



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
UNIVERSITY OF WEST ATTICA**

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ : ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΥΓΙΕΙΝΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ-ΤΡΟΠΟΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ : ΛΕΚΚΑ ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : ΠΑΝΑΓΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ

ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

1. Πανάγου Βασίλειος

2. Συκιανάκης Νικόλαος

3. Χαλικιάς Μιλτιάδης

ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η κάτωθι υπογεγραμμένη Λέκκα Σταυρούλα Παρασκευή του Ηλία, με αριθμό μητρώου 212019, φοιτήτρια του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών Χρηματοοικονομική της Ναυτιλίας του Τμήματος Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής της Σχολής Διοικητικών, Οικονομικών και Κοινωνικών Επιστημών του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής, δηλώνω ότι :

«Είμαι συγγραφέας αυτής της μεταπτυχιακής εργασίας και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της, είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην εργασία. Επίσης, οι όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων είτε ακριβώς είτε παραφρασμένες, αναφέρονται στο σύνολό τους, με πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Επίσης, βεβαιώνω ότι αυτή η εργασία έχει συγγραφεί από εμένα αποκλειστικά και αποτελεί προϊόν πνευματικής ιδιοκτησίας, τόσο δικής μου, όσο και του Ιδρύματος. Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του πτυχίου μου.»

Επιθυμώ την απαγόρευση πρόσβασης στο πλήρες κείμενο της εργασίας μου μέχρι και έπειτα από αίτηση μου στη Βιβλιοθήκη και έγκριση του επιβλέποντα καθηγητή.

Σταυρούλα Παρασκευή

Η Δηλούσα : Λέκκα

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Ευχαριστώ τον κύριο Πανάγου Βασίλειο, επιβλέποντα καθηγητή μου, για την καθοδήγηση και τις συμβουλές που μου παρείχε κατά τη διάρκεια της συγγραφής της διπλωματικής μου εργασίας, αλλά και για την υπομονή, την κατανόηση και την στήριξή του.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω επίσης όλους τους καθηγητές του Μεταπτυχιακού Προγράμματος για τις γνώσεις που μου έδωσαν κατά τη διάρκεια του Προγράμματος.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένειά μου για την συνεχή στήριξή της.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Περιεχόμενα

ΠΡΟΛΟΓΟΣ	7
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	11
INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (I.M.O)	11
ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	11
1.2 ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ I.M.O	16
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	18
ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	18
2.1 ΣΥΜΒΑΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ (CONVENTION ON SAFETY OF LIFE AT SEA, SOLAS 1974)	18
2.2 ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΡΟΤΥΠΩΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΡΗΣΗΣ ΦΥΛΑΚΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ (STCW)	23
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	39
ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ.....	39
3.1ΕΝΝΟΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ.....	39
3.2 ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ	40

3.3 ΕΙΔΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ	41
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4.....	52
ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ	52
4.1 ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ.....	54
4.2 ΣΩΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ.....	55
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5.....	57
ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ	57
5.1 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ.....	57
5.3 ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.....	61
5.4 ΤΟΠΟΙ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕ ΠΡΟΒΛΗΜΑ.....	62
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6.....	64
Η ΥΓΙΕΙΝΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	64
6.1 Η ΥΓΙΕΙΝΗ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ.....	64
6.2 ΥΓΙΕΙΝΗ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ	68
6.2.1 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ	70
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7.....	73
ΤΡΟΠΟΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	73
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	85

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η συγκεκριμένη εργασία έχει σκοπό να ασχοληθεί με το ζήτημα της ασφάλειας και της υγιεινής στη ναυτιλία καθώς και με τον τρόπο αντιμετώπισης των ναυτικών ατυχημάτων. Συγκεκριμένα στόχος μου είναι να παρέχω στον αναγνώστη μια γενική, όσο και ολοκληρωμένη εικόνα όλων των πτυχών που αφορούν και επηρεάζουν την ασφάλεια στη ναυτιλία.

Στον τομέα της ασφάλειας η εργασία αυτή θα εξετάσει την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας γενικά, την ασφάλεια συγκεκριμένων τύπων πλοίων και την ασφάλεια των ναυτικών πάνω στο πλοίο. Ξεχωριστή αναφορά θα γίνει στις νομοθετικές ρυθμίσεις που έχουν γίνει σε διεθνές επίπεδο σχετικά με το θέμα από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό ΙΜΟ.

Στο κομμάτι που αφορά την υγιεινή θα εξεταστούν και θα αναφερθούν οι ρυθμίσεις και τα μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται πάνω στο πλοίο, ώστε να εξασφαλιστεί ότι θα παρέχεται στα μέλη του πληρώματος ένα υγιές και άνετο περιβάλλον.

Το τελευταίο μέρος της εργασίας θα ασχοληθεί με τους τρόπους αντιμετώπισης των ναυτικών ατυχημάτων. Λαμβάνοντας υπόψη τα μεγάλα ναυτικά ατυχήματα όπως του Prestige το Νοέμβριο του 2002

και του φορτωμένου δεξαμενόπλοιου Castor το 2000 και της σοβαρότητάς τους στο περιβάλλον και στους πληθυσμούς των παράκτιων κρατών, θα αναφέρω στην εργασία αυτή τις περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων και τους τρόπους αντιμετώπισης που έχουν υιοθετηθεί από την παγκόσμια κοινότητα. Κλείνοντας, θα ήθελα να αναφέρω ότι βασικός και γενικός στόχος της εργασίας είναι να αναδείξει τη σημαντική συμβολή της πρόληψης και της συνεργασίας της διεθνούς κοινότητας στον τομέα της ναυτιλίας, καθώς τα ναυτικά ατυχήματα σε μεγάλο βαθμό απειλούν ταυτόχρονα τις ζωές των ανθρώπων που βρίσκονται πάνω στο πλοίο, μεγάλο αριθμό ανθρώπων που διαβιούν σε παράκτια κράτη αλλά και του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Είναι γεγονός πως στις περιπτώσεις σοβαρών ατυχημάτων, τόσο στη ναυτιλία, όσο και σε άλλες μορφές της ανθρώπινης δραστηριότητας το πρώτο που μας έρχεται στο μυαλό είναι το ανθρώπινο λάθος. Αυτό μπορεί να σημαίνει λάθος εκτίμηση της σοβαρότητας μιας κατάστασης, ορθή εκτίμηση και λανθασμένη αντίδραση ή και ακόμα υπερβολική πίστη στις δυνατότητες, τόσο του ατόμου που αποφασίζει για τη λήψη μέτρων, όσο και εκείνων που καλούνται να τα εφαρμόσουν. Είναι αλήθεια επίσης, πως για κάθε άνθρωπο ξεχωριστά, ισχύει η παραδοχή ότι κινείται πιστεύοντας πως τελικά όλα θα πάνε καλά, δηλαδή, κανείς δε λαμβάνει αποφάσεις και μέτρα αντιμετώπισης μιας δύσκολης κατάστασης θεωρώντας πως κάνει λάθος και μάλλον θα προκαλέσει σοβαρό ατύχημα με κόστος ανθρώπινες ζωές ή περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

Στην περίπτωση των ναυτικών ατυχημάτων, με την οποία ασχολείται αυτή η εργασία, το ζητούμενο δεν είναι μόνο να περιοριστούν οι πιθανότητες του ανθρώπινου λάθους αλλά και να δημιουργηθούν ασφαλιστικές δικλίδες, ώστε ένα ανθρώπινο λάθος το οποίο ποτέ δεν μπορεί να αποκλειστεί ολοκληρωτικά, να μην οδηγήσει σε ολέθρια αποτελέσματα. Αυτός είναι ο λόγος που ο Διεθνής Ναυτιλιακός

Οργανισμός Ι.Μ.Ο υιοθετεί βασικές αρχές εκ των οποίων πολλές είναι υποχρεωτικές και άλλες συστήνονται έντονα και διαχρονικά από την ίδρυσή του έως σήμερα.

Για τους παραπάνω λόγους, στην αντιμετώπιση των ναυτικών ατυχημάτων εμπλέκονται όχι μόνο οι εργαζόμενοι και οι ναυτιλιακές εταιρείες αλλά και κρατικές αρχές των παράκτιων χωρών και διεθνείς οργανισμοί.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (I.M.O)

ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ

Ο Διεθνής ναυτιλιακός οργανισμός είναι πολυεθνικός, διακυβερνητικός οργανισμός του Ο.Η.Ε και ιδρύθηκε στη Γενεύη το Μάρτιο του 1948 ως I.M.C.O (Intergovernmental Maritime Consultative Organization). Το 1982 μετονομάστηκε σε I.M.O (International Maritime Organization) με έδρα το Λονδίνο. Πριν από το 1948 και τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, τα διεθνή ναυτιλιακά θέματα αφορούσαν ένα περιορισμένο αριθμό μη διακυβερνητικών διεθνών ενώσεων.

Είχαν προηγηθεί στη διάσκεψη της Ουάσινγκτον το 1889 και της Αγίας Πετρούπολης το 1912 κάποιες προσπάθειες για την δημιουργία ενός διεθνούς οργανισμού που να έχει ως κύριο αντικείμενο τα ναυτιλιακά θέματα αλλά χωρίς θετικά αποτελέσματα.

Ο συντονισμός των ναυτιλιακών ζητημάτων του συμμαχικού στόλου κατά τη διάρκεια του Β'.Π.Π ανέδειξε εκ νέου την ανάγκη για τη σύσταση μιας αρχής με διακυβερνητικό χαρακτήρα. Η σύμβαση βάση της οποίας ιδρύθηκε ο I.M.C.O στη Γενεύη το 1948 ήταν ένα καθοριστικό βήμα για την αντιμετώπιση των διεθνών ναυτιλιακών θεμάτων σε διακυβερνητικό επίπεδο. Ωστόσο ο οργανισμός που προέκυψε δεν είχε

παρά μόνο συμβουλευτικές ιδιότητες σε τεχνικής φύσης θέματα της ναυτιλίας, στην προαγωγή του διεθνούς εμπορίου, στην αποφυγή των διακρίσεων και των περιορισμών, στην προετοιμασία διεθνών συμβάσεων και την ανταλλαγή προτάσεων καθώς και στην υιοθέτηση γενικών κανονισμών στον τομέα της ασφάλειας και της πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης. Οι αποφάσεις του τελικά ήταν μη δεσμευτικού χαρακτήρα για τα κράτη μέλη του και είχαν τη μορφή συμβουλών και γνωμοδοτήσεων.

Ο ρόλος του διεθνούς ναυτιλιακού οργανισμού αναβαθμίστηκε το 1982 όταν και μετονομάστηκε σε I.M.O (International Maritime Organization). Έκτοτε οι αποφάσεις του έχουν δεσμευτικό χαρακτήρα για τα συμβαλλόμενα κράτη μέλη και επιβλέπει τη σωστή και ασφαλή επικοινωνία μεταξύ των χωρών-μελών του στον τομέα της ναυσιπλοΐας. Αξίζει να αναφερθεί ότι η σύμβαση του 1948 τέθηκε σε ισχύ στις 17 Μαρτίου 1958 και απαιτούνταν η συμμετοχή 21 χωρών, 7 εκ των οποίων θα έπρεπε να είχαν στόλους που να έφταναν το 1εκ. κόρους ολικής χωρητικότητας ο κάθε ένας.

Η Ελλάδα υπέγραψε το 1957 μαζί με τη Νορβηγία, τον Παναμά, την Ιαπωνία, την Ιταλία και τη Σοβιετική Ένωση.

• ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ

Ο οργανισμός αποτελείται από τη Συνέλευση, το Συμβούλιο και 5 κύριες Επιτροπές : την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (MSC), Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, τη Νομική Επιτροπή, την Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας και την Επιτροπή Διευκόλυνσης. Το έργο των κύριων τεχνικών Επιτροπών συνεπικουρεί ένας σημαντικός αριθμός υποεπιτροπών.

• Συνέλευση

Είναι το ανώτατο κυβερνητικό σώμα του οργανισμού, αποτελείται από τους αντιπροσώπους των κυβερνήσεων των κρατών-μελών και συνέρχεται μια φορά κάθε δυο χρόνια. Είναι αρμόδια για την έγκριση του προγράμματος εργασίας, του προϋπολογισμού και της εκλογής του συμβουλίου.

• Συμβούλιο

Είναι το εκτελεστικό όργανο του Διεθνούς ναυτιλιακού οργανισμού, εποπτεύει το έργο του και εκλέγεται από τη Συνέλευση κάθε δυο χρόνια. Εκτελεί τα καθήκοντα της Συνέλευσης μεταξύ των συνεδριάσεών της, εξαιρουμένων των υποδείξεων στις κυβερνήσεις σχετικά με τη θαλάσσια ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης.

- Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας(MSC)

Το υψηλότερο τεχνικό σώμα του οργανισμού. Εξετάζει κάθε θέμα που αφορά την ασφάλεια, όπως την κατασκευή και τον εξοπλισμό των σκαφών, την επάνδρωση και τους κανόνες για την πρόληψη συγκρούσεων, τον χειρισμό επικίνδυνων φορτίων, τις υδρογραφικές πληροφορίες, τα ημερολόγια και τα αρχεία πλοήγησης, τις έρευνες ναυτικού ατυχήματος, τη διάσωση φορτίου και ανθρώπων και γενικά οποιεσδήποτε πτυχές επηρεάζουν άμεσα την ασφάλεια στη θάλασσα.

- Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος(MEPC)

Εξετάζει ζητήματα σχετικά με την πρόληψη και τον έλεγχο της ρύπανσης από τα πλοία.

- Νομική Επιτροπή

Αρμοδιότητά της αποτελεί κάθε νομικό θέμα που εμπίπτει στο σκοπό του οργανισμού.

- Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας

Έχει την ευθύνη υλοποίησης έργων τεχνικής συνεργασίας, στα οποία ο οργανισμός συμμετέχει ως εκτελεστικό ή συνεργαζόμενο μέλος αλλά και με όποιο άλλο θέμα σχετίζεται με τον τομέα τεχνικής συνεργασίας του οργανισμού.

- Επιτροπή Διευκόλυνσης-Γραμματεία

Αποστολή της είναι η εξάλειψη περιττών διατυπώσεων και γραφειοκρατίας για την διευκόλυνση της θαλάσσιας κυκλοφορίας σε διεθνές επίπεδο. Αποτελείται από το γενικό γραμματέα και 300 περίπου διεθνείς υπαλλήλους. Η γραμματεία είναι εγκατεστημένη στην έδρα του οργανισμού στο Λονδίνο.

1.2 ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ Ι.Μ.Ο

Ο Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας (Ι.Μ.Ο) καλύπτει τα θέματα ασφάλειας στα πλοία αλλά και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση που προέρχεται από τις δραστηριότητες του ανθρώπου στη θάλασσα. Η ανάγκη της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος προέκυψε μετά το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο, καθώς παρατηρήθηκαν εξαιρετικά επικίνδυνα επίπεδα ρύπανσης. Αλλά και μετά τη βύθιση του τιτανικού το 1912 ήταν πια περισσότερο από εμφανής η ανάγκη υιοθέτησης κανόνων ασφαλείας στη ναυσιπλοΐα, τόσο σε κρατικό, όσο και σε διεθνές επίπεδο. Στη σύγχρονη εποχή η ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών παγκοσμίως επανήλθε επιτακτικά στην ατζέντα των συνομιλιών στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό μετά τις τρομοκρατικές επιθέσεις της 11^{ης} Σεπτεμβρίου. Τώρα η συζήτηση δεν αφορούσε μόνο τους συνηθεις θαλάσσιους κινδύνους, αλλά και την πρόληψη και αντιμετώπιση τρομοκρατικών ενεργειών κατά της ναυτιλίας.

Είναι γνωστό, από την αρχαιότητα ακόμα, ότι ένα μεγάλο ποσοστό του παγκόσμιου εμπορίου πραγματοποιείται μέσα από τις θαλάσσιες οδούς και άρα τα πλοία, οι ναυτικοί και οι λιμενικές εγκαταστάσεις θα πρέπει να έχουν τα τεχνικά και νομικά “όπλα” για να αντιμετωπίσουν όχι μόνο τους φυσικούς κινδύνους, αλλά και μορφές εγκληματικών ενεργειών. Ο στόχος είναι η λήψη δέσμης μέτρων που η αποτελεσματική εφαρμογή τους θα συμβάλει στο μέγιστο δυνατό, στη μεγέθυνση του νόμιμου εμπορίου και της διακίνησης των προσώπων. Σε αυτό το πλαίσιο ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός υιοθέτησε μια

σειρά λεπτομερών μέτρων ασφαλείας με τη μορφή ενός Διεθνούς Κώδικα Ασφαλείας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (I.S.P.S code 2002). Σε αυτό τον κώδικα ασφαλείας, στο υποχρεωτικό πρώτο μέρος του, καθορίζονται οι απαιτήσεις ασφαλείας για τις κυβερνήσεις, τις λιμενικές αρχές και τις ναυτιλιακές εταιρείες. Ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλείας περιλαμβάνει και ένα δεύτερο μέρος το οποίο δεν είναι υποχρεωτικό αλλά μια σειρά οδηγιών σχετικά με τον τρόπο εφαρμογής του πρώτου μέρους.

Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι μια βασική πρόκληση κατά τη διαδικασία της δημιουργίας του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλείας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων ήταν η εξισορρόπηση ανάμεσα στους στόχους που είχαν τεθεί, στα κόστη που απαιτούνταν για την εφαρμογή των μέτρων και τις επιπτώσεις τους στη θαλάσσια κυκλοφορία. Το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο για να συνεχίσει να αποφέρει τα μέγιστα στις οικονομίες και στις ανθρώπινες κοινωνίες θα πρέπει πάση θυσία να προστατευτεί από γραφειοκρατικά εμπόδια, μονομερή και αυθαίρετα μέτρα και να ενισχυθεί ο υγιής ανταγωνισμός. Έτσι κάθε συμβαλλόμενο μέρος όπως πλοιοκτήτες από την μια και κυβερνήσεις από την άλλη, θα πρέπει να αναλαμβάνουν τα κόστη που τους αναλογούν. Τέλος, είναι σαφές πως δεν θα πρέπει να δημιουργηθεί με την εφαρμογή του Διεθνούς Κώδικα Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων η αίσθηση πολιτικής αστυνόμευσης και άρα θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα σε διαδικασίες εκπαίδευσης και πιστοποίησης των πλοίων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

2.1 ΣΥΜΒΑΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ (CONVENTION ON SAFETY OF LIFE AT SEA, SOLAS 1974)

Η Πρώτη έκδοση της σύμβασης SOLAS αφορούσε τον αριθμό των σωσίβιων λέμβων καθώς και άλλων σωστικών μέσων, τις διαδικασίες ασφαλείας και τις ραδιοεπικοινωνίες. Παρουσιάστηκε το 1914 μετά τη βύθιση του Τιτανικού και δεν τέθηκε ποτέ σε ισχύ καθώς ξέσπασε ο Ά Παγκόσμιος Πόλεμος, Το 1929 και το 1948 παρουσιάστηκαν δύο ακόμα εκδόσεις SOLAS. Μια τέταρτη εκδοχή παρουσιάστηκε το 1960 η οποία εγκρίθηκε και τέθηκε σε ισχύ το 1965. Η έκδοση του 1974 τέλος, είναι αυτή που κατέχει σήμερα κυρίαρχη θέση και τέθηκε σε ισχύ το 1980. Βασικό της πλεονέκτημα έναντι των προηγούμενων είναι ότι μπορεί να αναθεωρείται και να εφαρμόζεται σε εύλογο χρονικό διάστημα, καθώς οι τροποποιήσεις της γίνονται αυτόματα αποδεκτές.

Η πιο πρόσφατη τροποποίηση της SOLAS 1974 έγινε το 1988 και αφορά τις ραδιοεπικοινωνίες. Συγκεκριμένα αντικατέστησε τον κώδικα Μορς με το Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Κινδύνου και Ασφάλειας. Η σύμβαση αυτή είναι η πιο σημαντική από όλες τις διεθνείς συμβάσεις που αφορούν την

ασφάλεια των εμπορικών πλοίων. Σε αυτήν εμπεριέχονται τα ελάχιστα πρότυπα ασφαλείας για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και την λειτουργία των εμπορικών πλοίων. Περιλαμβάνει άρθρα με γενικές υποχρεώσεις και ένα παράρτημα αποτελούμενο από δεκατέσσερα κεφάλαια. Το κεφάλαιο πέντε είναι το μόνο που ισχύει για όλα τα πλοία στη θάλασσα και περιλαμβάνει τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής, τα μικρά σκάφη σε τοπικά ταξίδια, αλλά και τα εμπορικά πλοία που εκτελούν διεθνείς μεταφορές. Αξίζει να αναφερθεί ότι οι απαιτήσεις του κεφαλαίου πέντε έχουν ενσωματωθεί στους εθνικούς νόμους πολλών κρατών και η παραβίαση τους επιφέρει την άμεση επέμβαση της δικαιοσύνης.

-Κεφάλαιο 1 : Γενικές διατάξεις

Καθορισμός τύπων πλοίων και πιστοποίηση για συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις της σύμβασης.

-Κεφάλαιο 2.1 : Κατασκευές- τμηματοποίηση και σταθερότητα, μηχανήματα και ηλεκτρικές εγκαταστάσεις

Αφορά τη δημιουργία υδατοστεγών ώστε το πλοίο να μπορεί να επιπλέει ακόμα και μετά από βλάβη.

-Κεφάλαιο 2.2 : Πυρασφάλεια, ανίχνευση πυρκαγιάς και κατάσβεση

Κωδικός FFS.

-Κεφάλαιο 3 : Διάφορα σωστικά μέσα

Σωσίβια και λέμβοι ανάλογα με τον τύπο του πλοίου.

-Κεφάλαιο 4 : Ραδιοεπικοινωνίες

Ραδιοεξοπλισμός, δορυφορικά ραδιοφωνικά σημεία (EPIRB) και αναμεταδότες αναζήτησης και διάσωσης (SART).

-Κεφάλαιο 5 : Ασφάλεια της ναυσιπλοΐας

Ισχύει για όλα τα σκάφη και τα πληρώματά τους και για όλα τα ταξίδια. Υποχρεώνει τις κυβερνήσεις να εξασφαλίσουν την αποτελεσματική επάνδρωση σε ότι αφορά την ασφάλεια των πλοίων καθώς και τον προγραμματισμό του ταξιδιού και τον ελλιμενισμό τους. Περιγράφει την υποχρέωση όλων των πλοιάρχων για προσφορά βοήθειας σε όποιον βρίσκεται σε κίνδυνο.

-Κεφάλαιο 6 : Μεταφορά φορτίων

Εξαιρούνται τα υγρά και αέρια φορτία.

-Κεφάλαιο 7 : Μεταφορά επικίνδυνων φορτίων

Συμμόρφωση με το διεθνή κώδικα χύδην χημικών (Κώδικας IBC) και με τον διεθνή κώδικα θαλάσσιων επικίνδυνων εμπορευμάτων (Κώδικας IMDG)

-Κεφάλαιο 8 : Πυρηνοκίνητα πλοία

-Κεφάλαιο 9 : Διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων

Συμμόρφωση με το Διεθνή κανόνα ασφαλούς διαχείρισης (ISM).

-Κεφάλαιο 10 : Μέτρα ασφάλειας για τα ταχύπλοα

Κώδικας HSC

-Κεφάλαιο 11.1 : Ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα

Αφορά οργανισμούς που είναι υπεύθυνοι για την διεξαγωγή ερευνών και επιθεωρήσεων.

-Κεφάλαιο 11.2 : Ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα

Διεθνής Κώδικας Ασφάλειας Πλοίων και Λιμένων (SPS).

-Κεφάλαιο 12 : Πρόσθετα μέτρα ασφαλείας για μπαλκ καριερς.

-Κεφάλαιο 13 : Επαλήθευση της συμμόρφωσης

Σύστημα ελέγχου των κρατών μελών του Διεθνούς Οργανισμού Ναυσιπλοΐας, υποχρεωτικό από την πρώτη Ιανουαρίου 2016.

-Κεφάλαιο 14 : Μέτρα ασφαλείας για πλοία που λειτουργούν σε πολικά ύδατα

Υποχρεωτικό από τον Ιανουάριο του 2017, Πολικός Κώδικας.

Σύμφωνα με την σύμβαση, η δικαιοδοσία ελέγχου ενός πλοίου ανήκει στο κράτος της σημαίας που φέρει αλλά και στο παράκτιο κράτος εφόσον η σημαία ανήκει σε κάποιο συμβαλλόμενο κράτος και χρησιμοποιεί τα λιμάνια του παράκτιου κράτους. Ο απόπλους ενός πλοίου μπορεί να απαγορευτεί από τις αρχές του παράκτιου κράτους όταν δεν τηρούνται οι προϋποθέσεις της σύμβασης. Εξαιρείται η περίπτωση κατά την οποία ο προορισμός του πλοίου δεν θέτει σε κίνδυνο το πλοίο και το πλήρωμα, αλλά είναι κάποιο λιμάνι για επισκευές.

2.2 ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΡΟΤΥΠΩΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΡΗΣΗΣ ΦΥΛΑΚΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ (STCW)

Μιλώντας κανείς για την ασφάλεια στη ναυτιλία και δεδομένου ότι ένα μεγάλο ποσοστό του παγκόσμιου εμπορίου διενεργείται μέσω θαλάσσης, δεν μπορεί να αγνοήσει τη βαρύτητα της εκπαίδευσης για τους ναυτικούς σε διεθνές επίπεδο. Επιπροσθέτως, εκτός από τη διακίνηση εμπορευμάτων η ναυτιλία αφορά σε μεγάλο ποσοστό και τη μετακίνηση ανθρώπων, όχι μόνο για επαγγελματικούς αλλά και για λόγους αναψυχής. Η διεθνής σύμβαση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (STCW) υπογράφηκε στο Λονδίνο το 1978 και τέθηκε σε ισχύ το 1984. Είναι η σύμβαση που ορίζει όλες τις απαραίτητες απαιτήσεις εκπαίδευσης και πιστοποίησης για την τήρηση φυλακών για ναυτικούς σε διεθνές επίπεδο, τις οποίες υποχρεούνται να πληρούν όλες οι χώρες. Εξαιρέση αποτελούν και δεν αναφέρονται σε αυτή τη σύμβαση τα επίπεδα επάνδρωσης που καθορίζονται και καλύπτονται στο κεφάλαιο 5 της διεθνούς σύμβασης για την ασφάλεια στη θάλασσα (SOLAS 1974).

Βασικό χαρακτηριστικό της σύμβασης είναι ότι εφαρμόζεται ακόμα και σε πλοία μη συμβαλλόμενων κρατών όταν αυτά προσελκύουν λιμάνια χωρών που είναι μέρη της σύμβασης. Το 2018 είχαν προσχωρήσει στη σύμβαση 164 μέλη που συνιστούν το 99,2% της παγκόσμιας χωρητικότητας της ναυτιλίας, γεγονός που αποδεικνύει αδιαμφισβήτητα τη μεγάλη σημασία του ανθρώπινου παράγοντα, τόσο στη ναυτιλιακή ασφάλεια, όσο και στην προστασία του περιβάλλοντος. Περιλαμβάνει όλο το φάσμα των εργασιών που

εκτελούνται από τους ανθρώπους, τόσο στη θάλασσα όσο και στη ξηρά και προωθεί μια κουλτούρα συνεργασίας ώστε κάθε εμπλεκόμενος να αισθάνεται υπεύθυνος για ενέργειες και πράξεις που αφορούν τη βελτίωση της ασφάλειας και της καλής λειτουργίας.

Η σύμβαση τροποποιήθηκε σημαντικά το 1995. Ενισχύθηκε η δυνατότητα του κράτους λιμένα να ασκεί ελέγχους, δόθηκε η δυνατότητα για κοινοποίηση πληροφοριών στον I.M.O, καθορίστηκαν συστήματα προτύπων ποιότητας (Q.S.S) και μέτρα επίβλεψης των διαδικασιών εκπαίδευσης, αξιολόγησης και πιστοποίησης. Το 2010 έλαβε χώρα νέα τροποποίηση, γνωστή ως η τροποποίηση της «Μανίλα», με άρθρα που έχουν προοδευτική εφαρμογή και μια μεταβατική περίοδο μέχρι το 2017 ώστε να πιστοποιηθούν και να εκπαιδευτούν όλοι οι ναυτικοί σύμφωνα με τα νέα πρότυπα. Η τροποποίηση της «Μανίλα» αποτελεί απόρροια των νέων τεχνολογικών και επιχειρησιακών απαιτήσεων ώστε να καλυφθούν οι απαιτούμενες νέες δεξιότητες στο πλοίο.

2.3 ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΑΓΑΘΩΝ – INTERNATIONAL MARITIME DANGEROUS GOODS CODE (I.M.D.G)

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων ξεκίνησε ως ιδέα στη διάσκεψη του 1960 για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα και ως συμπλήρωμα στη συνθήκη S.O.L.A.S. Έκτοτε έχει τροποποιηθεί αρκετές φορές ώστε να καλύπτει τις ανάγκες της ναυτιλίας. Οι αλλαγές στον κώδικα προκύπτουν, είτε μετά από πρόταση των μελών του I.M.O, είτε λόγω συμμόρφωσης με τους κανονισμούς του O.H.E για όλες τις μεταφορές. Στην περίπτωση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του O.H.E οι τροποποιήσεις γίνονται κάθε δυο χρόνια. Καλύπτει θέματα όπως η συσκευασία και τα κιβώτια και περιλαμβάνει συστάσεις για συγκεκριμένες ουσίες, υλικά και αντικείμενα. Επίσης, καθορίζει τεχνικές λεπτομέρειες αλλά και ενέργειες που πρέπει να γίνουν σε περίπτωση κινδύνου. Έως το 2003 ο κώδικας αποτελούνταν από κεφάλαια υποχρεωτικά, αλλά και από κάποια που είχαν μορφή συστάσεων, όπως εκείνα που αφορούσαν την εκπαίδευση στα εκρηκτικά, στα ραδιενεργά υλικά και άλλα. Από το 2004 και μετά ο κώδικας I.M.D.G γίνεται υποχρεωτικός για όλους.

2.3.1 ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΧΗΜΙΚΩΝ ΜΕ ΠΛΟΙΟ

-ΜΕΤΑΦΑΟΡΑ ΧΥΔΗΝ ΧΗΜΙΚΩΝ (I.B.C. CODE) ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΧΗΜΙΚΩΝ

Ιδιαίτερη μέριμνα έχει προβλεφθεί, σχετικά πάντα με την ασφάλεια στη θάλασσα, για την μεταφορά χύδην χημικών. Οι σχετικοί κανονισμοί περιέχονται στη συνθήκη SOLAS και στη MARPOL 73/78. Στις παραπάνω συνθήκες καθορίζονται τα διεθνή πρότυπα, τόσο για την κατασκευή και τη σχεδίαση των πλοίων που εκτελούν τέτοιες μεταφορές, όσο και για τον εξοπλισμό που πρέπει να φέρουν ώστε να εξασφαλίζεται η μέγιστη δυνατή ασφάλεια για το πλήρωμα και για το θαλάσσιο περιβάλλον. Επικίνδυνες ιδιότητες που μπορούν να ανιχνευτούν σε αυτά τα προϊόντα είναι για παράδειγμα το πόσο εύφλεκτα, αντιδραστικά, καυστικά ή τοξικά μπορεί να είναι. Στη συνθήκη MARPOL περιγράφονται τέσσερις κατηγορίες επικίνδυνων χύδην χημικών.

-Κατηγορία Α' : Είναι υγρές ουσίες που αν διαρρεύσουν αποτελούν εξαιρετικά μεγάλο κίνδυνο και για το θαλάσσιο πλούτο και για την ανθρώπινη υγεία και γενικότερα για τη χρήση της θάλασσας.

-Κατηγορία Β' : Η κατηγορία είναι γενικότερα χημικά που συνιστούν κίνδυνο για το θαλάσσιο πλούτο, την ανθρώπινη ζωή και γενικότερα τη χρήση της θάλασσας.

-Κατηγορία Γ', Δ' : Λιγότερο επικίνδυνα χημικά εμπεριέχονται στην κατηγορία γ' αλλά και στην κατηγορία δ'.

Άλλη ομάδα χημικών που αναφέρεται στη συνθήκη SOLAS αποτελούν εκείνες οι ουσίες που μεταφέρονται συσκευασμένες. Αυτό που διευθετείτε για αυτή την ομάδα χημικών είναι η συσκευασία, το στοίβαγμα, το πακετάρισμα, η σήμανση, η κατάταξη και τα συνοδευτικά έγγραφα.

