυλώνα της υπηρεσίας αντιμετώπισης της ρύπανσης του EMSA.



#### 4.2.4. Αξιολόγηση του έργου του EMSA

Η πορεία του EMSA μέχρι σήμερα και το συνολικό του έργο καταδεικνύουν το σημαντικό ρόλο που διαδραματίζει σχετικά με την ρύπανση των θαλάσσιων περιοχών της ΕΕ. Οι δορυφορικές εικόνες έχουν αποδειχθεί ότι παρέχουν ένα σημαντικό εργαλείο για τον εντοπισμό πετρελαϊκών και άλλων ρύπων στην επιφάνεια της θάλασσας. Αλλά τα δεδομένα δεν είναι τα ίδια για όλες τις θαλάσσιες περιοχές της Ευρώπης. Συγκεκριμένα υπάρχουν λίγες διαθέσιμες πληροφορίες για την εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τις μακροπρόθεσμες τάσεις της θαλάσσιας ρύπανσης στην περιοχή της Μεσογείου σε αντίθεση με άλλες περιοχές όπως η Βόρεια Θάλασσα όπου υπάρχουν διαθέσιμα δεδομένα (30 χρόνων) και έχει παρατηρηθεί σαφής τάση μείωσης των επιπέδων πετρελαίου και άλλων ρύπων που εισέρχονται στο θαλάσσιο περιβάλλον. Είναι δε, γεγονός ότι η ένταση της δορυφορικής κάλυψης βάσει του CSN είναι υψηλότερη στα ύδατα της Βόρειας Ευρώπης (Μάγχι, Βόρεια Θάλασσα, Βαλτική Θάλασσα) από ό,τι στη Μεσόγειο κι αυτό γιατί ο αριθμός των εξαγορών εικόνας είναι αρκετά χαμηλός στα μεσογειακά κράτη. Οι «εκθέσεις ετοιμότητας και ανταπόκρισης σε περιστατικά ρύπανσης» του EMSA αναφέρουν πιθανές διαρροές πετρελαίου και άλλων ουσιών για τα έτη 2011-2013<sup>263</sup> <sup>264</sup>. Ωστόσο, οι αριθμοί αυτοί δεν αντιπροσωπεύουν την πραγματική κατάσταση της ρύπανσης στη Μεσόγειο Θάλασσα, επειδή η χρονική και χωρική κάλυψή της από δορυφορικές εικόνες είναι ελλιπής. Αυτό επακολούθως συνεπάγεται έλλειψη γεωγραφικών πληροφοριών και ανεπάρκεια διαθέσιμων στοιχείων για την περιοχή αυτή. Εξαιτίας αυτής της ανεπάρκειας δεν είναι δυνατόν να εξαχθούν ασφαλή συμπεράσματα σχετικά με τις τάσεις ρύπανσης σε όλα τα ύδατα της ΕΕ βάση της χρήσης των δεδομένων του EMSA. Αυτό που μπορεί να συναχθεί, ωστόσο, είναι ότι τα χαμηλά επίπεδα δορυφορικών εικόνων που λαμβάνονται σε όλη την περιοχή της Μεσογείου, σε συνδυασμό με την έλλειψη επαλήθευσης των αποκτώμενων εικόνων από εναέριες πτήσεις αεροσκαφών, οδηγούν στο συμπέρασμα ότι το συνολικό ποσοστό της θαλάσσιας ρύπανσης στα ύδατα της ΕΕ είναι πιθανό να είναι πολύ υψηλότερο από ό,τι δείχνουν τα δεδομένα. Είναι επίσης πιθανό να παραμείνει υψηλό, εκτός εάν η

<sup>263</sup> EMSA (2012) Pollution preparedness and response activities of the European Maritime Safety Agency – report 2012. EMSA, Lisbon <http://www.emsa.europa.eu/oil-recovery-vessels/oprdocuments/opr-reports/item/230-the-pollution-preparedness-a-response-activities-of-the-euro-pean-maritime-safety-agency-report.html>

<sup>264</sup> EMSA (2013) Pollution preparedness and response activities of the European Maritime Safety Agency – report 2013. EMSA, Lisbon <http://www.emsa.europa.eu/oil-recovery-vessels/oprdocuments/opr-reports/item/230-the-pollution-preparedness-a-response-activities-of-the-euro-pean-maritime-safety-agency-report.html>

δορυφορική παρακολούθηση στην περιοχή της Μεσογείου αυξηθεί και έτσι τα παραβατικά πλοία να μπορούν να εντοπίζονται και να διώκονται<sup>265</sup>.

---

<sup>265</sup> Carpenter A., (2007), «The Bonn Agreement aerial surveillance programme: trends in North Sea oil pollution 1986-2004». (Marine Pollution Bulletin Vol. 54, issue 2, 2007) σσ. 149–163



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΔΙΚΑΟ ΚΑΙ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ ΣΤΟ ΠΛΑΣΙΟ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

### 5.1. ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΤΗΣ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗΣ

Στη περιοχή της Μεσογείου οι θαλάσσιες μεταφορές είναι ένας ισχυρός οικονομικός τομέας, με το 15% της παγκόσμιας ναυτιλιακής δραστηριότητας ανά αριθμό κλήσεων να λαμβάνει χώρα στην περιοχή. Η περιοχή είναι επίσης μια σημαντική διαδρομή για τη μεταφορά πετρελαίου, με περίπου το 18% των παγκόσμιων αποστολών αργού πετρελαίου να πραγματοποιείται εντός ή μέσω της περιοχής. Η κύρια διαδρομή μεταφοράς πετρελαίου είναι από τη Διώρυγα του Σουέζ και τα στενά των Δαρδανελίων στα ανατολικά έως τα Στενά του Γιβραλτάρ στα δυτικά, με την κυκλοφορία να διακλαδίζεται σε λιμάνια τόσο στη βόρεια όσο και στη νότια Μεσόγειο. Η Μεσόγειος αποτελεί σημαντικό οικονομικό πόρο ως πηγή τροφής, πηγή παραγωγής ενέργειας (εγκαταστάσεις πετρελαίου και φυσικού αερίου, για παράδειγμα) και αποτελεί σημαντικό προορισμό για τους τουρίστες. Είκοσι μία χώρες συνορεύουν με τη Μεσόγειο, οι περισσότερες από τις οποίες είναι κράτη μέλη της ΕΕ στο Βορρά και κράτη εκτός ΕΕ στο νότο, συμπεριλαμβανομένης της Τουρκίας, της Συρίας, του Λιβάνου και του Ισραήλ στην ανατολική Μεσόγειο<sup>266</sup>.

Αναγνωρίζοντας την ανάγκη προστασίας του περιβάλλοντος της Μεσογείου (μαζί με άλλες θάλασσες και ωκεανούς σε όλο τον κόσμο), το Πρόγραμμα Περιβάλλοντος των Ηνωμένων Εθνών (UNEP) θέσπισε το Πρόγραμμα «Regional Seas» το 1974. Στη συνέχεια, η περιοχή της Μεσογείου ήταν η πρώτη που υιοθέτησε το Μεσογειακό σχέδιο δράσης (MAP) το 1975. 16 χώρες της Μεσογείου και η (τότε) Ευρωπαϊκή Κοινότητα ενέκριναν το MAP ως πλαίσιο θεσμικού επιπέδου συνεργασίας για την αντιμετώπιση κοινών προκλήσεων για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος της περιοχής. Η Σύμβαση για την προστασία της

---

<sup>266</sup> United Nations Environment Programme/Mediterranean Action Plan – Barcelona Convention (2012) State of the Mediterranean Marine and Coastal Environment. Grid-Arendal, Norway. Available at: <http://www.girida.no/publications/med>

Μεσογείου Θάλασσας από τη ρύπανση (Σύμβαση της Βαρκελώνης) εγκρίθηκε στη συνέχεια το 1976 αποτελώντας τμήμα του MAP<sup>267</sup>.

Οι αρχικοί στόχοι του MAP ήταν να βοηθήσουν τις μεσογειακές κυβερνήσεις τόσο στην αξιολόγηση όσο και στον έλεγχο της ρύπανσης και στην ανάπτυξη εθνικών θαλάσσιων περιβαλλοντικών πολιτικών. Ωστόσο, αναγνωρίστηκε γρήγορα ότι τα κοινωνικοοικονομικά προβλήματα και ο σχεδιασμός της ανάπτυξης στην περιοχή συνέβαλαν στις περιβαλλοντικές πιέσεις που αντιμετωπίζει η Μεσόγειος και έτσι, το 1995, τα συμβαλλόμενα μέρη αποφάσισαν να αναθεωρήσουν τόσο το MAP όσο και τη Σύμβαση της Βαρκελώνης, (που συζητείται εκτενέστερα στη συνέχεια). Κατά συνέπεια, η δεύτερη φάση του MAP (MAP Phase II) υιοθετήθηκε το 1995 με τον τίτλο «Σχέδιο δράσης για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και τη βιώσιμη ανάπτυξη των Παράκτιων Περιοχών της Μεσογείου» και στην πραγματικότητα αποτέλεσε έναν επαναπροσανατολισμό αυτού του σχεδίου δράσης<sup>268</sup>.

Στα πλαίσια δε, αυτής της δεύτερης φάσης του MAP συστάθηκε και η Μεσογειακή Επιτροπή για την Αειφόρο Ανάπτυξη (MCSD)<sup>269</sup> - ένα συμβουλευτικό όργανο που δημιουργήθηκε το 1996 από τα συμβαλλόμενα μέρη για να στηρίζει την εφαρμογή της Σύμβασης της Βαρκελώνης και την ενσωμάτωση των στόχων βιώσιμης ανάπτυξης (SDGs) στα πλαίσια της μεσογειακής στρατηγικής (MSSD). Το MCSD είναι μοναδικό στη σύνθεσή του και συγκεντρώνει κυβερνητικούς εκπροσώπους, τοπικές αρχές, κοινωνικοοικονομικούς φορείς, ΜΚΟ, την επιστημονική κοινότητα, IGO και βουλευτές<sup>270</sup>.

---

<sup>267</sup> Οι εργασίες που σχετίζονται με το MAP αναλαμβάνονται από τη συντονιστική μονάδα για το σχέδιο δράσης της Μεσογείου η οποία αποτελεί και τη Γραμματεία της σύμβασης της Βαρκελώνης (βλ. <http://www.unep.org/unepmap/Who-we-are/mediterranean-action-plan>)

<sup>268</sup> Ραυτόπουλος, Ε. (2014). *Συμβατική Περιβαλλοντική Διακυβέρνηση και Μεσόγειος ή Plus Ultra*, ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ, σελ.43-48

<sup>269</sup> <https://www.unenvironment.org/explore-topics/oceans-seas/what-we-do/working-regional-seas/regional-seas-programmes/mediterranean>

<sup>270</sup> Αξίζει να σημειωθεί στο σημείο αυτό ότι στο πλαίσιο του καθεστώτος της Σύμβασης της Βαρκελώνης οι ΜΚΟ ανάγονται σε συντελεστές άσκησης περιβαλλοντικής διακυβέρνησης με τη θεσμοποίηση της συμμετοχής τους ως κοινωνικοί εταίροι αφενός και αφετέρου με την καίρια συμμετοχή τους στη Μεσογειακή Επιτροπή για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη όπου συμμετέχουν ισότιμα και διαθέτουν δικαίωμα ψήφου. (Decision IG.22/17 Reform of the Mediterranean Commission on Sustainable Development (MCSD) and Updated MCSD Constitutive Documents. Διαθέσιμο στο: [https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/6079/16ig22\\_28\\_22\\_17\\_eng.pdf](https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/6079/16ig22_28_22_17_eng.pdf))

