

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ**

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ

ΕΠΙΚΟΥΡΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ –

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΤΟΜΕΑ ΝΟΜΙΚΩΝ ΜΑΘΗΜΑΤΩΝ

ΣΧΟΛΗΣ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

ΝΑΥΤΙΚΑ

ΔΙΚΑΙΑ

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2025

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΡΩΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΔΙΚΑΙΟ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ	5
ΕΙΣΑΓΩΓΗ: Η πειρατεία ως το έγκλημα των φτωχών και τα αίτια της σομαλικής πειρατείας	5
I. Η πειρατεία κατά το Διεθνές Δίκαιο	6
II. Ανάδυση του νέου επαγγέλματος των ένοπλων φρουρών εμπορικών πλοίων	12
ΕΠΙΛΟΓΟΣ: Νέες εξελίξεις στο πανάρχαιο φαινόμενο της πειρατείας	14
ΑΣΚΗΣΗ ΑΥΤΟΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ	16
ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΣΤΗΝ ΑΣΚΗΣΗ ΑΥΤΟΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ	17
ΔΕΥΤΕΡΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΜΝΗΜΕΙΑ ΣΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΖΩΝΕΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΚΑΙ ΣΒΑΛΜΠΑΡΝΤ	21
ΕΙΣΑΓΩΓΗ : Δίκαιο της Θάλασσας και Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο	21
I. Η Συμφωνία για το ναυάγιο του « CSS Alabama »	22
II. Η Ελλάδα ως αρχαιολογική χώρα και η Σύμβαση της UNESCO του 2001	23
III. Η αρχαιολογική ζώνη	26
IV. Το ναυάγιο του «Burdigala»	28
V. Το ναυάγιο του « Floréal »	31
VI. Η Περιοχή	32
VII. Νομικό καθεστώς του αρχιπελάγους Σβάλμπαρντ	34
ΕΠΙΛΟΓΟΣ: Πλουραλισμός εννόμων αγαθών στο Σύνταγμα των Ωκεανών	35
ΑΣΚΗΣΗ ΑΥΤΟΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ	38
ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΣΤΗΝ ΑΣΚΗΣΗ ΑΥΤΟΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ	39

ΤΡΙΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΠΤΥΧΕΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ	50
ΕΙΣΑΓΩΓΗ: Το Ναυτιλιακό Δίκαιο	50
I. Η σύμβαση ναύλωσης και η σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς	50
II. Η θαλάσσια φορτωτική	53
III. Ο συνεταιρισμός και η σχέση του με την εμπορική ναυτιλία	58
ΕΠΙΛΟΓΟΣ: Το πολλαπλασιαστικό εμπορικό αποτέλεσμα του Ναυτιλιακού Δι- καίου	60
ΑΣΚΗΣΗ ΑΥΤΟΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ	63
ΛΥΣΗ ΑΣΚΗΣΗΣ ΑΥΤΟΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ	66
ΤΕΤΑΡΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΠΤΥΧΕΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	69
ΕΙΣΑΓΩΓΗ: Το Δίκαιο Περιβάλλοντος και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος	69
I. Καθορισμός των κλιματικών αλλαγών	70
II. Περιγραφή του φαινομένου του θερμοκηπίου	71
III. Επεξήγηση της σχέσης μεταξύ εκπομπών CO ₂ και κλιματικής αλλαγής	72
IV. Αναγνώριση της συμβολής της ανθρωπότητας στην κλιματική αλλαγή	73
V. Αναγνώριση της δυσκολίας πρόβλεψης των μελλοντικών συνεπειών της κλιματικής αλλαγής	80
VI. Πιθανές συνέπειες της κλιματικής αλλαγής	81
VII. Αναφορά της συμβολής της ναυτιλίας στις εκπομπές CO ₂ παγκοσμίως	82
VIII. Διαδικασίες ή/και τεχνικές εγκαταστάσεις/εξοπλισμός που αποσκοπούν στην ελαχιστοποίηση των εκπομπών αερίου θερμοκηπίου εξαιτίας της ναυτιλίας	83
IX. B1 Σχέδιο Διαχείρισης Έρματος (Ballast water management plan) του παραρτήματος της σύμβασης BWI	86

X. B2 Βιβλίο Έρματος	88
XI. B3 Διαχείριση Έρματος για Πλοία	91
XII. B4. Ανταλλαγή Έρματος	94
XIII. B5. Διαχείριση Ιζημάτων στα Πλοία	95
XIV. B6. Καθήκοντα Αξιωματικών και Πληρώματος	96
XV. Αστικές και ναυτικές ναυτιλιακές αξίες με έμφαση στον εξαγνισμό του πλοίου	97
ΕΠΙΛΟΓΟΣ: Το βάρος της ναυτιλίας σε σχέση με το έρμα και με το περιβάλλον	103
ΑΣΚΗΣΗ ΑΥΤΟΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ	104
ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΣΤΗΝ ΑΣΚΗΣΗ ΑΥΤΟΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ	106
ΕΠΙΜΕΤΡΟ	118
ΑΣΚΗΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ Ι	118
ΛΥΣΗ ΑΣΚΗΣΕΩΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ Ι	122
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	124

ΠΡΩΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΔΙΚΑΙΟ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ: Η πειρατεία ως το έγκλημα των φτωχών και τα αίτια της σομαλικής πειρατείας

Η πειρατεία (στα αγγλικά «piracy») είναι αρχαιοελληνική λέξη και προέρχεται από το ρήμα «πειρώμαι», που σημαίνει δοκιμάζω. Είναι ταυτόχρονα και ένα έγκλημα που γνώρισε άνθιση σε διάφορες εποχές του παρελθόντος, ήδη από τα αρχαία χρόνια. Η έννοια της πειρατείας την εποχή των αρχαίων Ελλήνων, αλλά και των Ρωμαίων, δεν συμπίπτει με τη σημερινή έννοια της πειρατείας, και αυτό γιατί σήμερα ο πειρατής εξακολουθεί να παραμένει υπήκοος ενός κράτους, ενώ στην αρχαιότητα αποτελούσε μέρος μίας ξεχωριστής κοινότητας, με συνέπεια να θεωρείται ότι βρίσκεται σε πόλεμο με τα κράτη¹.

Η πειρατεία είναι ένα κατά κανόνα ταξικά προσδιορισμένο αδίκημα, εκπορευόμενο από τη φτώχεια των κατώτερων λαϊκών στρωμάτων. Το 2012 το δικαστήριο του Αμβούργου κατέγνωσε ποινές σε 10 Σομαλούς πειρατές που απήγαγαν ένα γερμανικό φορτηγό, το MS Taipan, τον Απρίλιο 2010, 900 χιλιόμετρα από την ακτή της Σομαλίας. Δυτικές ναυτικές δυνάμεις από ένα αντιπειρατικό σκάφος επιβιβάστηκαν στο φορτηγό πλοίο αφότου ο κυβερνήτης του εξέπεμψε σήμα SOS και συνέτριψαν τους Σομαλούς, οι οποίοι παραδόθηκαν στις γερμανικές αρχές μερικούς μήνες αργότερα.

Στη δίκη, πρώτη στη σύγχρονη ιστορία της Γερμανίας για την πειρατεία, η οποία και διήρκεσε 105 ημέρες, μία από τις πλέον μακρόχρονες στη μεταπολεμική ιστορία της χώρας, ένας από τους κατηγορούμενους απάντησε στην ερώτηση σχετικά με τον τόπο γεννήσεώς του ως εξής: «Γεννήθηκα κάτω από ένα δένδρο». Το ίδιο όμως είχε συμβεί δύο αιώνες πριν και στον μετέπειτα αρχηγό της Ελληνικής Επανάστασεως Θεόδωρο Κολοκοτρώνη, ο οποίος γεννήθηκε κάτω από μία βελανιδιά. Από τη Ζάκυνθο επιδιδόταν σε πειρατεία σε πλοία και στις οθωμανικές ακτές της Βορειοδυτικής Πελοποννήσου. Η πειρατική εμπειρία του οπλαρχηγού είναι κάτι που αποσιωπάται ενώ η πειρατεία στις ελληνικές θάλασσες εμφάνισε έξαρση κατά τους δύο τελευταίους αιώνες της τουρκοκρατίας. Σε αυτό συνέβαλε ο ανταγωνισμός των δυτικών δυνάμεων

¹ Α. Μπρεδήμας, *Η αναβίωση του φαινομένου της πειρατείας στις ακτές της Σομαλίας και το Διεθνές Δίκαιο*, Αρμενόπουλος 2010 12, υποσ. 30.

με την Ανατολή για τον έλεγχο των θαλάσσιων οδών που περνούσαν από το Αιγαίο. Νεότερη επιστημονική έρευνα εικάζει ότι ακόμη και ο Χριστόφορος Κολόμβος μέχρι τα 20 του χρόνια ήταν μέλος του πληρώματος ενός πειρατικού πλοίου. Στην έναρξη της δίκης στη Γερμανία, οι συνήγοροι κατέθεσαν μία κοινή δήλωση στο δικαστήριο, κατά την οποία η πραγματική αιτία της πειρατείας στην περιοχή ήταν η πολιτική αναταραχή στη Σομαλία και η υπεραλίευση στα ύδατά της από δυτικά έθνη. Τελικά, το δικαστήριο καταδίκασε και τους 10 κατηγορούμενους για τα ποινικά αδικήματα της απαγωγής και της προσβολής στη θαλάσσια κυκλοφορία, σε ποινές στερητικές της ελευθερίας από δύο έως και επτά έτη.

