



ΧΡΥΣΟΥΝ ΜΕΤΑΛΛΙΟΝ
ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ

ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΚΕΙΜΕΝΟ
ΑΚΑΔΗΜΙΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

ΑΡΙΣΤ. Β. ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ – ΝΙΚ. Γ. ΦΟΥΡΝΑΡΑΚΗ

Επιμέλεια δ' έκδοσης Αριστ. Β. Αλεξόπουλου

δ' έκδοση

ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ + ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΜΕΡΟΣ Α': ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Ο Οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών

1.1 Γενικά	2
1.2 Η δομή και τα όργανα του ΟΗΕ	4
1.2.1 Η Γενική Συνέλευση	4
1.2.2 Το Συμβούλιο Ασφαλείας	6
1.2.3 Η Γενική Γραμματεία	6
1.2.4 Το Οικονομικό και Κοινωνικό Συμβούλιο	7
1.2.5 Το Συμβούλιο Κηδεμονιών	7
1.2.6 Το Διεθνές Δικαστήριο	8

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ)

2.1 Εισαγωγή	9
2.2 Ιστορική αναδρομή	9
2.3 Η δομή του οργανισμού	11
2.3.1 Η Συνέλευση	11
2.3.2 Το Συμβούλιο	12
2.3.3 Η Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας	12
2.3.4 Η Νομική Επιτροπή	13
2.3.5 Η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος	13
2.3.6 Η Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας	14
2.3.7 Η Επιτροπή Διευκολύνσεων	14
2.3.8 Η Γραμματεία	14
2.4 Οι κύριες δραστηριότητες του οργανισμού	15
2.4.1 Συμβάσεις σχετικές με τη ναυτική ασφάλεια και τη διασύνδεση πλοίου/λιμένα	15
2.4.2 Συμβάσεις σχετικές με την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης	15
2.4.3 Συμβάσεις σχετικές με την ευθύνη και αποζημίωση	16
2.4.4 Συμβάσεις που δεν ανήκουν στις παραπάνω κατηγορίες	16
2.4.5 Υποχρεωτικοί κώδικες	16
2.5 Διαδικασίες κατάρτισης ναυτιλιακών συμβάσεων	17
2.5.1 Υιοθέτηση μιας σύμβασης	17
2.5.2 Έναρξη ισχύος της σύμβασης	17
2.5.3 Υπογραφή, επικύρωση, αποδοχή, έγκριση και συναίνεση της σύμβασης	18
2.5.4 Εφαρμογή μιας σύμβασης	18
2.5.5 Τροποποιήσεις μιας σύμβασης	18
2.5.6 Προβλήματα υπογραφής, επικύρωσης και εφαρμογής μιας σύμβασης	19

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Οι Διεθνείς Κανονισμοί του ΙΜΟ

3.1 Διεθνείς Συμβάσεις (ΔΣ) στον τομέα της ναυτικής ασφάλειας και της διασύνδεσης πλοίου/λιμένα	23
3.1.1 ΔΣ για τη Διευκόλυνση της Ναυτιλιακής Κίνησης (1965)	23
3.1.2 ΔΣ για τις Γραμμές Φόρτωσης (1966)	24
3.1.3 ΔΣ για τα Επιβατηγά Πλοία που εμπλέκονται σε Ειδικά Ταξίδια (1971)	26
3.1.4 ΔΣ για την Αποφυγή των Συγκρούσεων στη Θάλασσα (1972)	26
3.1.5 ΔΣ για την Ασφάλεια των Εμπορευματοκιβωτίων (1972)	26
3.2 ΔΣ για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (1974)	27
3.2.1 Ιστορική αναδρομή	27
3.2.2 Οι βασικοί σκοποί της ΔΣ SOLAS	29
3.2.3 Η δομή της SOLAS	29
3.2.4 Οι τροποποιήσεις της ΔΣ SOLAS	39
3.3 ΔΣ περί Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (1976)	47
3.4 ΔΣ για την Ασφάλεια των Αλιευτικών Πλοίων (1977)	47

3.5 ΔΣ Ναυτιλιακής Έρευνας και Διάσωσης (1979)	48
3.6 ΔΣ για την Καταστολή Παράνομων Πράξεων ενάντια στην Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας (1988)	49
3.7 Διεθνείς κανονισμοί στον τομέα της πρόληψης και καταπολέμησης της θαλάσσιας ρύπανσης	52
3.7.1 ΔΣ για την Επέμβαση στην Ανοιχτή Θάλασσα σε Περιπτώσεις Θαλάσσιας Ρύπανσης από Πετρέλαιο (1969)	52
3.7.2 ΔΣ για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρύπανσης από την Απόρριψη Καταλοίπων και άλλων Ουσιών (1972)	53
3.7.3 ΔΣ για την Πρόληψη Ρύπανσης της Θάλασσας από τα Πλοία (1973/78)	54
3.7.4 ΔΣ για την Προετοιμασία, Ανταπόκριση και Συνεργασία σε Περιπτώσεις Ρύπανσης από Πετρέλαιο (1990) – OPRC	54
3.7.5 ΔΣ για τον Έλεγχο των Επιζήμιων Αντισκωριακών Ουσιών στα Πλοία (2001) – AFS	55
3.7.6 ΔΣ για τον Έλεγχο και τη Διαχείριση του Έρματος και των Ιζημάτων των Πλοίων (2004) – BWM	56
3.7.7 ΔΣ για την Ανακύκλωση των πλοίων (2009) – HKC	57
3.8 Διεθνείς κανονισμοί στον τομέα της ευθύνης και αποζημίωσης	58
3.8.1 ΔΣ Αστικής Ευθύνης Συνεπείας Ζημιών από Πετρελαϊκή Ρύπανση (1969) – CLC	58
3.8.2 ΔΣ για την Ίδρυση Διεθνούς Ταμείου με Σκοπό την Αποζημίωση σε Περιπτώσεις Ρύπανσης από τα Πλοία (1971) – FUND	59
3.8.3 ΔΣ για την Αστική Ευθύνη Συνεπείας Ζημιών που προέρχεται από τη Μεταφορά Πυρηνικών Ουσιών (1971)	62
3.8.4 ΔΣ για τη Θαλάσσια Μεταφορά των Επιβατών και των Αποσκευών τους (1974)	62
3.8.5 ΔΣ για τον Περιορισμό της Ευθύνης από Ναυτιλιακές Αγωγές (1976) – LLMC	64
3.8.6 ΔΣ για τα Καύσιμα των πλοίων (2001) – BUNKERS	65
3.8.7 ΔΣ για την Απομάκρυνση των Ναυαγίων (2007)	66
3.9 Διεθνείς κανονισμοί για τα πληρώματα των εμπορικών πλοίων	67
3.9.1 ΔΣ περί Προτύπων Πιστοποιητικών Εκπαίδευσης και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών (1978) –STCW	67
3.9.2 ΔΣ για το Προσωπικό των Αλιευτικών Πλοίων (1995)	70
3.10 Διεθνείς κανονισμοί ξεχωριστής κατηγορίας	70
3.10.1 ΔΣ για τη Μέτρηση της Χωρητικότητας των Πλοίων (1969)	70
3.10.2 ΔΣ για την Επιθαλάσσια Αρωγή (1989)	71
3.11 Διαχείριση ναυτιλιακών κινδύνων στον κυβερνοχώρο	72
3.12 Οι υποχρεωτικοί κώδικες του IMO	75
3.12.1 Ο Κώδικας ISM	75
3.12.2 Ο Κώδικας ISPS	75

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας – ΔΟΕ (ILO)

4.1 Γενικές παρατηρήσεις	77
4.2 Η δομή του ILO	78
4.3 Οι δραστηριότητες του ILO	79
4.4 Η Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας	79
4.5 Συνοπτική περιγραφή των ελάχιστων απαιτήσεων των Κανονισμών και του Κώδικα MLC (2006)	81
4.6 Σύντομη ανάλυση των διαφορών των ΔΣ STCW 2010 και MLC 2006	85

ΜΕΡΟΣ Β': ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Η Ευρωπαϊκή Ναυτιλιακή Πολιτική

5.1 Εισαγωγή	87
5.2 Η ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών	91
5.3 Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος	96
5.3.1 Η υπόθεση του Δ/Ξ Torrey Canyon	97
5.3.2 Προγράμματα δράσης για το περιβάλλον	97
5.3.3 Ναυτικά ατυχήματα στα κοινοτικά ύδατα	99
5.3.4 Η υπόθεση του Δ/Ξ Erika	100
5.3.5 Η υπόθεση του Δ/Ξ Prestige	101
5.3.6 Τελευταίες εξελίξεις	103

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: Η Ελληνική Ναυτιλιακή Πολιτική

6.1 Η σημασία και τα χαρακτηριστικά της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας	105
---	-----

6.2 Το νομοθετικό πλαίσιο της ελληνικής ναυτιλίας	107
6.3 Η ελληνική ναυτιλία υπό το πρίσμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης	108
6.4 Το ζήτημα της απασχόλησης στην ελληνική εμπορική ναυτιλία	109
6.4.1 Κύρια προβλήματα του ναυτικού επαγγέλματος	109
6.4.2 Τα επίπεδα διαθεσιμότητας των ναυτικών	110
6.4.3 Το λειτουργικό κόστος του πλοίου	111
6.4.4 Τα συστήματα εκπαίδευσης και κατάρτισης	111
6.4.5 Στατιστική απεικόνιση του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού	112

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: Οι Ναυτιλιακές Συνδιασκέψεις

7.1 Εισαγωγή – Μονοπωλιακοί οργανισμοί ή καρτέλ	115
7.2 Σύντομη ιστορική ανάλυση της πορείας των διασκέψεων	116
7.3 Η ναυτιλία γραμμών και το σύστημα των συνδιασκέψεων	117
7.4 Ο Κώδικας της UNCTAD	119
7.5 Τα συμβούλια των φορτωτών	120
7.6 Οι ναυτιλιακές διασκέψεις σε άλλες γεωγραφικές περιοχές εκτός Ευρώπης	121
7.7 Οι διασκέψεις και ο ανταγωνισμός στην αγορά των πλοίων γραμμών	122
7.8 Η εμφάνιση των ναυτιλιακών συμμαχιών	123