Επίσης απολαμβάνουν καθεστώς Παρατηρητή σε όλες τις Συνόδους των Συμβαλλομένων Μερών της Σύμβασης, στις Συνδιασκέψεις ή στις Ad Hoc Συναντήσεις. Ωστόσο δεν έχουν δικαίωμα ψήφου. Έχουν όμως δικαίωμα ενεργού συμμετοχής στη διαδικασία λήψης αποφάσεων, συμμετέχοντας μόνιμα σε όλες τις Συνόδους και με το κύρος και η επιστημονική επάρκεια που διαθέτουν είναι δυνατόν να επηρεάζουν με τη δύναμή τους τις τελικές αποφάσεις. Εκτός όμως από τα δικαιώματα που τους

Η Σύμβαση της Βαρκελώνης μαζί με τα επτά πρωτόκολλά της, γνωστά ως το Σύστημα της Σύμβασης της Βαρκελώνης (BCS), αποτελούν ένα πολύ περίπλοκο σύστημα συμβατικής περιβαλλοντικής διακυβέρνησης που συνδέεται άρρηκτα με το σχέδιο δράσης (MAP) και στηρίζεται σε μία δυναμική σχέση μεταξύ της σύμβασης – πλαισίου και των εξελικτικών πρωτοκόλλων εφαρμογής της, οπλισμένων με μια αυτόνομη θεσμική δομή που είναι αυτοδιοικούμενη, καθορίζει ιεραρχικά επίπεδα εξουσίας και έχει τις δικές της νομοθετικές εξουσίες και μηχανισμούς συμμόρφωσης<sup>271</sup>. Το σύστημα αυτό χαρακτηρίζεται από προσαρμοστικότητα και ευελιξία, που του επιτρέπει να ανταποκρίνεται σε αλλαγές που λαμβάνουν χώρα τόσο στο εξωτερικό διεθνές και περιφερειακό θεσμικό πλαίσιο όσο και στο εσωτερικό του πεδίο αναφοράς. Η «αρχή της προφύλαξης» και η «αρχή ο ρυπαίνων πληρώνει» είναι τα δύο δόγματα που προτείνονται να εφαρμοστούν από τα Συμβαλλόμενα Κράτη, σύμφωνα με τα οποία το πρώτο αφορά σε οικονομικά αποδοτικά μέτρα, τα οποία πρέπει να εφαρμόζονται χωρίς καθυστέρηση και το δεύτερο ταυτίζεται με το κόστος, που σχετίζονται με την πρόληψη, τον έλεγχο και τη μείωση της ρύπανσης. Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι η Σύμβαση της Βαρκελώνης έχει επί του παρόντος 223 Συμβαλλόμενα Μέρη.

Ειδικότερα το καθεστώς της Βαρκελώνης αναπτύχθηκε σε δύο διαδοχικές φάσεις με τη συμμετοχή όλων των Μεσογειακών κρατών και της ΕΕ ως Συμβαλλομένων Μερών. Την πρώτη φάση εγκαινιάζει η «Σύμβαση της Βαρκελώνης για την Προστασία της Μεσογείου Θαλάσσης από τη Ρύπανση» το 1976 με την ταυτόχρονη εμφάνιση των δυο πρώτων πρωτοκόλλων εξειδικευτικής εφαρμογής, του «Πρωτοκόλλου για την Πρόληψη της Ρύπανσης της Μεσογείου Θαλάσσης από Απόρριψη από Πλοία και Αεροσκάφη (1976) (Πρωτόκολλο Dumping), και του Πρωτοκόλλου σχετικά με την Καταπολέμηση της Ρύπανσης της Μεσογείου Θαλάσσης από Πετρέλαιο και Άλλες Επιβλαβείς Ουσίες σε Περιπτώσεις Έκτακτης Ανάγκης (1976) (Emergency Protocol). Σε μεταγενέστερο χρόνο αναπτύσσονται κλιμακωτά δύο ακόμη πρωτόκολλα το «Πρωτόκολλο για την προστασία της

---

απονέμονται αναλαμβάνουν και την ευθύνη για τη συνεργασία σχετικά με την προαγωγή των σκοπών της σύμβασης, την ευθύνη για τη διάδοση πληροφοριών σχετικά με τις πολιτικές και τα προγράμματα που αναπτύσσονται καθώς και την ευθύνη για την αποστολή εκθέσεων και δημοσιεύσεων τους στη Γραμματεία για οποιαδήποτε δομική αλλαγή που τυχόν υφίστανται. (Ραυτόπουλος, Ε. (1993), supra note 92, σσ. 110-117)

<sup>271</sup>Ραυτόπουλος, Ε. (2011). *The Mediterranean Response to Global Challenges: Environmental Governance and the Barcelona Convention System*, σσ.1-4 (στο «The World Ocean in Globalisation» εκδοσ. Brill-Nijhoff, 2011).

Μεσογείου Θάλασσας από τη Ρύπανση από Χερσαίες Πηγές» και το Πρωτόκολλο Σχετικά με τις Ειδικά Προστατευόμενες Περιοχές της Μεσογείου (1982).

Στη δεύτερη φάση το υπάρχον συμβατικό καθεστώς αναθεωρείται και μετατρέπεται κλιμακωτά σε καθεστώς ολοκληρωμένης διαχείρισης της προστασίας της συνολικής σχέσης θαλάσσιου περιβάλλοντος και των παράκτιων περιοχών της Μεσογείου με επίκεντρο τη βιώσιμη ανάπτυξη<sup>272</sup>.

Η μετατρεπτική αυτή μετάβαση επιτυγχάνεται, με την τροποποίηση της ίδιας της σύμβασης, την τροποποίηση και αντικατάσταση των ήδη υφισταμένων πρωτοκόλλων και την επέκταση του συμβατικού καθεστώτος με την υιοθέτηση νέων πρωτοκόλλων. Έτσι το 1995 τροποποιούνται η Σύμβαση της Βαρκελώνης που τιτλοφορείται πλέον ως «Σύμβαση για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και της Παράκτιας Περιοχής της Μεσογείου» και το Πρωτόκολλο για την Απόρριψη που τιτλοφορείται ως «Πρωτόκολλο για την Πρόληψη και Εξάλειψη της Ρύπανσης της Μεσογείου Θαλάσσης από Απόρριψη από Πλοία και Αεροσκάφη ή από Αποτέφρωση στη θάλασσα» ενώ το 1996 τροποποιείται και το Πρωτόκολλο για της Χερσαίες Πηγές που πλέον τιτλοφορείται ως «Πρωτόκολλο για την προστασία της Μεσογείου Θάλασσας από τη Ρύπανση από Χερσαίες Πηγές και Δραστηριότητες». Περαιτέρω το πρωτόκολλο για τις Ειδικά Προστατευόμενες Περιοχές αντικαθίσταται από «Πρωτόκολλο Σχετικά με τις Ειδικά Προστατευόμενες Περιοχές και τη Βιοποικιλότητα στη Μεσόγειο Θάλασσα» (1995) ενώ το «Πρωτόκολλο για τις Έκτακτες Ανάγκες» αντικαθίσταται από το «Πρωτόκολλο Σχετικά με τη Συνεργασία για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία και, σε Περιπτώσεις Έκτακτης Ανάγκης, για την καταπολέμηση της Ρύπανσης στη Μεσόγειο Θάλασσα» (2002). Επίσης η επέκταση του συμβατικού καθεστώτος της Βαρκελώνης επιτυγχάνεται με την δημιουργία τριών νέων Πρωτοκόλλων: Το «Πρωτόκολλο για την Προστασία της Μεσογείου Θάλασσας από τη Ρύπανση που Προέρχεται από την Εξερεύνηση του Βυθού και του Υπεδάφους του (1994) (Πρωτόκολλο για τις Υπεράκτιες Εγκαταστάσεις) και το Πρωτόκολλο για την Πρόληψη της Ρύπανσης της Μεσογείου Θαλάσσης από τις Διασυνοριακές Μετακινήσεις Επικίνδυνων Αποβλήτων και τη Διάθεσή τους (1996), (Πρωτόκολλο για τα επικίνδυνα απόβλητα) και τέλος το «Πρωτόκολλο για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση των Παράκτιων Περιοχών»<sup>273</sup>.

<sup>272</sup> Ραυτόπουλος Ε, (2014), *supra* note 268 σελ.20

<sup>273</sup> Ραυτόπουλος, Ε. (2015). *Το Νέο Καθεστώς της Σύμβασης της Βαρκελώνης για την Προστασία του Περιβάλλοντος της Μεσογείου – Το Πρόβλημα και τα Κείμενα της Ελληνικής Μετάφρασης*. ΜΕΡΙΕΛΑΝ

Όσον αφορά τις διεθνείς ναυτιλιακές δραστηριότητες, μια από τις σημαντικές πτυχές του αποτελεί η εξελισσόμενη διακυβέρνηση της ρύπανσης από πλοία, η οποία χαρακτηρίζεται ως προς τη φύση, και τη δομή της από μία συνέπεια ως προς τη Σύμβασης LOSC (όπως απαιτείται γενικά από τα άρθρα 197 και 237 παράγραφος 2 τη Σύμβασης) και, ιδίως, με τα σχετικά παγκόσμια συμβατικά καθεστώτα που διέπουν τη διεθνή ναυτιλία. Συγκεκριμένα η περιβαλλοντική διακυβέρνηση στο πλαίσιο του καθεστώτος του BCS έχει αναπτυχθεί ειδικά σε τρία επίπεδα διακυβέρνησης: τη ρύπανση από σκάφη, τη διασυνοριακή μετακίνηση επικίνδυνων αποβλήτων και τη ναυτιλία (στο πλαίσιο του Πρωτοκόλλου για τις ειδικά προστατευόμενες περιοχές και τη βιοποικιλότητα στη Μεσόγειο).

Όλα τα πρωτόκολλα της Σύμβασης της Βαρκελώνης έχουν σχέση με την ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος στη Μεσόγειο Θάλασσα. Εκείνα όμως που έχουν άμεση σχέση με την θαλάσσια ρύπανση που προέρχεται από πλοία είναι το «Πρωτόκολλο Dumping» που περιλαμβάνει την απόρριψη αποβλήτων από πλοία, αεροσκάφη και υπεράκτιες εγκαταστάσεις και το «Πρωτόκολλο Πρόληψης και Έκτακτης Ανάγκης» που ασχολείται με τον τρόπο πρόληψης και απόκρισης στη ρύπανση πετρελαίου από πλοία κλπ.

#### **5.1.1. Το «Πρωτόκολλο Dumping»**

Το «Πρωτόκολλο για την πρόληψη της ρύπανσης στη Μεσόγειο Θάλασσα από ντάμπινγκ από πλοία και αεροσκάφη» (Πρωτόκολλο Dumping) εγκρίθηκε και τέθηκε σε ισχύ ταυτόχρονα με την αρχική Σύμβαση (1978) και τροποποιήθηκε τον Ιούνιο του 1995 μετονομαζόμενο σε «Πρωτόκολλο για την Πρόληψη και την Εξάλειψη της Ρύπανσης της Μεσογείου από Απόρριψη από Πλοία και Αεροσκάφη ή Αποτέφρωση στη Θάλασσα». Στο Άρθρο 3 του αρχικού πρωτοκόλλου ορίζεται θετικά η έννοια της απόρριψης ως κάθε σκόπιμη διάθεση αποβλήτων στη θάλασσα ή κάθε άλλης ύλης από πλοία ή αεροσκάφη ή κάθε σκόπιμη διάθεση στη θάλασσα πλοίων ή αεροσκαφών. Είχε όμως και έναν αρνητικό προσδιορισμό ως προς το τι «δεν» περιλαμβάνει η έννοια αυτή<sup>274</sup>. Ο προσδιορισμός της έννοιας «απόρριψη» στο αρχικό πρωτόκολλο δεν είναι πρωτογενής αλλά αποτελεί ενσωμάτωση σε περιφερειακό επίπεδο του αντίστοιχου «αποκρυσταλλωμένου» ορισμού που

---

Μελέτες Διεθνούς Περιβαλλοντικού Δικαίου και Διαπραγμάτευσης – Β' Έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, 2015.