2.4 GLOBAL MARITIME DISTRESS AND SAFETY SYSTEM (GMDSS)

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Το G.M.D.S.S είναι η συνεισφορά της τεχνολογικής εξέλιξης στον τομέα της ναυτικής ασφάλειας. Ο στόχος είναι ένας συναγερμός κινδύνου να εκπέμπεται και να λαμβάνεται αυτόματα, ανεξάρτητα από μετεωρολογικές και άλλες παρεμβολές. Επιπλέον το G.M.D.S.S που χρησιμοποιεί τεχνικές δορυφόρου και ψηφιακής κλήσης, εξυπηρετεί επικοινωνίες επείγοντος και ασφαλείας καθώς και διασπορά πληροφοριών ναυτικής ασφάλειας. Αξίζει να σημειωθεί ότι η εφαρμογή του G.M.D.S.S στα πλοία αντικατέστησε τη μορσική (σήματα μορς) τηλεγραφία. Για την καλύτερη και πιο αποτελεσματική λειτουργία του παραπάνω συστήματος έχουν καθοριστεί τέσσερις θαλάσσιες περιοχές. Η πρώτη και η δεύτερη είναι οι περιοχές που βρίσκονται σε συνεχή ραδιοτηλεφωνική εμβέλεια με τουλάχιστον ένα παράκτιο σταθμό πολύ υψηλής συχνότητας (VHF) και μεσαίας συχνότητας (MF) αντίστοιχα. Η τρίτη περιοχή αφορά εκείνο το κομμάτι που βρίσκεται στην εμβέλεια των γεωστατικών δορυφόρων του INMARSAT, εξαιρουμένων των περιοχών A1 και A2. Τέλος η θαλάσσια περιοχή A4, δηλαδή ότι βρίσκεται έξω από τις A1, A2 και A3 και είναι οι πολικές περιοχές. Το παγκόσμιο ναυτιλιακό σύστημα κινδύνου και ασφάλειας είναι παγκόσμιας κάλυψης και ένα πολύ ισχυρό εργαλείο για τη διάχυση των πληροφοριών στα πλοία αλλά και για τον εντοπισμό και τη διάσωση ναυαγών. Θεωρείται η πιο σημαντική αλλαγή στις ναυτιλιακές επικοινωνίες από την ανακάλυψη του ασυρμάτου το 1899.

2.5 ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΝΘΗΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΠΑΙΤΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΓΙΑ ΖΗΜΙΕΣ ΠΟΥ ΠΡΟΚΛΗΘΗΚΑΝ ΚΑΤΑ ΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΟΥΣΙΩΝ

Διασφαλίζει ότι όσοι έχουν υποστεί ζημιά ή απώλεια θα αποζημιωθούν είτε από τη ναυτιλιακή βιομηχανία, είτε από τις βιομηχανίες HNS (βλαβερών χημικών ουσιών). Η βασική αρχή είναι πως ο "ρύπαίνων" πληρώνει και οι αποζημιώσεις στηρίζονται σε ένα διεθνές σύστημα το πλαίσιο του οποίου καθορίζεται στη Σύμβαση HNS. Η τελευταία εκδοχή της προαναφερθείσας σύμβασης εγκρίθηκε το 2010 και δεν έχει ακόμη τεθεί σε ισχύ. Το αυστηρό πλαίσιο για την απόδοση των ευθυνών αλλά και για τα κριτήρια των αποζημιώσεων λειτουργεί προς όφελος τόσο των κρατών παραγωγής, όσο και των κρατών υποδοχής και των παράκτιων κρατών. Περιπτώσεις που συνιστούν ζημιά και αποζημιώνονται, θεωρούνται η απώλεια ζωής ή ο τραυματισμός, η απώλεια ή βλάβη περιουσίας εκτός πλοίου, ζημίες από τη μόλυνση του περιβάλλοντος αλλά και τα κόστη που προκύπτουν από τη λήψη προληπτικών μέτρων. Σημαντική εισαγωγή στη συνθήκη είναι η αυστηρή υπαιτιότητα του πλοιοκτήτη αλλά και ένα σύστημα υποχρεωτικής ασφάλισης.

2.6 ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Η σύμβαση περιλαμβάνει μια λίστα εγγράφων που υποχρεούται να φέρει κάθε πλοίο, να είναι ενημερωμένα και να επιδεικνύονται εφόσον ζητηθούν από δημόσιες αρχές κατά τη διάρκεια ελέγχων σε πλοίο. Στην κατηγορία των εγγράφων περιλαμβάνεται και μια λίστα πιστοποιητικών που αποδεικνύουν την αξιοπλοΐα, τον τύπο ενός πλοίου, τις αρμοδιότητες των ναυτικών και άλλες πληροφορίες και εκδίδονται από τις αρχές τις σημαίας. Μπορούν να ελεγχθούν από αξιωματικούς του port state control.

2.7 ISM CODE

INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT

ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

Το 1993 ο ΙΜΟ υιοθέτησε την απόφαση Α741 (18) «Διεθνής Κώδικας για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος». Ο κώδικας αποτελείται από ένα σύνολο κανόνων λειτουργίας που καλύπτει όλο το φάσμα της διοίκησης, τόσο της διαχειρίστριας εταιρίας, όσο και των πλοίων που εξαρτώνται από αυτήν. Ο ISM code αφορά την ασφάλεια των πλοίων, την αποφυγή των ναυτικών ατυχημάτων και της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος καθώς και την προστασία της περιουσίας. Είναι το αποτέλεσμα της αναγνώρισης του σημαντικού ρόλου του Διεθνούς Οργανισμού Ναυσιπλοΐας στην πρόληψη ναυτικών ατυχημάτων .

Αν και δεν περιέχει νέες ρυθμίσεις, ωστόσο, επιβάλλει με σαφή και ξεκάθαρο τρόπο την ορθή τήρηση των ήδη γνωστών διεθνών συμβάσεων. Με τον IMC code οι διαδικασίες είναι γραπτές, αφορούν κάθε στάδιο της μεταφοράς και επιβάλλεται η πιστή τήρησή τους. Αυτό σημαίνει πως κάθε εταιρία οφείλει να σχεδιάσει, να εφαρμόσει και να τηρήσει ένα σύστημα ασφαλούς διαχείρισης με συγκεκριμένες λειτουργικές απαιτήσεις. Στον ίδιο κώδικα αναφέρονται οι ευθύνες και οι αρμοδιότητες όλων των εμπλεκόμενων στη διαδικασία της θαλάσσιας μεταφοράς, δηλαδή της εταιρίας, του προσωπικού αλλά και του πλοιάρχου. Η

εταιρία θα πρέπει να διαθέτει στοιχεία για την καταλληλότητα των προσόντων που θα πρέπει να έχουν οι πλοίαρχοι, οι αξιωματικοί και τα μέλη του πληρώματος. Αυτοί από τη μεριά τους οφείλουν να γνωρίζουν τις διατάξεις των διεθνών συμβάσεων που αφορούν στην ασφάλεια της ζωής, του πλοίου, του φορτίου και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Τέλος, η εταιρία θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να έχει σχέδιο αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης που θα ακολουθηθεί, τόσο από το προσωπικό ξηράς, όσο και από το προσωπικό κάθε πλοίου. Αυτό σημαίνει ότι απαιτείται αποτελεσματική και διαρκής εκπαίδευση του προσωπικού, θεωρητική, ασκήσεις και γυμνάσια ετοιμότητας, με στόχο πάντα την ετοιμότητα του προσωπικού και τη μέγιστη δυνατή αποδοτικότητα του σχεδίου. Στο ίδιο σχέδιο σύμφωνα με τον κώδικα, θα πρέπει να ενσωματώνεται ένα σύστημα προγραμματισμένης συντήρησης με τελικό στάδιο επιθεωρήσεις που θα διενεργούνται από την εταιρία. Στην περίπτωση που το σχέδιο ασφαλούς διαχείρισης συμμορφώνεται προς τις απαιτήσεις του κώδικα ISM , τότε η εταιρία παραλαμβάνει ένα «πιστοποιητικό συμμόρφωσης» 5ετούς διάρκειας και το οποίο θα πρέπει να τηρείται πάνω στο πλοίο. Κάθε πλοίο επιπλέον θα πρέπει να διαθέτει ένα εξατομικευμένο πιστοποιητικό ασφαλούς διαχείρισης (SMC SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE) . Όσο βρίσκεται σε ισχύ αυτό το πιστοποιητικό διενεργούνται ετήσιες επιθεωρήσεις και ανανεώνεται μετά τη διενέργεια νέου ελέγχου. Η απουσία ή τυχόν ελλείψεις, αναφορικά με τις απαιτήσεις του κώδικα, επιφέρει απαγόρευση στο πλοίο εισόδου σε οποιοδήποτε λιμένα μέχρι η πλοιοκτήτρια εταιρία ή ο διαχειριστής να διενεργήσουν τις αναγκαίες πράξεις για τη συμμόρφωσή τους. Ο κώδικας ISM και η σωστή και αυστηρή τήρησή του εξασφαλίζουν ότι η εταιρία έχει υπό έλεγχο τους κινδύνους μόλυνσης και ασφάλειας.

2.8 PORT STATE CONTROL

Είναι ο έλεγχος ξένων πλοίων σε εθνικά ύδατα για να διαπιστωθεί εάν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις διεθνών συμβάσεων όπως η SOLAS η MARPOL η STCW και η MLC. Θέματα τα οποία ελέγχονται είναι τόσο η κατάσταση και ο εξοπλισμός του πλοίου, όσο και η επάνδρωσή του. Επιπροσθέτως ελέγχεται η ικανότητα του πλοιάρχου και των αξιωματικών του πλοίου. Οι έλεγχοι διενεργούνται από επιθεωρητές του PSC, ονομάζονται αξιωματικοί PSC και μπορούν να λάβουν μέτρα κατά πλοίων που δεν συμμορφώνονται. Το Port State Control ξεκίνησε το 1978 στη Χάγη από ορισμένες Ευρωπαϊκές χώρες σαν μια συμφωνία ελέγχου των συνθηκών εργασίας πάνω στα πλοία, αν δηλαδή ήταν σύμφωνες με τις αρχές της ΔΟΕ (Διεθνής Οργάνωση Εργασίας του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών). Την ίδια χρονιά βυθίστηκε το Amoco Cadiz, έτσι αποφασίστηκε ο έλεγχος να επεκταθεί και στις συνθήκες ασφάλειας και ρύπανσης. Το 1982 υπογράφηκε το Μνημόνιο Συνεννόησης Του Παρισιού για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα (PARIS MOY). Μέχρι σήμερα έχουν υπογράψει το Μνημόνιο 26 Ευρωπαϊκές χώρες αλλά και ο Καναδάς.

Τέτοιου είδους Μνημόνια συνεργασίας που στηρίζονται σε εκείνο του Παρισιού είναι και διάφορα άλλα περιφερειακά όπως του Τόκυο για τον Ειρηνικό ωκεανό, της Μεσογείου, της Καραϊβικής, του Ινδικού

ωκεανού, της Μαύρης θάλασσας, του Ριάντ (Περσικός κόλπος), της Abuga (Δυτική και κεντρική Ατλαντική Αφρική) και το Acuerdo Latino για τη νότια και κεντρική Αμερική.

Ο κρατικός έλεγχος λιμένα (Port State Control) επιβάλλει δράσεις όταν εντοπίσει ελλείψεις αλλά και καταγράφει τις ελλείψεις αυτές, οι οποίες δημοσιεύονται και είναι προσβάσιμες σε κάθε ενδιαφερόμενο. Οι κυρώσεις μπορούν να αφορούν πρόστιμα ή επιδιορθώσεις εντός 14ρων ημερών για μικρές παραβάσεις. Σε κάποιες περιπτώσεις επιτρέπεται οι παραβάσεις και οι ελλείψεις να διορθωθούν στο επόμενο λιμάνι που θα πάει το πλοίο, ενώ κάποιες άλλες επιβάλλεται να διορθωθούν προτού το πλοίο αναχωρήσει από το λιμάνι που γίνεται ο έλεγχος. Είναι φανερό ότι ο έλεγχος από το κράτος λιμένα, όπως διενεργείται με βάση το Μνημόνιο Συνεννόησης του Παρισιού και τα άλλα περιφερειακά μνημόνια, δημιουργεί ένα δείκτη ασφαλείας, τόσο για τα κράτη, όσο και για τις πλοιοκτήτριες εταιρίες. Η συνεργασία μεταξύ των κρατών εξασφαλίζει τη μέγιστη δυνατή ασφάλεια των εργαζομένων, του θαλασσίου περιβάλλοντος και των προϊόντων που μεταφέρονται. Η επιτυχής επιθεώρηση των πλοίων στο Port State Control μπορεί να επηρεάσει τη φήμη και του πλοίου και της εταιρίας. Δεδομένου δε ότι τα αποτελέσματα των ελέγχων καταγράφονται σε βάσεις δεδομένων και δημοσιεύονται σε ναυτιλιακά έντυπα, προσβάσιμα από κάθε ενδιαφερόμενο, προσδίδει ένα επιπλέον κύρος σε αυτούς τους ελέγχους. Τα τελευταία χρόνια οι πλοιοκτήτριες εταιρίες αμείβουν τους πλοιάρχους με επιπλέον παροχές εάν κατά τη διάρκεια της θητείας τους περάσουν όλα τα Port State Control με επιτυχία.

2.9 ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΚΑΙ ΕΝΟΠΛΗ ΛΗΣΤΕΙΑ ΕΝΑΝΤΙΟΝ ΠΛΟΙΩΝ

2.9.1 ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ

Η πειρατεία δεν είναι σημείο των καιρών, αλλά ένα φαινόμενο που μας έρχεται από τους αρχαίους χρόνους. Θέτει σε κίνδυνο τις ζωές των ναυτικών, πλήττει το θαλάσσιο εμπόριο, τη διεθνή ναυσιπλοΐα και την παγκόσμια οικονομία. Εξάλλου, η ευρύτητα της γεωγραφικής κάλυψης του φαινομένου αλλά και το μέγεθος της βλάβης που μπορεί να επιφέρει στα κράτη, οδήγησαν στον χαρακτηρισμό της πειρατείας ως το πρώτο διεθνούς ενδιαφέροντος έγκλημα. Τις τελευταίες δεκαετίες, η πειρατεία δυστυχώς, έχει επανέλθει δυναμικά, φέρνοντας στο προσκήνιο την ανάγκη να αντιμετωπιστεί συνολικά από την παγκόσμια κοινότητα. Αξίζει επίσης να αναφερθεί ότι υπάρχουν περιοχές υψηλού κινδύνου οι περισσότερες εκ των οποίων βρίσκονται στην Αφρική, όπως η Σομαλία, ο κόλπος του Άντεν, ο κόλπος της Γουινέας και γενικότερα περιοχές στον κόλπο της δυτικής Αφρικής. Ο στόχος των πειρατών είναι τα καύσιμα, το φορτίο ενός εμπορικού πλοίου ή τα λίτρα μέσω της απαγωγής μελών του πληρώματος. Σύμφωνα με την έκθεση του διεθνούς γραφείου ναυσιπλοΐας του διεθνούς εμπορικού επιμελητηρίου, το 2020 είχαμε σημαντική αύξηση στα περιστατικά πειρατείας, αλλά και μια αύξηση των απαγωγών της τάξεως του 40%. Η διαχρονικότητα του φαινομένου αλλά και η βιαιότητα των καταγεγραμμένων περιστατικών, έχει καθιερώσει στην κοινωνική συνείδηση την πεποίθηση ότι ο πειρατής είναι *hostis humanis generis*, δηλαδή εχθρός της ανθρωπότητας.

Η πρώτη προσπάθεια για την θέσπιση κανόνων αντιμετώπισης του φαινομένου έγινε το 1958 με τη Σύμβαση της Γενεύης για την Ανοιχτή Θάλασσα. Αργότερα στη σύμβαση του Montego Bay για το Δίκαιο της θάλασσας το 1982 η αλλιώς με την Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS), δόθηκε στο άρθρο 101 και ο ορισμός της πειρατείας. Έτσι πειρατεία είναι « κάθε παράνομη πράξη βίας ή κράτησης ή κάθε πράξη διαρπαγής που διαπράττεται για ιδιωτικούς σκοπούς από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ιδιωτικού πλοίου ή αεροσκάφους και που κατευθύνεται : α).στην Ανοιχτή θάλασσα εναντίον άλλου πλοίου η αεροσκάφους ή εναντίον προσώπου ή περιουσιακών στοιχείων πάνω στο πλοίο ή το αεροσκάφος αυτό, β).εναντίον πλοίου, αεροσκάφους, προσώπων ή περιουσιακών στοιχείων, σε τόπο εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους, γ).κάθε πράξη εκούσιας συμμετοχής στη λειτουργία ενός πλοίου ή αεροσκάφους εν γνώσει των γεγονότων που καθιστούν το πλοίο ή το αεροσκάφος αυτό πειρατικό, δ)κάθε πράξη υποκίνησης ή σκόπιμης διευκόλυνσης πράξης που αναφέρεται στην παράγραφο 1 η 2 αυτού του άρθρου».