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων και η Ακτοπλοΐα

8.1 Εισαγωγή	125
8.2 Αποτύπωση των ποιοτικών χαρακτηριστικών της ΝΜΑ	126
8.3 Στρατηγική της ΕΕ για τη ΝΜΑ	127
8.4 Το ζήτημα της ακτοπλοΐας	128
8.4.1 Η απελευθέρωση του θαλάσσιου cabotage	130
8.4.2 Η ελληνική προσέγγιση	131

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9: Η Εθνικότητα και η Νηολόγηση Πλοίων

9.1 Εισαγωγή	133
9.2 Περιορισμοί και συνέπειες της εθνικότητας των πλοίων	135
9.3 Το ζήτημα της νηολόγησης των πλοίων	137
9.4 Ο θεσμός του γνήσιου δεσμού	138
9.5 Οι Σημαίες Ευκαιρίας (ΣΕ)	139
9.6 Ευρωπαϊκές επιλογές στη νηολόγηση των πλοίων	141
9.7 Κριτήρια επιλογής σημαίας από τον πλοιοκτήτη	143

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10: Οι Λιμενικοί Έλεγχοι

10.1 Πλοία χαμηλών προδιαγραφών	145
10.2 Οι λειτουργίες του θεσμού των λιμενικών ελέγχων	145
10.3 Η σχέση του κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης με τους λιμενικούς ελέγχους	146
10.4 Το Μνημόνιο του Παρισιού (1982)	147
10.4.1 Το Μνημόνιο του Τόκιο (1993)	148
10.4.2 Η Αρχή ναυτικής ασφάλειας της Αυστραλίας	148
10.4.3 Το Μνημόνιο της Ινδίας (1998)	148
10.5 Συνέπειες από το ατύχημα του Δ/Ξ Erika (1999)	149
10.6 Επίσημες στατιστικές αναλύσεις	149
10.7 Το σχετικό θεσμικό πλαίσιο για τους λιμενικούς ελέγχους	151

ΜΕΡΟΣ Γ' : ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11: Συμβατικό και Εθνικό Δίκαιο

11.1 Εισαγωγικές παρατηρήσεις	153
11.1.1 Εθνικό δίκαιο και σχετικές ΔΣ	154
11.1.2 Συμμετοχή των διεθνών οργανισμών	156

11.2 Γραμμές βάσης στην οριοθέτηση θαλάσσιων και υποθαλάσσιων ζωνών	156
11.2.1 Κόλποι	158
11.2.2 Στόμια ποταμών	159
11.2.3 Λιμενικά έργα και αγκυροβόλια	159
11.2.4 Σκόπελοι	160
11.2.5 Ύφαλοι	160
11.2.6 Νησιά και βράχοι	160
11.2.7 Τεχνητά νησιά	163
11.3 Οι θαλάσσιες ζώνες	163

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 12: Τα εσωτερικά ύδατα

12.1 Γενικές παρατηρήσεις	165
12.2 Διακρίσεις των πλοίων ως χρήστες της θάλασσας	167
12.2.1 Η πρόσβαση των αλλοδαπών πλοίων στους λιμένες	168
12.2.2 Η δικαιοδοσία επί των αλλοδαπών πλοίων στους λιμένες	170

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 13: Η Αιγιαλίτιδα Ζώνη

13.1 Εισαγωγή	171
13.2 Το σύγχρονο νομικό καθεστώς της Αιγιαλίτιδας Ζώνης	172
13.3 Η χάραξη των ορίων της Αιγιαλίτιδας Ζώνης	173
13.4 Το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης	175
13.5 Τα ελληνικά χωρικά ύδατα και το ζήτημα της επέκτασής τους	177

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 14: Τα Διεθνή Στενά

14.1 Γενικά περί στενών και διωρύγων	179
14.2 Η υπόθεση του στενού της Κερκύρας	180
14.3 Το νέο καθεστώς του πλου διέλευσης ή ελεύθερης διέλευσης	181
14.4 Στενά που διέπονται από ειδικό καθεστώς	182
14.5 Η περίπτωση των ελληνικών θαλασσών για τα διεθνή στενά	185

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 15: Τα Αρχιπελάγη και τα Αρχιπελαγικά Κράτη

15.1 Γενικές παρατηρήσεις	187
15.2 Το νομικό καθεστώς	188
15.3 Τα δικαιώματα τρίτων κρατών στα αρχιπελαγικά ύδατα	188
15.4 Η υπόθεση των νησιών Γκαλαπάγκος	189

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 16: Η Συνορεύουσα Ζώνη

16.1 Εισαγωγή	191
16.2 Οι αρμοδιότητες του παράκτιου κράτους	192
16.3 Το εύρος της Συνορεύουσας Ζώνης	193
16.4 Η Αρχαιολογική Ζώνη	194

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 17: Η Υφαλοκρηπίδα

17.1 Το νέο δίκαιο της θάλασσας	195
17.2 Γενική ιστορική αναδρομή του θεσμού της υφαλοκρηπίδας	195
17.3 Η γεωλογική έννοια της υφαλοκρηπίδας	196
17.4 Το ζήτημα του νομικού ορισμού της υφαλοκρηπίδας	198
17.5 Το περιεχόμενο των δικαιωμάτων του παράκτιου κράτους	199
17.6 Το ζήτημα της οριοθέτησης της υφαλοκρηπίδας του Αιγαίου	199

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 18: Η Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη

18.1 Τα αίτια θέσπισης του θεσμού	201
18.2 Η Αλιευτική Ζώνη – Σύντομη αναφορά	202
18.3 Η νομική φύση της ΑΟΖ	202

18.3.1 Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις του παράκτιου κράτους στην ΑΟΖ	204
18.3.2 Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των τρίτων κρατών στην ΑΟΖ	205
18.4 Το πρόβλημα υιοθέτησης ΑΟΖ από την Ελλάδα	206

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 19: Η Ανοιχτή Θάλασσα

19.1 Σύνομη ιστορική εξέλιξη	207
19.2 Νομικό καθεστώς – Ελευθερίες και περιορισμοί στην Ανοιχτή Θάλασσα	207
19.3 Η περίπτωση των εμπορικών πλοίων στην ανοιχτή θάλασσα	208
19.4 Ειδικές εξαιρέσεις από τη δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας	209
19.4.1 Το δικαίωμα νηοψίας	210
19.4.2 Το δικαίωμα συνεχούς καταδίωξης	210
19.4.3 Πειρατεία	211
19.4.4 Έκτακτες περιπτώσεις – Συγκρούσεις πλοίων στην ανοιχτή θάλασσα	212
19.4.5 Παράνομη διακίνηση ναρκωτικών	212
19.4.6 Τοποθέτηση υποβρύχιων καλωδίων και σωληναγωγών	213
19.4.7 Έρευνα, διάσωση και διεθνής μετανάστευση στην ανοιχτή θάλασσα	213
19.4.8 Προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος	213

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 20: Ο Διεθνής Βυθός

20.1 Ορισμοί	215
20.2 Τα θεσμικά όργανα της Διεθνούς Περιοχής	216
20.3 Οι ρυθμίσεις για τον Διεθνή Βυθό	216
20.4 Άλλες σημαντικές ρυθμίσεις που διέπουν την Περιοχή	217

ΜΕΡΟΣ Δ΄ : ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 21: Τα Πιστοποιητικά και τα Έγγραφα των Πλοίων

21.1 Τα πιστοποιητικά των πλοίων	221
21.2 Τα βιβλία και τα εγχειρίδια των πλοίων	226
21.3 Τα έγγραφα και τα σχέδια των πλοίων	228
21.4 Τα ημερολόγια των πλοίων	230

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 22: Τελωνειακές Αρχές

Κεφάλαιο 22	235
-------------------	-----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 23: Υγειονομική νομοθεσία