<sup>274</sup> Ραυτόπουλος Ε, (2014), *supra* note 268 σελ.186-187

εμπεριέχεται στην Σύμβαση του Λονδίνου του 1972 και για το λόγο αυτό ο προσδιορισμός της έννοιας εξαιτίας της προέλευσής της μετέφερε και τις αντίστοιχες ελλείψεις της έννοιας της ανωτέρω Σύμβασης. Έτσι το αρχικό Πρωτόκολλο καθιερώνει σε περιφερειακό επίπεδο ένα καθεστώς εκτίμησης και διαχείρισης που αναπτύσσεται σε σχεσιακή διασύνδεση με τη Σύμβαση του Λονδίνου του 1972 υιοθετώντας ένα σύστημα διαχείρισης διαβαθμισμένου ελέγχου (καθορισμένη απαγόρευση – ελεγχόμενη επιτρεπτικότητα) των απορρίψεων των αποβλήτων ή άλλων υλών στο θαλάσσιο περιβάλλον, μεταφυτεύοντας έτσι στο καθεστώς του Πρωτοκόλλου το αντίστοιχο της Σύμβασης του Λονδίνου του 1972<sup>275</sup>.

Το τροποποιημένο Πρωτόκολλο που αποτελεί την αναθεωρημένη απόδοση του Πρωτοκόλλου του 1976 και υιοθετήθηκε από τα συμβαλλόμενα μέρη το 1995 εγκαινιάζει μία διαφορετική προσέγγιση βασισμένη σε μία ολοκληρωμένη προληπτική διορθωτική διαχείριση. Συγκεκριμένα εγκαταλείπει τη λογική της εκτίμησης και διαχείρισης διαβαθμισμένου ελέγχου και την προηγούμενη ελεγκτική προσέγγιση των θαλάσσιων απορρίψεων (περιορισμένη απαγόρευση- ειδική αδειοδότηση – γενική αδειοδότηση) και καθιερώνει διορθωτική διαχείριση (γενική απαγόρευση –κατ’ εξαίρεση και ειδικώς προσδιοριζόμενη ελεγχόμενη επιτρεπτικότητα και αδειοδότηση) των απορρίψεων ή αποβλήτων ή άλλης ύλης στο θαλάσσιο περιβάλλον<sup>276</sup>. Το αναθεωρημένο πρωτόκολλο βασίζεται στην γενική απαγόρευση όλων των θαλάσσιων απορρίψεων, εκτός των ελάχιστων εκείνων που ειδικά καταγράφονται (Λίστα Αντιστροφής) και κατόπιν εκτίμησης του κινδύνου. Η απαγόρευση δε, επεκτείνεται και στην αποτέφρωση στη θάλασσα. Το Πρωτόκολλο της Σύμβασης του Λονδίνου 1996 (όπως αναφέρθηκε ανωτέρω) καθιερώνει αντίστοιχο σύστημα εγκαταλείποντας το σύστημα εκτίμησης και διαχείρισης διαβαθμισμένου ελέγχου της Σύμβασης του Λονδίνου του 1972. Σε άλλες διατάξεις του ίδιου Πρωτοκόλλου ορίζεται ότι όλα τα μέρη έχουν το δικαίωμα να θεσπίζουν άλλα μέτρα για την πρόληψη της ρύπανσης από ντάμπινγκ, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο.<sup>277</sup>.

---

<sup>275</sup> Ibid σ. 189

<sup>276</sup> Ibid σ.201

<sup>277</sup> International Maritime Organization Convention on the prevention of marine pollution by dumping of wastes and other matter. <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/LCLP/Pages/default.aspx>

### ***5.1.2. Το Πρωτόκολλο πρόληψης και Έκτακτης ανάγκης (Prevention and Emergency Protocol)***

Το πρωτόκολλο πρόληψης και έκτακτης ανάγκης περιέχει δύο βασικά στοιχεία: μια ολοκληρωμένη διαχείριση της ρύπανσης από πλοία που καλύπτει τόσο την ατυχηματική όσο και τη λειτουργική ρύπανση, και μια σχολαστική περιγραφή των σχετικών δεσμών με τα σχετικά παγκόσμια συμβατικά καθεστάτα - Ειδικές συμβάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ).

Η επίδραση του Πρωτοκόλλου δεν «καθιστά περιττή» την ουσία των σχετικών παγκόσμιων συμβατικών καθεστώτων που διέπουν τη ρύπανση από πλοία αντ' αυτού, «περιφερειοποιεί» την εφαρμογή και την επιβολή τους στο πλαίσιο του BCS<sup>278</sup>. Επιπλέον, υπάρχει μια σημαντική θεσμική εγγύηση για το σκοπό αυτό: ο μοναδικός ρόλος του REMPEC (το Περιφερειακό Κέντρο αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης για τη θαλάσσια ρύπανση). Το REMPEC είναι ένα θεσμικά υβριδικό διεθνές περιφερειακό κέντρο που βρίσκεται στη Μάλτα και ιδρύθηκε στο πλαίσιο του BCS για την εφαρμογή του παρόντος πρωτοκόλλου και διαχειρίζεται ο ΙΜΟ (βλ κατωτέρω).

Πιο συγκεκριμένα, το Πρωτόκολλο προσδιορίζει τη σχέση αναφοράς του με την παγκόσμια περιβαλλοντική διακυβέρνηση για τη ρύπανση από πλοία. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει εδώ η σχετική υποχρέωση των συμβαλλομένων μερών ως προς την αποτελεσματική εφαρμογή σχετικών παγκόσμιων συμβάσεων στην περιοχή της Μεσογείου, που σχετίζονται με τις ιδιότητές τους ως κράτη σημαίας, λιμένα και παράκτια στο πλαίσιο του διεθνούς δικαίου / της σύμβασης LOSC, και της ισχύουσας νομοθεσίας τους. Περαιτέρω τα συμβαλλόμενα κράτη υποχρεούνται να αναπτύξουν την εθνική τους ικανότητα και να συνεργάζονται διμερώς ή πολυμερώς<sup>279</sup>. Αυτή η σχετική υποχρέωση προσδιορίζεται από την Περιφερειακή Στρατηγική 2005-2015<sup>280</sup> η οποία αποτελεί ένα μέσο που χρησιμοποιείται για την εφαρμογή της δηλωτικής διακυβέρνησης στο πλαίσιο του BCS, με υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων, και την ανάπτυξη εθνικών σχεδίων έκτακτης ανάγκης για τα μέρη δίνοντας έτσι συγκεκριμένα αποτελέσματα και προωθώντας την εφαρμογή του πρωτοκόλλου με χρονικά όρια και δεσμεύσεις. Έτσι, στο επίπεδο της εθνικής ικανότητας, αυτές οι δεσμεύσεις περιλαμβάνουν την επικύρωση και εφαρμογή της MARPOL και άλλων

<sup>278</sup> Ραυτόπουλος, Ε, (2011) supra 271, σσ. 4,5

<sup>279</sup> Prevention and Emergency Protocol, Art. 4(2).

<sup>280</sup> «Regional Strategy for Prevention of and Response to Marine Pollution from Ships», σ. 15  
[https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/5846/05ig16\\_10\\_eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/5846/05ig16_10_eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

συμβάσεων του IMO από τα συμβαλλόμενα μέρη, την ενίσχυση των επιδόσεων της θαλάσσιας διοίκησης των συμβαλλομένων μερών βάσει ενός εθνικού σχεδίου και, σύμφωνα με τις σχετικές συστάσεις και κατευθυντήριες γραμμές του IMO, και την αυτό-αξιολόγηση των εθνικών ικανοτήτων και επιδόσεων, δίνοντας πλήρη και ολοκληρωμένη ισχύ στη MARPOL.<sup>281</sup>

Στο επίπεδο συνεργασίας, οι δεσμεύσεις αναφέρονται στην ενίσχυση του Μεσογειακού Μνημονίου (1995) σχετικά με τον έλεγχο από το κράτος λιμένα στην περιοχή της Μεσογείου, αναθέτοντας στο REMPEC να διαδραματίσει ρόλο διευκόλυνσης και συντονισμού του Μεσογειακού Μνημονίου, να του παράσχει βοήθεια σχετικά με τον έλεγχο από το κράτος λιμένα για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητάς του, και να διευκόλυνση τη συνεργασία με τα κράτη μέλη της ΕΕ βάσει της οδηγίας 21/1995 - του MoU του Παρισιού (1982).

Σχετικής σημασίας είναι και η Περιφερειακή Στρατηγική για το διάστημα 2016-2021<sup>282</sup> που αναθεωρεί και επικαιροποιεί την προηγούμενη και καθορίζεται για δεκαετή περίοδο. Η Περιφερειακή Στρατηγική 2016-2021 θέτει γενικούς και ειδικούς στόχους οι οποίοι έχουν αναπτυχθεί βάσει της αρχικής περιφερειακής στρατηγικής (2005-2015) που εγκρίθηκε από την COP 14 το 2005 και ευθυγραμμίζει τις προτεραιότητές της με εκείνες που έχουν εγκριθεί στο πλαίσιο των τομεακών Περιφερειακών Στρατηγικών και Σχεδίων Δράσης, όπως η Μεσογειακή Στρατηγική για τη διαχείριση του έρματος των πλοίων (η μεσογειακή στρατηγική BWM) και το σχέδιο δράσης για το υπεράκτιο πρωτόκολλο της Μεσογείου αλλά και με άλλες σχετικές εξελίξεις σε παγκόσμιο επίπεδο, όπως η θεσμοθέτηση του συστήματος ελέγχου των κρατών μελών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMSAS) και συνεργάζεται με σχετικούς οργανισμούς, όπως ο EMSA, σε τρέχουσες και μελλοντικές πρωτοβουλίες.

Οι γενικοί στόχοι είναι η πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, η πρόληψη θαλάσσιων ατυχημάτων και η προετοιμασία για την αντιμετώπιση μεγάλων περιστατικών ρύπανσης. Οι ειδικοί στόχοι σχετίζονται με αρκετούς τομείς δραστηριότητας που έχουν ισχυρές συνέργειες με το έργο σχετικών περιφερειακών και διεθνών οργανισμών σε διεθνές, ευρωπαϊκό και περιφερειακό επίπεδο και συγκεκριμένα με: Το Σχέδιο Δράσης για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και την Αειφόρο Ανάπτυξη των Παράκτιων Περιοχών της Μεσογείου

<sup>281</sup> Regional Strategy, (2005-2015) ενότητες 4.1 και 4.2, σελ. 5-6.

<sup>282</sup> 19η σύνοδος των Συμβαλλομένων Μερών (2016)



(MAP Φάση II), τη Μεσοπρόθεσμη Στρατηγική UNEP/MAP (2016-2021), την Αναθεωρημένη Μεσογειακή Στρατηγική για την Αειφόρο ανάπτυξη (MSSD), την Περιφερειακή στρατηγική για τη διαχείριση του έρματος των πλοίων, το Περιφερειακό σχέδιο για τη διαχείριση των θαλάσσιων απορριμμάτων και το Σχέδιο δράσης υπεράκτιου πρωτοκόλλου, όσον αφορά τη Μεσόγειο. Όσον αφορά στο ευρωπαϊκό επίπεδο: Τα Σχέδια δράσης του EMSA για την ετοιμότητα και την αντιμετώπιση της ρύπανσης, τον Μηχανισμό Πολιτικής Προστασίας της Ένωσης (UCPM), το πλαίσιο στρατηγικής για τη θάλασσα και την πρωτοβουλία «Ορίζοντας 2020». Όσον αφορά στο διεθνές επίπεδο: Το σύστημα IMSAS (συμπεριλαμβανομένου του Κώδικα Εφαρμογής Μέσων του IMO (Κωδικός III)) του IMO αλλά και τις κύριες ανησυχίες της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC) του IMO για τα επόμενα χρόνια που επικεντρώνονται: α) στην παροχή βοήθειας στις χώρες για την παροχή λιμενικών εγκαταστάσεων υποδοχής, β) στη δημιουργία ειδικών περιοχών ή ιδιαίτερα ευαίσθητων θαλάσσιων περιοχών( PSSA), γ) στην εισαγωγή διαχείρισης αποβλήτων και για την ομοιόμορφη εφαρμογή του παραρτήματος VI της MARPOL σχετικά με τα μέτρα ενεργειακής απόδοσης για τα πλοία, δ) στην παροχή βοήθειας στις χώρες για την εφαρμογή της Διεθνούς Σύμβασης «OPRC» και του «Πρωτοκόλλου OPRC-HNS», ε) στην ενίσχυση της περιφερειακής συνεργασίας για την ετοιμότητα, την ανταπόκριση όσον αφορά στη θαλάσσια ρύπανση, στ) στην αντιμετώπιση πτυχών της εφαρμογής των σχετικών διεθνών καθεστώτων για την ευθύνη και την αποζημίωση, ζ) στην ενίσχυση της εθνικής και περιφερειακής ικανότητας για την επικύρωση και την αποτελεσματική εφαρμογή της Σύμβασης του Χονγκ Κονγκ για την ανακύκλωση πλοίων και της Διεθνούς Σύμβασης υδάτων έρματος πλοίων (σύμβαση BWM) καθώς και η) στην παροχή βοήθειας στις χώρες για την επικύρωση και την εφαρμογή του Πρωτοκόλλου του Λονδίνου 1996<sup>283</sup>.