Οι διεθνείς προσπάθειες αντιμετώπισης του φαινομένου δεν περιορίστηκαν στη συμπερίληψή του στους κανόνες του διεθνούς δικαίου. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ), μέσω της Επιτροπής Ασφαλείας, που είναι το ανώτερο τεχνικό σώμα του, έχει εκδώσει ψηφίσματα στα οποία καλεί τις κυβερνήσεις να λάβουν «όλα τα απαραίτητα μέτρα για να περιορίσουν και να εμποδίσουν την πειρατεία και την ένοπλη ληστεία από πλοία στα χωρικά τους ύδατα, περιλαμβάνοντας ενίσχυση των μέτρων ασφαλείας» (1983).

Το 1984 δημιουργήθηκε μέσα στο πρόγραμμα του ΙΜΟ ένα τμήμα αποκλειστικά για την πειρατεία και την ένοπλη ληστεία εναντίον πλοίων. Σύμφωνα με αυτό κάθε κυβέρνηση και διεθνής οργανισμός αποστέλλει στοιχεία σχετικά με φαινόμενα πειρατείας και ένοπλης ληστείας, ώστε να δημιουργηθεί μια ενιαία βάση με όλες αυτές τις πληροφορίες. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός έχει εκδώσει συστάσεις με πιθανά μέτρα που μπορούν να υιοθετηθούν από τις κυβερνήσεις αλλά και οδηγίες προς τους πλοιοκτήτες, τους διαχειριστές, τους πλοιάρχους και τα πληρώματα για τα μέτρα που θα πρέπει να ληφθούν πάνω στα πλοία για την αποφυγή και την καταστολή της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας εναντίον πλοίου.

2.9.2 ΕΝΟΠΛΗ ΛΗΣΤΕΙΑ ΕΝΑΝΤΙΟΝ ΠΛΟΙΩΝ

Από νομικής απόψεως, σύμφωνα με τα Ηνωμένα Έθνη και τις διατάξεις της UNCLOS ένοπλη ληστεία υφίσταται μόνο στην αιγιαλίτιδα ζώνη και στα εσωτερικά ύδατα των παράκτιων κρατών, περιοχές δηλαδή που το κράτος ασκεί πλήρη κυριαρχία. Η διαφοροποίηση της έννοιας της ένοπλης ληστείας από εκείνη της πειρατείας προσδιορίζεται από το Διεθνή Οργανισμό Ναυτιλίας στο ψήφισμα α.1025/2010. Τέλος, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, πειρατεία υφίσταται μόνο για ιδιωτικού σκοπούς δηλαδή μη κρατικούς. Από αυτό προκύπτει η διάκριση μεταξύ pirates και privateers, με τους δεύτερους να τελούν κάτω από εντολή κράτους. Έτσι, δραστηριότητες που είχαν πολιτικούς σκοπούς ή τελέστηκαν από το ίδιο το πλήρωμα δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως πειρατικές επιθέσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

3.1 ΕΝΝΟΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Με τον όρο ναυτικά ατυχήματα εννοούμε κάθε θαλάσσιο συμβάν που έχει ως αποτέλεσμα σημαντική βλάβη, φθορά ή απώλεια στο πλοίο, τον εξοπλισμό ή το φορτίο του. Συνεπώς μπορεί να επιφέρει άμεσα ή έμμεσα απαίτηση της πλοιοκτήτριας εταιρίας, του παραλήπτη ή οποιουδήποτε τρίτου, έναντι αλλήλων και έναντι των ασφαλιστών. Δεδομένου του πλήθους των περιπτώσεων και των εμπλεκόμενων παραγόντων, όπως για παράδειγμα οι ασφαλιστικές εταιρίες και οι νηογνώμονες, μια λεπτομερής ταξινόμηση των ναυτικών ατυχημάτων, δεν είναι εφικτή. Μια γενική διάκριση και σχετικά με τις αιτίες που οδήγησαν στο ναυτικό ατύχημα είναι α) τυχαία : που δεν εμπλέκεται ο ανθρώπινος παράγοντας, αλλά είναι απόρροια τύχης ή ανωτέρας βίας (act of god), β) υπαίτια : οφείλονται σε δόλο ή αμέλεια, πράξεις ή παραλείψεις ενός ή περισσότερων ατόμων, γ) δόλια : έχουν δηλαδή προκληθεί εκ προθέσεως και με γνώση ή επιδίωξη των συνεπειών.

3.2 ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Όλες οι ναυτιλιακές χώρες έχουν συμπεριλάβει στη νομοθεσία τους ειδικές διατάξεις τόσο για τη διερεύνηση των αιτιών και των συνθηκών των ναυτικών ατυχημάτων, όσο και για τον καταλογισμό των ευθυνών. Σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση «περί ενοποιήσεως ορισμένων κανόνων σχετικών με την ποινική δικαιοδοσία επί συγκρούσεως πλοίων ή άλλων συμβάντων στη ναυσιπλοΐα» δικαιοδοσία για τη διερεύνηση του ατυχήματος έχει η χώρα της σημαίας του πλοίου (flag state). Ταυτόχρονα στην ίδια σύμβαση προβλέπεται ότι δεν μπορεί να διαταχθεί κατακράτηση ή καθυστέρηση της αναχώρησης του πλοίου για ανάκριση από οποιαδήποτε αρχή, εκτός των αρχών της χώρας της οποίας τη σημαία έφερε το πλοίο κατά τη στιγμή του ατυχήματος. Εξαιρέση αποτελούν τα ατυχήματα που συμβαίνουν μέσα στα όρια των λιμένων ή σε εσωτερικά ύδατα, όπως για παράδειγμα ποτάμια.

3.3 ΕΙΔΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

1. Σύγκρουση : Οποιαδήποτε βίαιη επαφή μεταξύ δυο πλοίων συνιστά σύγκρουση, με αποτελέσματα άλλοτε περισσότερο και άλλοτε λιγότερο σοβαρά. Οι συγκρούσεις οφείλονται κυρίως σε πράξεις ή παραλείψεις και κακή εκτίμηση της κατάστασης. Συμβαίνουν σε περιοχές αυξημένης κίνησης ή και κάτω από συνθήκες μειωμένης ορατότητας και αποτελούν υψηλό ποσοστό των ναυτικών ατυχημάτων. Η πιο σοβαρή περίπτωση σύγκρουσης αφορά τα δεξαμενόπλοια, δεδομένου ότι υπάρχει κίνδυνος εκρήξεως. Βασικό εργαλείο για την αποφυγή συγκρούσεων αποτελεί το ραντάρ καθώς και η αυστηρή τήρηση των διεθνών κανονισμών και των συστημάτων διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας.
2. Πυρκαγιά : Στην περίπτωση που εκδηλωθεί πυρκαγιά στους χώρους του μαγειρείου, στα κύτη, στους λέβητες, στο μηχανοστάσιο, στα ηλεκτρικά κυκλώματα, εκεί που βρίσκονται επικίνδυνα φορτία, αλλά και στους χώρους ενδιαιτήσεως επιβατών και πληρώματος, τότε έχουμε ναυτικό ατύχημα από πυρκαγιά. Η πυρκαγιά σε ένα πλοίο μπορεί να επιφέρει σοβαρές βλάβες σε όλο το πλοίο ή σε μέρος αυτού, καθώς και στον εξοπλισμό ή το φορτίο του. Σημαντική συνέπεια μιας πυρκαγιάς είναι μια πιθανή έκρηξη η οποία μπορεί να προκαλέσει ολική απώλεια του πλοίου και τραυματισμό ή θάνατο επιβατών ή μελών του πληρώματος. Υψηλό κίνδυνο πυρκαγιάς και ενδεχόμενης έκρηξης διατρέχουν

δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαιοειδών (oil tankers), χημικών ουσιών (chemical tankers), υγροποιημένων αερίων (gas tankers), καθώς και κάθε είδους επικίνδυνων φορτίων εύφλεκτων και εκρηκτικών. Και σε αυτή την περίπτωση ο βασικότερος παράγοντας για την αποφυγή ή την αποτελεσματική αντιμετώπιση ενός τέτοιου είδους ναυτικού ατυχήματος είναι η λήψη και η αυστηρή τήρηση των αναγκαίων μέτρων, η εκπαίδευση του πληρώματος, η πυρίμαχη υποδιαίρεση και η γνώση για τα πυροσβεστικά μέσα του πλοίου.

3. Προσάραξη : Ένα συχνό ναυτικό ατύχημα που συμβαίνει όταν το πλοίο ή μέρος του πλοίου επικαθίσει στο βυθό ή σε ύφαλο. Πιθανές αιτίες προσάραξης μπορεί να είναι η μειωμένη ορατότητα λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών ή βλάβης που οφείλεται σε ακινησία των μηχανών ή κακής λειτουργίας του έλικα ή του πηδαλίου του. Σε κάποιες περιπτώσεις το πλοίο μπορεί να αποκολληθεί μόνο του με την εκφόρτωση μέρους ή όλου του φορτίου του. Σε κάποιες άλλες περιπτώσεις απαιτείται η συνδρομή ρυμουλκού. Συνέπειες της προσάραξης μπορεί να είναι μικρή ή μεγαλύτερη κατάκλιση του πλοίου και διαβροχή του φορτίου. Στις πιο σοβαρές περιπτώσεις της προσάραξης μπορεί να προκληθεί ολική ή μερική βύθιση του πλοίου. Και σε αυτή την περίπτωση ναυτικού ατυχήματος η τήρηση αυστηρών μέτρων και η αυστηρή χάραξη και ακολούθηση του πλου είναι η πιο ασφαλής μέθοδος για την αποφυγή του.
4. Ακυβερνησία : Ακυβερνησία έχουμε όταν ένα πλοίο δεν δύναται να κυβερνηθεί με τα δικά του μέσα. Δύναται δε να προκληθεί μετά από βλάβη στις μηχανές, στο πηδάλιο ή τον έλικα

ή επίσης μετά από προσάραξη. Η ακυβερνησία μπορεί να είναι διαρκής ή προσωρινή. Στην πρώτη περίπτωση απαιτείται ρυμούλκηση του πλοίου ενώ στη δεύτερη οι βλάβες δύνανται να αποκατασταθούν μετά από τις ενέργειες του πληρώματος.

5. Πρόσκρουση : Πρόσκρουση έχουμε όταν το πλοίο έρχεται σε βίαιη επαφή με ένα σταθερό αντικείμενο, όπως είναι ένας λιμενοβραχίονας, μια προκυμαία, ένας μόλος ή ένας ύφαλος. Αυτή είναι και η διαφορά της πρόσκρουσης από τη σύγκρουση, καθώς η δεύτερη αφορά βίαιη επαφή μεταξύ κινούμενων πλοίων, όπως έχει ήδη αναφερθεί. Δεδομένης της φύσης της πρόσκρουσης, που συμβαίνει όταν ένα πλοίο κινείται με χαμηλή ταχύτητα, οι συνέπειες είναι ως επί το πλείστον λιγότερο σημαντικές. Μεγαλύτερες βλάβες και άρα πιο εκτεταμένες συνέπειες μπορεί να προκύψουν όταν ένα πλοίο προσκρούσει σε ύφαλο ή σε νάρκη. Στην περίπτωση της πρόσκρουσης απαιτείται η επισταμένη προσοχή του πληρώματος, του πρώτου μηχανικού και του πλοιάρχου κατά την είσοδο και την έξοδο του πλοίου από το λιμάνι.
6. Βύθιση : Όπως μπορεί κανείς εύκολα να αντιληφθεί η βύθιση είναι η πιο άσχημη περίπτωση ναυτικού ατυχήματος. Η υπερφόρτωση του πλοίου ή η κακή φόρτωσή του μπορεί να επηρεάσουν σημαντικά την ευστάθεια του και να προκαλέσουν κατάκλιση ή ανατροπή. Το ίδιο αποτέλεσμα μπορεί να επιφέρει ένα ρήγμα καθώς και η έλλειψη στεγανότητας στα ανοίγματα του καταστρώματος. Μεταξύ της κατακλίσεως και της ανατροπής η δεύτερη είναι η χειρίστη από τις περιπτώσεις των ναυτικών ατυχημάτων, γιατί

η βύθιση γίνεται άμεσα σε ελάχιστο χρόνο και έτσι δεν επιτρέπει στους επιβαίνοντες και στο πλήρωμα να το εγκαταλείψουν.

3.4 ΑΒΑΡΙΑ

Η αβάρια είναι όρος του ναυτικού δικαίου και αναπτύχθηκε ως ναυτικό έθιμο. Έλκει τις ρίζες του από το νόμο των Ροδίων (408 π.Χ), στο ρωμαϊκό και ιουστινιάνειο δίκαιο και στη μεσαιωνική Ευρώπη. Ως νομοθετική ρύθμιση εμφανίστηκε στη Γαλλία το 1681 και αργότερα στον κώδικα εμπορίου το 1808. Το 1877, ύστερα από διαβουλεύσεις σε διεθνές επίπεδο διατυπώθηκαν οι βασικοί κανόνες αβαρίας και κωδικοποιήθηκαν εντός του λεγόμενου «Κώδικα Κανόνων Υόρκης-Αμβέρσας» το 1890. Πάνω σε αυτό τον κώδικα προσαρμόστηκαν οι εθνικές νομοθεσίες των ναυτικών χωρών συμπεριλαμβανομένης και της Ελλάδας.

Σε γενικές γραμμές αβάρια είναι η απόρριψη μέρους του μεταφερόμενου φορτίου στη θάλασσα όταν αυτό κρίνεται αναγκαίο προκειμένου να διασωθεί το πλοίο και το υπόλοιπο φορτίο του. Κατά το παρελθόν, στην περίπτωση της αβαρίας περιλαμβανόταν και η απόρριψη των ιστίων (πανιών), των ιστιοφόρων πλοίων όταν αυτά έπαιρναν επικίνδυνη κλίση. Οι κανόνες του Κώδικα Υόρκης-Αμβέρσας έχουν επικαιροποιηθεί και τροποποιηθεί έκτοτε αρκετές φορές, όπως το 1924, το 1949, το 1974 και τέλος το 1994 και το 2004.

Η γενική αβάρια, όπως έχει διαμορφωθεί ο όρος, είναι πράξη εκούσια και σίγουρα έκτακτη και ως στόχο έχει την ικανοποίηση του κοινού συμφέροντος του πλοίου και των άλλων μερών που ενδιαφέρονται για το πλοίο οι οποίοι θα αναλάβουν μετά την αβάρια την από κοινού αποζημίωση των θυσιασθέντων. Ο ορισμός της γενικής αβαρίας που περιέχεται στους κανόνες Υόρκης-Αμβέρσας του 94 διατυπώνεται ως

εξής: « υπάρχει πράξη γενικής αβαρίας όταν και μόνο όταν οποιαδήποτε έκτακτη θυσία ή δαπάνη γίνεται ή συμβαίνει εθελοντικά και λογικά για την κοινή ωφέλεια, ώστε να διασωθεί η περιουσία που κινδυνεύει σε μια κοινή ναυτιλιακή περιπέτεια». Μετά από κάθε αβασία και υπό την επιμέλεια του πλοιάρχου ή κάποιου από τους ενδιαφερόμενους σε συνεργασία με εξειδικευμένο προσωπικό συντάσσεται ο κανονισμός των συνεισφορών της. Η σύνταξη του κανονισμού πραγματοποιείται είτε στο λιμάνι αναγκαστικής προσέγγισης και διακοπής της προγραμματισμένης πορείας του πλοίου, είτε στο λιμάνι που θα εκφορτωθεί το διασωθέν φορτίο. Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι στον υπολογισμό της αποζημίωσης των θυσιασθέντων συμμετέχουν, τόσο οι κάτοχοι των διασωθέντων, όσο και εκείνοι που υπέστησαν ζημία.

- ΕΔΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ

Στην περίπτωση που έχουμε μερική απώλεια μετά από ναυτικό ατύχημα όπως για παράδειγμα προσάραξη ή πυρκαγιά, έχουμε ειδική αβασία που αφορά τον ιδιοκτήτη της περιουσίας που χάθηκε.

- ΘΥΣΙΕΣ ΚΑΙ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΑΠΟΔΕΚΤΕΣ ΣΤΗ ΓΕΝΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ

1. ΦΟΡΤΙΟ ΚΑΙ ΝΑΥΛΟΣ

Απόρριψη ή βλάβη του φορτίου ή εξοπλισμού από τη χρήση νερού ή άλλων μέσων για κατάσβεση πυρκαγιάς ή απόρριψη και επαναφόρτωση του φορτίου λόγω προσάραξης του πλοίου.

2. ΥΛΙΚΑ ΠΛΟΙΟΥ

Ιστοί, σχοινιά και αλυσίδες, άγκυρα, εξοπλισμός και βλάβες σε βοηθητικά μηχανήματα.

- ΔΑΠΑΝΕΣ ΠΟΥ ΚΑΛΥΠΤΟΝΤΑΙ

1. Δαπάνες που απαιτήθηκαν για να επιπλεύσει πλοίο που έχει προσαράξει
2. Έξοδα που απαιτούνται ώστε να κινηθεί το πλοίο σε λιμάνι επισκευών ή λιμάνι καταφυγής
3. Έξοδα εκφορτώσεως ώστε να επισκευαστεί το πλοίο
4. Δαπάνες που απαιτούνται για ενοικίαση αποθήκης και αποθήκευση φορτίου, για εκφόρτωση και επαναφόρτωση του φορτίου, καθώς και έξοδα απόπλου πλοίου από λιμάνι στο οποίο είχε καταπλεύσει για επισκευές

- ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

Οι απώλειες της γενικής αβαρίας κατανέμονται τόσο επί της αξίας της περιουσίας που έχει διασωθεί, όσο και επί της αξίας της περιουσίας που έχει θυσιαστεί. Αυτή η διαδικασία του υπολογισμού του ποσού της απώλειας της γενικής αβαρίας διέπονται από τους όρους της ναύλωσης που καθορίζονται στους κανόνες Νέας Υόρκης-Αμβέρσας.

- **ΝΑΥΤΙΚΗ ΠΡΑΚΤΙΚΗ**

Μετά από ένα ναυτικό ατύχημα είναι αρμοδιότητα του πλοιάρχου να καταχωρήσει με ακρίβεια τα περιστατικά που έλαβαν χώρα πριν και μετά το ατύχημα, ώστε να διευκολύνει το έργο των υπηρεσιών και των οργανισμών που εμπλέκονται στη διαλεύκανση του. Επίσης συντάσσει έκθεση έκτακτων περιστατικών ώστε να διασφαλίσει και τα συμφέροντα του πλοίου και ενημερώνει την εταιρία και τον οργανισμό ναυαγιορέσεως ώστε οι ασφαλιστές να λάβουν την έκθεση των επιθεωρητών του.

3.5 ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Σύμφωνα με τον IMO το κράτος σημαίας (flag state) οφείλει να αποστέλλει προς τον οργανισμό μετά από κάθε ναυτικό ατύχημα τις σχετικές εκθέσεις και τα πορίσματα με στόχο την αξιοποίηση των στοιχείων για τον εκσυγχρονισμό των διαφόρων διατάξεών του. Σύμφωνα πάλι με τον IMO στις περιπτώσεις των σοβαρών ναυτικών ατυχημάτων τα κράτη οφείλουν να συνεργάζονται για την όσο το δυνατόν γρηγορότερη συλλογή στοιχείων, αλλά και για την επίτευξη της μέγιστης δυνατής αντικειμενικότητας. Στην πραγματικότητα η συνεργασία μεταξύ των κρατών παραμένει ζητούμενο, δεδομένου ότι οι ελεγκτές τους και οι ανακριτικοί υπάλληλοί τους λειτουργούν σε καθεστώς εχεμύθειας, γεγονός που δυσχεραίνει την ανταλλαγή των πληροφοριών. Για την προώθηση και τη συνεργασία των κρατών και των αρμόδιων οργανισμών με στόχο την ανταλλαγή ιδεών, εμπειριών και πληροφοριών πάνω στη διερεύνηση θαλάσσιων ατυχημάτων, έχει συσταθεί ένα διεθνές όργανο το Marine Accident Investigators' International Forum (MAIF- μη κερδοσκοπικός οργανισμός).

3.6 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΠΡΟΚΑΛΟΥΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Κατά το παρελθόν το επάγγελμα του ναυτικού βρισκόταν στις πρώτες θέσεις της λίστας νοσηρότητας και θνησιμότητας, δεδομένης της μεγάλης συχνότητας των ναυτικών ατυχημάτων αλλά και της αυξημένης πιθανότητας να καταλήξουν σε μεγάλες καταστροφές, όπως ναυάγια, διαρροή καυσίμων και φορτίων ή φωτιά πάνω στο πλοίο. Βασικός παράγοντας πρόκλησης ατυχήματος είναι το ίδιο το περιβάλλον εργασίας. Τα πλοία χωρίζονται σε διάφορα μέρη πολλά εκ των οποίων είναι ιδιαίτερος επικίνδυνα, όπως το μηχανοστάσιο, το κατάστρωμα, το μαγειρείο αλλά και μέρη όπου συσσωρεύονται τοξικά αέρια σε συνδυασμό με έλλειψη οξυγόνου. Επιπροσθέτως οι καιρικές συνθήκες, όπως μια καταιγίδα, η υγρασία, η βροχή και ο πάγος, η υπερβολική ζέστη και το υπερβολικό κρύο. Η εργασία πάνω στα πλοία είναι σκληρή, κοπιώδης, συνεχής και φορτισμένη με άγχος. Απαιτείται ιδιαίτερη επιδεξιότητα και ικανότητα για την εκτέλεση επαγγελματικών καθηκόντων πάνω στο πλοίο ώστε να μειωθούν στο ελάχιστο δυνατό ατυχήματα από πτώσεις ή γλιστρήματα. Είναι ακόμη απαραίτητη η χρήση προστατευτικού εξοπλισμού αλλά και η συμμόρφωση με τους κανονισμούς ασφαλείας. Επειδή ο ανθρώπινος παράγοντας βρίσκεται πάντα στο κέντρο της εκτέλεσης των εργασιών και το εργασιακό περιβάλλον επάνω στο πλοίο είναι ιδιαίτερο, η επιλογή εξειδικευμένου και ικανού προσωπικού θα πρέπει να είναι βασικό μέλημα των ναυτιλιακών εταιριών. Αυτό προκύπτει από το γεγονός ότι ένας από τους βασικούς παράγοντες που προκαλούνται ατυχήματα στη ναυτιλία είναι τα ανθρώπινα λάθη. Άτομα που βρίσκονται σε προχωρημένη ηλικία ή δεν βρίσκονται σε καλή φυσική και ψυχολογική κατάσταση, άτομα που δεν έχουν επαρκείς γνώσεις ή δεν έχουν

ελεύθερο χρόνο πάνω στο πλοίο για να ξεκουραστούν είναι πιο επιρρεπή στα ατυχήματα. Ένας άλλος παράγοντας λόγω του οποίου μπορεί να προκληθούν ατυχήματα είναι η διαδικασία φόρτωσης και εκφόρτωσης. Η κακή φόρτωση μπορεί να οδηγήσει στη μετακίνηση μεγάλων αντικειμένων και ανατροπές όταν το πλοίο βρεθεί αντιμέτωπο με ανεμοθύελλες ή κατά τη διάρκεια μιας σύγκρουσης ή προσάραξης. Δεν θα πρέπει να παραβλέπει κανείς την εξαιρετικά δύσκολη δυνατότητα διαφυγής από το πλοίο σε περιπτώσεις πυρκαγιάς, έκρηξης, ρήγματος ή διαρροής στα αμπάρια. Τέλος, στους παράγοντες πρόκλησης ατυχημάτων στη ναυτιλία επαξίως σημαντική θέση έχει και η ηλικία του πλοίου. Όπως φαίνεται από στατιστικές και έρευνες το ποσοστό των ατυχημάτων αυξάνεται σημαντικά, όταν η ηλικία του πλοίου υπερβεί τα δεκαπέντε χρόνια. Αυτό συμβαίνει κυρίως λόγω συχνών βλαβών της μηχανής, ανεπαρκούς εξοπλισμού με νέες τεχνολογίες και μέτρα ασφαλείας που επηρεάζουν άμεσα το βαθμό αξιοπλοΐας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Κατά την 62^η γενική συνδιάσκεψη της Δ.Ο.Ε, όπως ήδη έχει αναφερθεί, υπογράφηκε η Διεθνής Σύμβαση 147/76 και η Σύσταση 155 και αφορά τα κατώτατα όρια προστασίας στα εμπορικά πλοία. Η συγκεκριμένη Διεθνής Σύμβαση είχε ως στόχο την αποφυγή των ναυτικών ατυχημάτων και τη μέγιστη δυνατή μείωσή τους μέσω της βελτίωσης των όρων ασφαλείας στη ναυσιπλοΐα. Εμπεριέχει μέτρα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος αλλά και μέτρα που συμβάλλουν στην προώθηση των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών, των συμφερόντων τους στους τομείς της υγιεινής και της ασφάλειας, καθώς και των συνδικαλιστικών δικαιωμάτων τους. Θα μπορούσε να θεωρήσει κάποιος ότι η Διεθνής Σύμβαση 147/76 και τα δευτερεύοντα συνοδευτικά κείμενα της, δηλαδή τα παραρτήματα, επιχειρεί να επιτύχει τον υψηλότερο δυνατό αριθμό επικυρώσεων έστω και σε τμήμα μόνο των ελάχιστων ορίων προστασίας που θέτει. Οι χώρες που έχουν επικυρώσει τη Διεθνή Σύμβαση 147/76 οφείλουν να συμμορφώσουν τις εθνικές τους νομοθεσίες σύμφωνα με το περιεχόμενό της. Το 1996 η Δ.Ο.Ε αναθεώρησε τα κατώτατα όρια της Σύμβασης 147/76 ώστε αυτά να προσαρμοστούν στις σύγχρονες απαιτήσεις και συνθήκες με το συμπληρωματικό παράρτημα του πρωτοκόλλου του 1996. Έτσι, τα κατώτατα όρια προστασίας αφορούν κυρίως ρυθμίσεις για την εκπαίδευση των ναυτικών, το ωράριο εργασίας, τη

χορήγηση πιστοποιητικών ναυτικής ικανότητας καθώς και διατάξεις για την κατάλληλη επάνδρωση του πλοίου. Περιλαμβάνει επίσης μέτρα κοινωνικής ασφάλισης και όρους εργασίας και διαβίωσης μέσα στο πλοίο με στόχο την προστασία της ζωής και της υγείας των ναυτικών, αλλά και την εξασφάλιση της αξιοπρέπειας κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης των εργασιακών τους καθηκόντων.

Το ζήτημα της ασφάλειας και της υγιεινής των ναυτικών είναι εξαιρετικά σημαντικό για την παγκόσμια ναυτιλία, γεγονός που αντανάκλαται στη Σύμβαση 147/76 και κυρίως στο καινοτόμο άρθρο 2.α.γγ΄, σύμφωνα με το οποίο οι εθνικές ρυθμίσεις οφείλουν να είναι «ουσιωδώς ισοδύναμες» προς τα κατώτατα όρια που θέτουν οι συμβάσεις του παραρτήματος της Σύμβασης 147/76. Ο όρος χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά από την Δ.Ο.Ε και προκάλεσε πλήθος σχολίων και ερμηνευτικών προσεγγίσεων. Στην πραγματικότητα ο όρος «ουσιωδώς ισοδύναμες» χρησιμοποιήθηκε ώστε να αντιμετωπιστεί το γεγονός της διαφορετικής κοινωνικής, πολιτικής και οικονομικής κατάστασης που επικρατεί στα διάφορα κράτη και εννοούσε ότι κάθε κράτος όφειλε να λαμβάνει υπόψη του τις βασικές αρχές και τους στόχους της Διεθνούς Σύμβασης 147/76 της Δ.Ο.Ε. Κατά συνέπεια, οι εθνικές νομοθεσίες θα μπορούσαν να διαφέρουν στις λεπτομέρειες αλλά όφειλαν να σέβονται τους γενικότερους στόχους.

4.1 ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Ενδεικτικά τα μέτρα ασφάλειας και προστασίας των ναυτικών που σχετίζονται με την εκτέλεση των εργασιακών τους καθηκόντων είναι :

- 1) Χρήση ατομικών μέτρων προστασίας.
 - A) προστατευτικά γάντια
 - B) παπούτσια ασφαλείας
 - Γ) γυαλιά ασφαλείας
 - Δ) κράνη ασφαλείας
 - E) ωτοασπίδες
 - Στ) αναπνευστικές συσκευές (μάσκες)
- 2) Σήμανση επικίνδυνων σημείων.
- 3) Αποφυγή άσκοπων μετακινήσεων όταν το πλοίο βρίσκεται σε θαλασσοταραχή.
- 4) Χρήση αντιολισθητικών.

4.2 ΣΩΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ

Η ύπαρξη σωστικών μέσων στα πλοία σχετίζεται με την περίπτωση ναυαγίου ή εγκατάλειψης του σκάφους και έχει βασικό σκοπό τη διάσωση, τόσο των επιβατών, όσο και του πληρώματος. Η αποτελεσματικότερη χρήση τους σχετίζεται άμεσα με την εκπαίδευση των ναυτικών, τη συμμετοχή τους σε ασκήσεις και γυμνάσια, την τήρηση των τεχνικών προδιαγραφών τους και το συχνό έλεγχο και την αντικατάστασή τους εάν αυτό χρειάζεται. Στα σωστικά μέσα περιλαμβάνεται :

A) Σωσίβια λέμβος στην οποία πρέπει να υπάρχει φορητός ασύρματος, πόσιμο νερό, φανοί σημάσεως, υλικά πρώτων βοηθειών, πιστόλι με φωτοβολίδες, όπλα ασφαλείας, αλλά και σύνεργα αλιείας.

B) Πνευστή σχέδια.

Γ) Πλευστές συσκευές.

Δ) Κυκλικό σωσίβιο.

E) Σωσίβια ζακέτες.

Στ) Καπνογόνα, βεγγαλικά, φωτοβολίδες αλεξιπτώτου.

4.3 ΠΡΟΦΥΛΑΞΕΙΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ

Ιδιαίτερη μέριμνα πρέπει να λαμβάνεται από τις εταιρείες, σύμφωνα με τα πρότυπα ασφάλειας και υγιεινής, για τις προφυλάξεις κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης εργασιών πάνω στα πλοία και στα ναυπηγεία. Στις διεθνείς συμβάσεις της Δ.Ο.Ε περιλαμβάνονται υποχρεωτικές συμβάσεις αλλά και προαιρετικές. Οι προφυλάξεις βρίσκονται στα πλοία σε διάφορα έντυπα όπως το τεχνικό εγχειρίδιο του πλοίου, διάφορα τεχνικά φυλλάδια καθώς και εγχειρίδια συντήρησης των μερών ή των μηχανημάτων. Πολλά από αυτά τα έντυπα υπάρχουν αναρτημένα με τη μορφή οδηγιών προφύλαξης σε διάφορα μέρη του πλοίου. Αποτελεί μέρος της αρμοδιότητας του πλοιάρχου η συμμόρφωση όλων των εμπλεκομένων στις οδηγίες προφύλαξης, η καλή πληροφόρηση και η εκπαίδευση του πληρώματος στις διαδικασίες και τις συσκευές ασφαλείας, καθώς και η ασφαλής διεκπεραίωση των εργασιών πάνω στο πλοίο. Η φύση της εργασίας των ναυτικών απαιτεί αυξημένη επαγρύπνηση, ετοιμότητα και συνεργασία του προσωπικού ώστε να αποφευχθούν λάθη και παραλείψεις που μπορεί να προκαλέσουν ατυχήματα και βλάβες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

5.1 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Ιδιαίτερο κεφάλαιο σχετικά με την ασφάλεια στη ναυτιλία αποτελεί η ασφάλεια των δεξαμενόπλοιων. Παρά το γεγονός ότι οι συμβάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού έχουν στόχο να κάνουν πιο ασφαλή τη ναυτιλία για όλους τους τύπους πλοίων, τα δεξαμενόπλοια συνιστούν μια ιδιαίτερη κατηγορία επειδή περιέχουν εύφλεκτα και τοξικά αέρια δηλητηριώδη για το πλήρωμα και κουβαλάνε επικίνδυνα φορτία. Πολύ μικρά λάθη μπορεί να προκαλέσουν σοβαρά ατυχήματα, όπως εκρήξεις, ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος και φωτιά. Η μεταφορά, η φόρτωση και η εκφόρτωση του φορτίου χρειάζονται εξαιρετικά μεγάλη προσοχή και το πλήρωμα όλων των βαθμίδων πρέπει να έχει γνώσεις και εμπειρία για να αντιμετωπίσει καταστάσεις εκτάκτου ανάγκης όπως αυτές που προαναφέρθηκαν, φωτιά έκρηξη ρύπανση. Πρέπει δηλαδή να λαμβάνονται και να ακολουθούνται με αυστηρότητα όλα τα μέτρα ασφαλείας, ώστε να ελαχιστοποιηθούν περιπτώσεις ατυχημάτων για το πλήρωμα, το πλοίο και το περιβάλλον.