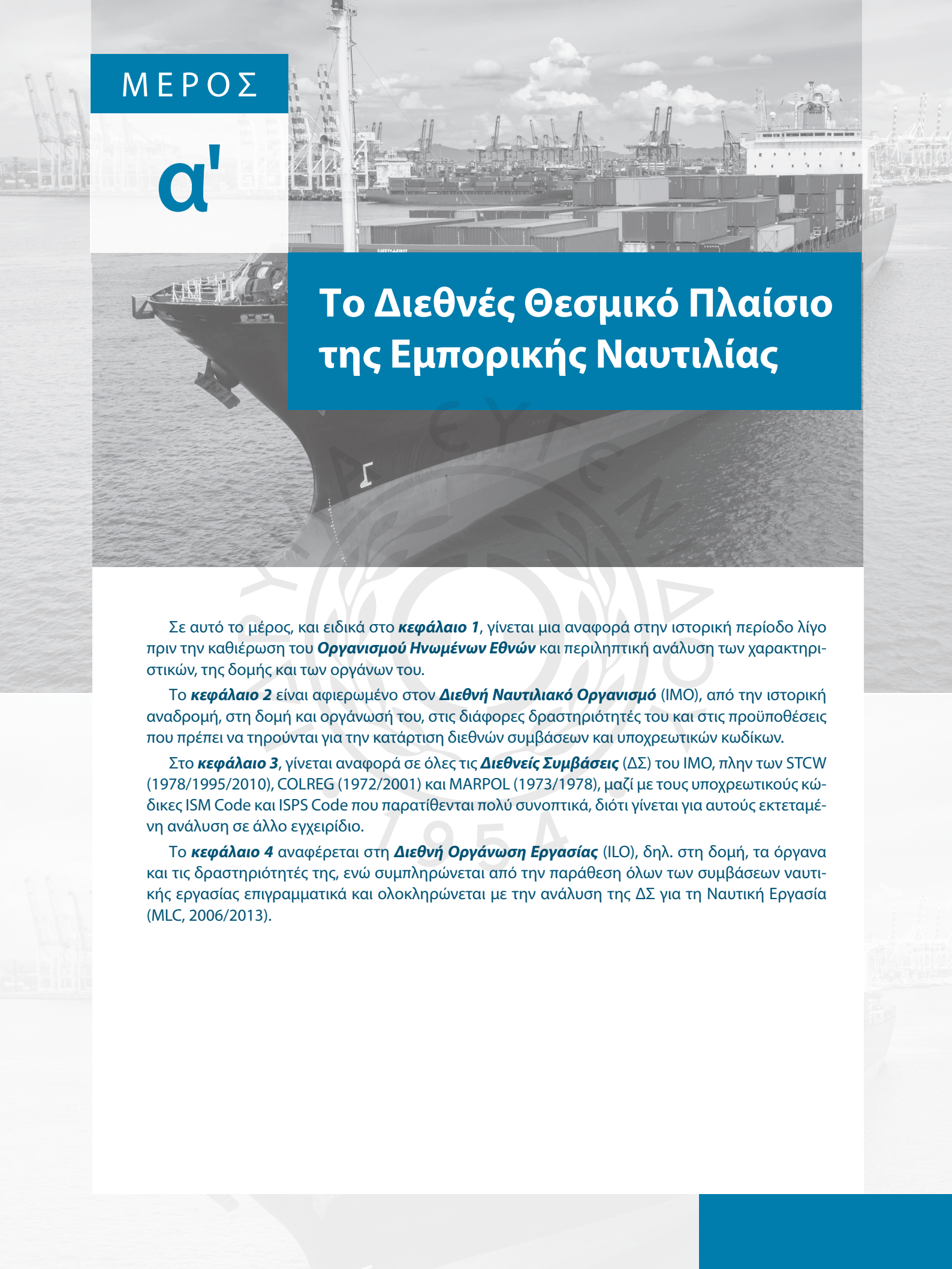
23.1 Διεθνείς κανονισμοί υγείας και επιτροπές έκτακτης ανάγκης	237
23.2 Πιστοποιητικά υγειονομικού ελέγχου πλοίων	237
23.3 Το ζήτημα της ελευθεροκοινωνίας	238

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 24: Ζητήματα Πλοήγησης

Κεφάλαιο 24	241
-------------------	-----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 25: Συστήματα Ελέγχου Κυκλοφορίας Πλοίων

Κεφάλαιο 25	243
Ευρετήριο όρων	245
Ενδεικτική βιβλιογραφία/Ηλεκτρονικές πηγές	253



ΜΕΡΟΣ

α'

Το Διεθνές Θεσμικό Πλαίσιο της Εμπορικής Ναυτιλίας

Σε αυτό το μέρος, και ειδικά στο **κεφάλαιο 1**, γίνεται μια αναφορά στην ιστορική περίοδο λίγο πριν την καθιέρωση του **Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών** και περιληπτική ανάλυση των χαρακτηριστικών, της δομής και των οργάνων του.

Το **κεφάλαιο 2** είναι αφιερωμένο στον **Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO)**, από την ιστορική αναδρομή, στη δομή και οργάνωσή του, στις διάφορες δραστηριότητές του και στις προϋποθέσεις που πρέπει να τηρούνται για την κατάρτιση διεθνών συμβάσεων και υποχρεωτικών κωδίκων.

Στο **κεφάλαιο 3**, γίνεται αναφορά σε όλες τις **Διεθνείς Συμβάσεις (ΔΣ)** του IMO, πλην των STCW (1978/1995/2010), COLREG (1972/2001) και MARPOL (1973/1978), μαζί με τους υποχρεωτικούς κώδικες ISM Code και ISPS Code που παρατίθενται πολύ συνοπτικά, διότι γίνεται για αυτούς εκτεταμένη ανάλυση σε άλλο εγχειρίδιο.

Το **κεφάλαιο 4** αναφέρεται στη **Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (ILO)**, δηλ. στη δομή, τα όργανα και τις δραστηριότητές της, ενώ συμπληρώνεται από την παράθεση όλων των συμβάσεων ναυτικής εργασίας επιγραμματικά και ολοκληρώνεται με την ανάλυση της ΔΣ για τη Ναυτική Εργασία (MLC, 2006/2013).



OHE

**ΓΕΝΙΚΗ
ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ**

**ΔΙΕΘΝΕΣ
ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ**

**ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ
ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

**ΓΕΝΙΚΗ
ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ**

**ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ
& ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**



Κύριες
Επιτροπές

Μόνιμες και
Διαδικαστικές Επιτροπές

Άλλα Υποβοηθητικά Όργανα



unicef 



WORLD
METEOROLOGICAL
ORGANIZATION


UNTSO
UNMOGIP

UNFICYP



Περιφερειακές
Επιτροπές

Λειτουργικές
Επιτροπές

Συνοδικές, Μόνιμες
και Ειδικές Επιτροπές



World Health Organization

 UNHCR

UNHCR
The UN Refugee Agency



UNIVERSAL
POSTAL
UNION

Η δομή του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών

Πίνακας 2.1
Συνοπτική παρουσίαση των Συμβάσεων του ΙΜΟ (27/10/2021)

Σύμβαση	Ημερομηνία Ισχύος	Αριθμός κρατών-μελών	% παγκόσμιας χωρητικότητας
IMO	17/03/1958	175	97.42
1991 amendments	07/12/2008	116	85.83
1993 amendments	07/11/2002	115	84.76
SOLAS 1974	25/05/1980	167	98.89
SOLAS Protocol 1978	01/05/1981	122	97.57
SOLAS Protocol 1988	03/02/2000	123	97.74
SOLAS AGR 1996	01/04/1997	12	5.03
LL 1966	21/07/1968	164	98.87
LL Protocol 1988	03/02/2000	118	97.73
TONNAGE 1969	18/07/1982	159	98.70
COLREG 1972	15/07/1977	162	98.88
CSC 1972	06/09/1977	84	66.82
CSC 1993 amendments	–	11	12.91
SFV Protocol 1993	–	17	19.05
STCW 1978	28/04/1984	166	98.88
STCW-F 1995	–	33	8.64
SAR 1979	22/06/1985	113	80.37
STP 1971	02/01/1974	18	23.78
SPACE STP 1973	02/06/1977	17	23.44
IMSO C 1976	16/07/1979	105	96.16
INMARSAT OA 1976	16/07/1979	89	94.53
IMSO AMEND-94	–	40	23.00
IMSO AMEND-98	31/07/2001	64	82.73
IMSO AMEND-06	–	0	0.00
IMSO AMEND-08	–	27	4.85
FAL 1965	05/03/1967	125	95.30
MARPOL 73/78 (Annex I/II)	02/10/1983	160	98.86
MARPOL (Annex III)	01/07/1992	150	98.33
MARPOL (Annex IV)	27/09/2003	146	96.32
MARPOL (Annex V)	31/12/1988	155	98.49
MARPOL Protocol 1997 (Annex VI)	19/05/2005	101	96.75
LC 1972	30/08/1975	87	57.71
LC 1978 amendments	–	20	12.75
LC Protocol 1996	24/03/2006	53	40.47
INTERVENTION 1969	06/05/1975	90	75.96
INTERVENTION Protocol 1973	30/03/1983	58	56.40
CLC 1969	19/06/1975	32	2.94
CLC Protocol 1976	08/04/1981	53	62.76

Οι Διεθνείς Κανονισμοί του IMO

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 03

3.1 Διεθνείς Συμβάσεις (ΔΣ) στον τομέα της ναυτικής ασφάλειας και της διασύνδεσης πλοίου/ λιμένα

3.1.1 ΔΣ για τη Διευκόλυνση της Ναυτιλιακής Κίνησης (1965)

Οι περισσότερες ανθρώπινες δραστηριότητες στη θάλασσα ρυθμίζονται είτε με προηγούμενες συμβάσεις ή κανονισμούς. Αν και οι περισσότεροι κανονισμοί είναι σημαντικής σημασίας, μερικές φορές θεωρούνται μη αναγκαίοι αλλά και σημαντικό βάρος για τις ενέργειες στις οποίες υποτίθεται ότι ασκούν έλεγχο. Μερικές δραστηριότητες έχουν υποστεί υπερβολική ρύθμιση (over-regulation) στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Αυτό συμβαίνει μερικώς επειδή είναι η ίδια η φύση της διεθνούς εμπορικής ναυτιλίας ήτοι, τα κράτη ανέπτυξαν τελωνειακά, μεταναστευτικά και άλλα πρότυπα ανεξάρτητα το ένα από το άλλο, και ένα πλοίο που επισκέπτεται αρκετά λιμάνια κρατών κατά τη διάρκεια ναυλωμένων ή μη ταξιδιών, να περιμένει να του παρουσιαστούν πολλές ειδικές φόρμες για συμπλήρωση, ζητώντας συχνά ακριβώς τις ίδιες πληροφορίες, αλλά με ελαφρώς διαφορετικό τρόπο.

Το πρόβλημα της κίνησης των εμπορικών πλοίων στα διάφορα λιμάνια είχε απασχολήσει αρκετούς διεθνείς οργανισμούς στο παρελθόν, όπως το **Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο** (International Chamber of Shipping) και την **Επιτροπή των Θαλασσίων Μεταφορών και Επικοινωνιών** (Commission on Marine Transport and Communications). Ο IMO στη 2^η Σύνοδο της Συνέλευσης (Assembly) υιοθέτησε ένα Ψήφισμα (Resolution A.29 II 1961) σχετικά με τη διευκόλυνση του τουρισμού και των μεταφορών. Στη συνέχεια η ομάδα εμπειρογνομόνων παρουσίασε έκθεση σχετικά με την προώθηση και ανάπτυξη του τουρισμού και η συνέλευση του IMO προχώρησε στη σύγκληση Διπλωματικής Συνδιάσκεψης στο Λονδίνο (1963) για τη διευκόλυνση της θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών και φορτίων.