### ***5.1.3. Το περιφερειακό κέντρο αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης για τη θαλάσσια ρύπανση(REMPEC)***

Στο σύστημα της Βαρκελώνης υπάρχουν επτά περιφερειακά κέντρα δραστηριοτήτων (RACs) με αρμοδιότητα την εφαρμογή των διαφόρων συνιστωσών

---

<sup>283</sup> Decision IG.22/4 Regional Strategy for Prevention of and Response to Marine Pollution from Ships (2016-2021)  
[https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/6087/16ig22\\_28\\_22\\_04\\_eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/6087/16ig22_28_22_04_eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

του MAP Phase II. Το RAC με ιδιαίτερη σημασία για τη θαλάσσια ρύπανση από τα πλοία είναι το REMPEC, και εδρεύει στη Μάλτα<sup>284</sup>. Το περιφερειακό κέντρο αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης για τη θαλάσσια ρύπανση για τη Μεσόγειο Θάλασσα (REMPEC) ιδρύθηκε το 1989, ως συνέχεια του «Περιφερειακού Κέντρου Καταπολέμησης Πετρελαίου» (ROCC) που ιδρύθηκε αρχικά το 1976 με απόφαση των Συμβαλλομένων Μερών (24 χώρες) και που αρχικά η πρόθεση του ήταν να διευκολυνθεί η καλύτερη συνεργασία μεταξύ των συμβαλλομένων μερών για τη μαζική διαχείριση πετρελαιοκηλίδων και να αναπτυχθούν εθνικές στρατηγικές για την καταπολέμηση της ρύπανσης από πετρέλαιο, δημιουργώντας ένα περιφερειακό σύστημα πληροφοριών που θα μπορούσε να διαχειριστεί αποτελεσματικά και γρήγορα τις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης της θαλάσσιας ρύπανσης. Με την πάροδο των ετών η εντολή των συμβαλλομένων μερών επεκτάθηκε, επιτρέποντας στο ROCC να αντιμετωπίσει τα απαραίτητα αναδυόμενα ζητήματα και τις αντίστοιχες παγκόσμιες εξελίξεις και επίσης να διαχειριστεί την προληπτική δράση σχετικά με τη θαλάσσια ρύπανση από πλοία, να προλάβει και όχι μόνο να ανταποκριθεί. Έτσι, το 1989, το όνομα του Κέντρου άλλαξε σε Περιφερειακό Κέντρο Αντιμετώπισης Έκτακτης Θαλάσσιας Ρύπανσης για τη Μεσόγειο Θάλασσα (REMPEC). Το REMPEC διοικείται από τον IMO σε συνεργασία με το σχέδιο δράσης της Μεσογείου στο πλαίσιο του Μεσογειακού Σχεδίου Δράσης UNEP/MAP και η εντολή του επεκτάθηκε δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στα προληπτικά μέτρα κατά της ρύπανσης από πλοία<sup>285</sup>.

Ο στόχος του REMPEC είναι να συμβάλει στην πρόληψη και τη μείωση της ρύπανσης από πλοία και στην καταπολέμηση της ρύπανσης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης. Από την άποψη αυτή, η αποστολή της REMPEC είναι να βοηθήσει τα συμβαλλόμενα μέρη στην εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους βάσει των άρθρων 4 (1), 6 και 9 της σύμβασης της Βαρκελώνης, του πρωτόκολλου έκτακτης ανάγκης του 1976, του πρωτόκολλο πρόληψης και έκτακτης ανάγκης του 2002 και είναι επιφορτισμένο με την εφαρμογή της περιφερειακής στρατηγικής για την πρόληψη και την αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία. Το Κέντρο βοηθάει επίσης τα συμβαλλόμενα μέρη που το ζητούν να κινητοποιήσουν την περιφερειακή

---

<sup>284</sup> UNEP (n.d.) MAP components. <http://www.unep.org/unepmap/who-we-are/institutionalframework/secretariat/map-components>

<sup>285</sup> Regional Marine pollution Emergency Response Center for the Mediterranean Sea <https://www.rempec.org/en/about-us/mandate>

και διεθνή βοήθεια σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης βάσει του πρωτοκόλλου για τις υπεράκτιες εγκαταστάσεις.

Οι κύριοι τομείς δράσης του REMPEC είναι η πρόληψη και η συνεργασία στον τομέα της θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία καθώς και η ανάπτυξη ετοιμότητας και αντιμετώπισης ατυχηματικής θαλάσσιας ρύπανσης. Αυτές οι δράσεις περιλαμβάνουν την α) την ενίσχυση των ικανοτήτων των παράκτιων κρατών και τη διασφάλιση της αποτελεσματικής εφαρμογής των διεθνών κανόνων σχετικά με την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία, β) την ανάπτυξη και διευκόλυνση της περιφερειακής συνεργασίας μεταξύ των παράκτιων κρατών της Μεσογείου για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης, συμπεριλαμβανομένων των απορρίψεων πετρελαίου ή άλλων επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών όπου απαιτούνται δράσεις έκτακτης ανάγκης ή άλλη άμεση αντίδραση, καθώς και γ) την παροχή ενός πλαισίου για την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με επιχειρησιακά, τεχνικά, επιστημονικά, νομικά και οικονομικά θέματα και την προώθηση του διαλόγου με στόχο τη διεξαγωγή συντονισμένης δράσης σε εθνικό, περιφερειακό και παγκόσμιο επίπεδο <sup>286</sup>.

Εν κατακλείδι το REMPEC αποτελεί γέφυρα μεταξύ του περιφερειακού επιπέδου, μέσω της συμβολής του στα διάφορα θέματα που εξετάζονται στο πλαίσιο της Σύμβασης της Βαρκελώνης και των επτά (7) Πρωτοκόλλων της, με την υποστήριξη άλλων συνιστωσών UNEP/MAP και σε διεθνές επίπεδο, βοηθώντας τα παράκτια κράτη της Μεσογείου να επικυρώσουν, να μεταφέρουν, να εφαρμόσουν και να επιβάλουν διεθνείς θαλάσσιες συμβάσεις που σχετίζονται με την πρόληψη, την ετοιμότητα και την αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία, ιδίως εκείνων που έχουν υιοθετηθεί από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO).

Το 2008, τα συμβαλλόμενα μέρη της Σύμβασης της Βαρκελώνης ενέκριναν έναν χάρτη πορείας για την προσέγγιση του οικοσυστήματος ενόψει ενός οικολογικού οράματος για τη Μεσόγειο ως «μια υγιή Μεσόγειο με θαλάσσια και παράκτια οικοσυστήματα που είναι παραγωγικά προς όφελος των σημερινών και των μελλοντικών γενεών»<sup>287</sup>. Το 2011, τρία χρόνια μετά την υιοθέτηση του χάρτη,

---

<sup>286</sup> UNEP (n.d.) Protocol concerning cooperation in combatting pollution of the Mediterranean Sea by oil and other harmful substances in cases of emergency.

[http://iczm/ucc.ie/documents/legislation/eu/Protocol\\_Mediterranean\\_1976.pdf](http://iczm/ucc.ie/documents/legislation/eu/Protocol_Mediterranean_1976.pdf)

<sup>287</sup> Support to the Barcelona Convention for the Implementation of the Ecosystem Approach, including the establishment of MPAs in open sea areas, including deep sea (2011) Final Report January 2009 – December 2011. [http://ec.europa.eu/environment/marine/international-cooperation/regional-sea-conventions/barcelona-convention/pdf/SBCI\\_ECAP\\_FinalReport.pdf](http://ec.europa.eu/environment/marine/international-cooperation/regional-sea-conventions/barcelona-convention/pdf/SBCI_ECAP_FinalReport.pdf).

ολοκληρώθηκε μια αρχική αξιολόγηση της Σύμβασης της Βαρκελώνης<sup>288</sup>. Η αξιολόγηση αυτή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι παρά τις προσπάθειες που καταβάλλονται αναφορικά με τις υπηρεσίες που παρέχονται από τα παράκτια και θαλάσσια συστήματα της Μεσογείου η υποβάθμιση του θαλάσσιου οικοσυστήματος συνεχίζεται». Αν και ο ΙΜΟ έχει δώσει στη Μεσόγειο Θάλασσα τον τίτλο «ειδική περιοχή<sup>289</sup>» και τα παράκτια κράτη έχουν καθιερώσει ΜΡΑ, το ερώτημα είναι αν μπορεί να αντιμετωπιστεί σωστά η υποβάθμιση του θαλάσσιου οικοσυστήματος που προκαλείται από την αυξημένη θαλάσσια κυκλοφορία.

Αν και πολλά από τα παράκτια κράτη έχουν ήδη αναπτύξει εθνικά σχέδια έκτακτης ανάγκης για την καταπολέμηση και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης, οι προσπάθειες του REMPEC να βοηθήσει τα κράτη αυτά εξακολουθούν να συνεχίζονται. Και ενώ ορισμένα κράτη συνεχίζουν να αναπτύσσουν τα δικά τους σχέδια έκτακτης ανάγκης με τη βοήθεια του, φαίνεται ότι ακόμη και μετά την ανάπτυξη ή την τροποποίηση αυτών των σχεδίων υπάρχει μεγάλη πιθανότητα η βοήθεια αυτή να καταστεί αναποτελεσματική λόγω των ανεπίλυτων θαλάσσιων συνοριακών ζητημάτων, τα οποία υφίστανται μεταξύ των παράκτιων κρατών της Μεσογείου. Ωστόσο, υπάρχει ένδειξη ότι τα προβλήματα των ορίων των θαλασσιών ζωνών επιλύονται μέσω συμφωνιών που υπογράφονται μεταξύ δύο ή περισσότερων κρατών. Η αξιολόγηση περαιτέρω καταλήγει στο συμπέρασμα ότι υπάρχει μείωση του αριθμού των ατυχημάτων από πετρελαιοφόρα από 70% (μεταξύ των ετών 1977 και 1984) σε 23% (μεταξύ των ετών 2004 και 2010). Αν και η μείωση αυτή αποτελεί μία πραγματικότητα, λαμβάνοντας υπόψη το χαρακτηρισμό της Μεσογείου ως «πρωτότυπης και μοναδικής οικολογικής περιοχής», το 23% πρέπει να μειωθεί περαιτέρω αφού θα συνεχίσει να προκαλεί ανεπανόρθωτες ζημιές στο θαλάσσιο περιβάλλον. Επιπλέον το 2017 σημειώθηκε ότι το ποσοστό των ατυχημάτων έχει μειωθεί στη Μεσόγειο παρά την αύξηση της ναυτιλιακής κίνησης και συνήχθη το συμπέρασμα ότι το διεθνές κανονιστικό πλαίσιο, τόσο μέσω των δραστηριοτήτων του ΙΜΟ όσο και της περιφερειακής συνεργασίας, είχε θετικό αντίκτυπο στη μείωση των ατυχημάτων. Παρόλα αυτά ο κίνδυνος διαρροών από πετρελαιοφόρα και σκάφη που

---

<sup>288</sup> United Nations Environment Programme (2012) State of the Mediterranean Marine and Coastal Environment. [http://www.unep.org/med/Portals/0/State\\_of\\_the\\_Mediterranean\\_2012.pdf](http://www.unep.org/med/Portals/0/State_of_the_Mediterranean_2012.pdf).