Όσον αφορά τα αίτια της σομαλικής πειρατείας, εκτός από την υπεραλίευση αναφέρεται και η υποδοχή πυρηνικών και λοιπών χημικών αποβλήτων κρατών του Πρώτου Κόσμου. Ήδη από τα τέλη της δεκαετίας του 1980 η Σομαλία ήταν ένας από τους «αγαπημένους» προορισμούς ξεφορτώματος τοξικών της ευρωπαϊκής (κατά ένα μέρος και της αμερικανικής) βιομηχανίας. Συνεπώς, το πρόβλημα δεν είναι μόνον οικονομικό αλλά και οικολογικό – υγειονομικό.

I. Η πειρατεία κατά το Διεθνές Δίκαιο

Η πειρατεία αποτελεί το αρχαιότερο διεθνές έγκλημα, το οποίο όμως είχε, στη διεθνή κοινή γνώμη, εξαφανιστεί στη σύγχρονη εποχή, όπως συμβαίνει και με το έγκλημα της δουλείας². Σύστοιχο είναι το εξαφανισμένο φαινόμενο του κουρσέματος (privateering), το οποίο καταργήθηκε μόλις το 1856, με τη Διακήρυξη των Παρισίων. Η σημαντική συμβολή των Ελλήνων ναυτικών στον πόλεμο της Ανεξαρτησίας οφειλόταν στην πείρα που απέκτησαν από την πειρατεία και το λαθρεμπόριο στη Μεσόγειο. Κατά την Επανάσταση του 1821, οι ελληνικές κυβερνήσεις ανέχθηκαν την πειρατεία επειδή από αυτήν απέκόμιζαν εισοδήματα από το φόρο ο οποίος επιβαλλόταν στη λεία. Με άλλα λόγια, δεν τους θεωρούσαν πειρατές αλλά κουρσάρους.

Πειρατικές επιθέσεις είχαν συμβεί σε ευρεία κλίμακα πρόσφατα για αρκετά χρόνια στην περιοχή των Στενών της Μάλακκας και τις γύρω περιοχές (θάλασσα της Νότιας Κίνας), από τις οποίες διερχόταν μεγάλος αριθμός εμπορικών πλοίων κάθε χρόνο. Η

² Α. Μπρεδήμας, *Η αναβίωση του φαινομένου της πειρατείας στις ακτές της Σομαλίας και το Διεθνές Δίκαιο*, Αρμενόπουλος 2010 12, σσ. 1793-1808, ιδίως σ. 1793.

διεθνής κοινότητα δεν αντέδρασε αποφασιστικά στο φαινόμενο στην περιοχή αυτή επειδή οι απώλειες ήταν σχετικά μικρές και οι πειρατικές επιθέσεις γίνονταν σε περιοχές μακριά από τα μεγάλα δυτικά κράτη και δεν αφορούσαν τα δικά τους εμπορικά πλοία. Δεν ήταν έτσι τα πράγματα όμως ανοιχτά της Σομαλίας. Αν και η πειρατεία παρεπιδημούσε τα τελευταία δέκα χρόνια, ήταν η έντονη κλιμάκωσή της μετά το 2008 που κινητοποίησε τη διεθνή κοινότητα.

Η πειρατεία νοείται ως διεθνές έγκλημα (δηλαδή ποινικό αδίκημα του Διεθνούς Δικαίου) μόνο εφόσον λαμβάνει χώρα στην ανοικτή θάλασσα ή στην τυχόν κηρυχθείσα Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ), σύμφωνα με την ισχύουσα Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για Δίκαιο της Θάλασσας³. Η Σύμβαση αυτή, του Montego Bay της Τζαμάικα, που υπογράφηκε το 1982 και τέθηκε σε ισχύ στις 9 Νοεμβρίου 1994 κατόπιν τροποποιήσεώς της ως προς τις διατάξεις για την Περιοχή (Area), ορίζει την ανοικτή θάλασσα ως το τμήμα της θάλασσας το οποίο δεν περιλαμβάνεται στην ΑΟΖ, την αιγιαλίτιδα ζώνη και τα εσωτερικά ύδατα ενός κράτους, ή στα αρχιπελαγικά ύδατα ενός αρχιπελαγικού κράτους (όπως π.χ. είναι το Κάμπο Βέρντε). Από τον αρνητικής διατύπωσης ορισμό απορρέει το γεγονός ότι η επέκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης ενός κράτους, ως τα 12 ναυτικά μίλια, και η καθιέρωση της ΑΟΖ (έως το 200ό ναυτικό μίλι) στη Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας επέδρασαν αρνητικά στην έκταση της ανοικτής θάλασσας. Μετά τρεις αιώνες πλήρους αποδοχής της, γεγονός στο οποίο είχε συμβάλει και η ανακάλυψη της Αμερικής χάρη στην ελευθερία των θαλασσών, η αρχή της ελευθερίας των θαλασσών επανεξετάστηκε. Κατά έναν ορισμό του Heffter⁴, του 19^{ου} αιώνα, η πειρατεία ως διεθνές έγκλημα συνίσταται στη βίαιη κατάληψη και αφαίρεση πλοίων ή πραγμάτων που υπάρχουν σε αυτά για ίδιον όφελος, χωρίς να μπορεί να αποδειχθεί εντολή πολιτικής εξουσίας η οποία αναλαμβάνει την ευθύνη. Το ποινικό αδίκημα της πειρατείας κατά τη Σύμβαση Δικαίου της Θάλασσας θεωρείται διεθνές έγκλημα («crime against the law of nations»), έγκλημα *iure gentium*, ενώ οι πειρατές θεωρούνται ως «εχθροί της ανθρωπότητας» (*hostes humani generis*) και όχι δηλαδή μόνον του Κράτους, τη σημαία του οποίου φέρει το πλοίο που υπέστη την πειρατική επίθεση.

³ Π. Σιούσουρας, *Το έγκλημα της πειρατείας υπό το φως του Διεθνούς Δικαίου*, Ε.Ν.Δ. – Τόμος 39 Ιανουάριος – Φεβρουάριος Μάρτιος 2011 Τεύχος 1, σσ. 5-24, ιδίως σσ. 6-7.

⁴ Βλ. Α. W. Heffter, *Αλληλεθνές της Ευρώπης Δίκαιον*, (μτφρ. Διομ. Κυριακού), Αθήνησι, 1860, σ. 222.

Στην ανοιχτή θάλασσα κανένα κράτος δεν μπορεί να ασκήσει «κυριαρχία» και δεν έχει «κυριαρχικά δικαιώματα». Ωστόσο, η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας δίνει τη δυνατότητα σε πολεμικά πλοία ή σε πλοία που ασκούν δημόσια εξουσία να ασκούν δικαιοδοσία ως εξαιρέσεις από την αρχή της δικαιοδοσίας του κράτους της σημαίας του εκάστοτε πλοίου (π.χ. ως προς την διεξαγωγή ανακριτικών ενεργειών, όπως έλεγχος, κατάσχεση πραγμάτων, σύλληψη). Αυτές είναι οι ακόλουθες:

α. Νηοψία

Σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 110 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας, πολεμικό πλοίο που συναντά στην ανοιχτή θάλασσα ξένο πλοίο, εκτός από τα πλοία που απολαύουν πλήρους ετεροδικίας (κατά βάση τα δημόσιας εξουσίας πλοία), δεν δικαιούται να το σταματήσει για έλεγχο, εκτός αν υπάρχει βάσιμος λόγος υποψίας ότι το πλοίο:

A) επιδίδεται σε πειρατεία,

B) διαπράττει δουλεμπόριο,

Γ) κάνει παράνομες εκπομπές,

Δ) δεν έχει εθνικότητα ή

Ε) αν και φέρει ξένη σημαία ή αρνείται να υψώσει τη σημαία του, αυτό έχει στην πραγματικότητα την ίδια εθνικότητα με το πολεμικό.

Σε περίπτωση που οι υποψίες αποδειχθούν βάσιμες, το πειρατικό πλοίο μπορεί να κατασχεθεί ενώ οι επιβάτες του πειρατικού σκάφους συλλαμβάνονται και παραπέμπονται σε δίκη ενώπιον των δικαστικών αρχών του κράτους εκείνου του οποίου τα πολεμικά πλοία συνέλαβαν τους πειρατές.