Η Συνδιάσκεψη αυτή ενέκρινε τη ΔΣ **FAL** (Convention on Facilitation of International Maritime Traffic), η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1967 και εφαρμόζεται σε όλα τα εμπορικά πλοία εκτός των πολεμικών πλοίων και των σκαφών αναψυχής. Η ΔΣ περιέχει 16 άρθρα και ένα παράρτημα. Το τελευταίο περιλαμβάνει κανονισμούς σχετικά με την άφιξη, παραμονή και αναχώρηση των πλοίων, την άφιξη και αναχώρηση προσώπων, τους λαθρεπιβάτες, την άφιξη, παραμονή και αναχώρηση των φορτίων, τη δημόσια υγεία και τις συνθήκες καραντίνας μαζί με τα υγειονομικά μέτρα για τα ζώα και τα φυτά. Άμεσοι στόχοι της σύμβασης είναι:

1) Η αποφυγή των άσκοπων καθυστερήσεων στις κινήσεις των πλοίων στα διάφορα λιμάνια (κατάπλους, παραμονή, απόπλους), όταν το εμπορικό πλοίο είναι έτοιμο προς φόρτωση ή εκφόρτωση.

2) Η απλούστευση των διαδικασιών έγκρισης των αντίστοιχων εγγράφων όταν το εμπορικό πλοίο περιμένει οδηγίες ή πρόκειται να αγκυροβολήσει ή είναι εγκαταλειμμένο σε ένα αλλοδαπό λιμάνι, και αυτό διότι τις τελευταίες δεκαετίες η έλλειψη οργάνωσης στις συνήθεις μεθόδους γραφειοκρατίας δημιούργησε χρονικά κενά στις επικοινωνίες του πλοίου με την ακτή.

Σειρά τροποποιήσεων της ΔΣ πραγματοποιήθηκε κυρίως από το 2002 και μετά με τις οποίες τίθενται νέα πρότυπα και προτεινόμενες πρακτικές για τους λαθρεπιβάτες και παρέχονται στις δημόσιες αρχές πληροφορίες σχετικά με τα επικίνδυνα φορτία που μεταφέρονται στα πλοία. Επίσης οι τροποποιήσεις του 2005 –τέθηκαν σε ισχύ το 2006– αποσκοπούν στον εκσυγχρονισμό της FAL για να βελτιωθεί η διευκόλυνση της διεθνούς θαλάσσιας κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένης μιας συνιστώμενης πρακτικής για τις δημόσιες αρχές να αναπτύξουν τις απαραίτητες διαδικασίες προκειμένου να χρησιμοποιήσουν πληροφορίες πριν από την άφιξη και την αναχώρηση των πλοίων, για τη διευκόλυνση της επεξεργασίας πληροφοριών και έτσι να επιταχυνθεί η απελευθέρω-

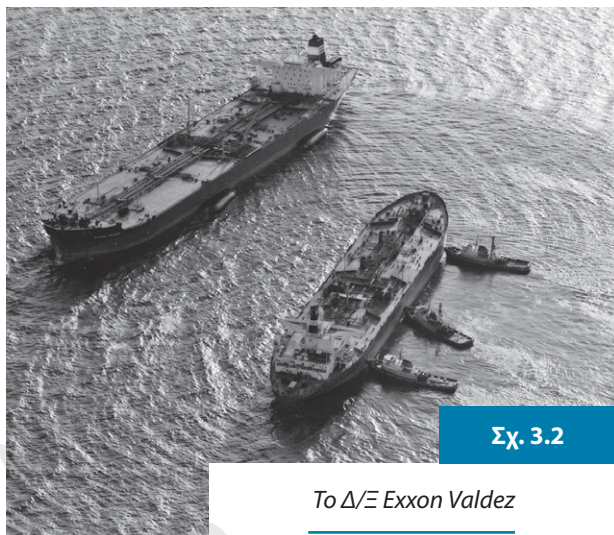
τικών κεφαλαίων από προηγούμενα έτη, των ετήσιων εισφορών και οποιωνδήποτε άλλων εισοδημάτων).

Επομένως τίθεται το ερώτημα, ποιος πληρώνει στην περίπτωση μιας οικολογικής καταστροφής; πρώτον η ασφάλιση ανάλογα με το χρηματικό ποσό που έχει καταβάλει ο πλοιοκτήτης για προστασία σε περίπτωση ατυχήματος ή/και δεύτερον **όμιλοι** (clubs) πλοιοκτητών ανάλογα με τους τόκους που έχει υποβάλει ο κάθε πλοιοκτήτης. Αντιθέτως, οι ΗΠΑ έχουν διαφορετική προσέγγιση, επειδή η νομοθεσία OPA 1990 καθορίζει ορισμένα ποσά πάνω από τα οποία ένα υπεύθυνο μέρος δεν είναι υπόχρεο να πληρώσει. Αυτά τα όρια βασίζονται στον τύπο και τη χωρητικότητα ενός σκάφους. Αυτό σημαίνει ότι ορισμένοι τύποι σκαφών πρέπει να διαθέτουν **Πιστοποιητικό Οικονομικής Ευθύνης** (Certificate of Financial Responsibility – COFR) για αυτά τα όρια προτού μπορέσουν να εισέλθουν στα ύδατα των ΗΠΑ.

i

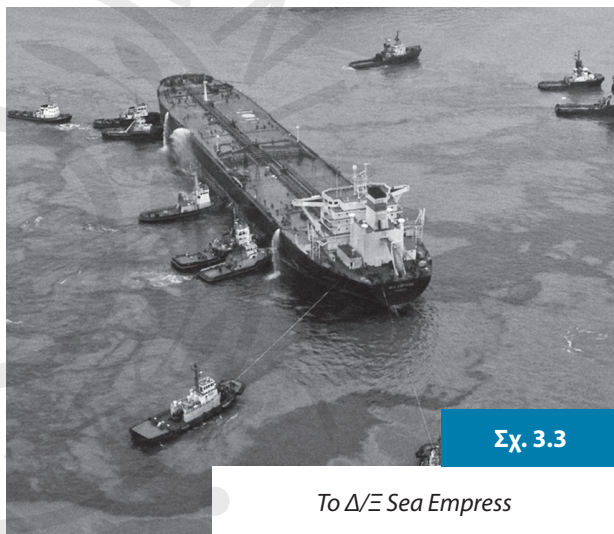
Για παράδειγμα, στην περίπτωση της προσάραξης του Δ/Ξ Exxon Valdez (σχ. 3.2) στα ύδατα της Αλάσκας (1989), η εταιρεία του πλοίου έχει ήδη πληρώσει μέχρι στιγμής πάνω από 7 δισ. δολάρια ΗΠΑ (USD) για εκτιμώμενες αξιώσεις ρύπανσης από πετρέλαιο, κυρώσεις και πρόστιμα. Η συνολική ποσότητα πετρελαίου που χύθηκε ήταν 10,8 εκατ. γαλόνια. Σε μία άλλη περίπτωση, της προσάραξης του Δ/Ξ Sea Empress (σχ. 3.3) εντός του Ουαλικού λιμανιού Milford Haven (1996), οι εκτιμώμενες αξιώσεις, κυρώσεις και πρόστιμα πετρελαϊκής ρύπανσης έφτασαν το ποσό των 130 εκατ. USD, ενώ η συνολική ποσότητα πετρελαίου που χύθηκε στο θαλάσσιο περιβάλλον ήταν ελαφρώς πάνω από 70.000 τόνους. Στην πρώτη περίπτωση ήταν μία από τις πέντε (5) αδελφές εταιρείες πετρελαιοειδών που ευθύνονταν για το ατύχημα, αλλά στη δεύτερη περίπτωση ήταν ο μεμονωμένος πλοιοκτήτης. Αυτό δικαιολογεί τη μεγάλη διαφορά στα ποσά που αποζημιώθηκαν.

Ο κύριος σκοπός των Ομίλων Προστασίας και Αποζημίωσης (P&I Clubs) είναι η αμοιβαία σύνδεση και ανασφάλιση μεταξύ των μελών τους (πλοιοκτήτες, ναυλωτές και χειριστές). Στην πραγματικότητα έχουν ασφαλίσει σχεδόν όλο τον παγκόσμιο στόλο Δ/Ξ. Σε περίπτωση ρύπανσης από πετρέλαιο, οι ασφαλιστικοί αυτοί όμιλοι μπορούν να παρέχουν ασφάλιση έως και 1 δισ. USD. Σε περίπτωση πετρελαιοκηλίδας παρέχουν κάλυψη σύμφωνα με τη CLC (1992). Εάν το κράτος είναι μέλος της σύμβασης, ο πλοιοκτήτης και το P&I Club είναι υπεύθυνοι.



Σχ. 3.2

Το Δ/Ξ Exxon Valdez



Σχ. 3.3

Το Δ/Ξ Sea Empress

Ως σύντομο συμπέρασμα, οι αγωγές (claims) για τη ρύπανση από πετρέλαιο είναι οι πιο σοβαρές όσον αφορά την οικονομική κάλυψη και αυτό αποδεικνύεται από το γεγονός ότι στο παρελθόν πολλές ναυτιλιακές επιχειρήσεις είχαν απλώς εξαφανιστεί (λόγω κακής φήμης κ.λπ.). Η σχέση οικονομίας και περιβάλλοντος δεν μπορεί να εξισορροπηθεί με την υιοθέτηση πολιτικών είτε από παράκτια κράτη έναντι κρατών σημαίας και αντίστροφα (ανάλογα με τη συμπεριφορά του κράτους κατά περίπτωση). Η φράση «**αυτός που ρυπαίνει πρέπει να πληρώσει**» δεν παρέχει πάντα προστασία και αποζημίωση.

Στον πίνακα 3.1 παρουσιάζονται οι πλέον σημαντικές διαφορές μεταξύ των δύο (2) συστημάτων ευθύνης (liability schemes), πριν και μετά το 1971.