Η υψηλή επικινδυνότητα του φορτίου ενός δεξαμενόπλοιου όπως ήδη αναφέρθηκε, απαιτεί πολλαπλά συστήματα ασφαλείας για την αποτροπή θαλάσσιων ατυχημάτων. Ενδεικτικά μπορούμε να αναφέρουμε:

A)Συστήματα αδρανών αερίων.

Πρόκειται για εύφλεκτα αέρια που μπορεί να εκραγούν προκαλώντας μεγάλη καταστροφή. Στην αποτροπή ενός τέτοιου ατυχήματος συμβάλει το σύστημα αδρανώς αερίου, το οποίο υπάρχει υποχρεωτικά σε όλα ανεξαιρέτως τα δεξαμενόπλοια. Σύμφωνα με αυτό οι άδειες δεξαμενές αλλά και το κενό που βρίσκεται πάνω από το πετρέλαιο γεμίζεται με ένα αδρανές, δηλαδή μη εκρηκτικό αέριο από τον αγωγό θερμού αέρα του λέβητα.

B)Διπλός εξοπλισμός.

Όταν μιλάμε για διπλό εξοπλισμό εννοούμε ότι κάποια μέρη του μηχανισμού πηδαλιουχίας, όπως και κάποια εξαρτήματα για το σύστημα ναυσιπλοΐας, είναι υποχρεωτικό να βρίσκονται εις διπλούν πάνω στο πλοίο. Η ρύθμιση αυτή αναφέρεται ρητά στη S.O.L.A.S και έχει στόχο να εξασφαλίσει πως το πλοίο θα μπορεί να κυβερνηθεί ακόμα και στην περίπτωση μηχανικής βλάβης.

Γ)Σύστημα ρυμούλκησης.

Όλα τα δεξαμενόπλοια από είκοσι χιλιάδες κόρους και πάνω, απαιτείται να φέρουν σύστημα ρυμούλκησης σε κάθε άκρο του πλοίου για την αντιμετώπιση έκτακτης ανάγκης. Η ρύθμιση έχει εφαρμογή

από το Γενάρη του '96 για κάθε νέο δεξαμενόπλοιο και τριετή διορία προσαρμογής μετά από αυτή τη χρονολογία για τα παλιά πλοία.

Δ)Θέση δεξαμενών έρματος.

Επειδή οι διαφορές βάρους και βυθίσματος μεταξύ έμφορτης και άφορτης κατάστασης είναι μεγάλες στα φορτηγά πλοία και στα δεξαμενόπλοια, χρησιμοποιείται η τεχνική του ερματισμού (ballasting). Αυτό σημαίνει ότι οι ειδικές δεξαμενές γεμίζονται με θαλάσσιο ή ποτάμιο νερό με στόχο την ευστάθεια του πλοίου. Οι δεξαμενές γεμίζονται ή αδειάζουν (αφερματισμός) ανάλογα με τις ανάγκες και σύμφωνα πάντα με τις οδηγίες των ναυπηγών, ώστε να αποφευχθούν παραμορφώσεις του πλοίου (κοίλωση ή κύρτωση). Το κύκλωμα εξυπηρέτησης των δεξαμενών έρματος (αντλίες, σωλήνες, αντλιοστάσιο) είναι εντελώς ανεξάρτητο από εκείνο που εξυπηρετεί τις δεξαμενές φορτίου και καυσίμων, ώστε να μην υπάρχει καμία περίπτωση πρόκλησης ρύπανσης κατά την διαδικασία ερματισμού και αφερματισμού. Οι δεξαμενές έρματος εγκαθίστανται σε επιλεγμένες θέσεις προκειμένου να προστατευτεί, τόσο το πλοίο, όσο και το φορτίο του σε περίπτωση σύγκρουσης ή προσάραξης. Έτσι τοποθετούνται ή στα πλευρά ή στα διπύθμενα του πλοίου.

Ε)Διπλά κύτη.

Το 1992 αποφασίστηκε πως τα δεξαμενόπλοια πάνω από πέντε χιλιάδες dwt (deadweight tonnage, μέτρο βάρους που μπορεί να μεταφέρει ένα πλοίο, δηλαδή το άθροισμα των βαρών του φορτίου, των καυσίμων, του γλυκού νερού, του νερού έρματος, των προμηθειών, των επιβατών και του πληρώματος.) που θα ναυπηγούνταν από τον Ιούλιο του 1993 και μετά, θα έπρεπε υποχρεωτικά να φέρουν διπλά κύτη ή εναλλακτικά να ακολουθούν ένα σχέδιο εγκεκριμένο από τον I.M.O. Η απόφαση αποτυπώνεται σε τροποποίηση της Συνθήκης MARPOL του 1992. Το πρόγραμμα εξοπλισμού των δεξαμενόπλοιων με διπλά κύτη ξεκίνησε το 1995 με σταδιακή εφαρμογή, ώστε να μην προκληθεί αναστάτωση στο παγκόσμιο εμπόριο και τη ναυτιλία και με όριο ηλικίας των πλοίων για την εφαρμογή της μετατροπής τα τριάντα χρόνια. Το 1999 περίπου δεκαεννέα χιλιάδες οκτακόσιοι τόνοι πετρελαίου χύθηκαν στην ακτή της Βρετάνης στη Γαλλία όταν το πλοίο «ERIKA» κόπηκε στα δύο. Σε μια απόσταση τετρακοσίων χιλιομέτρων κατά μήκος της ακτής εκτελούνταν επιχειρήσεις εκκαθάρισης, ενώ συλλέχθηκαν περισσότεροι από διακόσιοι πενήντα χιλιάδες τόνοι αποβλήτων. Το γεγονός επιτάχυνε τη διαδικασία απόσυρσης των δεξαμενόπλοιων με ένα κύτος, ενώ τα μέλη του I.M.O με μια νέα τροποποίηση της Συνθήκης MARPOL αυστηροποίησαν το πλαίσιο του κανονισμού για τα διπλά κύτη αλλά και το χρονοδιάγραμμα για τη μετάβαση από τα μονά κύτη στα διπλά, θέτοντας το 2015 ως έτος απόσυρσης των πλοίων με μονά κύτη.

(Ευρωπαϊκή Επιτροπή, νομοθετικές δέσμες, ERIKA1 και ERIKA2)

5.3 ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Χύδην φορτία ονομάζονται φορτία που δεν είναι συσκευασμένα αλλά ελεύθερα κατά τη μεταφορά τους. Στη ναυτιλία μεταφέρονται με εμπορικά πλοία που ονομάζονται bulk carrier και μπορεί να είναι σιτηρά, άνθρακας, σιδηρομέταλλευμα και τσιμέντο. Το πρώτο bulk carrier πλοίο κατασκευάστηκε το 1852 (ήταν το Βρετανικό ατμόπλοιο Τζον Μπούους που εξειδικευόταν στη μεταφορά άνθρακα). Περίπου το 15-17% του σύγχρονου παγκόσμιου στόλου είναι bulk carrier, η πλειοψηφία των οποίων ανήκει σε Έλληνες, Ιάπωνες και Κινέζους πλοιοκτήτες. Περίπου το ένα τέταρτο εξ αυτών φέρει σημαία Παναμά ενώ ο μεγαλύτερος κατασκευαστής bulk carriers είναι η νότια Κορέα και 80-82% τέτοιων πλοίων έχουν κατασκευαστεί στην Ασία. Η πιο σημαντική αλλά και χρονοβόρα διαδικασία για ένα bulk carrier πλοίο είναι η φόρτωση και η εκφόρτωση, ενώ τα σημαντικότερα προβλήματα που μπορεί να παρουσιαστούν είναι η μετατόπιση του φορτίου, η αυθόρμητη καύση και η υπερφόρτωση δεδομένου ότι το χύδην φορτίο μπορεί να είναι πολύ πυκνό ή και διαβρωτικό.

Ειδικές προϋποθέσεις και απαιτήσεις, καθώς και επιπλέον μέτρα για τα bulk carrier πλοία περιλαμβάνονται στη SOLAS ενώ το 1997 θεσμοθετήθηκε και ο κώδικας «blu» που περιέχει οδηγίες σχετικές με την ασφάλεια κατά την διαδικασία φόρτωσης και εκφόρτωσης. Ένα νέο ναυάγιο του φορτηγού Derbyshire πυροδότησε νέες διαβουλεύσεις στην επιτροπή ασφαλείας του I.M.O με αποτέλεσμα να προταθούν αναθεωρήσεις των κανονισμών της SOLAS για ενίσχυση της ασφάλειας των φορτηγών πλοίων.

5.4 ΤΟΠΟΙ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Τον Δεκέμβριο του 2000 το δεξαμενόπλοιο Castor ρυμουλκείται για περίπου ένα μήνα γύρω από τη Μεσόγειο θάλασσα προκειμένου να βρεθεί ένα μέρος όπου τα σωστικά συνεργεία θα μπορούσαν να μεταφέρουν το φορτίο και να κάνουν τις απαραίτητες επισκευές. Το Castor παρουσίασε ζημιά στο κύτος, προκάλεσε ρήγμα 24 μέτρων στη μέση του πλοίου με το φόβο της έκρηξης και ρήξης των κυτών, ενώ οι αρχές του Γιβραλτάρ και του Μαρόκο απαγόρευσαν την είσοδό του στα λιμάνια τους. Το Castor συνοδευόμενο από ρυμουλκό απέπλευσε προς τη νοτιοανατολική ακτή της Ισπανίας και οι ισπανικές αρχές ζήτησαν από το πλοίο να τηρήσει απόσταση από την ακτή για να μειωθεί ο κίνδυνος μιας ενδεχόμενης καταστροφικής έκρηξης. Τελικά το Castor ρυμουλκήθηκε σε μια προστατευμένη ακτή της Τυνησίας. Ο τότε Γενικός Γραμματέας του I.M.O William A. O' Neil έθεσε σε διαβούλευση κατά προτεραιότητα το πρόβλημα των πλοίων που βρίσκονται σε κατάσταση κινδύνου απειλώντας το περιβάλλον και τις παράκτιες χώρες. Ο στόχος ήταν να δημιουργηθεί και να συμφωνηθεί από τα μέλη του I.M.O ένα σχέδιο αντιμετώπισης τέτοιων περιστατικών με την παροχή της κατάλληλης βοήθειας, αλλά και εγκαταστάσεων. Το αποτέλεσμα των διαβουλεύσεων ήταν η έγκριση δύο νέων ψηφισμάτων από τη Συνέλευση του I.M.O το Νοέμβριο του 2003. Το πρώτο ψήφισμα αφορά περιπτώσεις κατά τις οποίες ένα πλοίο βρίσκεται σε κατάσταση ανάγκης αλλά δεν τίθεται θέμα ασφάλειας ζωής. Σε αυτήν την περίπτωση τηρούνται οι διατάξεις της Σύμβασης SAR.

Το ψήφισμα α΄ λαμβάνει υπόψη του ότι η μεταφορά ενός πλοίου που βρίσκεται σε ανάγκη μπορεί να προκαλέσει οικονομική και περιβαλλοντική επιβάρυνση στο παράκτιο κράτος και άρα υπάρχει η πιθανότητα της άρνησης παροχής βοήθειας και από τις αρχές αλλά και τους τοπικούς πληθυσμούς. Αυτό σημαίνει ότι η απόφαση παροχής βοήθειας μπορεί να λαμβάνεται κατά περίπτωση με βάση τα συμφέροντα, τόσο του πλοίου που κινδυνεύει, όσο και του περιβάλλοντος.

Το β΄ ψήφισμα αφορά στη σύσταση δημιουργίας από τα παράκτια κράτη μιας υπηρεσίας ναυτικής βοήθειας (maritime assistant service –MAS). Η υπηρεσία θαλάσσιας βοήθειας MAS δεν είναι ένας νέος οργανισμός. Ο βασικός στόχος είναι η συλλογή αναφορών, ειδοποιήσεων και προσφυγών και η αποστολή τους στα διάφορα όργανα του IMO. Επιπλέον, λειτουργεί ως κέντρο επικοινωνίας σε περίπτωση που κάποιο πλοίο χρειαστεί βοήθεια ανταλλάσσοντας πληροφορίες μεταξύ αυτών που εμπλέκονται σε μια πιθανή επιχείρηση διάσωσης. Ένα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της MAS είναι η δυνατότητα γειτονικών παράκτιων χωρών να συμμετάσχουν από κοινού σε αυτό για την καλύτερη και αποδοτικότερη αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης. Είναι σημαντικό να αναφέρουμε ότι ανάλογη πρωτοβουλία έχει λάβει και η Ευρωπαϊκή Ένωση. Στις εγκαταστάσεις του EMSA στη Λισαβόνα βρίσκεται το κέντρο υπηρεσιών υποστήριξης ναυτιλίας (MSS), το οποίο παρέχει υποστήριξη σε 24ώρη βάση, ώστε να εξασφαλίσει την παροχή ταχείας βοήθειας σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

Η ΥΓΙΕΙΝΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

6.1 Η ΥΓΙΕΙΝΗ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ

Όλοι βέβαια γνωρίζουμε ότι η κατασκευή και η χρήση πλοίων από τους ανθρώπους δεν είναι σημείο των καιρών. Τα πλοία εξυπηρέτησαν την ανθρωπότητα από την αρχαιότητα έως σήμερα, τόσο για λόγους εμπορικούς, όσο και για την αναζήτηση νέων πλουτοπαραγωγικών πόρων και για την ανάγκη αποικισμού και κατάκτησης νέων χωρών. Βεβαίως, οι συνθήκες διαβίωσης επάνω σε ένα πλοίο κατά το παρελθόν, όχι μόνο δεν ήταν ικανοποιητικές αλλά θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν το λιγότερο εξαντλητικές για το πλήρωμα. Ακόμα τρομάζουν τη σκέψη μας τα πληρώματα των ιστιοφόρων του μεσαίωνα που σχεδόν αποδεκατίζονταν από τις επιδημίες, την έλλειψη πόσιμου νερού αλλά και κατάλληλου ιατρικού προσωπικού. Το σκορβούτο που είναι ασθένεια η οποία οφείλεται στη έλλειψη βιταμίνης C την οποία λαμβάνει ο ανθρώπινος οργανισμός από τα νωπά λαχανικά και τα φρούτα, ο «πυρετός των πλοίων», δηλαδή ο εξανθηματικός τύφος και η δυσεντερία ήταν μερικά μόνο από τα πολλαπλά προβλήματα που αντιμετώπιζαν τα πληρώματα των πλοίων. Αν συνυπολογίσει κανείς την έλλειψη αποχωρητηρίων αλλά και την παντελή απουσία ατομικής καθαριότητας με το γεγονός ότι οι εργαζόμενοι στρατολογούνταν από τις

φυλακές, τις ταβέρνες των λιμανιών και τους δρόμους, αντιλαμβάνεται πόσο σημαντικό ήταν το θέμα της υγιεινής πάνω στα πλοία.