β. Η συνεχής καταδίωξη ξένου πλοίου

Συνεχής καταδίωξη (hot pursuit) ονομάζεται το δικαίωμα κάθε πολεμικού ή κρατικού πλοίου ή αεροσκάφους να καταδιώξει ξένο πλοίο για παραβίαση των νόμων και κανονισμών του παρακτίου κράτους μέσα στα εσωτερικά ύδατα, την αιγιαλίτιδα ζώνη, τη συνορεύουσα ζώνη, την ΑΟΖ ή την υφαλοκρηπίδα. Σύμφωνα με το άρθρο 111 της Σύμβασης η συνεχής καταδίωξη ξένου πλοίου μπορεί να γίνεται όταν οι αρμόδιες αρχές

του παράκτιου Κράτους έχουν σοβαρούς λόγους να πιστεύουν ότι το πλοίο παραβίασε τους νόμους και τους κανονισμούς του κράτους αυτού. Μπορεί να αρχίσει όταν το ξένο πλοίο ή μια από τις λέμβους του βρίσκεται στα εσωτερικά ύδατα, στα αρχιπελαγικά ύδατα, στη χωρική θάλασσα ή στη συνορεύουσα ζώνη του καταδιώκοντος Κράτους και μπορεί να συνεχιστεί και έξω από τη χωρική θάλασσα ή και από τη συνορεύουσα ζώνη μόνον αν η καταδίωξη αυτή δεν έχει διακοπεί. Δεν είναι απαραίτητο, κατά τη διάρκεια που το ξένο πλοίο βρίσκεται μέσα στη χωρική θάλασσα ή στη συνορεύουσα ζώνη και διατάσσεται να σταματήσει, το πλοίο που δίνει τη διαταγή να βρίσκεται επίσης μέσα στη χωρική θάλασσα ή στη συνορεύουσα ζώνη. Το δικαίωμα της συνεχούς καταδίωξης διατυπώθηκε για πρώτη φορά σε διμερή συμβατικά κείμενα μεταξύ των ΗΠΑ και του Ηνωμένου Βασιλείου τη δεκαετία του 1930, τα οποία είχαν για αντικείμενο την πάταξη του λαθρεμπορίου της ποτοαπαγόρευσης έξω από τα χωρικά ύδατα των ΗΠΑ, τα οποία εκείνη την εποχή ακόμη δεν ξεπερνούσαν το τρίτο ναυτικό μίλι.

γ. Πειρατεία

Σύμφωνα με το άρθρο 101 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας, πειρατεία συνιστούν οι ακόλουθες πράξεις:

(α) 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 (i) στην ανοικτή θάλασσα, εναντίον άλλου πλοίου ή αεροσκάφους ή εναντίον προσώπου ή περιουσιακών στοιχείων πάνω στο πλοίο ή το αεροσκάφος αυτό, (ii) εναντίον πλοίου ή αεροσκάφους, προσώπων ή περιουσιακών στοιχείων, σε τόπο εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους,

(β) κάθε πράξη εκούσιας συμμετοχής στη λειτουργία ενός πλοίου ή αεροσκάφους εν γνώσει των γεγονότων που καθιστούν το πλοίο ή το αεροσκάφος αυτό πειρατικό,

(γ) κάθε πράξη υποκίνησης ή σκόπιμης διευκόλυνσης πράξης που αναφέρεται στην παράγραφο (α) ή (β) αυτού του άρθρου.

Η Σύμβαση προβλέπει στο άρθρο 107 ότι η κατάσχεση των πειρατικών πλοίων μπορεί να γίνει μόνο από πολεμικά πλοία ή στρατιωτικά αεροσκάφη, ή από άλλα πλοία ή αεροσκάφη με εμφανή διακριτικά στοιχεία ότι ανήκουν σε κρατική υπηρεσία και είναι εξουσιοδοτημένα για το σκοπό αυτό. Έχει κριθεί από το ελληνικό Νομικό

Συμβούλιο του Κράτους (Ν.Σ.Κ.) ότι είναι προφανές ότι η λήψη της απόφασης για καταστολή της πειρατείας αυτής από ελληνικά πολεμικά πλοία κ.λ.π. προϋποθέτει τη συνεκτίμηση πλείστων όσων πραγμάτων που σχετίζονται με:

- τη δυνατότητα, την αναγκαιότητα και την αποτελεσματικότητα της επεμβάσεως, μεταξύ των οποίων η δυνατότητα διαθέσεως επεμβατικού πλοίου τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή,
- τη γνώση των συνθηκών που επικρατούν στο πλοίο στο οποίο έγινε η πειρατεία κάθε συγκεκριμένη χρονική στιγμή,
- τον ενδεχόμενο κίνδυνο της ζωής ή και της υγείας του πληρώματος από την επέμβαση ή μη επέμβαση,
- την ασφάλεια του πλοίου,
- το είδος, την ποσότητα και την ασφάλεια του φορτίου,
- τη βούληση και τα οικονομικά συμφέροντα του πλοιοκτήτη και
- τον κίνδυνο διαταράξεως των διεθνών σχέσεων της χώρας⁵.

Τα ζητήματα αυτά, παρεπόμενα και η λήψη απόφασης για την καταστολή της πειρατείας, δεν ανάγονται μόνο στη σφαίρα της αρμοδιότητας του Υπουργού Εθνικής Άμυνας, στον οποίο υπάγονται τα πολεμικά πλοία, ή του Υπουργού στον οποίο υπάγονται τα εξουσιοδοτημένα πλοία. Εμπίπτουν και στη σφαίρα αρμοδιότητας και των συναρμόδιων υπουργών Εξωτερικών, Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας (δηλαδή του σημερινού αυτοτελούς «Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής») και Προστασίας του Πολίτη.

Κατά το άρθρο 100 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας, όλα τα κράτη πρέπει να συνεργάζονται στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό για την καταστολή της πειρατείας στην ανοικτή θάλασσα ή σε οποιοδήποτε άλλο μέρος που βρίσκεται έξω από τη δικαιοδοσία οποιουδήποτε κράτους. Η διάταξη αυτή έχει επικριθεί ως ατελής, με την αιτιολογία ότι προβλέπει στην ουσία δυνατότητα και όχι υποχρέωση των κρατών μερών της Σύμβασης για (διακρατική) αντιπειρατική συνεργασία.

⁵ Ν.Σ.Κ. (β' Τμήμα) 398/2011 ως προς το υπ' αριθμ. Πρωτ. 25234.2443/15-9-2011 έγγραφο του Υπουργού Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας (ΥπΑΑΝ).

Εξάλλου, ως προς το ζήτημα της ποινικής δικαιοδοσίας, η πειρατεία είναι αδίκημα που διαπράττεται στην ανοιχτή θάλασσα. Κατά συνέπεια, πειρατής που έχει συλληφθεί στην ανοιχτή θάλασσα αντιμετωπίζεται σύμφωνα με τη νομοθεσία του κράτους, στο οποίο ανήκει η σημαία αυτών που τον συλλαμβάνουν. Ωστόσο, στη Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας δεν προβλέπονται ποινές (κυρώσεις του Ποινικού Δικαίου) για την πειρατεία. Το κενό αυτό πρέπει να καλύπτεται από τις αρμόδιες δικαστικές αρχές των επιλαμβανόμενων κρατών, κατ' εφαρμογή της θεμελιώδους αρχής του Ουσιαστικού Ποινικού Δικαίου για τη νομοθετική πρόβλεψη της αξιόποινης πράξης και της ποινής «*nullum crimen nulla poena sine lege*» («ουδέν έγκλημα, ουδεμία ποινή άνευ νόμου»). Σε περίπτωση που υπάρχει νομικό κενό, πράγμα που ισχύει για πολλές ευρωπαϊκές χώρες που δεν έχουν συμπεριλάβει το αδίκημα της πειρατείας στο εσωτερικό τους δίκαιο ως ένα ιδιώνυμο έγκλημα, οι επιμέρους πράξεις πειρατείας αντιμετωπίζονται από το διαθέσιμο οπλοστάσιο της ποινικής νομοθεσίας, π.χ. περί ανθρωποκτονίας, ληστείας κλπ.

Στα χωρικά ύδατα, η δικαιοδοσία για τους πειρατές δεν είναι οικουμενική αλλά ανήκει αποκλειστικά στο παράκτιο κράτος. Πολεμικό πλοίο κάθε κράτους μπορεί να καταδιώξει πειρατές σε διεθνή ύδατα, αλλά όχι μέσα στα ύδατα άλλου κράτους χωρίς τη συγκατάθεση του κράτους αυτού. Δεδομένου όμως του γεγονότος ότι στη Σομαλία, η οποία διατέλεσε «μη κράτος» ή «αποτυχημένο κράτος» («*failed state*») και για πολλά χρόνια δεν είχε ανακτήσει τον έλεγχο εδαφών του σε ορισμένη περιοχή, όπου και οι ναυτικές βάσεις των Σομαλών πειρατών, τα Ηνωμένα Έθνη παραχώρησαν σε πολεμικά πλοία τρίτων χωρών κατ' εξαίρεση το δικαίωμα σύλληψης των πειρατών στα ύδατα της εθνικής κυριαρχίας της Σομαλίας. Πρόβλημα αποτελεί και η απροθυμία των εμπλεκόμενων κρατών να προσαγάγουν τους συλληφθέντες στις δικαστικές αρχές των χωρών τους, διότι η μεταφορά των συλληφθέντων και η άσκηση ποινικών διώξεων είναι δαπανηρή και χρονοβόρα. Ήδη από το 2008 το Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ προχώρησε στην υιοθέτηση ομόφωνων ψηφισμάτων για την αντιμετώπιση της πειρατείας στη Σομαλία. Ανατέθηκε στη διεθνή ναυτική δύναμη «Επιχείρηση Αταλάντα», η οποία επιχειρεί στην ευρύτερη περιοχή, η δικαιοδοσία για τη σύλληψη των πειρατών και εντός των χωρικών υδάτων της Σομαλίας. Επίσης, το ψήφισμα 1851 της 16^{ης} Δεκεμβρίου 2008 παρέχει το δικαίωμα στις διεθνείς ναυτικές και άλλες δυνάμεις να προχωρήσουν και σε ενέργειες κατά των πειρατών στο σομαλικό χώρο, και για περιορισμένο χρονικό διάστημα. Σύμφωνα με τα ψηφίσματα 1816 και 1846, οι

ξένες ναυτικές δυνάμεις δρουν σε συνεργασία με την κυβέρνηση της Σομαλίας. Η Μεταβατική Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση της Σομαλίας εξουσιοδότησε σχετικά το Γενικό Γραμματέα του ΟΗΕ, με επιστολή που του απέστειλε.