Πίνακας 3.2
Διαχείριση ρίσκου στον Ναυτιλιακό Κυβερνοχώρο*

Οι κυβερνοαπειλές θα μπορούσαν να παρουσιαστούν από:	Κακόβουλες ενέργειες (π.χ. εισβολή ή εισαγωγή κακόβουλου λογισμικού) ή Ακούσιες συνέπειες θετικών ενεργειών (π.χ. συντήρηση λογισμικού ή άδειες χρήστη).
Ποιος εμπλέκεται;	Πρέπει να συμμετέχουν όλοι (μέλη πληρώματος, επιβάτες, ναυτιλιακές εταιρείες κ.λπ.). Ωστόσο, η αποτελεσματική διαχείριση κινδύνων στον κυβερνοχώρο θα πρέπει να ξεκινά από το ανώτερο επίπεδο διοίκησης. Μια κουλτούρα συνειδητοποίησης και πειθαρχίας για τους κινδύνους στον κυβερνοχώρο θα πρέπει να ενσωματωθεί σε όλα τα επίπεδα ενός οργανισμού. Το επίπεδο συνειδητοποίησης και ετοιμότητας θα πρέπει να είναι κατάλληλο για τους ρόλους και τις ευθύνες στο σύστημα διαχείρισης κινδύνων στον κυβερνοχώρο. Ένα ολιστικό και ευέλικτο καθεστώς διαχείρισης κινδύνων στον κυβερνοχώρο θα πρέπει να βρίσκεται σε συνεχή λειτουργία και να αξιολογείται συνεχώς μέσω αποτελεσματικών μηχανισμών ανάδρασης.
Λειτουργικά στοιχεία για την υποστήριξη αποτελεσματικού κινδύνου διαχείρισης στον κυβερνοχώρο	Προσδιορισμός: Καθορισμός ρόλων και ευθυνών του προσωπικού για τη διαχείριση κινδύνων στον κυβερνοχώρο και προσδιορισμός των συστημάτων, των περιουσιακών στοιχείων, των δεδομένων και των δυνατοτήτων που, όταν διακόπτονται, ενέχουν κινδύνους για τις λειτουργίες του πλοίου. Προστασία: Εφαρμογή διαδικασιών και μέτρων ελέγχου κινδύνων, και σχεδιασμός έκτακτης ανάγκης για την προστασία από ένα συμβάν στον κυβερνοχώρο και τη διασφάλιση της συνέχειας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Ανίχνευση: Ανάπτυξη και εφαρμογή δραστηριοτήτων που είναι απαραίτητες για τον έγκαιρο εντοπισμό ενός συμβάντος στον κυβερνοχώρο. Ανταπόκριση: Ανάπτυξη και εφαρμογή δραστηριοτήτων και σχεδίων για την παροχή ανθεκτικότητας και την αποκατάσταση συστημάτων που είναι απαραίτητα για ναυτιλιακές λειτουργίες ή υπηρεσίες που έχουν υποστεί βλάβη λόγω ενός συμβάντος στον κυβερνοχώρο. Ανάκτηση: Προσδιορισμός μέτρων για τη δημιουργία αντιγράφων ασφαλείας και την αποκατάσταση συστημάτων στον κυβερνοχώρο που είναι απαραίτητα για ναυτιλιακές λειτουργίες οι οποίες επηρεάζονται από ένα συμβάν στον κυβερνοχώρο.
Να ληφθούν οι κατάλληλες ενέργειες για την ασφάλεια συστημάτων και δεδομένων	Δεδομένα/Πληροφορίες: μπορούν να υποκλαπούν, να τροποποιηθούν και να καταστραφούν ή και να διαγραφούν και να καταστραφούν. Συστήματα: μπορεί να τροποποιηθούν/καταστραφούν ή να επηρεαστεί μερικώς/ολικά η διαθεσιμότητά τους.
Τι πρέπει να γίνει;	Διευκόλυνση: Εφαρμογή πιστοποιητικών Maritime Single Windows και ηλεκτρονικών πιστοποιητικών E-navigation: PNT resilience, Ship Reporting και VDEs Αναθεώρηση του GMDSS Εφαρμογή του ECDIS

* Για πρόσθετες πληροφορίες βλ. J. Yasnikouski, undated, Maritime Cyber Risk Management, IMO's Maritime Safety Division.

Βασικές Αρχές Ναυτιλιακής Πολιτικής

Σε αυτό το μέρος αναλύονται ορισμένα εξειδικευμένα θέματα της διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής, διότι η ιδιαίτερη φύση του τομέα μπορεί να υποστεί αλλαγές σε άτακτα χρονικά διαστήματα, αλλά και πολύ σύντομα, ανάλογα και με τις προτεραιότητες στο διεθνές επίπεδο.

Στο **κεφάλαιο 5** του βιβλίου παρατίθενται πληροφορίες σχετικά με την ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική από τα μέσα της δεκαετίας του 1970 μέχρι και σήμερα, με εστίαση σε δύο ενότητες που θεωρούνται πλέον οι πιο σημαντικές από οικονομική άποψη: πρώτον τα πρότυπα ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και γενικότερα των θαλάσσιων μεταφορών με ειδική αναφορά στα Ε/Γ και Ο/Γ πλοία λόγω και των ιδιαίτερων συνθηκών που ισχύουν γι' αυτά, π.χ. απώλειες ανθρώπινων ζωών, προβλήματα κυκλοφορίας κατά τους εσωτερικές πλόες κ.λπ. δεύτερον τα επίπεδα προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος και ειδικά τη ρύπανση που προκαλείται από τα Δ/Ξ λόγω των ατυχημάτων και των λειτουργιών τους, αλλά και των φορτίων που μεταφέρουν.

Στο **κεφάλαιο 6** ακολουθεί αναφορά στην ελληνική ναυτιλιακή πολιτική, που επικεντρώνεται σε θέματα όπως η σημασία και τα χαρακτηριστικά της, το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο, η θέση της στο πεδίο της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής, η απασχόληση στον κλάδο, τα προβλήματα του ναυτεργατικού δυναμικού και του επαγγέλματος και τα επίπεδα της σχετικής εκπαίδευσης.

Το **κεφάλαιο 7** είναι αφιερωμένο στις ναυτιλιακές συνδιασκέψεις, και ειδικότερα, πέρα από τη διαδρομή και την εξέλιξή τους, σε ζητήματα όπως η ναυτιλία πλοίων γραμμών, ο σχετικός κώδικας της UNCTAD, τα συμβούλια των ιδιοκτητών φορτίων και ο θεσμός των ναυτιλιακών συμμαχιών.

Το **κεφάλαιο 8** αναφέρεται στη ναυτιλία μικρών αποστάσεων (NMA) και την ακτοπλοΐα με ειδική αναφορά σε θέματα ποιοτικών χαρακτηριστικών, στη στρατηγική της ΕΕ για τον κλάδο και στην ελληνική σχετική πολιτική.

Το **κεφάλαιο 9** αφορά αποκλειστικά στην εθνικότητα και τη νηολόγηση των πλοίων, με κύριες θεματικές ενότητες τους υφιστάμενους περιορισμούς της εθνικότητας, τις προϋποθέσεις νηολόγησης, τον θεσμό του γνήσιου δεσμού και κατά συνέπεια των σημαιών ευκαιρίας, αλλά και τις ευρωπαϊκές επιλογές στην προτίμηση της σημαίας.

Το **κεφάλαιο 10** είναι συνοψασμένο με τους λιμενικούς ελέγχους και τονίζει τη σημασία θεμάτων όπως τα πλοία χαμηλών προδιαγραφών, η σχέση του θεσμού αυτού με τον ΚΑΔ, οι διάφορες συμφωνίες-μνημόνια του Παρισιού, της Ινδίας, της Αυστραλίας, του Τόκιο κ.λπ., καθώς και ορισμένες στατιστικές αναλύσεις των «τιμωρημένων» πλοίων.

Ένα σημαντικό μελλοντικό ερώτημα είναι αν θα προκύψουν προβλήματα με τα πλοία διπλών πυθμένων σχετικά με σημάδια διάβρωσης στην περιοχή των δεξαμενών έρματος, δεδομένου ότι είναι ήδη αρκετά δύσκολη η πρόσβαση για επιθεώρηση στον χώρο αυτό. Εν κατακλείδι, σε όλες αυτές τις περιπτώσεις, οι νηογνώμονες παραμένουν ο ρυθμιστικός φορέας-κλειδί. Οι ναυπηγικές βάσεις ελέγχουν τους νηογνώμονες πριν την επίσημη παράδοση του πλοίου. Οι πλοιοκτήτες ελέγχουν τους νηογνώμονες μετά την παράδοση, αλλά η δομή του κύτους του πλοίου παραμένει έργο διατήρησης των νηογνωμόνων. Στο σχήμα 5.1, παρουσιάζεται η γεωγραφική κατανομή των κύριων ατυχημάτων Δ/Ξ που προκάλεσαν σοβαρή ρύπανση σε κοινοτικά ύδατα και ειδικότερα σε περιοχές που αποτελούν διεθνείς πορείες πλοίων (συχνά περάσματα). Οι αριθμοί στον χάρτη αντιπροσωπεύουν Δ/Ξ.