<sup>289</sup> Μέσω του παραρτήματος Ι της MARPOL 73/78, η Μεσόγειος Θάλασσα που περιλαμβάνει τους κόλπους και τις θάλασσες αυτής έχει οριστεί ως «ειδική περιοχή» στην οποία, «για τεχνικούς λόγους που σχετίζονται με την ωκεανογραφική και οικολογική της κατάσταση και με τη θαλάσσια κυκλοφορία της, απαιτείται η υιοθέτηση ειδικών υποχρεωτικών μεθόδων για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης».

μεταφέρουν επικίνδυνες επιβλαβείς ουσίες (HNS) δεν μπορεί να εξαλειφθεί εντελώς, ενώ εξακολουθούν να υπάρχουν παράνομες διαρροές οι οποίες απαιτούν συνεχή παρακολούθηση για τον εντοπισμό της πηγής τους<sup>290</sup>.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η ναυτιλία και ειδικότερα η ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος που προέρχεται από τα σκάφη αποτελεί μία ιδιαίτερη πτυχή της διαδικασίας πολυκεντρικής περιβαλλοντικής διακυβέρνησης. Το ρυθμιστικό πλαίσιο της θαλάσσιας ρύπανσης συνδέεται με την πολλαπλότητα των συμβατικών καθεστώτων που διαχειρίζονται την προστασία του περιβάλλοντος και την αειφόρο ανάπτυξη σε αλληλεπιδρώντα περιφερειακά και παγκόσμια επίπεδα. Αυτή η πολυκεντρικότητα στη διεθνή περιβαλλοντική διακυβέρνηση είναι εγγενής στο διεθνές σύστημα και δεν μπορεί να γίνει πλήρως κατανοητή εάν δεν προσεγγίζεται ταυτόχρονα ως πολλαπλότητα συμβατικών καθεστώτων διακυβέρνησης και ως διαδικασία συνεχούς και δομημένης διαπραγμάτευσης σε μια οριζόντια αναπτυσσόμενη διεθνή τάξη που απαιτεί τη νομιμοποίηση της συναίνεσης μεταξύ των κρατών και προϋποθέτει την εθνική, κάθετη τάξη τους<sup>291</sup>.

Ο τομέας δε, της θαλάσσιας ρύπανσης υπόκειται ίσως στο πιο περίπλοκο σύνολο κανόνων που υπάρχει για την αντιμετώπιση των απειλών που προκύπτουν από τις ανθρώπινες δραστηριότητες στο θαλάσσιο περιβάλλον. Καθίσταται προφανές ότι κάθε ένα από αυτά τα συμβατικά περιβαλλοντικά καθεστάτα έχει ως στόχο να είναι όσο το δυνατόν πιο αποτελεσματικό υπό το πρίσμα των υφιστάμενων και μελλοντικών συνθηκών που θα μπορούσαν να απειλήσουν το θαλάσσιο περιβάλλον και τη βιοποικιλότητα και τις εμπορικές και πολιτικές πραγματικότητες που προέκυψαν κατά τη διαπραγμάτευση και την επικαιροποίησή τους.

Ακόμα και τα πιο πλήρως εφαρμοζόμενα και επιβεβλημένα καθεστάτα δεν θα ήταν σε θέση να αποτρέψουν την εμφάνιση νέων απειλών ή την αλλαγή των

---

<sup>290</sup> UNEP MAP (2017) Barcelona Convention – Mediterranean 2017 quality status report land and sea-based pollution: common indicator 19 etc. Conclusions (CI19). <https://www.medgsr.org/conclusions-ci19>

<sup>291</sup> Ραντόπουλος, Ε. (2011), *supra* note 271.

υφιστάμενων. Κι αυτό γιατί αν και τα διεθνή νομικά εργαλεία (συμβάσεις, κατευθυντήριες οδηγίες, αποφάσεις του IMO, διατάξεις της UNCLOS κλπ) έχουν τεθεί σε ισχύ, οι συνθήκες υπό τις οποίες θεσπίστηκαν έχουν αλλάξει αρκετά εν τω μεταξύ ώστε η αναθεώρησή τους να εξετάζεται ήδη. Θα υπάρχει πάντα ανάγκη για νέα ή πρόσθετα μέτρα για την αντιμετώπιση νέων ή μεταβαλλόμενων απειλών και όλες οι συμβάσεις παρέχουν μηχανισμούς για αυτό<sup>292</sup>.

Έχουν περάσει πάνω από 65 χρόνια από τότε που άρχισαν οι προσπάθειες για τη ρύθμιση της ρύπανσης από πλοία σε ολοκληρωμένη κλίμακα. Πολλά έχουν αλλάξει κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου όπως το μέγεθος των ρυπογόνων πλοίων, η φύση και ο κίνδυνος των εμπλεκόμενων ρύπων, το αυξανόμενο ενδιαφέρον των κρατών και των πολιτών για το περιβάλλον. Οι παγκόσμιοι κανονισμοί που σχετίζονται με τον έλεγχο της ρύπανσης από πλοία προέρχονται είτε από τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας 1982 (UNCLOS) είτε από τους «γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανονισμούς και πρότυπα», όπως εγκρίθηκαν από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) καθώς και από άλλες παγκόσμιες και περιφερειακές διμερείς ή πολυμερείς περιβαλλοντικές συμβάσεις. Αυτές οι συμβάσεις αλληλοσυμπληρώνονται και όλες ενισχύονται από την ύπαρξη του θεσμικού καθεστώτος της UNCLOS.

Καθώς προκύπτουν νέες απειλές για το θαλάσσιο περιβάλλον, η ναυτιλιακή κοινότητα υπό την αιγίδα του IMO προσπαθεί να αναπτύξει περαιτέρω νομικά εργαλεία, συνήθως επίσης νομικά δεσμευτικά, για την αντιμετώπισή τους, ή τροποποιεί τα υφιστάμενα ανάλογα με τις ανάγκες. Ο IMO ειδικότερα είναι σε θέση να αναπτύξει κατάλληλες, σε παγκόσμιο επίπεδο δεσμευτικές ρυθμιστικές απαντήσεις και να το πράξει σχετικά γρήγορα. Τα παραρτήματα της MARPOL ενημερώνονται και τροποποιούνται συνεχώς, συνήθως με μια ιδιαίτερα αποτελεσματική διαδικασία σιωπηρής αποδοχής. Το επίπεδο της παγκόσμιας αποδοχής των περιβαλλοντικών συμβάσεων του IMO είναι τέτοιο ώστε οι «διεθνείς κανόνες και πρότυπα» (GAIRs) που ορίζονται σε αυτό να θεωρούνται από πολλούς ότι είναι καθολικά εφαρμόσιμα, σε μεγάλο βαθμό λόγω της ύπαρξης της UNCLOS. Ακόμη και εκείνα τα λίγα κράτη που δεν είναι συμβαλλόμενα μέρη τόσο στις περιβαλλοντικές συμβάσεις της UNCLOS όσο και του IMO αναγκάστηκαν να

---

<sup>292</sup> Angela Carpenter & Andrey G. Kostianoy (2018), σελ.39

αποδεχθούν την εφαρμογή τους στα πλοία που φέρουν τη σημαία τους, ιδίως εξαιτίας των ελέγχων από τα κράτη των λιμένων, αλλά και από τα παράκτια κράτη.

Ιστορικά ο έλεγχος της θαλάσσιας ρύπανσης από τα παράκτια και λιμενικά κράτη έχει οδηγήσει ουσιαστικά στον ρυθμιζόμενο περιορισμό του παραδοσιακού δικαιώματος της «ελεύθερης ναυσιπλοΐας» και έχει προκάλεσε αντιπαραθέσεις μεταξύ των κρατών αυτών που επιδιώκουν να προστατεύσουν τα παράκτια ύδατά τους υιοθετώντας αυστηρούς περιβαλλοντικούς ελέγχους, καταφεύγοντας πολλές φορές σε μονομερή δράση, και των κρατών με σημαντικά ναυτικά και εμπορικά θαλάσσια συμφέροντα. Οι διατάξεις της σύμβασης ομπρέλας δηλαδή της LOSC επιδιώκουν να επιλύσουν αυτή τη σύγκρουση καθορίζοντας με μεγάλη ακρίβεια τα δικαιώματα και τις αρμοδιότητες των κρατών και αποτελούν μία ενοποιημένη προσπάθεια των διεθνών φορέων να παράσχουν έναν "χάρτη των ωκεανών" βάσει του οποίου τα κράτη σημαίας και τα παράκτια κράτη απολαύουν δικαιοδοσίας και επιβολής του νόμου, έτσι ώστε όλες οι θαλάσσιες δραστηριότητες να ρυθμίζονται με έναν ορθολογικό τρόπο.

Τα τελευταία χρόνια τα συχνά περιστατικά ρύπανσης από πλοία, τόσο εκ προθέσεως όσο και τυχαία, έχουν δημιουργήσει ερωτήματα σχετικά με το γιατί αυτά τα περιστατικά συνεχίζουν να συμβαίνουν παρά την ύπαρξη πολλών κανόνων και πρακτικών σχετικά με τις κατάλληλες έρευνες από τα κράτη σημαίας και τους εξουσιοδοτημένους νηογνώμονες, τον έλεγχο των πλοίων από τη βιομηχανία πετρελαίου, την εποπτεία από τους ασφαλιστές και τις επιθεωρήσεις από τις αρχές ελέγχου του κράτους λιμένα. Το αναπόφευκτο συμπέρασμα φαίνεται να είναι ότι οι ισχύοντες διεθνείς κανόνες και πρότυπα, κυρίως εκείνοι που θεσπίστηκαν από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), δεν έχουν επιβληθεί και συμμορφωθεί επαρκώς. Αυτό που είναι σαφές είναι ότι οι σύγχρονες διαρθρωτικές πραγματικότητες εντός των οποίων λειτουργεί το σύστημα θαλάσσιων συναλλαγών αφήνουν περιθώρια για ανεπαρκή εφαρμογή και επιβολή των σχετικών κανόνων ελέγχου της ρύπανσης.

Σε περιφερειακό επίπεδο ο περιφερειακός ακτιβισμός στη Δυτική Ευρώπη γίνεται κατανοητός μέσα από την πολιτική δυναμική των θεσμικών οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η πολιτική φιλοσοφία της ΕΕ περιστρέφεται ουσιαστικά γύρω από τον καταμερισμό αρμοδιοτήτων μεταξύ των κρατών μελών αφενός, και κοινοτικών θεσμικών οργάνων, όπως το Συμβούλιο Υπουργών, η Επιτροπή και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, αφετέρου. Με την ολοένα και στενότερη ενσωμάτωση που

σφυρηλατείται μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ, υπερεθνικά θεσμικά όργανα όπως η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναλαμβάνουν όλο και περισσότερο μια ακτιβιστική στάση. Στον χώρο της ρύπανσης από πλοία, όπου η ΕΕ και τα κράτη μέλη της έχουν συντρέχουσα αρμοδιότητα, ένας μεγάλος αριθμός ζητημάτων που σχετίζονται με τη ναυτιλία διέπονται σήμερα από κανονισμούς, οδηγίες, αποφάσεις και συστάσεις. Αντίστοιχα η αρμοδιότητα των κρατών μελών σε τέτοια θέματα εκτοπίζεται. Έτσι, η Επιτροπή έχει θεσπίσει νομοθεσία και πολιτικές που αφορούν θέματα τόσο διαφορετικά όπως οι απαιτήσεις αναφοράς των δεξαμενόπλοιων, μια κοινή πολιτική για την ασφαλή ναυτιλία, κανόνες για την παρακολούθηση της κυκλοφορίας πλοίων, τη συμπεριφορά των νηογνομόνων, την εκπαίδευση των ναυτικών, τις εγκαταστάσεις υποδοχής, τον έλεγχο κατάστασης λιμένα καθώς και τις διατυπώσεις υποβολής εκθέσεων για τα πλοία. Μετά τα περιστατικά του Erika και του Prestige, έχουν τεθεί σε ισχύ ισχυρότεροι κανόνες και έχει συσταθεί Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA).