Οι αποφάσεις του Συμβουλίου Ασφαλείας που επιτρέπουν χερσαίες επιχειρήσεις στο έδαφος της Σομαλίας προβλέπουν ταυτόχρονα ότι θα πρέπει να γίνονται σεβαστές οι αρχές του Διεθνούς Ανθρωπιστικού Δικαίου. Βασική αρχή αυτού του κλάδου του Δημοσίου Διεθνούς Δικαίου είναι ότι δεν μπορεί να γίνει στόχος των στρατιωτικών επιχειρήσεων ο άμαχος πληθυσμός, εκτός αν πρόκειται για περιπτώσεις στις οποίες οι άμαχοι λαμβάνουν απευθείας μέρος στις εχθροπραξίες. Όμως, οι πειρατές δεν είναι στρατιώτες, είναι άμαχος πληθυσμός. Επομένως, στρατιωτικές επιχειρήσεις εναντίον τους είναι πιθανό να προκαλέσουν το θάνατο ή τραυματισμό πολλών από αυτούς ενώ δεν αποκλείεται να υπάρξουν αντίστοιχες επιπτώσεις και στον υπόλοιπο πληθυσμό της Σομαλίας, τα μέλη του οποίου δεν είναι πειρατές (παράπλευρες απώλειες – εγκλήματα πολέμου της δικαιοδοσίας του Διεθνούς Ποινικού Δικαστηρίου).

II. Ανάδυση του νέου επαγγέλματος των ένοπλων φρουρών εμπορικών πλοίων

Ως προς την ποινική δικαιοδοσία και καταστολή της πειρατείας που τελέστηκε εκτός Ελλάδας, κατά το άρθρο 8 στοιχείο ζ' του Ποινικού Κώδικα (Π.Κ.), σε συνδυασμό με το άρθρο 9 Π.Κ., εφαρμόζονται οι ελληνικοί ποινικοί νόμοι, σε Έλληνες και αλλοδαπούς ανεξάρτητα από τους νόμους του τόπου της τέλεσης, έστω και αν ασκήθηκε ποινική δίωξη ή επιβλήθηκε ή και εκτίθηκε ποινή στην αλλοδαπή (αρχή της οικουμενικής δικαιοσύνης).

Κατά το άρ. 215 παρ. 1-2 του Ν.Δ. 187/1973 (Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, ΚΔΝΔ), πειρατεία τελεί καθέναν που επιβαίνει σε πλοίο και με σωματική βία ή απειλή τέτοιας κατά προσώπων, ενεργεί πράξεις διαρπαγής σε άλλο πλοίο στην ανοικτή θάλασσα με σκοπό ιδιοποιήσεως των έτσι διαρπαζόμενων πραγμάτων. Πειρατικό θεωρείται κάθε πλοίο το οποίο ακριβώς προορίζεται από τους κυβερνώντες αυτό προς ενέργεια των αναφερόμενων πιο πάνω πράξεων ή χρησιμοποιήθηκε προς τούτο και εξακολουθεί να κυβερνάται από τους πειρατές.

Η παρ. 3 του ίδιου άρθρου προβλέπει τις ποινικές (όχι τις πειθαρχικές) κυρώσεις για την πειρατεία. Συγκεκριμένα, ορίζεται ότι με την ποινή της καθείρξεως τιμωρούνται οι

πράξεις πειρατείας, με την ίδια ποινή τιμωρούνται επίσης τόσο ο πλοίαρχος όσο και οι αξιωματικοί που κυβερνούν το πειρατικό πλοίο, με την ποινή της καθειρξέως μέχρι 10 ετών τιμωρούνται τα μέλη του πληρώματος πειρατικού πλοίου διατελούντα σε γνώση του προορισμού τους.

Εξάλλου, την 1^η Φεβρουαρίου 1999 οι θαλάσσιες επικοινωνίες έπαυσαν να βασίζονται στο σχεδόν αιωνόβιο Κώδικα Μορς. Η νέα τεχνολογία με δορυφορικά συστήματα επέβαλε, στη διεθνή συνδιάσκεψη για την ασφάλεια στη θάλασσα, το τέλος της ειδικότητας του ασυρματιστή (ραδιοτηλεγραφετή Α' και Β' τάξεως). Από τότε οι αξιωματικοί γέφυρας επιφορτίστηκαν με τα καθήκοντα τηρήσεως ISM για την ασφαλή διαχείριση του πλοίου και οι τελευταίοι ασυρματιστές βρέθηκαν μπροστά σε μία αιφνιδιαστική αλλαγή, που τους εξωθούσε στην εθελούσια έξοδο⁶. Λίγο μετά άρχισε να θεσμοθετείται σε διεθνή κλίμακα ένα νέο επάγγελμα συναφές με την εμπορική ναυτιλία, αυτό του φρουρού των πλοίων για την προστασία από την πειρατική εγκληματικότητα. Ειδικότερα, στην Ελλάδα κατ' αρχάς αμφισβητείται η χρησιμότητα του τεχνολογικού συστήματος «Ship Security Alert System (SSAS)» στα ποντοπόρα πλοία, ενός εξοπλισμού που για πολλούς ναυτικούς και αξιωματούχους ασφαλείας ναυτιλιακών εταιρειών αποτελεί, μακράν, τον πλέον άχρηστο εξοπλισμό στο πλοίο⁷. Σκοπός του συστήματος είναι να εκκινήσει εκπομπή του συναγερμού έως ότου απενεργοποιηθεί, χωρίς όμως να δώσει ηχητικό σήμα ή άλλη ένδειξη της ενεργοποίησής του σε πιθανούς εισβολείς στο πλοίο. Στα πλοία είναι διαθέσιμα δορυφορικά τηλέφωνα τα οποία παρέχουν δυνατότητα επικοινωνίας ακόμη και με τα πλέον απομακρυσμένα μέρη. Το πρώτο πράγμα που επιβάλλεται σε περίπτωση πειρατείας στα ανοιχτά της Σομαλίας είναι η ενημέρωση μέσω τηλεφώνου για πιθανή απειλή των κέντρων λήψης τέτοιων μηνυμάτων στην περιοχή. Επιπλέον, είναι κοινό μυστικό στον Πειραιά ότι συνήθως οι ναυτιλιακές εταιρείες πληροφορούνται ότι τα πλοία τους έπεσαν θύματα πειρατείας από τους ίδιους τους πειρατές ή τις ναυτικές δυνάμεις που κατέλαβαν το πλοίο μετά μία επιτυχή επιχείρηση. Μία θαυμάσια κατά τα άλλα υπηρεσία, που παρέχεται με τη λειτουργία του συστήματος αυτού, είναι εκείνη που παρέχεται με κόστος και ενεργοποιεί αυτόματα όλες τις ναυτικές ή άλλες δυνάμεις ασφαλείας στην περιοχή. Ωστόσο, το κενό παραμένει στη λήψη ουσιαστικών πληροφοριών (τι είδους απειλή, πότε, πόσοι, πώς, κατάσταση επί του πλοίου κ.λ.π.), το

⁶ Βλ. Κ. Παλαμιώτου, *Ανθρώπινες Σχέσεις*, Ίδρυμα Ευγενίδου Αθήνα 2011, σ. 43.

⁷ Α. Μπελόκας, *Ship Security Alert System: Βάρος ή όφελος*, Ναυτικά Χρονικά 2012, σ. 50.

οποίο απαιτεί πάντα επικοινωνία με το πλοίο. Η λειτουργία του συστήματος δεν έχει σώσει κανένα πλοίο ενώ είναι τεράστια τα ποσά που έχουν δαπανηθεί σε κάθε πλοίο για την αγορά, εγκατάσταση, πιστοποίηση, έλεγχο και γενικότερα τη λειτουργία του συστήματος. Για αυτό στο πλαίσιο αναθεώρησης του οικείου κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS) ο οποίος αποτελεί μέρος της Συμβάσεως για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS)⁸, προτείνεται η κατάργησή του.