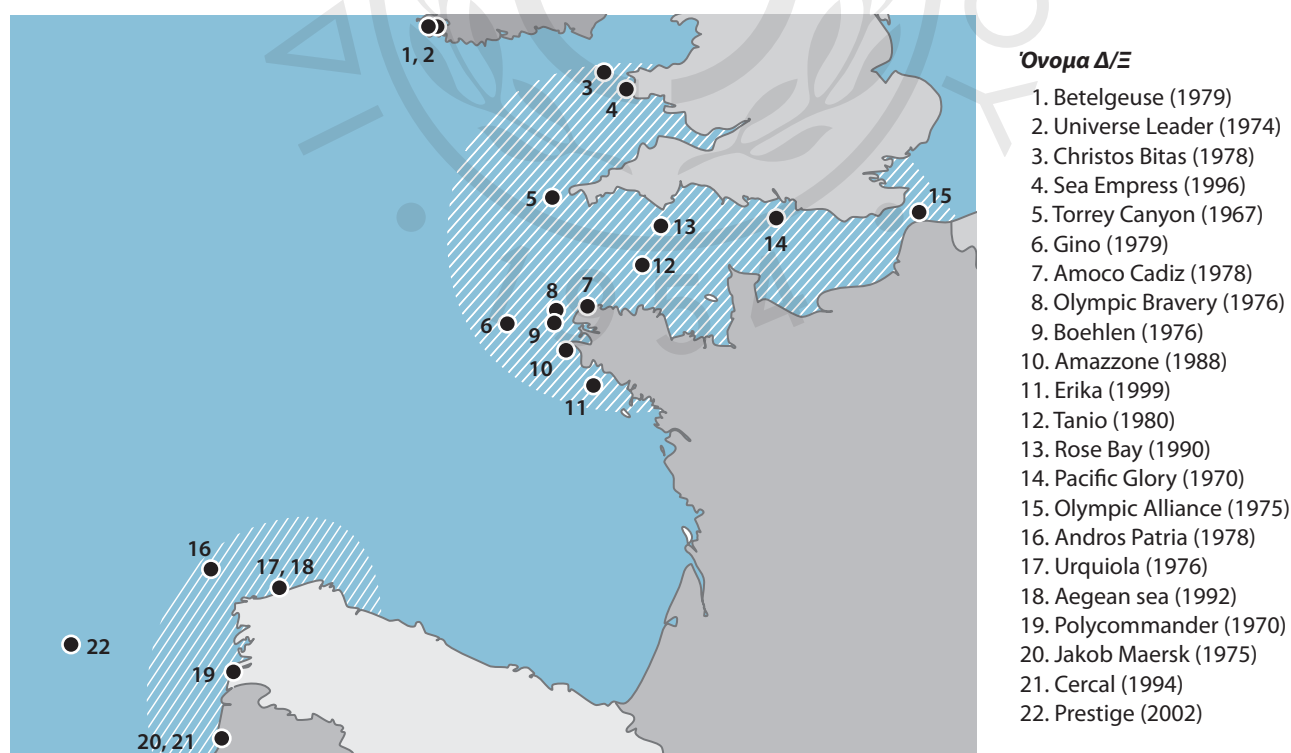
5.3.6 Τελευταίες εξελίξεις

Προκειμένου να διευκολυνθούν οι διατυπώσεις που πρέπει να διεκπεραιωθούν σε σχέση με μια επίσκεψη σε κοινοτικό λιμένα, εφαρμόζεται επί του παρόντος ένα Ευρωπαϊκό Ναυτιλιακό Ενιαίο Παράθυρο

(EMSWe), το οποίο θα προωθήσει την ηλεκτρονική νηολόγηση, την καλύτερη παρακολούθηση των πλοίων και την καλύτερη διαχείρισή τους. Το Ευρωπαϊκό Κοινό Περιβάλλον Ανταλλαγής Πληροφοριών (CISE) θα επιτρέψει στις ναυτιλιακές αρχές να ανταλλάσσουν πληροφορίες πιο αποτελεσματικά και με ασφάλεια στο μέλλον.

Η διεθνής ναυτιλία βασικά απαιτεί διεθνώς έγκυρους κανονισμούς. Προκειμένου να δημιουργηθεί μια ολιστική προσέγγιση σε όλες τις θαλάσσιες πολιτικές της ΕΕ και των κρατών-μελών της, η ολοκληρωμένη ναυτιλιακή πολιτική παρέχει το πλαίσιο που διευκολύνει την ανάπτυξη και τον συντονισμό διαφορετικών και μερικές φορές αντιφατικών θαλάσσιων δραστηριοτήτων (contradictory marine-based activities). Στα σημαντικά θέματα περιλαμβάνονται η προστασία της βιοποικιλότητας στην ανοιχτή θάλασσα, η μείωση της εναπόθεσης πλαστικών απορριμμάτων στο θαλάσσιο περιβάλλον και η αιεφόρος χρήση των ωκεανών και των θαλασσών.

Σχετικά με τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας ως «γίγαντες εμπορευματικών μεταφορών» στις ευρωπαϊκές πλωτές οδούς, η Πράσινη Συμφωνία και η Δι-



Σχ. 5.1

Ρυπάνσεις από ατυχήματα Δ/Ξ στην περιοχή του ΒΑ Ατλαντικού (κοινοτικά ύδατα) περίοδος 1970-2003

Το Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας

Αυτό το μέρος είναι αποκλειστικά αφιερωμένο στο διεθνές δίκαιο της θάλασσας. Πιο συγκεκριμένα, το **κεφάλαιο 11** αφορά αρχικά στο συμβατικό και εθιμικό δίκαιο και μετέπειτα στις γραμμές βάσης οριοθέτησης των διάφορων θαλάσσιων ζωνών, στη συνοπτική αναφορά ορισμών θαλάσσιων περιοχών και φυσικών στοιχείων που κατά κανόνα ανήκουν στα εσωτερικά ύδατα (κόλποι, όρμοι, αβαθή, στόμια ποταμών, λίμνες, σκόπελοι και ύφαλοι κ.λπ.), μαζί με την παρουσίαση των κύριων θαλάσσιων ζωνών.

Στο **κεφάλαιο 12** γίνεται αναφορά στα εσωτερικά ύδατα του παράκτιου κράτους και στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των αλλοδαπών πλοίων που διέρχονται αυτά ή επισκέπτονται τους λιμένες του. Στη συνέχεια, το **κεφάλαιο 13** έχει ως επίκεντρο την αιγιαλίτιδα ζώνη και τα θέματα που άπτονται, όπως το νομικό καθεστώς, η χάραξη των ορίων της, το δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης και τα ελληνικά χωρικά ύδατα.

Στο **κεφάλαιο 14**, γίνεται αναφορά στα διεθνή στενά και το ιδιαίτερο καθεστώς τους, το δικαίωμα της ελεύθερης διέλευσης, τα στενά υπό διαφορετικό καθεστώς και τις κύριες διώρυγες.

Στο **κεφάλαιο 15** περιλαμβάνονται τα αρχιπελαγικά κράτη και το καθεστώς των αρχιπελάγων, καθώς και τα δικαιώματα των τρίτων κρατών εντός των αρχιπελαγικών υδάτων. Ακολουθεί η ανάλυση της συνορεύουσας ζώνης στο **κεφάλαιο 16**, σχετικά με τις αρμοδιότητες του παράκτιου κράτους, το εύρος και τα όρια της ζώνης και τον θεσμό της αρχαιολογικής ζώνης.

Το **κεφάλαιο 17** αφορά στη ζώνη της υφαλοκρηπίδας. Γίνεται ανάλυση της ιστορικής εξέλιξης του θεσμού, της γεωλογικής έννοιας και του νομικού ορισμού της, καθώς και τα δικαιώματα του παράκτιου κράτους.

Το **κεφάλαιο 18** αναφέρεται στην αποκλειστική οικονομική ζώνη ως νέο θεσμό και αναλύονται θέματα όπως η νομική φύση της, η αλιευτική ζώνη, τα δικαιώματα του παράκτιου κράτους και των τρίτων χωρών.

Το **κεφάλαιο 19** έχει ως κεντρική αναφορά του την ανοιχτή θάλασσα και τις ελευθερίες που σχετίζονται με αυτή, και προσθέτει το νομικό καθεστώς της, την παρουσία και τη συμπεριφορά των εμπορικών πλοίων σε αυτή, τις ειδικές εξαιρέσεις από τη δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας.

Τέλος, το **κεφάλαιο 20** αναφέρεται στον σχετικά νέο θεσμό του διεθνούς βυθού και αναφέρεται στις επιμέρους ρυθμίσεις, τα θεσμικά όργανα της περιοχής και τη μεταφορά τεχνολογίας.

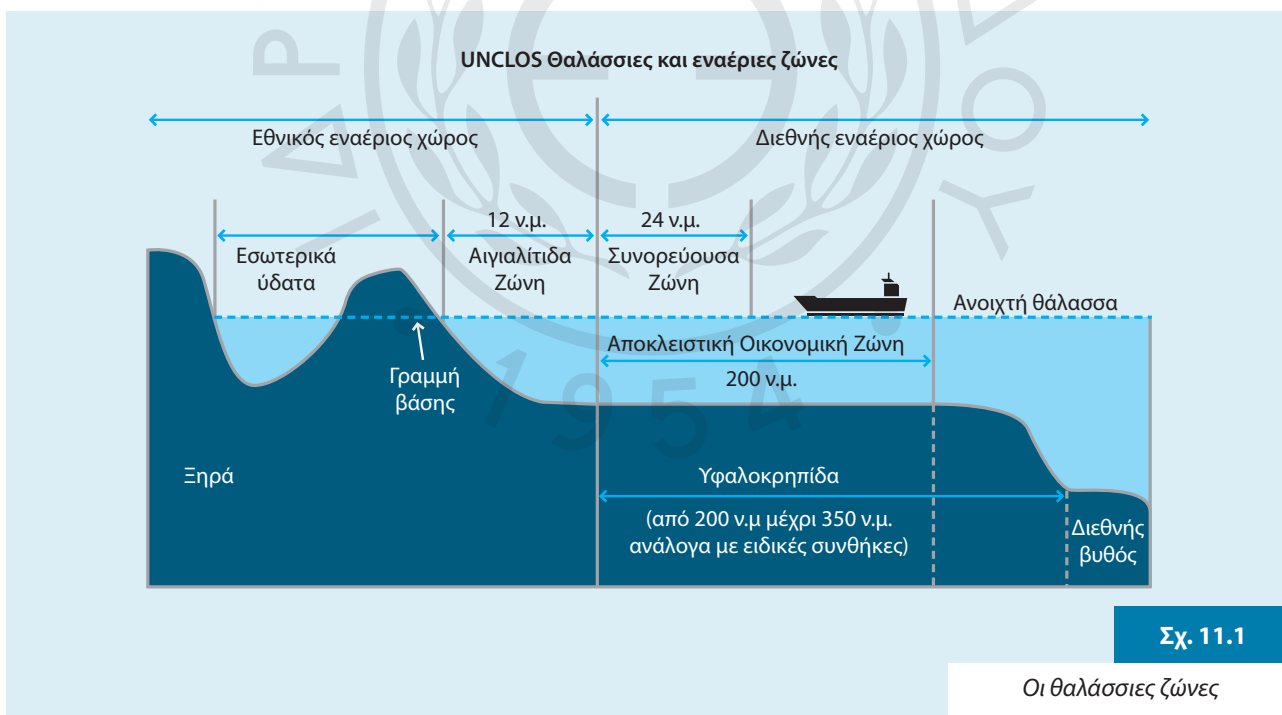
ατική Θάλασσα, τις οποίες δεν αναγνώρισε η Ιταλία.