Η ιδέα ενός Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) δημιουργήθηκε ως μέρος του πακέτου Erika II. Ως όργανο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ), βρίσκεται στην καρδιά του δικτύου ασφάλειας στη θάλασσα της ΕΕ και της παρέχει μια σημαντική πηγή υποστήριξης καθώς και στα κράτη μέλη στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα και της πρόληψης της ρύπανσης από πλοία. Διαθέτει μία σειρά από καθήκοντα εφαρμογής αλλά και επιχειρησιακά καθήκοντα και το έργο του αντικατοπτρίζει το φάσμα των πρωτοβουλιών που ξεκίνησε η ΕΕ για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της βιώσιμης ανάπτυξης της Ευρώπης.

Αναγνωρίζοντας την ανάγκη προστασίας του περιβάλλοντος της Μεσογείου το Πρόγραμμα Περιβάλλοντος των Ηνωμένων Εθνών (UNEP) θέσπισε το Πρόγραμμα «Regional Seas» και η Μεσόγειος έγινε η πρώτη περιοχή που υιοθέτησε το πρώτο Σχέδιο Δράσης το 1975. Η Σύμβαση τη Βαρκελώνης μαζί με τα επτά πρωτόκολλά της, γνωστά ως το σύστημα της Βαρκελώνης (BCS), αποτελούν ένα περίπλοκο σύστημα συμβατικής περιβαλλοντικής διακυβέρνησης που συνδέεται άρρηκτα με το Σχέδιο Δράσης. Όσον αφορά τη ρύπανση από πλοία, η περιβαλλοντική διακυβέρνηση στο πλαίσιο του καθεστώτος BCS έχει αναπτυχθεί ειδικά σε τρία επίπεδα διακυβέρνησης - ρύπανση από σκάφη, διασυνοριακή μετακίνηση επικίνδυνων αποβλήτων και ναυτιλία (στο πλαίσιο του Πρωτοκόλλου για τις ειδικά προστατευόμενες περιοχές και τη βιοποικιλότητα στη Μεσόγειο). Επίσης έχουν ιδρυθεί διάφορα περιφερειακά κέντρα δραστηριοτήτων, μεταξύ των οποίων



ένα που σχετίζεται άμεσα με τη θαλάσσια ρύπανση από πλοία το Περιφερειακό Κέντρο Αντιμετώπισης της θαλάσσιας ρύπανσης για τη Μεσόγειο Θάλασσα (REMPEC). Το REMPEC έχει ως κύριο στόχο την πρόληψη και τη μείωση της ρύπανσης από τα πλοία και την καταπολέμηση αυτής σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης και οι δραστηριότητές του περιλαμβάνουν την ενίσχυση των ικανοτήτων των παράκτιων κρατών για την υιοθέτηση εθνικών σχεδίων έκτακτης ανάγκης και τη διασφάλιση της αποτελεσματικής εφαρμογής των διεθνών κανόνων. Αν και πολλά από τα παράκτια κράτη έχουν ήδη αναπτύξει εθνικά σχέδια έκτακτης ανάγκης για την καταπολέμηση και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης, οι προσπάθειες του REMPEC να βοηθήσει τα κράτη αυτά εξακολουθούν να συνεχίζονται.

Συμπερασματικά οι ωκεανοί παραμένουν η κύρια οδογέφυρα για τη διεξαγωγή του παγκόσμιου εμπορίου. Μακροπρόθεσμα, η παγκόσμια εξάρτηση από το πετρέλαιο ως πρωταρχική πηγή ενέργειας θα έχει ως αποτέλεσμα τη μεταφορά όλο ένα και μεγαλύτερου όγκου αυτού του εμπορεύματος από υπερ-δεξαμενόπλοια στους ωκεανούς. Εκτός όμως από το πετρέλαιο συνεχώς μεγαλύτερες ποσότητες άλλων ρύπων, όπως επικίνδυνα χημικά και πυρηνικά υλικά μεταφέρονται δια θαλάσσης. Με την ανάπτυξη της περιβαλλοντικής συνείδησης στη σύγχρονη εποχή και την αντίστοιχη προσδοκία ότι η βιομηχανία αναλαμβάνει μεγαλύτερες περιβαλλοντικές υποχρεώσεις, οι κυβερνήσεις παγκοσμίως έχουν γίνει όλο και πιο ευαίσθητες απέναντι στον φόβο μιας ρύπανσης μεγάλης κλίμακας των ακτών και των υδάτων τους. Αυτό εξηγεί γιατί η ανάγκη να διατηρηθεί η επαγρύπνηση για την πρόληψη και τον έλεγχο της ρύπανσης από πλοία παραμένει τόσο επιτακτική σήμερα - αν όχι περισσότερο - από αρκετές δεκαετίες πριν.

## ΠΗΓΕΣ

### ΒΙΒΛΙΑ

1. Angelo, J. (1999). *The International Maritime Organization and Protection of the Marine Environment* (στο *Current Maritime Issues and the International Maritime Organisation*. M. H. Nordquist & J. N. Moore, εκδ. Martinus Nijhoff Publishers). Διαθέσιμο στο: <https://books.google.com>.
2. Birnie, PW & Boyle, AE. (2002). *International Law and the Environment*. Oxford University Press.
3. Carpenter, A & Macgill, SM. (2000). *The new EU Directive on port reception facilities for ship-generated waste and cargo residues: an evaluation* (στο *Maritime Engineering and Ports II*.(σσ.173-183) WIT Press). Διαθέσιμο στο: <https://www.witpress.com/Secure/elibrary/papers/PORTS00/PORTS00015FU.pdf>
4. Carpenter, A. & Kostianoy, A.(2018). *Oil Pollution in The Mediterranean Sea part 1, The International Context*. Springer Nature Switzerland. Διαθέσιμο στο: <https://doi.org/10.1007/978-3-030-12236-2>.
5. Churchill, R. R. & Lowe, A. V. (1999). *The Law of the Sea*. Manchester University Press, Manchester (3<sup>rd</sup> edition).
6. Frank, V. (2007). *The European Community and Marine Environmental Protection in the International Law of the Sea: Implementing Global Obligations at the Regional Level*. Martinus Nijhoff Publishers. Leiden/Boston. Διαθέσιμο στο: <https://books.google.com>.
7. Gold, E. (1981). *Maritime Transport: The Evolution of International Marine Policy and Law*. (Lexington, Massachusetts: D.C. Heath and Company, 1981).
8. Kirchner Stefan (2018). *Marine Pollution B. Vessel Source Pollution* (στο *Yearbook of International Environmental Law*, Volume 29, 2020). Διαθέσιμο στο: <https://doi.org/10.1093/yiel/yvz006>.
9. Malgorzata, M.A. (χ.χ.). *Maritime Safety and Vessel-Source Pollution Control in the European Union Context*. (χ.δ.)
10. Mansell, J.N.K.. (2009). *Flag state responsibility: historical development and contemporary issues* *Historical Development & Contemporary Issues*.

Springer-Verlag Berlin Heidelberg. Διαθέσιμο στο:

<https://doi.org/10.1007/978-3-540-92933-8>.

11. McDorman, Ted L. (1981). *The Marine Environment and the Caracas Convention on the Law of the Sea*. Dalhousie Ocean Studies Programme, Canada.
12. Michael M’Gonigle, R. & Zacher, M. (1979). *Pollution, Politics and International Law: Tankers at Sea*. University of California Press, Berkley & Los Angeles California. Διαθέσιμο στο: <https://books.google.com>.
13. Molenaar, E. J. (1998). *Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution*. Kluwer Law International. The Hague, The Netherlands. Διαθέσιμο στο: <https://books.google.com>.
14. Munoz, Rodolfe. (2006). *The Monitoring of the Application of Community Law: A Need to Improve the Current Tools and an Obligation to Innovate*. (στο *The Yearbook of European Law*, (σσ. 395–428)). Oxford University Press. Διαθέσιμο στο: <https://doi.org/10.1093/yel/25.1.395>.
15. Oral, N. & Simard, F. (2008). *Legal mechanisms to address maritime impacts on Mediterranean biodiversity*. IUCN Centre for Mediterranean Cooperation / Global Marine Programme. Διαθέσιμο στο: [https://www.iucn.org/backup\\_iucn/cmsdata.iucn.org/downloads/legal\\_mechanisms\\_lr.pdf](https://www.iucn.org/backup_iucn/cmsdata.iucn.org/downloads/legal_mechanisms_lr.pdf).
16. Pallis, A.A. (2002). *The Common EU Maritime Transport Policy: Policy Europeanisation in the 1990s*. Routledge. Διαθέσιμο στο: <https://books.google.com>.
17. Ραυτόπουλος, Ε. (2014). *Συμβατική Περιβαλλοντική Διακυβέρνηση και Μεσόγειος ή Plus Ultra*, ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ.
18. Ραυτόπουλος, Ε (2015). *Το Νέο Καθεστώς της Σύμβασης της Βαρκελώνης για την Προστασία του Περιβάλλοντος της Μεσογείου – Το Πρόβλημα και τα Κείμενα της Ελληνικής Μετάφρασης*. ΜΕΠΙΕΛΑΝ Μελέτες Διεθνούς Περιβαλλοντικού Δικαίου και Διαπραγμάτευσης – Β’. Αθήνα, Νομική Βιβλιοθήκη.
19. Ραυτόπουλος, Ε. (1993). *The Barcelona Convention and protocols: The Mediterranean Action Plan regime*. Publ.Simmonds & Hill.

20. Ραυτόπουλος, Ε. (2011). *The Mediterranean Response to Global Challenges: Environmental Governance and the Barcelona Convention System* (στο *The World Ocean in Globalisation*, (σσ. 507-538) Brill-Nijhoff). Διαθέσιμο στο: [https://doi.org/10.1163/9789004204225\\_028](https://doi.org/10.1163/9789004204225_028).
21. Ringbom, H. (2001). *The Erika Accident and Its Effects on EU Maritime Regulation, in current marine environmental issues and the international tribunal for the law of the sea.* (στο: *Current Marine Environmental Issues & The International Tribunal for the Law of the Sea.* (σσ.265-290.) Myron H. Nordquist and John Norton Moore. Martinus Nijhoff Publishers. Hague/London/New York.
22. Roach, JA. (1999). *Alternatives for Achieving Flag State Implementation and Quality Shipping* (στο *Current Maritime Issues and the International Maritime Organisation.* M. H. Nordquist & J. N. Moore, εκδ. Martinus Nijhoff Publishers). Διαθέσιμο στο: <https://books.google.com>.
23. Sands, P. & Peel J. 2012. *Principles of International Environmental Law*, Cambridge University Press. Διαθέσιμο στο: <http://dx.doi.org/10.1017/CBO9781139019842.012>.
24. Tan, A.K.-J. (2005). *Vessel – source marine pollution: The Law and Politics of International Regulation.* Cambridge University press, New York. Διαθέσιμο στο: <https://books.google.com>.
25. Theotokas, I. (2007). “ON TOP OF WORLD SHIPPING: GREEK SHIPPING COMPANIES’ ORGANIZATION AND MANAGEMENT” (στο “MARITIME TRANSPORT: THE GREEK PARADIGM”, A. Pallis Vol.21, 2007). Διαθέσιμο στο: [https://doi.org/10.1016/S0739-8859\(07\)21003-0](https://doi.org/10.1016/S0739-8859(07)21003-0).
26. Τσάλτας, Γ. & Κλάδη-Ευσταθοπούλου Μ. (2003). *Το Διεθνές Καθεστώς των θαλασσών και των Ωκεανών*, Τόμος Α΄, Εκδόσεις Σιδέρη.
27. Young, OR. (1999). *International Vessel-Source Oil Pollution*, (στο *The Effectiveness of International Environmental Regimes: Causal Connections and Behavioral Mechanisms*, (σσ.33-90). The Mit Press, Cambridge, Massachusetts, London, England. Διαθέσιμο στο: <https://books.google.com>.