Στην ελληνική έννομη τάξη για πρώτη φορά επιτράπηκε η ιδιωτική φύλαξη πλοίων από την πειρατεία με το νόμο 4058/2012 «Παροχή υπηρεσιών από άοπλους ή και ένοπλους φρουρούς σε εμπορικά πλοία και άλλες διατάξεις», με τήρηση της θεμελιώδους νομικής αρχής της αναλογικότητας, όταν αυτά πλέουν στις προβλεπόμενες περιοχές υψηλού κινδύνου. Σε κάθε περίπτωση, οι φρουροί δεν θεωρούνται μέλη του πληρώματος του εμπορικού πλοίου. Με τον πρωτοποριακό κατά της πειρατείας αυτό νόμο, προβλέπεται επίσης ότι στο Υπουργείο Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη συνιστάται Εθνικό Συντονιστικό Κέντρο Επιτήρησης και Ελέγχου των Συνόρων, με έδρα το κτίριο του Αρχηγείου του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής, στον Πειραιά. Παρατηρείται ύφεση του προβλήματος στα ανοιχτά της Σομαλίας, λόγω της στρατιωτικής επιχείρησης Αταλάντα και της ενεργοποίησης του μέτρου των επαγγελματιών φρουρών στα εμπορικά πλοία, με σχετική νομοθετική ρύθμιση στις έννομες τάξεις πολλών ναυτικών κρατών, όπως συνέβη στην έννομη τάξη της Γαλλίας τον Απρίλιο 2014.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ: Νέες εξελίξεις στο πανάρχαιο φαινόμενο της πειρατείας

Η ανάδυση του πανάρχαιου φαινομένου της ναυτικής πειρατείας τα τελευταία περίπου τριάντα έτη, ιδίως την τελευταία δεκαπενταετία, έχει οδηγήσει σταδιακά στη γένεση ενός ιδιαίτερου νέου κλάδου του δικαίου. Αυτός ο μοντέρνος κλάδος ονομάζεται Δίκαιο Αντιμετώπισης της Πειρατείας και καλλιεργείται τουλάχιστον σε κράτη σαν την Ελλάδα, δηλαδή με ναυτική παράδοση και συμφέροντα στο Κέρασ της Αφρικής αλλά και στον Κόλπο της Γουινέας (ιδίως στα ανοιχτά της Νιγηρίας), όπως

⁸ Α. Αλεξόπουλος, Ν. Φουρναράκης, *Διεθνείς Συμβάσεις Κανονισμοί Κώδικες*, Ίδρυμα Ευγενίδου Αθήνα 2012, βλ. σ. 81 επ.

έχει πρόσφατα μετατοπιστεί η κορύφωση του προβλήματος των πειρατικών επιθέσεων.

Με βάση και την ανάλυση που ολοκληρώθηκε, η επικαιρότητα της πειρατείας ως ποινικού αδικήματος του Δημοσίου Διεθνούς Δικαίου αποτελεί την αφορμή για να γίνει μία δικαιότερη προσέγγιση του Τρίτου Κόσμου, στον οποίο ανήκει και η Σομαλία.

ΑΣΚΗΣΗ ΑΥΤΟΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

1. Αναλύστε την πειρατεία ως το έγκλημα των φτωχών και τα αίτια της σομαλικής πειρατείας (Αναφερθείτε αναλυτικά και στη σχετική δίκη που έγινε στη Γερμανία)
2. Δώστε τον ορισμό της πειρατείας κατά τη Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας (Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας).
3. Αναφέρατε αναλυτικά το περιεχόμενο της γνωμοδότησης υπ' αριθμόν 398/2011 του Νομικού Συμβουλίου Κράτους (Ν.Σ.Κ., β' τμήματος)
4. Αναλύστε το ελληνικό νομικό πλαίσιο της φύλαξης πλοίων κατά της πειρατείας και το ζήτημα αν και γιατί παρατηρείται ένταση ή ύφεση της πειρατείας στα ανοιχτά της Σομαλίας.
5. Προβείτε σε συμπερασματικές (επιλογικές) κρίσεις για τις νέες (πρόσφατες) εξελίξεις σχετικά με το πανάρχαιο φαινόμενο της πειρατείας

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΑΣΚΗΣΗΣ ΑΥΤΟΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

1. Η πειρατεία (στα αγγλικά «piracy») είναι αρχαιοελληνική λέξη και προέρχεται από το ρήμα «πειρώμαι», που σημαίνει δοκιμάζω. Είναι ταυτόχρονα και ένα έγκλημα που γνώρισε άνθιση σε διάφορες εποχές του παρελθόντος, ήδη από τα αρχαία χρόνια. Η έννοια της πειρατείας την εποχή των αρχαίων Ελλήνων, αλλά και των Ρωμαίων, δεν συμπίπτει με τη σημερινή έννοια της πειρατείας, και αυτό γιατί σήμερα ο πειρατής εξακολουθεί να παραμένει υπήκοος ενός κράτους, ενώ στην αρχαιότητα αποτελούσε μέρος μίας ξεχωριστής κοινότητας, με συνέπεια να θεωρείται ότι βρίσκεται σε πόλεμο με τα κράτη⁹.

Η πειρατεία είναι ένα κατά κανόνα ταξικά προσδιορισμένο αδίκημα, εκπορευόμενο από τη φτώχεια των κατώτερων λαϊκών στρωμάτων. Το 2012 το δικαστήριο του Αμβούργου κατέγνωσε ποινές σε 10 Σομαλούς πειρατές που απήγαγαν ένα γερμανικό φορτηγό, το MS Taipan, τον Απρίλιο 2010, 900 χιλιόμετρα από την ακτή της Σομαλίας. Δυτικές ναυτικές δυνάμεις από ένα αντιπειρατικό σκάφος επιβιβάστηκαν στο φορτηγό πλοίο αφότου ο κυβερνήτης του εξέπεμψε σήμα SOS και συνέτριψαν τους Σομαλούς, οι οποίοι παραδόθηκαν στις γερμανικές αρχές μερικούς μήνες αργότερα.

Στη δίκη, πρώτη στη σύγχρονη ιστορία της Γερμανίας για την πειρατεία, η οποία και διήρκεσε 105 ημέρες, μία από τις πλέον μακρόχρονες στην μεταπολεμική ιστορία της χώρας, ένας από τους κατηγορούμενους απάντησε στην ερώτηση σχετικά με τον τόπο γεννήσεώς του «Γεννήθηκα κάτω από ένα δένδρο». Το ίδιο όμως είχε συμβεί δύο αιώνες πριν και στον μετέπειτα αρχηγό της Ελληνικής Επανάστασεως Θεόδωρο Κολοκοτρώνη, ο οποίος γεννήθηκε κάτω από μία βελανιδιά. Από τη Ζάκυνθο επιδιδόταν σε πειρατεία σε πλοία και στις οθωμανικές ακτές της Βορειοδυτικής Πελοποννήσου. Η πειρατική εμπειρία του οπλαρχηγού είναι κάτι που αποσιωπάται ενώ η πειρατεία στις ελληνικές θάλασσες εμφάνισε έξαρση κατά τους δύο τελευταίους αιώνες της τουρκοκρατίας. Σε αυτό συνέβαλε ο ανταγωνισμός των δυτικών δυνάμεων με την Ανατολή για τον έλεγχο των θαλάσσιων οδών που περνούσαν από το Αιγαίο. Νεότερη επιστημονική έρευνα εικάζει ότι ακόμη και ο Χριστόφορος Κολόμβος μέχρι τα 20 του χρόνια ήταν μέλος του πληρώματος ενός πειρατικού

⁹ Α. Μπρεδήμα, *Η αναβίωση του φαινομένου της πειρατείας στις ακτές της Σομαλίας και το Διεθνές Δίκαιο*, Αρμενόπουλος 2010 12, υποσ. 30.

πλοίου. Στην έναρξη της δίκης στη Γερμανία, οι συνήγοροι κατέθεσαν μία κοινή δήλωση στο δικαστήριο, κατά την οποία η πραγματική αιτία της πειρατείας στην περιοχή ήταν η πολιτική αναταραχή στη Σομαλία και η υπεραλίευση στα ύδατά της από δυτικά έθνη. Τελικά, το δικαστήριο καταδίκασε και τους 10 κατηγορούμενους για τις κατηγορίες της απαγωγής και της προσβολής στη θαλάσσια κυκλοφορία, σε ποινές στερητικές της ελευθερίας από δύο έως και επτά έτη.

Όσον αφορά τα αίτια της σομαλικής πειρατείας, εκτός από την υπεραλίευση αναφέρεται και η υποδοχή πυρηνικών και λοιπών χημικών αποβλήτων κρατών του Πρώτου Κόσμου. Ήδη από τα τέλη της δεκαετίας του 1980 η Σομαλία ήταν ένας από τους «αγαπημένους» προορισμούς ξεφορτώματος τοξικών της ευρωπαϊκής (κατά ένα μέρος και της αμερικανικής) βιομηχανίας. Συνεπώς, το πρόβλημα δεν είναι μόνον οικονομικό αλλά και οικολογικό – υγειονομικό...