Έτσι ή αλλιώς η τάση αυτή καταδεικνύει την απληστία των (παράκτιων κατά κανόνα) κρατών στη διεκδίκηση ολόενα και περισσότερων αρμοδιοτήτων στη θάλασσα και έχει ως κύριες συνέπειες, τον κατακερματισμό του θαλάσσιου χώρου σε διάφορα νομικά καθεστώτα και τη δυσκολία άσκησης αποτελεσματικού ελέγχου. Επίσης, διαφαίνεται η αντιπαράθεση των συμφερόντων μεταξύ κράτους της σημαίας του πλοίου (flag state) και του παράκτιου κράτους (coastal state) ή του κράτους του λιμένα (port state).

Έχοντας ως αφετηρία την ακτή και στρέφοντας προς τη θάλασσα συναντάμε κατά σειρά διάφορες ζώνες (σχ. 11.1), που με βάση το δικαίωμα της θάλασσας καθεμία από αυτές διέπεται από διαφορετικό καθεστώς. Αρχικά, τα **εσωτερικά ύδατα** (internal waters), στα οποία συνήθως δεν αναφέρονται οι σχετικές ΔΣ διότι ουσιαστικά αποτελούν τμήμα του εσωτερικού δικαίου του παράκτιου κράτους. Ακολουθεί η **αιγιαλίτιδα ζώνη**, που συχνά αποκαλείται χωρική θάλασσα ή χω-

ρικά ύδατα (territorial sea-territorial waters) και στη συνέχεια βρίσκουμε την **ανοιχτή θάλασσα** (high seas or open seas).

Τα κράτη δικαιούνται να κηρύξουν είτε **συνορεύουσα ζώνη** (είναι πλέον απαρχαιωμένη) είτε **αποκλειστική οικονομική ζώνη** ή και τις δύο αυτές ζώνες. Αυτές οι πέντε ζώνες είναι οι επιφανειακές. Παράλληλα τα κράτη έχουν κυριαρχικά δικαιώματα σε ορισμένη περιοχή του βυθού της ανοιχτής θάλασσας, δηλ. στην **υφαλοκρηπίδα** (continental shelf), και πέρα από τον βυθό. Το παράκτιο κράτος δεν ασκεί εξουσία στην **περιοχή του διεθνούς βυθού** (the area). Αυτές οι δύο ζώνες είναι οι υποθαλάσσιες. Επίσης, τα κράτη έχουν κυριαρχία στον αέρα πάνω από την αιγιαλίτιδα ζώνη ως **εθνικό εναέριο χώρο** (national air space) και δικαιώματα στον **διεθνή εναέριο χώρο** πάνω από την ανοιχτή θάλασσα (international airspace). Τέλος η ΣΔΘ προβλέπει καθεστώς προστασίας των πολιτιστικών αγαθών στον βυθό με την καθιέρωση της **αρχαιολογικής ζώνης** (archaeological zone) ◀



καταγράφοντας μία από τις σοβαρότερες θαλάσσιες ρυπάνσεις όσον αφορά στη συνολική ποσότητα που απορρίφθηκε στο θαλάσσιο περιβάλλον.

Το ναυάγιο του Δ/Ξ αποδείχθηκε σημαντικός κίνδυνος (εμπόδιο) για τη ναυσιπλοΐα, διότι τέσσερα χρόνια αργότερα το τουρκικό Ε/Γ πλοίο *Hurriyet* προσάραξε πάνω στο ναυάγιο λόγω της προσωρινής διακοπής των σηματοδοτών στις σημαδούρες, με αποτέλεσμα να ρυμουλκηθεί και να υποβληθεί σε επισκευές. Το Δ/Ξ, μετά από έρευνα διαπιστώθηκε (παρά τις ελάχιστες πληροφορίες) ότι είχε αρκετές ελλείψεις, όπως το ειδικό ραντάρ για συνθήκες χαμηλής ορατότητας, την ανυπαρξία συστήματος αδρανούς αερίου, οπότε και ήταν αναξιόπλοο (unseaworthy), αλλά αποτέλεσε έναν σημαντικό παράγοντα βελτίωσης των δύο της ΔΣ του IMO, της STCW (περί ανθρώπινου παράγοντα) και της COLREG (περί αποφυγής συγκρούσεων).



Σχ. 14.1

Το Δ/Ξ Independenta

2) Η υπόθεση του Δ/Ξ *Nassia* (1994) (σχ. 14.2). Το κυπριακό πλοίο συγκρούστηκε με το Φ/Γ πλοίο Shipbroker εντός των στενών. Η άμεση εντολή των τοπικών αρχών ήταν να κλείσουν τα στενά για όλη τη ναυτιλιακή κίνηση για 5 ημέρες δημιουργώντας ένα τεράστιο απόθεμα (backlog) 350 πλοίων να περιμένουν στη σειρά, με σκοπό τη διέλευση των στενών. Το Φ/Γ που βρισκόταν σε ταξίδι υπό έρμα, αντιμετώπισε βλάβη στο σύστημα του πηδαλίου λόγω διακοπής στη λειτουργία της μηχανής του (generator blackout). Πήρε άμεσα φωτιά αμέσως μετά τη σύγκρουση και προσάραξε στην ασιατική πλευρά των στενών, όπου καταστράφηκε ολοσχερώς.

Συνολικά 24 μέλη του πληρώματος χάθηκαν. Το Δ/Ξ που ακολουθούσε αντίθετη πορεία (Νοβοροσίσκ προς Γένοβα) φορτωμένο με 98.500 τόνους αργό πετρέλαιο άμεσα πήρε φωτιά και ακολούθησαν εκρήξεις που προκάλεσαν και την προσάραξή του στην

ευρωπαϊκή πλευρά των στενών. Καταγράφηκε ρύπανση περίπου 14.000 τόνοι πετρελαίου από 3 δεξαμενές φορτίου υπό ρήγμα.



Σχ. 14.2

Το Δ/Ξ Nassia

2) Τα στενά του Μαγγελάνου

Έχουν πλάτος 60 km, συνδέουν τον Ατλαντικό με τον Ειρηνικό ωκεανό και χωρίζουν τη Ν. Αμερική από το νησί Γη του Πυρός. Η ελευθερία διέλευσής τους έχει επικυρωθεί με συνθήκη μεταξύ Αργεντινής και Χιλής. Σύμφωνα με αυτή απαγορεύεται ο εξοπλισμός των ακτών και καθιερώνεται η ουδετεροποίηση σε καιρό ειρήνης, στοιχεία που δεν τηρήθηκαν κατά τη διάρκεια του Α' και Β' Παγκόσμιου Πολέμου. Κατά τη διέλευση του στενού το οποίο είχε επιλεγεί λόγω μεγάλης κακοκαιρίας, το Δ/Ξ *Metoula* (1974) (σχ. 14.3) προσάραξε σε βραχώδη περιοχή, με αποτέλεσμα την έκχυση 50.000 τόνων πετρελαίου στη θάλασσα.