## ΠΡΩΤΟΓΕΝΕΙΣ ΠΗΓΕΣ

1. “Report of The World Commission on Environment and Development, “Our Common Future”. Διαθέσιμο στο:  
<https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/5987our-common-future.pdf>
2. Adoption of The Initial IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships and Existing IMO Activity Related to Reducing GHG Emissions in the Shipping Sector. Διαθέσιμο στο:  
[https://unfccc.int/sites/default/files/resource/250\\_IMO%20submission\\_Talano%20Dialogue\\_April%202018.pdf](https://unfccc.int/sites/default/files/resource/250_IMO%20submission_Talano%20Dialogue_April%202018.pdf)
3. Council Decision of 18 November 2002 authorising the Member States, in the interest of the Community, to ratify or accede to the HNS Convention 1996 (the HNS Convention) (2002/971/EC) OJ L337/55 of 13.12.2002. Διαθέσιμο στο:  
<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:337:0055:0055:EN:PDF>
4. Council Meeting of Transport Ministers on 27-28 June 2005. Διαθέσιμο στο:  
[http://www.consilium.europa.eu/ueDocs/cms\\_Data/docs/pressData/fr/trans/85470.pdf](http://www.consilium.europa.eu/ueDocs/cms_Data/docs/pressData/fr/trans/85470.pdf)
5. Decision IG.22/17 Reform of the Mediterranean Commission on Sustainable Development (MCSD) and Updated MCSD Constitutive Documents. Διαθέσιμο στο:  
[https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/6079/16ig22\\_28\\_22\\_17\\_eng.pdf](https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/6079/16ig22_28_22_17_eng.pdf)
6. Decision IG.22/4 Regional Strategy for Prevention of and Response to Marine Pollution from Ships (2016-2021). Διαθέσιμο στο:  
[https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/6087/16ig22\\_28\\_22\\_04\\_eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/6087/16ig22_28_22_04_eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
7. Declaration concerning the competence of the European Community with regard to matters governed by the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982. Διαθέσιμο στο:  
[http://untreaty.un.org/unts/120001\\_144071/27/2/00022247.pdf](http://untreaty.un.org/unts/120001_144071/27/2/00022247.pdf)

8. European Commission (2002) Regulation (EC) No 1406/2002 of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002 establishing a European Maritime Safety Agency. Official Journal of the European Communities, L208/1-9 of 5.8.2002.
9. European Commission Directorate General for Energy and Transport (updated). Memo–Erika: two years on. Διαθέσιμο στο:  
[https://ec.europa.eu/transport/maritime/safety/doc/erika/memo\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/transport/maritime/safety/doc/erika/memo_en.pdf)
10. IMO: STATUS OF TREATIES. Διαθέσιμο στο:  
<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/StatusOfTreaties.pdf>
11. International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Cooperation, 1990 (with annex and proces-verbal of rectification) (1990) Concluded at London on 30 November 1990. Διαθέσιμο στο:  
<https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201891/volume-1891-I-32194-English.pdf>
12. International Maritime Organization (2006) 1996 protocol to the convention on the prevention of marine pollution by dumping of wastes and other matter, 1972 (as amended in 2006). Διαθέσιμο στο:  
<http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/LCLP/Documents/PROTOCOLAmended2006.pdf>
13. International Maritime Organization. Resolution A.1070(28), IMO Instrument Implementation (III) Code. IMO. Διαθέσιμο στο:  
<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/IIS/Documents/1070.pdf>
14. Regional Strategy for Prevention of and Response to Marine Pollution from Ships. Διαθέσιμο στο:  
[https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/5846/05ig16\\_10\\_eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/5846/05ig16_10_eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
15. REGULATION (EC) No 1406/2002 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 27 June 2002 establishing a European Maritime Safety Agency. Διαθέσιμο στο: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:208:0001:0009:EN:PDF>
16. Regulation (EC) No 724/2004 of the European Parliament and of the Council of 31 March 2004 amending Regulation (EC) No 1406/2002 establishing a European Maritime Safety Agency art 2 OJ L129/1 of 29.4.2004. Διαθέσιμο

στο: [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2004/1\\_129/1\\_12920040429en00010005.pdf](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2004/1_129/1_12920040429en00010005.pdf)

17. Strategic Plan 2016-2020 DG ENVIRONMENT. Διαθέσιμο στο:

[https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/strategic-plan-2016-2020-dg-env\\_march2016\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/strategic-plan-2016-2020-dg-env_march2016_en.pdf)

18. Summary of the Port State Control Directive of the Third Maritime Safety Package.

Διαθέσιμο στο:

[http://ec.europa.eu/transport/maritime/safety/doc/2009\\_03\\_11\\_package\\_3/fiche03\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/maritime/safety/doc/2009_03_11_package_3/fiche03_en.pdf)

19. UNEP (n.d.) Protocol concerning cooperation in combatting pollution of the Mediterranean Sea by oil and other harmful substances in cases of emergency.

Διαθέσιμο στο:

[http://iczm/ucc.ie/documents/legislation/eu/Protocol\\_Mediterranean\\_1976.pdf](http://iczm/ucc.ie/documents/legislation/eu/Protocol_Mediterranean_1976.pdf)

## **ΔΙΑΤΡΙΒΕΣ**

1. Kim, SH. (2017). *Developing key performance indicators for IMO member states in the context of IMO member state audit scheme*. Διαθέσιμο στο:

[https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1570&context=all\\_dissertations](https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1570&context=all_dissertations)

## **ΜΕΛΕΤΕΣ**

1. Carpenter, A. (2007). *The Bonn Agreement aerial surveillance programme: trends in North Sea oil pollution 1986-2004*. (Marine Pollution Bulletin Vol. 54, issue 2. Διαθέσιμο στο: <https://doi.org/10.1016/j.marpolbul.2006.07.013>.

2. Churchill, R.R. (2000). *The Meaning of the 'Genuine Link' Requirement in Relation to the Nationality of Ships, A Report for the International Transport Workers' Federation*. Διαθέσιμο στο: <http://orca.cf.ac.uk/45062/1/ITF-Oct2000.pdf>.

3. Stairs, K. & Taylor, P. (1992). *Non-Governmental Organisations and the Legal Protection of the Oceans : A Case Study, in the International Politics of The Environment: Actors, Interests and Institutions*».

## **ΑΡΘΡΑ**

1. Bang, HS. (2008). *Is Port State Control an Effective Means to Combat Vessel-Source Pollution? An Empirical Survey of the Practical Exercise by Port States of Their Powers of Control*. The International Journal of Marine and Coastal Law vol.23, I.4.
2. Bodansky, D. M. (1991). *Protecting the Marine Environment from Vessel Source Pollution: UNCLOS III and Beyond*. University of Georgia School of Law, Διαθέσιμο στο:  
[https://digitalcommons.law.uga.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1519&context=fac\\_artchop](https://digitalcommons.law.uga.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1519&context=fac_artchop))
3. Boelaert-Suominen, Sonja. (2008). *The European Community, the European Court of Justice and the Law of the Sea* (στο *International Journal of Marine and Coastal Law*, (σσ.643-713)). Brill, Nijhoff. Διαθέσιμο στο:  
<https://doi.org/10.1163/157180808X353894>.
4. Boyle, Alan E. (1985). *Marine Pollution under the Law of the Sea Convention*. The American Journal of International Law Vol. 79, No. 2. Cambridge University Press.
5. Boyle, A. (2006). *EU Unilateralism and the Law of the Sea*. International Journal of Marine and Coastal Law Vol.21, I.1.
6. Carpenter A, Macgill SM (2000). *The new EU Directive on port reception facilities for ship-generated waste and cargo residues: an evaluation*. Σσ. 173-183. Διαθέσιμο στο: [https://doi.org/10.1016/S0025-326X\(02\)00421-6](https://doi.org/10.1016/S0025-326X(02)00421-6).
7. Christodoulou-Varotsi, I. (2006). *Recent Developments in the EC Legal Framework on Ship-Source Pollution: the Ambivalence of the EC's Penal Approach*. Transportation Law Journal Vol.33, No3. Διαθέσιμο στο:  
[https://papers.ssrn.com/sol3/Delivery.cfm/SSRN\\_ID978912\\_code415468.pdf?abstractid=978912&mirid=1](https://papers.ssrn.com/sol3/Delivery.cfm/SSRN_ID978912_code415468.pdf?abstractid=978912&mirid=1)



8. Chul –Hwan Han. (2010). *Strategies to reduce air pollution in shipping industry* (στο *The Asian Journal of Shipping and Logistics Vol.26, I. 1, 2010*). Διαθέσιμο στο:
9. Cundick, R. P. (1972). *Oil Pollution: Negotiation - An Alternative to Intervention?* *International Lawyer*, Vol 6, No1. Διαθέσιμο στο: <https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=3840&context=til>
10. Detjen, M. (2006). *The Western European PSSA - testing a unique international concept to protect imperiled marine ecosystems*. *Marine Policy* Vol.30. I. 4. Διαθέσιμο στο: <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2005.04.002>.
11. Frank, V. (2005). *Consequences of the Prestige sinking for European and international law*. *The International Journal of Marine and Coastal Law*, (σσ.1-64). Διαθέσιμο στο: <https://doi.org/10.1163/157180805774851553>.
12. Freire-Gibb, L.C. et al. (2014). *Governance strengths and weaknesses to implement the marine strategy framework directive in European waters* (στο “*Marine Policy*” vol.44). Διαθέσιμο στο: <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2013.08.025>).
13. Hoops, B. (2014). *The Interpretation of Mixed Agreements in the EU after Lesoochranárske zoskupenie zoskupenie*. *Hanse Law Review*. Διαθέσιμο στο: <http://hanselawreview.eu/wp-content/uploads/2016/08/Vol10No01Art01.pdf>  
[https://doi.org/10.1016/s2092-5212\(10\)8009-4](https://doi.org/10.1016/s2092-5212(10)8009-4)
14. Jasanoff, S. (1997). *NGOs and the environment: from knowledge to action* (στο *Third World Quarterly*, Taylor & Francis Vol 18, No 3, 1997). Διαθέσιμο στο: <https://doi.org/10.1080/01436599714885>
15. Kirchner, S & Kleemola-Juntunen P. (2018). *Dumping and oil pollution: Regulatory approaches for vessel operations in an ice-free Central Arctic Ocean*. *RECIEL Review of European Comperative & International Law*.
16. Lowry, N. (2019). *Greek-owned fleet continues to dominate*. Διαθέσιμο στο: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1129230/Greek-owned-fleet-continues-to-dominate>
17. Maes, F. & Liu, N. (2009). *The European Union's Role in the Prevention of Vessel-Source Pollution and its Internal Influence* (στο *Journal of International Maritime Law*. Διαθέσιμο στο: <https://www.researchgate.net/publication/228151380> *The European Union's*

[Role in the Prevention of Vessel-  
Source Pollution and its Internal Influence.](#)