2. Σύμφωνα με το άρθρο 101 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας, πειρατεία συνιστούν οι ακόλουθες πράξεις:

(α) 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 (i) στην ανοικτή θάλασσα, εναντίον άλλου πλοίου ή αεροσκάφους ή εναντίον προσώπου ή περιουσιακών στοιχείων πάνω στο πλοίο ή το αεροσκάφος αυτό (ii) εναντίον πλοίου ή αεροσκάφους, προσώπων ή περιουσιακών στοιχείων, σε τόπο εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους

(β) κάθε πράξη εκούσιας συμμετοχής στη λειτουργία ενός πλοίου ή αεροσκάφους εν γνώσει των γεγονότων που καθιστούν το πλοίο ή το αεροσκάφος αυτό πειρατικό.

(γ) κάθε πράξη υποκίνησης ή σκόπιμης διευκόλυνσης πράξης που αναφέρεται στην παράγραφο (α) ή (β) αυτού του άρθρου.

3. Έχει κριθεί από το ελληνικό Νομικό Συμβούλιο του Κράτους ότι είναι προφανές ότι η λήψη της απόφασης για καταστολή της πειρατείας αυτής από ελληνικά πολεμικά πλοία κλπ. προϋποθέτει τη συνεκτίμηση πλείστων όσων πραγμάτων που σχετίζονται με τη δυνατότητα, την αναγκαιότητα και την αποτελεσματικότητα της επεμβάσεως, μεταξύ των οποίων η δυνατότητα διαθέσεως επεμβατικού πλοίου τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή, τη γνώση των συνθηκών που επικρατούν στο πλοίο στο οποίο έγινε η πειρατεία κάθε

συγκεκριμένη χρονική στιγμή, τον ενδεχόμενο κίνδυνο της ζωής ή και της υγείας του πληρώματος από την επέμβαση ή μη επέμβαση, την ασφάλεια του πλοίου, το είδος, την ποσότητα και την ασφάλεια του φορτίου, τη βούληση και τα οικονομικά συμφέροντα του πλοιοκτήτη και τον κίνδυνο διαταράξεως των διεθνών σχέσεων της Ελλάδας. Τα ζητήματα αυτά, παρεπόμενα και η λήψη απόφασης για την καταστολή της πειρατείας, δεν ανάγονται μόνο στη σφαίρα της αρμοδιότητας του Υπουργού Εθνικής Άμυνας, στον οποίο υπάγονται τα πολεμικά πλοία ή του Υπουργού στον οποίο υπάγονται τα εξουσιοδοτημένα πλοία, αλλά και των συναρμόδιων υπουργών Εξωτερικών, Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας (δηλαδή του σημερινού αυτοτελούς Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου) και Προστασίας του Πολίτη.

4. Στην ελληνική έννομη τάξη για πρώτη φορά επιτράπηκε η ιδιωτική φύλαξη πλοίων από την πειρατεία με το νόμο 4058/2012 «Παροχή υπηρεσιών από άοπλους ή και ένοπλους φρουρούς σε εμπορικά πλοία και άλλες διατάξεις», με τήρηση της θεμελιώδους νομικής αρχής της αναλογικότητας, όταν αυτά πλέουν στις προβλεπόμενες περιοχές υψηλού κινδύνου. Σε κάθε περίπτωση, οι φρουροί δεν θεωρούνται μέλη του πληρώματος του εμπορικού πλοίου. Με τον πρωτοποριακό κατά της πειρατείας αυτό νόμο, προβλέπεται επίσης ότι στο Υπουργείο Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη συνιστάται Εθνικό Συντονιστικό Κέντρο Επιτήρησης και Ελέγχου των Συνόρων, με έδρα το κτίριο του Αρχηγείου του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής, στον Πειραιά. Παρατηρείται ύφεση του προβλήματος στα ανοιχτά της Σομαλίας, λόγω της στρατιωτικής επιχείρησης ΑΤΑΛΑΝΤΑ και της ενεργοποίησης του μέτρου των επαγγελματιών φρουρών στα εμπορικά πλοία, με σχετική νομοθετική ρύθμιση στις έννομες τάξεις πολλών ναυτικών κρατών.
5. Η ανάδυση του πανάρχαιου φαινομένου της ναυτικής πειρατείας τα τελευταία περίπου τριάντα έτη, ιδίως την τελευταία δεκαπενταετία, έχει οδηγήσει σταδιακά στη γένεση ενός ιδιαίτερου νέου κλάδου του δικαίου. Αυτός ο μοντέρνος κλάδος ονομάζεται Δίκαιο Αντιμετώπισης της Πειρατείας και καλλιεργείται τουλάχιστον σε κράτη σαν την Ελλάδα, δηλαδή με ναυτική παράδοση και συμφέροντα στο Κέρας της Αφρικής αλλά και στον Κόλπο της Γουινέας (ιδίως στα ανοιχτά της Νιγηρίας), όπως έχει πρόσφατα μετατοπιστεί η κορύφωση του προβλήματος των πειρατικών επιθέσεων. Με βάση και την ανάλυση που ολοκληρώθηκε, η επικαιρότητα της πειρατείας ως ποινικού

αδικήματος του Δημοσίου Διεθνούς Δικαίου αποτελεί την αφορμή για να γίνει μία δικαιότερη προσέγγιση του Τρίτου Κόσμου, στον οποίο ανήκει και η Σομαλία.

ΔΕΥΤΕΡΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΜΝΗΜΕΙΑ ΣΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΖΩΝΕΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΚΑΙ ΣΒΑΛΜΠΑΡΝΤ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ: Δίκαιο της Θάλασσας και Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο

Το Δίκαιο της Θάλασσας αποτελεί έναν κλάδο του Δημοσίου Διεθνούς Δικαίου, ειδικότερα ρυθμίζει τη θάλασσα αναφορικά με τα κράτη. Στη διαμόρφωση αυτού του κλάδου, το ελληνικό έθνος έχει συμβάλει εδώ και περίπου τρεις χιλιετίες.

Εξάλλου, όταν γίνεται λόγος για ναυτική ασφάλιση, το πρώτο όνομα που έρχεται στο νου είναι των Lloyd¹⁰. Το καφενείο που άνοιξε το δέκατο έβδομο αιώνα στο Λονδίνο ο Edward Lloyd έγινε ένας δημοφιλής χώρος για ναυτικούς, εμπόρους και πλοιοκτήτες. Σε αυτό το αγαπημένο κέντρο της κοινότητας της ναυτιλιακής βιομηχανίας αποφασίστηκε με πρωτοβουλία της κοινότητας των ασφαλιστών να καθιερωθούν συγκεκριμένα πρότυπα για τη ναυπήγηση των εμπορικών πλοίων, με γνώμονα το αξιόπλοό τους. Έτσι αναδύθηκε η τυποποίηση των προϊόντων, η οποία αποτελεί σήμερα μία διεθνή σταθερά που αφορά και την παροχή υπηρεσιών.

Αιώνες αργότερα, η Αγγλία αποτέλεσε και την αρνητική πρωταγωνίστρια όσον αφορά το ναυάγιο ενός πλοίου αυτής της κατηγορίας, του Τιτανικού. Στον απόηχο του ναυαγίου, το οποίο συνέβη στις 14 Απριλίου 1912, προέκυψε ένα εργαλείο στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτικού Δικαίου, για την προστασία του ύψιστου εννόμου αγαθού, το οποίο είναι η ανθρώπινη ζωή, με τη σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (Safety of Life at Sea). Αυτό το κείμενο, γνωστό με το αρκτικόλεξο SOLAS, από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) αρχικά καταρτίστηκε το 1960 αλλά σήμερα ισχύει εκείνο του 1974, όπως εκσυγχρονίζεται και βελτιώνεται σε τακτική βάση.

Πέρα από αυτήν την πηγή του Διεθνούς Ναυτικού Δικαίου, η οποία είναι η σημαντικότερη, μείζονος σημασίας είναι και η σύμβαση για τα Πρότυπα Πιστοποιητικών Εκπαιδύσεως και Τηρήσεως Φυλακών των Ναυτικών (Convention on the Standards of Training, Certification and Watchkeeping of Seafarers), γνωστή με

¹⁰ Γ. Πετροπουλέας, *P & I Club Ασφάλιση P & I Ασφάλιση F. D. & D.*, Εκδόσεις Ζήτη, Θεσσαλονίκη 1997, σ. 5.

το αρκτικόλεξο STCW, η οποία υιοθετήθηκε το 1978 και τροποποιήθηκε το 1995 με τέτοιο τρόπο που να θεωρείται σχετικά ως μία νέα σύμβαση.

Η σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (MARPOL, 1973/1978) αποτελεί την υπολειπόμενη από τις τρεις διεθνείς συμβάσεις αυτής της θεματικής κατηγορίας.