Για να μπορέσουμε να κατανοήσουμε τις ανάγκες ενός πλοίου στα θέματα υγιεινής θα πρέπει να έχουμε μια σφαιρική εικόνα του πώς λειτουργεί όχι στις τεχνικές του λεπτομέρειες αλλά στο σύνολό του. Δεν θα ήταν ατυχές να το παρομοιάσει κανείς με μια μικρή πόλη. Πάνω σε ένα πλοίο συναντάει κανείς χώρους αναψυχής, εστιατόρια, γραφεία, καταλύματα αλλά και μηχανοστάσια, κοινόχρηστους χώρους, εργαζόμενους και επιβάτες. Βρίσκεται όμως εκτεθειμένο σε έντονα καιρικά φαινόμενα και απαιτείται ο μέγιστος δυνατός βαθμός αυτάρκειας για την αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης. Συνεπώς, στην υγιεινή ενός πλοίου περιλαμβάνεται ο αερισμός, ο φωτισμός, η θερμοκρασία, η καθαριότητα των χώρων, η μυοκτονία και η εντομοκτονία αλλά και η διαχείριση των απορριμμάτων. Από τα θέματα υγιεινής του πλοίου δεν εξαιρούνται βεβαίως, οι χώροι εργασίας όπως τα μαγειρεία και το μηχανοστάσιο. Επίσης, οι αποθήκες, οι δεξαμενές νερού αλλά και των καυσίμων, οι χώροι φορτίου και οι ενδιαιτήσεις, δηλαδή οι χώροι που οι αξιωματικοί και το πλήρωμα περνούν τις ελεύθερες ώρες τους.

Ενδεικτικά και γενικά θέματα :

A)Αερισμός.

Χρήση ανεμιστήρων, αεραγωγών ή άλλου τύπου τεχνικό αερισμό για τα διαμερίσματα του πλοίου που βρίσκονται κάτω από την ίσαλο ή είναι εσωτερικά, αφού δεν υπάρχει δυνατότητα φυσικού εξαερισμού.

Β)Φωτισμός.

Πολλά διαμερίσματα του πλοίου στερούνται της δυνατότητας του φυσικού φωτισμού από τον ήλιο και απαιτείται τεχνικός φωτισμός, ώστε οι εσωτερικοί χώροι όπως τα κλιμακοστάσια, οι αποθήκες και οι διάδρομοι να φωτίζονται επαρκώς, τόσο για την ασφάλεια των εργαζομένων, τόσο και των επιβατών.

Γ)Θερμοκρασία.

Διατήρηση σταθερής θερμοκρασίας με κεντρικά συστήματα κλιματισμού. Το θέμα της θερμοκρασίας δεν αφορά μόνο την άνετη διαβίωση του πληρώματος ή των επιβατών αλλά και τα μέρη του πλοίου όπου αναπτύσσονται πολύ μεγάλες θερμοκρασίες, όπως είναι το μηχανοστάσιο, τα οποία πρέπει να μονώνονται από τα άλλα διαμερίσματα.

Δ)Καθαρισμός.

Αφορά βεβαίως όλα τα μέρη του πλοίου και έχει βασικό στόχο την εξάλειψη εστιών μικροβίων.

Ε)Μυοκτονία και εντομοκτονία.

Είναι από τα πιο σημαντικά θέματα υγιεινής σε ένα πλοίο και είναι υποχρεωμένα τα πλοία να ακολουθούν περιοδικά προγράμματα μυοκτονίας και εντομοκτονίας σύμφωνα με τους διεθνείς

υγειονομικούς κανονισμούς. Οι δύο αυτοί κανόνες υγειονομίας είναι πολύ σημαντικοί για την αντιμετώπιση σοβαρών ασθενειών που μεταδίδονται από τα έντομα και τα ποντίκια, όπως η πανώλη, ο κίτρινος πυρετός, η ελονοσία και διάφορες εντερικές λοιμώξεις.

Στ) Διαχείριση των απορριμμάτων.

Όπως σε κάθε ανθρώπινη κοινωνία, έτσι και πάνω στο πλοίο συγκεντρώνονται απορρίμματα τα οποία μπορεί να αποτελέσουν εστία μόλυνσης και έλξης εντόμων και ποντικών. Για το συγκεκριμένο θέμα υπάρχει ο κανονισμός 9.2 στο παράρτημα 5 στη Διεθνή Σύμβαση MARPOL ο οποίος περιλαμβάνει οδηγίες για την ασφαλή διαχείρισή τους, για την προστασία των ανθρώπων και του περιβάλλοντος.

Ζ) Θόρυβοι.

Ένα θέμα υγιεινής που αντιμετωπίζουν οι άνθρωποι όταν βρίσκονται σε ένα πλοίο είναι οι θόρυβοι. Πρόκειται για θορύβους που προκαλούνται από δονήσεις, είναι δυσάρεστοι ή μη εύκολα ανεκτοί από το ανθρώπινο αυτί, μετρούνται με το ντεσιμπέλ, ενώ προβλέπεται ενδεικτική μέτρηση σε επιλεγμένα σημεία κατά την κατασκευή των πλοίων.

6.2 ΥΓΙΕΙΝΗ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

Όποια μέριμνα και αν ληφθεί σχετικά με την ασφάλεια στη ναυτιλία και όποιες και όσες συμβάσεις σε διεθνές ή διακρατικό επίπεδο και αν υπογραφούν δεν θα έχει επιτευχθεί κανένας στόχος εάν δεν έχουν ληφθεί τα αναγκαία μέτρα για την ασφάλεια και την υγιεινή των πληρωμάτων των πλοίων δεδομένου ότι ο ανθρώπινος παράγοντας βρίσκεται πίσω από κάθε λειτουργία και σε κάθε στάδιο για την πραγματοποίηση ενός ταξιδιού με πλοίο. Από την κατασκευή του, τη συντήρησή του, έως και την αντιμετώπιση έκτακτων καταστάσεων που μπορεί να παρουσιαστούν. Επειδή από την αρχαιότητα έως σήμερα, οι άνθρωποι προγραμματίζουν και ελέγχουν τις μηχανές και επειδή τα πλοία βρίσκονται εκτεθειμένα σε μεγάλες φυσικές εναλλαγές. Τελικά, ο πρώτος στόχος πρέπει να είναι η ασφάλεια και η υγιεινή του πληρώματος. Η ασφάλεια των ναυτικών είναι ένα θέμα το οποίο έχει αναλυθεί νωρίτερα και απομένει το ζήτημα της υγιεινής. Όταν κανείς μιλά για υγιεινή του πληρώματος εννοεί σαφώς την ατομική υγιεινή, την υγεία δηλαδή του κάθε μέλους του πληρώματος ως ατόμου ξεχωριστά. Παράγοντες που μπορούν να επηρεάσουν την καλή διατήρηση του οργανισμού και την επίτευξη των υψηλότερων δυνατών επιπέδων ενέργειας και αποδοτικότητας στην καθημερινή ζωή τους, είναι η ατομική καθαριότητα, η διατροφή, η άσκηση, η ανάπαυση και ο ύπνος. Θεωρητικά δεχόμαστε ότι οι συνθήκες που αφορούν την υγιεινή του πλοίου επηρεάζουν άμεσα και την υγιεινή του πληρώματος. Για παράδειγμα ο καλός αερισμός και η χρήση κλιματιστικών μηχανημάτων επιδρούν θετικά στην υγεία των ανθρώπων που εργάζονται πάνω στο πλοίο. Αναλόγως, η καθαριότητα στα μαγειρεία και ο καλός προγραμματισμός των προμηθειών, επηρεάζει τη

διατροφή τους. Η λήψη μέτρων για την ελάττωση των θορύβων με την εφαρμογή ειδικών μονώσεων εξασφαλίζει ποιοτικές ώρες ανάπαυσης και ύπνου. Ένας άλλος παράγοντας, σημαντικός για την υγιεινή του πληρώματος, είναι η νοσηλεία πάνω στο πλοίο. Η ύπαρξη ιατρείου θαλάμου ασθενών, απομονωτηρίου ή απολυμαντηρίου καθώς και εξειδικευμένου ιατρικού προσωπικού, εξασφαλίζει την καλύτερη δυνατή περίθαλψη, όταν δεν υπάρχει η δυνατότητα άμεσης μεταφοράς σε νοσηλευτικό ίδρυμα ξηράς. Στα παραπάνω για την παροχή νοσηλείας στο πλοίο περιλαμβάνεται η ύπαρξη φαρμάκων και υγειονομικών ειδών που πρέπει να βρίσκονται ανά πάσα στιγμή πάνω στο πλοίο. Βεβαίως, όσα αναφέρθηκαν αφορούν τα πληρώματα αλλά και τους επιβάτες.

Τα θέματα της υγιεινής όσων επιβαίνουν στο πλοίο έχουν σε μεγάλο βαθμό διευθετηθεί νομοθετικά. Οι πρώτες απόπειρες για νομοθετική ρύθμιση ανάγονται στον 14^ο αιώνα και την επιδημία του «μαύρου θανάτου» και αργότερα στο 1830 όταν ξέσπασε επιδημία χολέρας. Η ναυτική υγειονομική νομοθεσία περιλαμβάνει διεθνείς κανόνες αλλά και νόμους με εθνική εμβέλεια.

6.2.1 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ

- Διεθνής Υγειονομικός Κανονισμός : Υιοθετήθηκε από τη Δ΄ Παγκόσμια Συνέλευση Υγείας στις 25.3.1951 και τέθηκε σε ισχύ για όλα τα κράτη μέλη της Παγκόσμιας Οργάνωσης Υγείας από την 1^η Οκτωβρίου το 1952. Στις διατάξεις του περιλαμβάνονται επιδημιολογικές πληροφορίες καθώς και υγειονομικά μέτρα και υγειονομική οργάνωση λιμένων και αερολιμένων. Ειδικές διατάξεις του αφορούν νόσους «καθάρσεως» όπως πανώλη, χολέρα, κίτρινο πυρετό, ευλογιά, εξανθηματικό τύφο, υπόστροφο πυρετό και υγειονομικά έγγραφα όπως ναυτιλιακή δήλωση υγείας, διεθνή πιστοποιητικά εμβολιασμού και πιστοποιητικά μυοκτονίας.
- Β΄ Σύμβαση της Γενεύης 12.08.1949 : Αναφέρεται στη βελτίωση των συνθηκών αντιμετώπισης τραυματιών ασθενών και ναυαγών κατά τη διάρκεια πολέμου.
- Η Διεθνής Σύμβαση «περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα» (SOLAS) : Περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με τα τρόφιμα, το νερό των σωσίβιων λέμβων και άλλα.

- Η Σύμβαση των Βρυξελλών 1.12.1924 : Αφορά την προστασία των ναυτικών από τα αφροδίσια νοσήματα.

- Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (ILO) : Πολλές συστάσεις και συμβάσεις του οργανισμού αφορούν στη διατήρηση και βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης και υγιεινής στα πλοία.

Ενδεικτικά :

ILO 164 , Health Protection and Medical Care Convention, 1987 : Καθίσταται υποχρεωτική η ύπαρξη φαρμακείου στα πλοία και θεσπίζεται η παρουσία θεραπευτηρίου σε αυτά, καθώς και το πλαίσιο για τη συνεργασία μεταξύ των κρατών για τη ναυτική υγιεινή.

ILO 180 , Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention, 1996 : Καθορίζει τις ώρες εργασίας και αναπαύσεως των ναυτικών, τη σύνθεση του πληρώματος των πλοίων και τις ευθύνες του πλοιοκτήτη και του πλοιάρχου για τη σωστή εφαρμογή των διατάξεων.

ILO 187 , Seafarers' Wages Hours of Work and the Manning of Ships Recommendation, 1996 : Ρυθμίζει μισθολογικά θέματα των ναυτικών.

ILO 140 , Crew Accommodation (Air Conditioning) Recommendation, 1970 : Περιέχει διατάξεις σχετικές με την εγκατάσταση κλιματισμού στα πλοία.

ILO 141 , Crew Accommodation (Noise Control) Recommendation, 1970 : Περιέχει διατάξεις σχετικές με τη μόνωση χώρων του πλοίου για τον έλεγχο του θορύβου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

ΤΡΟΠΟΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Είναι αλήθεια πως στην παραπάνω εργασία δεν θα μπορούσαν να αναφερθούν αναλυτικά και διεξοδικά όλα τα προβλήματα που μπορούν να προκύψουν επάνω σε ένα πλοίο και σίγουρα ούτε όλες οι νομοθετικές παρεμβάσεις που έχουν ληφθεί, τόσο από τη διεθνή κοινότητα, όσο και από τα κράτη στην εσωτερική τους έννομη τάξη. Ωστόσο, ο στόχος ήταν να καταδειχθούν τα κύρια προβλήματα, οι πρωτοβουλίες που έχουν έως τώρα παρθεί καθώς και κυρίως η διαχρονικότητα και η πολυπλοκότητα των προβλημάτων της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Τρεις βασικοί παράγοντες που οδηγούν στα ναυτικά ατυχήματα είναι τα μηχανικά προβλήματα σε συνδυασμό με το ιδιόμορφο περιβάλλον διαβίωσης πάνω στο πλοίο, ο ανθρώπινος παράγοντας που σχετίζεται, τόσο με τις ανθρώπινες αντοχές και τα όρια, όσο και με την εμπειρία τη γνώση και τη συμμόρφωση στις υποδείξεις, τα μέτρα και τις νομοθετικές ρυθμίσεις και τέλος οι περιβαλλοντικές συνθήκες όπως ακραία καιρικά φαινόμενα. Τα ναυτικά ατυχήματα μπορούν να οδηγήσουν σε μεγάλες καταστροφές και να επηρεάσουν μεγάλο αριθμό ανθρώπων. Άλλωστε γνωρίζουμε από εμπειρία, τόσο από παλιότερες εποχές, όσο και στη σύγχρονη εποχή το υψηλό κόστος ενός ναυαγίου με όρους οικονομικούς, περιβαλλοντολογικούς αλλά και σε ανθρώπινες ζωές. Το ζήτημα της πρόληψης των ναυτικών ατυχημάτων

είναι πολύπλευρο και ως τέτοιο θα πρέπει να αντιμετωπιστεί, Αν θέλει κανείς να κατηγοριοποιήσει τη διαδικασία της πρόληψης, τότε θα είχαμε τα παρακάτω στάδια :

A)Ορθή σχεδίαση, κατασκευή, εξοπλισμός και συντήρηση των πλοίων σε συνδυασμό με την πρόσληψη έμπειρου και εκπαιδευμένου πληρώματος.

B)Όπως συνεπάγεται από το α΄ διαρκής εκπαίδευση και ενημέρωση των εργαζομένων στα πλοία.

Γ)Νομοθετικές ρυθμίσεις σε εθνικό επίπεδο αλλά και κυρίως σε διεθνές επίπεδο δεδομένου ότι τα πλοία μεταφέρουν ανθρώπους και εμπορεύματα σε όλα τα μήκη και τα πλάτη της γης.

Δ)Συνεχείς έλεγχοι και επιθεωρήσεις από όργανα που να διαθέτουν την αρμοδιότητα αλλά και τις γνώσεις για αυτούς.

Ε)Αυστηρές ποινές για τους παραβάτες των κανονισμών είτε αφορούν μέλη του πληρώματος είτε αρχές που διεξάγουν τους ελέγχους και εταιρείες τα συμφέροντα των οποίων εξυπηρετεί ένα πλοίο.

Όλα τα παραπάνω απαιτούν για την πραγματοποίησή τους την αφοσίωση στον κοινό στόχο που είναι η μείωση των ναυτικών ατυχημάτων και η αποφυγή κατά το μέγιστο δυνατό των μεγάλων περιβαλλοντικών καταστροφών. Μόνο η συνεργασία των εμπλεκόμενων μερών μπορεί να μειώσει αποτελεσματικά τα ατυχήματα στις θαλάσσιες μεταφορές.

Συνοψίζοντας μπορούμε να πούμε ότι σημαντικό έργο διαδραματίζει α) το Μνημόνιο των Παρισίων(MOU) το οποίο λειτουργεί με στόχο τον έλεγχο και την εξάλειψη πλοίων χαμηλότερων προτύπων (sub-standard) που καταπλέουν στα λιμάνια των κρατών μελών του μνημονίου, β) ο Κώδικας ICM μέσω του οποίου επιδιώκεται η καλύτερη και η αποτελεσματικότερη οργάνωση των ναυτιλιακών εταιρειών και τέλος ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός IMO οι προσπάθειες του οποίου έχουν σκοπό να διασφαλίσουν ότι όσοι ταξιδεύουν, επιβάτες ή πλήρωμα θα φτάσουν ασφαλώς στον προορισμό τους.