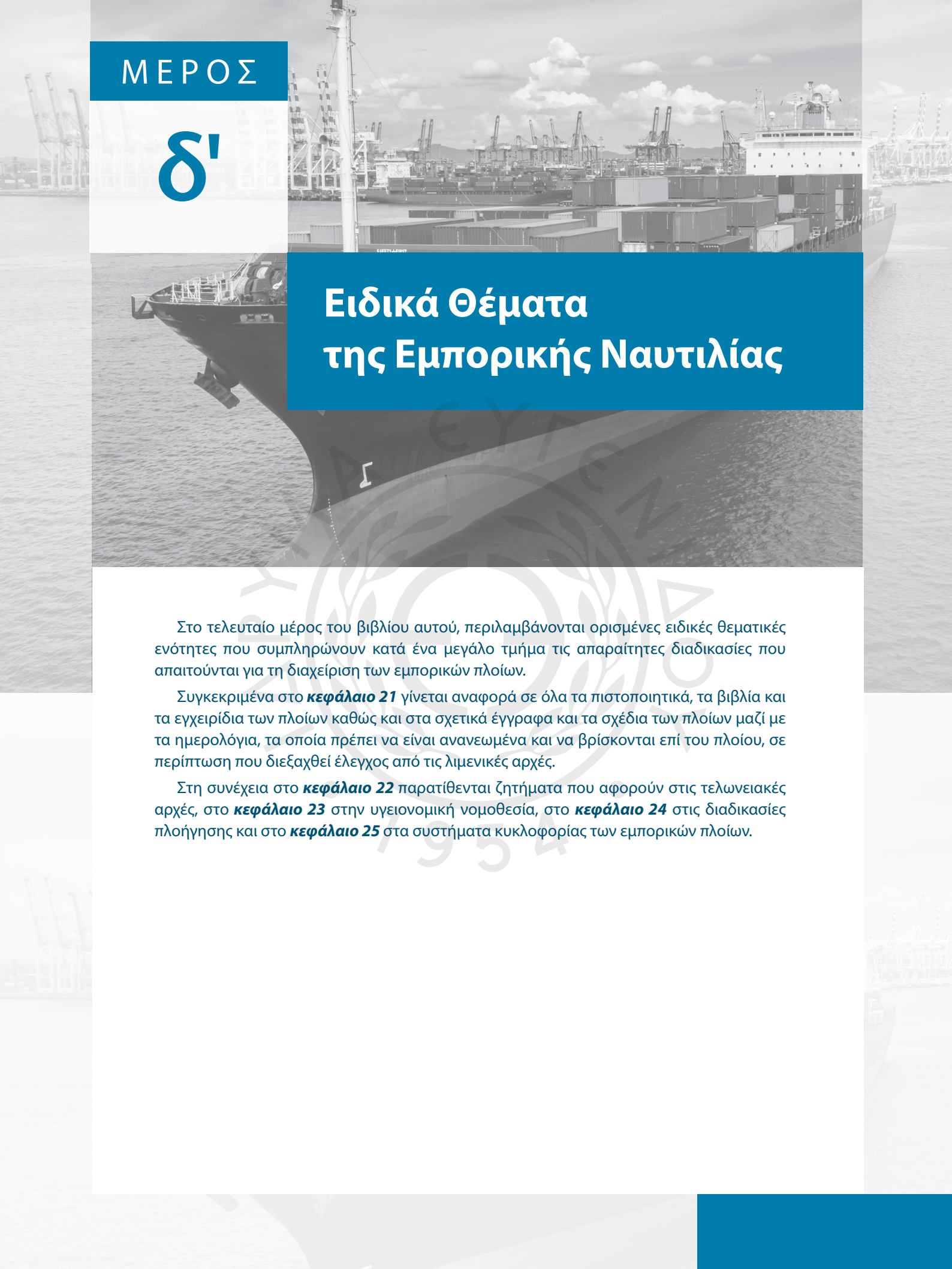


Σχ. 14.3

Το Δ/Ξ Metoula

3) Τα στενά του Γιβραλτάρ

Έχουν πλάτος 14,6 km, και επιτρέπουν την επικοινωνία μεταξύ της Μεσογείου και του Ατλαντικού και είναι ανοιχτά στη διεθνή ναυσιπλοΐα σύμφωνα με το



ΜΕΡΟΣ

δ'

Ειδικά Θέματα της Εμπορικής Ναυτιλίας

Στο τελευταίο μέρος του βιβλίου αυτού, περιλαμβάνονται ορισμένες ειδικές θεματικές ενότητες που συμπληρώνουν κατά ένα μεγάλο τμήμα τις απαραίτητες διαδικασίες που απαιτούνται για τη διαχείριση των εμπορικών πλοίων.

Συγκεκριμένα στο **κεφάλαιο 21** γίνεται αναφορά σε όλα τα πιστοποιητικά, τα βιβλία και τα εγχειρίδια των πλοίων καθώς και στα σχετικά έγγραφα και τα σχέδια των πλοίων μαζί με τα ημερολόγια, τα οποία πρέπει να είναι ανανεωμένα και να βρίσκονται επί του πλοίου, σε περίπτωση που διεξαχθεί έλεγχος από τις λιμενικές αρχές.

Στη συνέχεια στο **κεφάλαιο 22** παρατίθενται ζητήματα που αφορούν στις τελωνειακές αρχές, στο **κεφάλαιο 23** στην υγειονομική νομοθεσία, στο **κεφάλαιο 24** στις διαδικασίες πλοήγησης και στο **κεφάλαιο 25** στα συστήματα κυκλοφορίας των εμπορικών πλοίων.



Ευρετήριο όρων

Αγγλικό

A

Acceptance, 18
accession, 18
amendments, 18
approval, 18
Archaeological zone, 164, 194
artificial islands/installations and structures, 163
Athens Convention relating to the Carriage of
Passengers and their Luggage by Sea, 16, 62

B

ballast voyage, 58
Ballast Water Record Book – BWRB 56, 226
Blue Paper, 91

C

Cabotage, 129
Cargo Securing Manual, 228
Ship Safety Certificate – CSSC, 224
Ship Safety Construction Certificate, 222
Ship Safety Equipment Certificate, 222
Ship Safety Radio Certificate, 222
Certificate of Financial Responsibility
(COFR), 61, 221
of Fitness for the Carriage of Dangerous
Chemicals in Bulk, 222
of Insurance in Respect of Civil
Liability for Pollution Damage, 224
Certificates for Masters, Officers or Ratings, 225
classification societies of convenience, 94
coastal state, 164, 167
Code for the Construction and Equipment of
Ships Carrying Dangerous Chemicals in
Bulk (IBC), 44
for Liquefied Gases in Bulk (IGC), 44
of Safe Practice for Cargo Stowage and
Securing, 41
of Safety for Special Purpose Ships–SPS, 46
Codes for High-Speed Craft - 1994 HSC and
2000 HSC, 44
Combined Shipping Adjustment Board, 9

Commission on Marine Transport and
Communications, 23

Committee of European Ship-owners'
Association, 115
of Experts, 77

Common Fisheries Policy, 202
heritage of mankind, 216

continental margin, 197
rise, 197
shelf, 164, 197
slope, 197

Continuous Synopsis Record – CSR, 136
contracting state, 167

Convention for the Suppression of
Unlawful Acts against the Safety of
Civil Aviation, 50
for the Suppression of Unlawful Acts
against the Safety of Maritime
Navigation (SUA), 15, 49
for the Suppression of Unlawful Seizure of
Aircraft, 50

on Limitation of Liability for Maritime
Claims, 64

on the Intergovernmental Maritime
Consultative Organization (IMCO), 9
on the Physical Protection of Nuclear
Material, 50

on the Prevention and Punishment
of Crimes against Internationally
Protected Persons, including
Diplomatic Agents, 50

relating to Civil Liability in the Field of
Maritime Carriage of Nuclear Material, 62
on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 97
on Facilitation of International
Maritime Traffic, 15, 23

on Load Lines – LL, 24

relating to Intervention on the High Seas in
Cases of Oil Pollution Casualties, 97

Corfu Channel Case, 180

Crude Oil Washing (COW), 20

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

Ξενόγλωσση

1. ALEXOPOULOS A.B., N. KONSTANDOPOULOS, (2007). Analyzing the Greek Marine Manpower in the Passenger and Cruise Markets Using System Dynamics, Proceedings: Computational Methods in Science and Engineering, Vol.2, Part B, 1066-1069, Imperial College Press.
2. ALEXOPOULOS A.B., (2006). Some Thoughts About The Concept of the Contiguous Zone in the New Law of the Sea and its Potential Application to the Greek Seas, Unresolved Issues and the New Challenges to the Law of the Sea, (eds.) A. Strati, M. Gavounelli, N. Skourtos, Martinus Nijhoff, Vol.54, 259-270.
3. ALEXOPOULOS A.B., (2003). The Legal Regime of Uninhabited Islets and Rocks in International Law. The Case of the Greek Seas, Revue Hellenique De Droit International, 56: 131-151.
4. ALEXOPOULOS A.B., N. G. FOURNARAKIS, E. KATARELOS, K. SAKKAS. K. AVTZIGIANNIS, (2001). A Critical Analysis of the IMO's Conventions and Codes from the Techno-economic & Managerial Perspectives, Proceedings of International Conference on Technology and the Environment, University of Piraeus, 1-19.
5. ALEXOPOULOS A.B., N.G. FOURNARAKIS, E. KATARELOS, (2001). Current Trends in the Greek Marine Manpower Market: A Qualitative and Quantitative Approach, Journal of Management Science and Regional Development, 3: 1-20.
6. AROF A., M. ZULKIFLY, (2012). The Effectiveness of Port State Control Regime on Bulk Shipping, Marine Frontier, 3: 1-9.
7. BANGERT K., (2018). Internal Waters, Oxford Public International Law.
8. BOWETT D., (1975). The Law of the International Institutions.
9. BOVIATIS M., A.B. ALEXOPOULOS, G.P. VLACHOS, (2022). Assessing the Potential Impact on Previous Maritime Accidents had the HNS Convention been applied, J. of Environmental Science and Engineering, B11, 37-42, see at: doi: 10.1765/2162-5263/2022.02.002.
10. CHEN J., J. YE, C. ZHUANG, Q. QIN and Y. SHU, (2022). Liner Shipping Alliance Management: Overview and Future Research Directions, Ocean & Coastal Management, Vol.219, 15, 106039.
11. CHRISTODOULOU A., J. WOXENIUS, (2019). Sustainable Short Sea Shipping, Sustainability 11(10):2847, See at: DOI:10.3390/su11102847.
12. CHRISTODOULOU-VAROTSI I., (2009). Maritime Safety Law and Policies of the European Union and the U.S.A. Antagonism or Synergy? Springer Publications.
13. CHURCHILL R.R., (1976). Why do Marine Pollution Conventions take so long to enter into force? MPM, 4: 41-49.
14. HA C., (2020). Criminal Jurisdiction for Ship Collision and Marine Pollution in High Seas-Focused on the 2015 Judgment on M/V Ernest Hemingway Case, JIMSEAS, 4:1, 8-15.
15. HELMERSEN S.T., (2022). The Use of Force against Neutral Ships outside Territorial Waters, Leiden Journal of International Law, 1-21.
16. HOPKINS F., (1993) Business & Law for the Shipmaster, Reprinted, Brown & Ferguson.
17. KOMINI L., (2014). The Rise and Dominance of Shipping Alliances in the Liner industry, Cardiff Business School.

Το βιβλίο *Διεθνείς Κανονισμοί, Ναυτιλιακή Πολιτική και Δίκαιο της Θάλασσας* εξετάζει θέματα όπως τον ρόλο των διεθνών σχέσεων και του διεθνούς δικαίου στις διακρατικές σχέσεις με έμφαση στον ΟΗΕ, τον ρόλο του ΙΜΟ ως εξειδικευμένη οργάνωσή του για τα ναυτιλιακά ζητήματα με έμφαση στις διεθνείς συμβάσεις, τον ρόλο της διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής, με ειδική αναφορά στην Κοινοτική και Ελληνική ναυτιλιακή πολιτική, αλλά και σε αντικείμενα σχετικά με το διεθνές δίκαιο της θάλασσας, τις θαλάσσιες ζώνες, τα διάφορα πιστοποιητικά και έγγραφα επί του πλοίου, τις τελωνειακές αρχές, τις διαδικασίες πλοήγησης, την υγειονομική νομοθεσία και τα συστήματα κυκλοφορίας των πλοίων.