I. Η Συμφωνία για το ναυάγιο του « CSS Alabama »

Μία από τις πρώτες διμερείς διεθνείς συμφωνίες που έχουν συναφθεί για την προστασία της υποβρύχιας πολιτιστικής κληρονομιάς είναι αυτή ανάμεσα στη Γαλλία και στις ΗΠΑ, υπογεγραμμένη στις 3 Οκτωβρίου 1989. Αφορά το ναυάγιο του πολεμικού πλοίου των Συνομόσπονδων Πολιτειών Αμερικής (ΣΠΑ) «CSS Alabama», το οποίο καταβυθίστηκε από την ενωσιακή φρεγάτα « USS Kearsarge » στις 19 Ιουνίου 1864, περίπου επτά ναυτικά μίλια από το Χερβούργο. Αυτή η μάχη έχει αποτελέσει αντικείμενο πινάκων ζωγραφικής του Γάλλου Édouard Manet. Ο ζωγράφος γοητεύθηκε από το επεισόδιο το οποίο διεξήχθη με την παρουσία ενός πλήθους θεατών οι οποίοι προσήλθαν για αυτό το λόγο από το Παρίσι. Το ναυάγιο είναι γνωστό ήδη για τη διάσημη διαδικασία διαιτησίας, του 1872, στην οποία οι ειδικοί του Διεθνούς Δικαίου ανάγουν τη γέννηση της διαιτησίας ανάμεσα στα έθνη μετά από μία έκλειψη πολλών αιώνων.

Ανευρέθηκε στις 30 Οκτωβρίου 1984 από ένα ναρκαλιευτικό του γαλλικού Πολεμικού Ναυτικού. Διάφορες ενώσεις και προσωπικότητες, τόσο στη Γαλλία όσο και στις ΗΠΑ, επιχείρησαν να μελετήσουν τη δυνατότητα να το ανελκύσουν, εξαιτίας του ενδιαφέροντος που αυτό προκαλούσε για την ιστορία της ναυπηγικής και των τεχνικών εξοπλισμού¹¹. Οι ΗΠΑ θεωρούσαν τον εαυτό τους ως το νόμιμο διάδοχο των ΣΠΑ και των αγαθών εκείνων, και επομένως το μοναδικό ιδιοκτήτη του ναυαγίου. Ωστόσο, η Γαλλία διεκδικούσε την ιδιοκτησία διότι αυτό βρισκόταν πλέον εντός των χωρικών της υδάτων. Θα ήταν τουλάχιστον δύσκολο για το παράκτιο Κράτος να αντιτάξει στις ΗΠΑ τον κανόνα του άρθρου 24 του διατάγματος της 26^{ης} Δεκεμβρίου 1961, κατά τον οποίο ανήκουν στο γαλλικό Κράτος τα ναυάγια που παρουσιάζουν ένα

¹¹ J.-P. Quéneudec, *Chronique du droit de la mer. II. – Epaves de navires de guerre : L' « Alabama »*, A.F.D.I., v. 36, 1990, p. 747.

αρχαιολογικό, ιστορικό ή καλλιτεχνικό ενδιαφέρον και του οποίου ο ιδιοκτήτης είναι άγνωστος ή μη ανευρέσιμος.

Μία προκαταρκτική λύση στη διένεξη αυτή εξευρέθηκε στις 5 Ιανουαρίου 1988, στη βάση της γαλλικής αναγνώρισης της αμερικανικής ιδιοκτησίας. Στις 3 Οκτωβρίου 1989, οι δύο χώρες συνομολόγησαν τη Συμφωνία για το ναυάγιο, μόλις μία δεκαετία μετά τη συνομολόγηση της συμφωνίας για το ναυάγιο του πλοίου «HMS Birkenhead», το οποίο έχει μείνει γνωστό για την πρώτη εκκένωση πλοίου με εφαρμογή του κανόνα «Πρώτα τα γυναικόπαιδα».

Η γαλλο-αμερικανική Συμφωνία αναγνωρίζει κατ' αρχάς, στο Προοίμιό της, την αρχαιολογική και ιστορική σημασία του ναυαγίου και συνιστά μία επιστημονική Επιτροπή, που αποτελείται από δύο εκπροσώπους που διορίζονται από καθεμία από τις δύο κυβερνήσεις, και έναν ισομερή αριθμό ειδικών, για την εξέταση κάθε σχεδίου σχετικού με το ναυάγιο. Απαγορεύει κάθε δραστηριότητα που θα μπορούσε να προκαλέσει βλάβη ή καταστροφή στο ναυάγιο και δεν θα είχε εγκριθεί με συμφωνία των συμβαλλόμενων μερών. Ο υπουργός πολιτισμού του παράκτιου Κράτους έχει την αρμοδιότητα χορήγησης των αναγκαίων αδειών για κάθε επέμβαση στο ναυάγιο, σύμφωνα με τις κατάλληλες διατάξεις της γαλλικής νομοθεσίας. Η Γαλλία είναι επίσης αρμόδια για την κήρυξη ζώνης προστασίας γύρω από το ναυάγιο και να λαμβάνει επείγοντα μέτρα σε περίπτωση κινδύνου ο οποίος απειλεί τη διατήρησή του. Τέλος, η Συμφωνία προβλέπει ότι ένα τρίτο Κράτος μπορεί να συμμετέχει στις επιχειρήσεις που αναλαμβάνονται, λόγω του ιστορικού του δεσμού με το ναυάγιο, όπως είναι η περίπτωση του Ηνωμένου Βασιλείου ως χώρας κατασκευής του πλοίου.

II. Η Ελλάδα ως αρχαιολογική χώρα και η Σύμβαση της UNESCO του 2001

Η Ελλάδα θεωρείται μαζί με την Ιταλία και την Αίγυπτο ως « αρχαιολογική χώρα» λόγω της υπεροχής της σε αρχαία μνημεία και αρχαιολογικούς χώρους. Ενόψει του σχετικού κενού στη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας του 1982, για την προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς στην υφαλοκρηπίδα και στην ΑΟΖ του παρακτίου Κράτους, το 2001 υιοθετήθηκε από τον εξειδικευμένο διεθνή οργανισμό του ΟΗΕ «Οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών για την Εκπαίδευση, την Επιστήμη και τον Πολιτισμό» (UNESCO) η Σύμβαση για την προστασία της ενάλιας πολιτιστικής κληρονομιάς. Βασικότερο κίνητρο για αυτήν ήταν ο αγώνας για τον αυστηρό περιορισμό του εμπορίου πολιτιστικών αντικειμένων που συχνά προέρχονταν

από μη εξουσιοδοτημένες ενάλιες δραστηριότητες¹². Η σύμβαση, η οποία αποτέλεσε μία αναγκαιότητα της τρέχουσας εποχής στην υπηρεσία της ανθρωπότητας και ιδιαίτερα των αρχαιολογικών χωρών και αποσκοπεί στην προστασία των ναυαγίων και των βυθισμένων ερειπίων σε κίνδυνο από καταστροφές και από λεηλασία, δεν οδηγεί σε νομικές μεταβολές των ζωνών της θάλασσας.

Ειδικότερα, χαρακτηρίζει ως ενάλια πολιτιστική κληρονομιά όλα τα ίχνη ανθρώπινης ύπαρξης τα οποία είναι βυθισμένα, ολικά ή μερικά, περιοδικά ή μόνιμα, εδώ και τουλάχιστον 100 έτη. Τα κράτη μέρη της Σύμβασης λαμβάνουν ατομικά ή, όπου απαιτείται, από κοινού όλα τα κατάλληλα μέτρα σύμφωνα με τη Σύμβαση αυτή και το διεθνές δίκαιο τα οποία είναι αναγκαία για την προστασία της υποβρύχιας πολιτιστικής κληρονομιάς, χρησιμοποιώντας τα πιο κατάλληλα μέσα τα οποία διαθέτουν, και με βάση τις σχετικές τους ικανότητες.

Μεταξύ των θεμελιωδών αρχών που καθιερώνονται, ιδιαίτερη θέση καταλαμβάνει η αρχή της κατά προτεραιότητα επιτόπιας διατήρησης της κληρονομιάς, πριν να επιτραπεί ή να αναληφθεί οποιαδήποτε επέμβαση. Οι επεμβάσεις δεν επιτρέπονται παρά μόνον εφόσον γίνονται με τρόπο συμβατό με την προστασία της κληρονομιάς και μπορούν να επιτραπούν εφόσον συμβάλλουν σημαντικά στην προστασία, στη γνώση ή στην αξιοποίηση της κληρονομιάς αυτής. Όσον αφορά τα στοιχεία της κληρονομιάς τα οποία έχουν ανακτηθεί, αποθηκεύονται, φυλάσσονται και αποτελούν αντικείμενο διαχείρισης έτσι ώστε να διασφαλίζεται η μακροπρόθεσμη διατήρησή τους.

Εξάλλου, ισχύει η αρχή της απαγόρευσης της εμπορικής εκμετάλλευσης της κληρονομιάς. Τα κράτη μέρη μπορούν να ρυθμίζουν και να επιτρέπουν τις επεμβάσεις στην κληρονομιά αυτή, εντός της συνορεύουσας ζώνης τους, σε συμφωνία με τους κανόνες του Παραρτήματος της Σύμβασης. Επομένως, έχει προκύψει μία διεύρυνση των αρμοδιοτήτων των παρακτίων Κρατών εντός της αρχαιολογικής (συνορεύουσας) ζώνης σε σχέση με την αρμοδιότητά τους κατά της αρχαιοκαπηλίας, η οποία είναι η μόνη που τους αναγνωρίζεται από τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας.