18. Maes, F. & Liu, N. (2012). *Legal Constraints to the European Union's Accession to the International Maritime Organization*, (χ.σ). Journal of Maritime Law and Commerce Vol.43, I.2, 2012. Διαθέσιμο στο: <https://biblio.ugent.be/publication/2038200/file/6767039.pdf>
19. McConnell, M. (1985). *...Darkening Confusion Mounted Upon Darkening Confusion: The Search for the Elusive Genuine Link*. Journal of Maritime Law & Commerce Vol. 16
20. McDorman, T.L. (2000). *Regional port state control agreements: some issues of international law*. Ocean and Coastal Law Journal, Vol.5, No2. Διαθέσιμο στο: <https://digitalcommons.maine.gov/cgi/viewcontent.cgi?article=1242&context=oclj>
21. Mooradian, C.P. (2002). *Protecting Sovereign Rights: The Case for Increased Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution in the Exclusive Economic Zone*. Boston University Law Review.
22. Nollkaemper, A. & Hey, E. (1995). *Implementation of the LOS Convention at Regional Level: European Community Competence in Regulating Safety and Environmental Aspects of Shipping*. The International Journal of Marine and Coastal Law Vol.10, I.2.
23. Peet, G. (1994). *The Role of (Environmental) Non-Governmental Organizations at the Marine Environment Protection Committee (MEPC) of the International Maritime Organization (IMO), and at the London Dumping Convention (LDC)*. (Ocean & Coastal Management Vol. 22, I.1 (1994) 3-18). Διαθέσιμο στο: [https://doi.org/10.1016/0964-5691\(94\)90080-9](https://doi.org/10.1016/0964-5691(94)90080-9).
24. Salvarini, R. (1996). *The EC Directive on Port State Control: A Policy Statement*. International Journal of Marine and Coastal Law, Vol.11, I.2.
25. Schiano di Pepe, L. (2003). *Port state control as an instrument to ensure compliance with international marine environmental obligations*, (στο A. Kirchner (ed.), *International maritime environmental law*), σσ.137–156. London, UK, The Hague, the Netherlands, and Boston, Massachusetts: Kluwer Law International.

26. Sciberras Lawrence & Ramos Silva Joaquim. (2018). *The UN's 2030 Agenda for sustainable development and the maritime transport domain: the role and challenges of IMO and its stakeholders through a grounded theory perspective* (στο *WMU Journal of Maritime Affairs*, Vol.19, I.4, December 2020). Διαθέσιμο στο: <https://doi.org/10.1007/s13437-018-0147-2>.
27. Serra Patrizia, Fancello Gianfranco. (2020). *Towards the IMO's GHG Goals: A Critical Overview of the Perspectives and Challenges of the Main Options for Decarbonizing International Shipping*” (στο “Sustainability” 2020, 12(8), 3220). Διαθέσιμο στο: <https://doi.org/10.3390/su12083220>.
28. Sletmo, G. K. & Holste, S. (1993). *Shipping as the Competitive Advantage of Nations: The Role of International Ship Registers* (στο *Maritime & Management* (σσ. 243-255) vol.20). Διαθέσιμο στο: <https://doi.org/10.1080/03088839300000016>.
29. Γσαμόπουλος, Μ. 2021. *Το πάνω χέρι έχει η ελληνική Ναυτία*. Διαθέσιμο στο: [newmoney.gr](http://newmoney.gr).

## ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΙΣ

1. EMSA (2010) *EMSA brochure – safer and cleaner shipping in the European Union*. (θπδατεδ 16.09.2016). Διαθέσιμο στο: <http://www.emsa.europa.eu/about/download/88/14/23.html>
2. EMSA (2015) *Implementation tasks – Environment*. EMSA, Lisbon. Διαθέσιμο στο: <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/environment.html>.
3. EMSA (2015) *OSRV brochure. EMSA network of oil spill response vessels – protecting European seas against pollution*. Διαθέσιμο στο: <http://www.emsa.europa.eu/emsa-documents/latest/download/3317/2347/23.html>
4. EMSA (2020) *Annual overview of marine casualties and incidents 2020*.
5. EMSA FUCTS AND FIGURES 2019 (published 28.4.2020). Διαθέσιμο στο: <http://www.emsa.europa.eu/publications/corporate-publications/download/6240/3962/23.html>

6. EMSA OUTLOOK 2018 (updated 28.02.2018). Διαθέσιμο στο:  
<http://www.emsa.europa.eu/damage-stability-study/download/5130/3222/23.html>
7. EMSA: *Addressing Illegal Discharges in the Marine Environment* (published:2013, updated:2018). Διαθέσιμο στο:  
<http://www.emsa.europa.eu/we-do/surveillance/earthobservationservices/download/2409/1879/23.html>
8. *European Commission Directorate General for Energy and Transport* (undated). *Memo – Erika: two years on*. Διαθέσιμο στο:  
[https://ec.europa.eu/transport/maritime/safety/doc/erika/memo\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/transport/maritime/safety/doc/erika/memo_en.pdf)  
<http://www.emsa.europa.eu/publications/reports/download/6358/4266/23.html>  
<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/IMO%20and%20the%20Environment%202011.pdf>
9. IMO AND THE ENVIRONMENT (2011). Διαθέσιμο στο:  
<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/IMO%20and%20the%20Environment%202011.pdf>
10. ITOPF “OIL TANKER SPILL STATISTICS 2019. Διαθέσιμο στο:  
[https://www.itopf.org/fileadmin/data/Documents/Company\\_Lit/Oil\\_Spill\\_Stats\\_brochure\\_2020\\_for\\_web.pdf](https://www.itopf.org/fileadmin/data/Documents/Company_Lit/Oil_Spill_Stats_brochure_2020_for_web.pdf)
11. REMPEC (2011) *Statistical analysis: alerts and accidents database*. Διαθέσιμο στο:  
<http://www.rempec.org/admin/store/wyswigImg/file/Tools/Operational%20tools/Alerts%20and%20accidents%20database/Statistics%20accidents%202011%20EN%20FINAL.pdf>
12. *Support to the Barcelona Convention for the Implementation of the Ecosystem Approach, including the establishment of MPAs in open sea areas, including deep sea (2011) Final Report January 2009 – December 2011*. Διαθέσιμο στο:  
[http://ec.europa.eu/environment/marine/international-cooperation/regional-sea-conventions/barcelona-convention/pdf/SBCI\\_ECAP\\_FinalReport.pdf](http://ec.europa.eu/environment/marine/international-cooperation/regional-sea-conventions/barcelona-convention/pdf/SBCI_ECAP_FinalReport.pdf)
13. United Nations Environment Programme (2012) *State of the Mediterranean Marine and Coastal Environment*. Διαθέσιμο στο:  
[http://www.umsl.edu/~robertsondb/248/State\\_of\\_the\\_Mediterranean\\_2012.pdf](http://www.umsl.edu/~robertsondb/248/State_of_the_Mediterranean_2012.pdf)

## ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

1. [http://ec.europa.eu/transpot/maritime/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transpot/maritime/index_en.htm)
2. <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/04/1488&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>
3. <http://marisec.org/shippingfacts/environmental/small-contribution-to-overall-marinepollution.phg>
4. <http://www.emsa.europa.eu/damage-stability-study/download/2409/1879/23.html>
5. <http://www.emsa.europa.eu/end179d002.html>
6. <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/environment.html>
7. <http://www.emsa.europa.eu/oil-recovery-vessels/oprdocuments/opr-reports/item/230-the-pollution-preparedness-a-response-activities-of-the-european-maritime-safety-agency-report.html>
8. <http://www.emsa.europa.eu/operations/pollution-response-services.html>
9. <http://www.emsa.europa.eu/technical-ppr/international-forums.html>
10. <http://www.girida.no/publications/med>
11. <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/LCLP/Pages/default.aspx>
12. <http://www.unep.org/unepmap/who-we-are/institutionalframework/secretariat/map-components>
13. <http://www.unep.Org/unepmap/Who-we-are/mediterranean-action-plan>
14. [https://ec.europa.eu/dgs/environment/index\\_en.htm](https://ec.europa.eu/dgs/environment/index_en.htm)
15. [https://ec.europa.eu/info/about-european-commission/what-european-commission-does/law/areas-eu-action\\_el](https://ec.europa.eu/info/about-european-commission/what-european-commission-does/law/areas-eu-action_el)
16. [https://environmentassembly.unenvironment.org/about-united-nations-environment-assembly?\\_ga=2.150761270.12469894.1611926097-326887837.1588247562](https://environmentassembly.unenvironment.org/about-united-nations-environment-assembly?_ga=2.150761270.12469894.1611926097-326887837.1588247562)
17. <https://glomeep.imo.org/>
18. [https://stats.unctad.org/handbook/MaritimeTransport/MerchantFleet.html#ref\\_Unctad\\_2020a](https://stats.unctad.org/handbook/MaritimeTransport/MerchantFleet.html#ref_Unctad_2020a)
19. <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/ListOfConventions.aspx>
20. <https://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/Default.aspx>
21. <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/06GHGinitialstrategy.aspx>
22. <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Default.aspx>
23. <https://www.imo.org/en/OurWork/ERO/Pages/NGOsInConsultativeStatus.aspx>

24. <https://www.imo.org/en/OurWork/ERO/Pages/Relations-with-Observer-Organizations.aspx>
25. <https://www.medgsr.org/conclusions-ci19>
26. <https://www.parisMOU.org>
27. <https://www.rempec.org/en/about-us/mandate>
28. [https://www.unenvironment.org/civil-society-engagement/accreditation?\\_ga=2.218391065.12469894.1611926097-326887837.1588247562](https://www.unenvironment.org/civil-society-engagement/accreditation?_ga=2.218391065.12469894.1611926097-326887837.1588247562)
29. <https://www.unenvironment.org/explore-topics/oceans-seas/what-we-do/working-regional-seas/regional-seas-programmes/mediterranean>

# ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

## **International Conventions addressing maritime safety and prevention of pollution from ships:**

- [International Convention on Load Lines, 1966 \(LL 1966\)](#);
- Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966;
- International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 ([SOLAS](#) 1974);
- International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as amended by the Protocols of 1978 and 1997 relating thereto ([MARPOL](#)) and its Annexes;
- International Convention on Standards of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers, 1978 as amended in 1995 ([STCW](#) 1995);
- Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 ([COLREG](#) 1972), as amended;
- International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 ([TONNAGE](#) 1969);
- International Convention on the Control of Harmful Antifouling Systems on Ships ([AFS](#)), 2001;
- International Convention for the Control and Management of Ship's Ballast Water and Sediments ([BWM](#)), 2004;
- Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound [Recycling of Ships](#), 2009;
- Convention on the Prevention of Marine Pollution by [Dumping of Wastes and Other Matter](#)(LC), 1972 (and the 1996 London Protocol); and
- International Labour Organization (ILO) Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147), and the Protocol of 1996 relating thereto.

## **International Conventions addressing pollution preparedness and response:**

- International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990 ([OPRC](#));
- Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to Pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances 2000 ([OPRC-HNS Protocol](#));
- International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969 ([INTERVENTION 1969](#)) and its Protocol relating to Intervention on the High Seas in Cases of Pollution by Substances other than Oil, 1973 (INTERVENTION PROTOCOL 1973);
- International Convention on Salvage, 1989 ([SALVAGE](#) 1989); and
- Nairobi International Convention on the [Removal of Wrecks](#), 2007.

## **International Conventions addressing liability and compensation for pollution damage:**

- International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992 ([CLC 1992](#));
- International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992 ([FUND 1992](#));
- Protocol on the Establishment of a Supplementary Fund for Oil Pollution Damage, 2003;
- Protocol of 1996 to amend the Convention on [Limitation of Liability for Maritime Claims](#), 1976;
- International Convention on Civil Liability for [Bunker Oil Pollution Damage](#), 2001; and
- International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the [Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea](#) (HNS), 1996 (and its 2010 Protocol).

ΠΗΓΗ:<https://www.rempoc.org/en/about-us/legal-framework/international-legal-framework>