1. Atlantic Empress, 1979. Διαρροή πετρελαίου 287.000 τόνοι

1,2 <https://e-nautilia.gr/ta-epta-xeirotera-atuximata-me-petrelieiofora-ston-kosmo/>

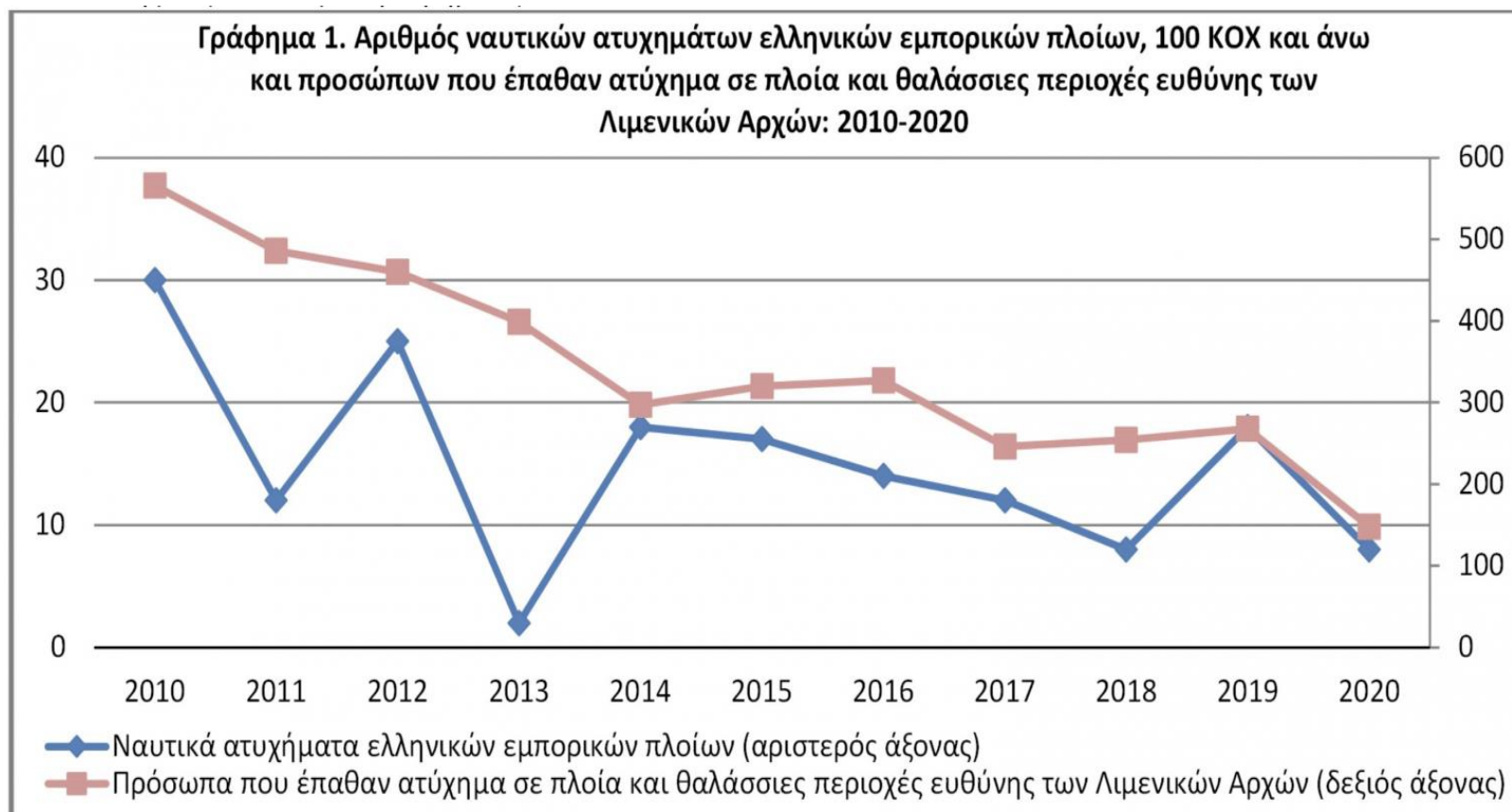


2. ABT summer 1991. Διαρροή πετρελαίου 260.000 τόνοι



3.Katina P. 1992. Διαρροή πετρελαίου 67.000 τόνοι

<https://e-nautilia.gr/ta-epta-xeirotera-atuximata-me-petrelieiofora-ston-kosmo/>



<https://seanews.gr/3963-2/>

Πίνακας 1. Ναυτικά ατυχήματα ελληνικών εμπορικών πλοίων, 100 ΚΟΧ και άνω, κατά κατηγορία πλοίων: 2020

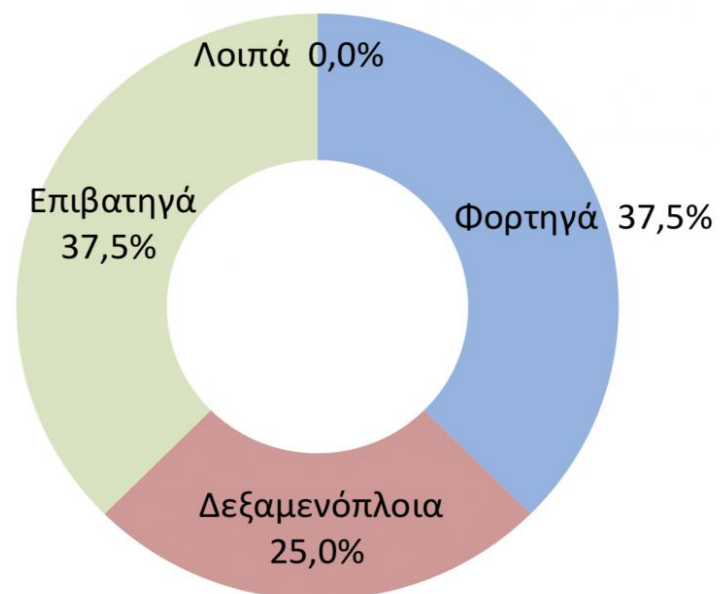
Κατηγορία πλοίων	Δύναμη ελληνικού εμπορικού στόλου		Εμπορικά πλοία που συνέβη ναυτικό ατύχημα		Αναλογία (%)	
	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ
Σύνολο	1.832	40.426.271	8	201.339	0,44	0,50
Φορτηγά	404	12.021.133	3	85.473	0,74	0,71
Δεξαμενόπλοια	466	27.035.336	2	83.773	0,43	0,31
Επιβατηγά	704	1.275.364	3	32.093	0,43	2,52
Λοιπά ⁽¹⁾	258	94.438	0	0	0,00	0,00

(1) Περιλαμβάνονται πλοία ρυμουλκά, ναυαγοσωστικά, αλιευτικά, τοποθετήσεως υποβρυχίων καλωδίων κλπ.

Συνολικά καταγράφηκαν 8 ναυτικά ατυχήματα σε ελληνικά εμπορικά πλοία 100 ΚΟΧ και άνω, συνολικής χωρητικότητας 201.339 ΚΟΧ. Τα πλοία στα οποία συνέβη ατύχημα αναλογούν στο 0,44% του συνόλου της δύναμης του ελληνικού εμπορικού στόλου και στο 0,50% της ολικής χωρητικότητάς του

<https://seanews.gr/3963-2/>

Γράφημα 2. Ναυτικά ατυχήματα ελληνικών εμπορικών πλοίων, 100 ΚΟΧ και άνω, κατά κατηγορία πλοίων: 2020



Από τα 8 πλοία στα οποία συνέβη ατύχημα, (37,5%) ήταν φορτηγά, (37,5%) επιβατηγά και (25,0%) δεξαμενόπλοια

<https://seanews.gr/3963-2/>

Πίνακας 2. Ναυτικά ατυχήματα ελληνικών εμπορικών πλοίων, 100 ΚΟΧ και άνω, ως προς το γεγονός πρόκλησης του ατυχήματος: 2018-2020

	2018		2019		2020	
	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ
Σύνολο	8	46.453	18	156.946	8	201.339
Βύθιση ⁽¹⁾	0	0	0	0	0	0
Προσάραξη	1	886	4	872	4	166.093
Σύγκρουση	0	0	0	0	0	0
Πυρκαγιά ή έκρηξη	2	40.081	0	0	0	0
Πρόσκρουση	2	2.114	1	26.172	2	18.478
Βλάβη μηχανής ⁽²⁾	2	3.246	9	123.924	2	16.768
Λοιπά γεγονότα	1	126	4	5.978	0	0

(1) Περιλαμβάνονται οι αιφνίδιες βυθίσεις πλοίων, που δεν προέρχονται από γεγονότα αναφερόμενα στον πίνακα.

(2) Περιλαμβάνεται και η βλάβη έλικα και λέβητα.

<https://seanews.gr/3963-2/>

Πίνακας 3. Άτομα που έπαθαν ατύχημα (θανατηφόρο ή μη) σε πλοία⁽¹⁾ ή σε θαλάσσιες περιοχές δικαιοδοσίας λιμενικών αρχών: 2018-2020

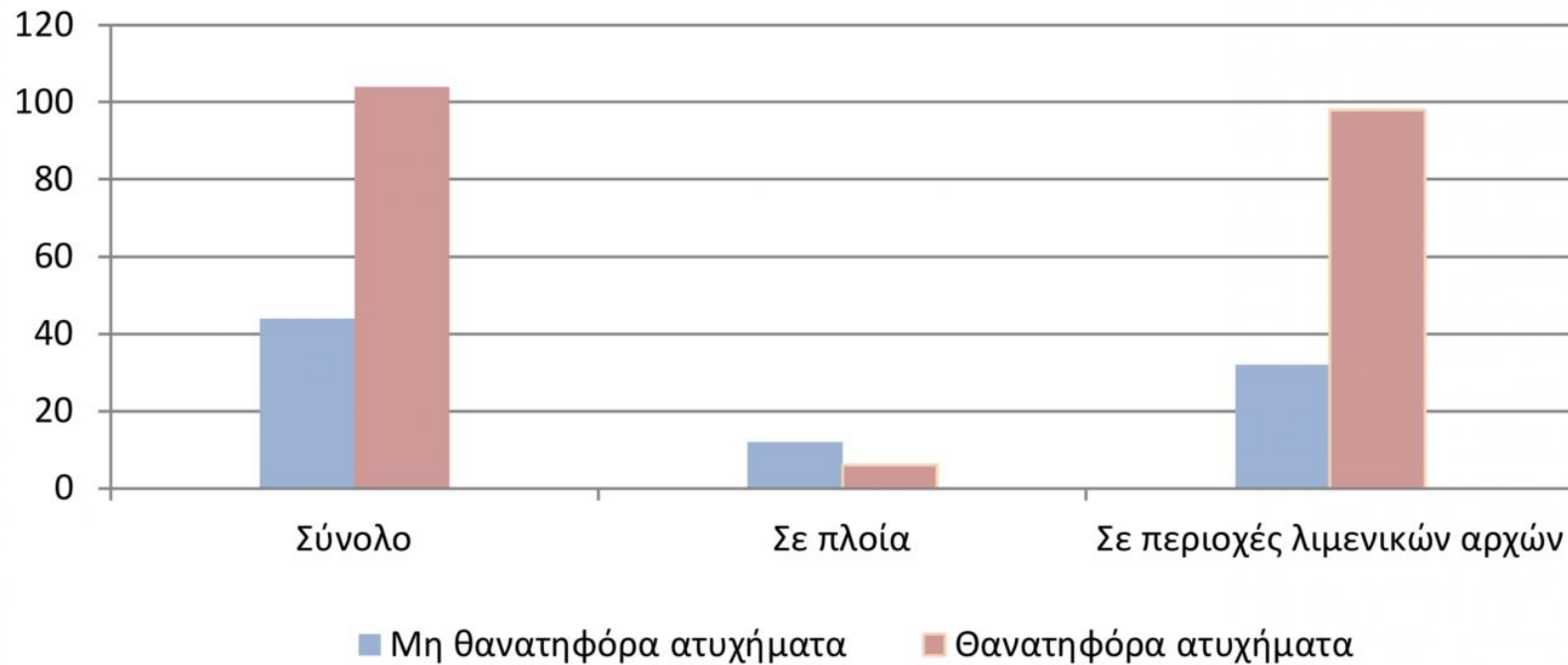
	2020		Σύνολο			Μεταβολή (%)	
	Άτομα που έπαθαν		2018	2019	2020	2019/2018	2020/2019
	μη θανατηφόρα ατυχήματα	θανατηφόρα ατυχήματα					
Σύνολο	44	104	254	268	148	5,5	-44,8
Σε πλοία	12	6	20	46	18	130,0	-60,9
Φορτηγά	2	1	2	7	3	250,0	-57,1
Δεξαμενόπλοια	0	0	2	2	0	–	-100,0
Επιβατηγά	10	3	15	31	13	106,7	-58,1
Λοιπά ⁽²⁾	0	2	1	6	2	500,0	-66,7
Σε περιοχές λιμενικών αρχών	32	98	234	222	130	-5,1	-41,4
Λιμένες	10	4	21	34	14	61,9	-58,8
Ναυπηγεία	0	1	0	0	1	–	–
Ακτές	22	93	213	188	115	-11,7	-38,8

(1) Περιλαμβάνονται τα άτομα που έπαθαν ναυτικό ατύχημα επάνω σε πλοία ή σε πλοiάρια ή σε οποιοδήποτε άλλο πλωτό ναυπήγημα.

(2) Περιλαμβάνονται ρυμουλκά, ναυαγοσωστικά, αλιευτικά, θαλαμηγοί και λοιπά πλοiάρια, πλωτά ναυπηγήματα.

<https://seanews.gr/3963-2/>

Γράφημα 4. Πρόσωπα που έπαθαν ατύχημα (θανατηφόρο ή μη) σε πλοία ή σε θαλάσσιες περιοχές δικαιοδοσίας λιμενικών αρχών: 2020



<https://seanews.gr/3963-2/>

Πίνακας 6. Αριθμός ατυχημάτων με θανάτους και αγνοούμενους, θάνατοι από πνιγμό ή άλλη αιτία και αγνοούμενοι, από παράνομη είσοδο σε θαλάσσιες περιοχές, δικαιοδοσίας ελληνικών λιμενικών αρχών: 2010-2020

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Αριθμός ατυχημάτων με θανάτους	5	1	1	9	9	77	55	4	1	8	12
Θάνατοι από πνιγμό ή άλλη αιτία	36	2	22	27	45	272	151	12	16	21	8
Αριθμός ατυχημάτων με αγνοούμενους	2	3	1	4	5	21	5	2	1	0	14
Αγνοούμενοι	6	24	6	10	19	152	27	10	3	0	1

Πηγή: Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής, Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

<https://seanews.gr/3963-2/>

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Ρούκουνας Εμμανουήλ : Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο 1, Νομική Βιβλιοθήκη , Νοέμβριος 2019
- Αθανασίου Λία : Ναυτικό Δίκαιο, Νομική Βιβλιοθήκη, Δεκέμβριος 2017
- Maritime Work Law Fundamentals : Responsible Shipowners, Reliable Seafarers, Springer Science and Business Media LLC, 2008

ΙΣΤΟΤΟΠΟΙ-ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ-ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

- <https://e-nautilia.gr/ta-epta-xeirotera-atuximata-me-petroleiofora-ston-kosmo/>
- <https://seanews.gr/>
- <https://seanews.gr/3963-2/>

- https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%94%CE%B9%CE%B5%CE%B8%CE%BD%CE%AE%CF%82_%CE%9F%CF%81%CE%B3%CE%B1%CE%BD%CE%B9%CF%83%CE%BC%CF%8C%CF%82_%CE%9D%CE%B1%CF%85%CF%83%CE%B9%CF%80%CE%BB%CE%BF%CE%90%CE%B1%CF%82
- <https://thesafiablog.com/?s=%CE%BD%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BB%CE%B9%CE%B1>
- https://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/9967/Ksineli_Aikaterini.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- <https://maiif.org/>
- https://hellanicus.lib.aegean.gr/?locale-attribute=el_GR
- https://european-union.europa.eu/index_el
- <https://laws.justice.gc.ca/eng/>
- <https://www.imo.org/>
- Νικόλαος-Ξενοφών Αγραφιώτης, Ασφάλεια και Υγιεινή στη Ναυτιλία- Τρόποι Αντιμετώπισης των Ναυτικών Ατυχημάτων, Σεπτέμβριος 2003

●Καραγιάννη Αρχοντιά, Λουπάκου Δήμητρα, Θεσμικό Πλαίσιο της Ασφάλειας και Υγιεινής στην Εμπορική Ναυτιλία, 2004