Κατά τη Σύμβαση της UNESCO στην ΑΟΖ ή στην υφαλοκρηπίδα, το παράκτιο κράτος έχει το δικαίωμα να απαγορεύει ή να επιτρέπει κάθε επέμβαση στην

¹² Ε. Μουσταΐρα, *Συγκριτικό Δίκαιο & Πολιτιστικά Αγαθά*, Νομική Βιβλιοθήκη 2012, σ. 23.

κληρονομιά αυτή για να εμποδίσει κάθε προσβολή στα κυριαρχικά του δικαιώματα ή στη δικαιοδοσία του, όπως αυτά αναγνωρίζονται από το διεθνές δίκαιο, συμπεριλαμβανομένης της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας. Συμβουλευεται όλα τα άλλα κράτη μέρη της Σύμβασης της UNESCO, τα οποία έχουν ένα εξακριβώσιμο δεσμό, ιδιαίτερα έναν πολιτιστικό, ιστορικό ή αρχαιολογικό δεσμό με αυτήν την κληρονομιά, όσον αφορά τον καλύτερο τρόπο της προστασίας της. Επιπλέον, συντονίζει αυτές τις συμβουλές ως το « συντονιστικό Κράτος», εκτός εάν δηλώσει ρητά ότι δεν επιθυμεί να το κάνει, οπότε τα Κράτη μέρη που έχουν εκδηλώσει ενδιαφέρον αναδεικνύουν ένα συντονιστικό Κράτος. Επιπλέον, καμία επέμβαση στην κληρονομιά αυτή δεν τελείται χωρίς την έγκριση του Κράτους της σημαίας και τη συνεργασία του συντονιστικού Κράτους. Αυτή η ρύθμιση δεν βλάπτει τις ρυθμίσεις τις σχετικές με το δικαίωμα του παράκτιου Κράτους να απαγορεύει ή να επιτρέπει τις επεμβάσεις στην κληρονομιά και την αρμοδιότητα του συντονιστικού Κράτους να λαμβάνει όλα τα κατάλληλα μέτρα και/ή να χορηγεί όλες τις αναγκαίες άδειες για αυτήν, για να αποτρέψει κάθε άμεσο κίνδυνο.

Θα ήταν εύστοχο τα Κράτη μέρη της Σύμβασης της UNESCO τα οποία δεν έχουν δηλώσει ότι οι κανόνες του Παραρτήματός της εφαρμόζονται στα ηπειρωτικά τους ύδατα που δεν παρουσιάζουν ένα χαρακτήρα θαλάσσιο (π.χ. λιμναία ύδατα), λόγου χάρη η Γαλλία, να αλλάξουν πολιτική.

Σε κάθε περίπτωση, από τις 2 Ιανουαρίου 2009, οπότε τέθηκε σε ισχύ η Σύμβαση, τα κράτη μέρη μπορούν να επωφελούνται από το μοντέλο της προβλεπόμενης σε αυτή διεθνούς συνεργασίας για τους αρχαιολογικούς χώρους που βρίσκονται στο βυθό, πέρα από την αιγιαλίτιδα ζώνη. Αυτό ισχύει για χώρες αρχαιολογικές σαν την Ιταλία, που έχει κυρώσει τη σύμβαση από τις 8/1/2010 και την Αίγυπτο, που το έπραξε καθυστερημένα στις 30/08/2017, όχι και για την Ελλάδα, η οποία απείχε από την ψηφοφορία για την υιοθέτηση της Σύμβασης. Δεδομένου ότι καθυστέρησε η θέση σε ισχύ της Σύμβασης, η Ιταλία επέλεξε αρχικά να εφαρμόσει το περιεχόμενό της έμμεσα σε ορισμένο χώρο, μέσα από την υιοθέτηση ενός δικού της νομοθετήματος, του «Κώδικα Πολιτιστικών Αγαθών και Τοπίου», του 2004. Ειδικότερα, το άρθρο 94 του Κώδικα αναφέρεται σε μία ζώνη της θάλασσας, η οποία έχει ορισμένα κοινά σημεία

με αυτό που η θεωρία προσεγγίζει ως «αρχαιολογική ζώνη»¹³. Αυτό το άρθρο έχει χαρακτηριστεί ως ένα είδος προδρόμου του νόμου με τον οποίο κυρώθηκε η Σύμβαση της UNESCO. Ο Κώδικας επέβαλε την εφαρμογή του Παραρτήματος της Σύμβασης για όλα τα ιστορικά και αρχαιολογικά αντικείμενα τα οποία βρίσκονται στο βυθό έως το 12^ο ναυτικό μίλι από το εξωτερικό όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης. Ο Ιταλός νομοθέτης απέφυγε όχι μόνον τον όρο «αρχαιολογική ζώνη» αλλά επίσης τον επίσημο όρο «συνορεύουσα ζώνη» (για την ήδη καθιερωμένη από την Ιταλία συνορεύουσα ζώνη). Διάφορα κράτη υιοθέτησαν την παράδοση πρακτική της αυθόρμητης εφαρμογής του περιεχομένου της σύμβασης, πριν αυτή να τεθεί σε ισχύ.

Η Γαλλία κατέθεσε στις 7 Φεβρουαρίου 2013 τα όργανα επικύρωσης της σύμβασης από αυτήν, στην UNESCO, και έγινε το 42^ο κράτος μέρος. Τέσσερα έτη αργότερα, εξελέγη στην προεδρία της Σύμβασης για 2 έτη (Μάιος 2017-Μάιος 2019) και δήλωσε την πρόθεσή της να υποστηρίξει αυτό το κείμενο, ιδιαίτερα όσον αφορά την προώθηση της επικύρωσής του και από άλλα κράτη. Η δυναμική των επικυρώσεων και των αποδοχών συνεχίζεται, με αποτέλεσμα σήμερα η Σύμβαση να αριθμεί 72 κράτη μέλη.

III. Η αρχαιολογική ζώνη

Η Ελλάδα είχε την πρωτοβουλία μαζί με το Πράσινο Ακρωτήριο (Κάμπο Βέρντε), την Ιταλία, τη Μάλτα, την Πορτογαλία, την Τυνησία και τη Γιουγκοσλαβία, το 1980, να προτείνει στη συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για τη σύναψη της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, να συμπεριληφθεί στη σύμβαση αυτή μία καινοτομία, συνιστάμενη σε μία ζώνη πολιτιστικής κληρονομιάς του παρακτίου Κράτους, για την προστασία των εναλίων μνημείων. Η σύμβαση που προέκυψε απέκτησε ειδικές διατάξεις για τους πόρους της πολιτιστικής κληρονομιάς, όπως αρμόζει σε ένα «Σύνταγμα των Ωκεανών». Αυτή είναι η ονομασία που χρησιμοποιείται από τη θεωρία, λόγω της ομοιότητας αυτού του κειμένου με το τυπικό Σύνταγμα ενός Κράτους¹⁴. Το Σύνταγμα των Ωκεανών ενσωμάτωσε την έννομη προστασία των μνημείων, πράγμα που σημαίνει ότι διάφορα έννομα αγαθά έχουν αποτελέσει το βασικό κίνητρο για τη σταδιακή δημιουργία νέων ζωνών στο Δίκαιο της

¹³ A. Maniatis, *The archaeological zone in the Constitution for the Oceans*, 11th Annual Conference of the EuroMed Academy of Business, 2018, p. 886.

¹⁴ H. de Pooter, *Une constitution de l'ONU pour les océans*, Le Monde, la vie Hors -série, p. 144.

Θάλασσας, όπως η εθνική άμυνα (ΑΖ) και η ανάπτυξη με την αξιοποίηση των φυσικών πόρων (Υφαλοκρηπίδα) και ιδιαίτερα της αλιείας (ΑΟΖ). Ακόμη και ο ίδιος ο θεσμός της συνορεύουσας ζώνης συνιστά κάτι που ξεκίνησε ως ζώνη κρατικών ελέγχων για παραδοσιακούς λόγους δημοσίου συμφέροντος κυρίως οικονομικού χαρακτήρα (με βάση την τελωνειακή και φορολογική νομοθεσία). Επομένως, η αρχαιολογική ζώνη αποτελεί έναν ανθρωποκεντρικό εκσυγχρονισμό του Δικαίου της Θάλασσας από την άποψη του οικείου θεσμού (συνορεύουσα ζώνη) αλλά κατ' επέκταση και από την άποψη των ευρύτερων ζωνών. Εξάλλου, οι αρχαιότητες δεν αποτελούν απλώς σημείο τριβής στο πεδίο του Δημοσίου Διεθνούς Δικαίου αλλά ακόμη και μεταξύ των επιστημόνων της αρχαιολογικής κοινότητας, ιδιαίτερα όσον αφορά τα ενάλια μνημεία που αποτελούν ένα σχετικά νέο αντικείμενο ακαδημαϊκού ενδιαφέροντος.

Η θεωρία έχει την τάση να προσεγγίζει την αρχαιολογική ζώνη ως μάλλον αυτοτελή, έναντι της συνορεύουσας ζώνης. Ειδικότερα, το Σύνταγμα των Ωκεανών υιοθέτησε ως βασική ζώνη αναφοράς μία συνεχόμενη με την αιγιαλίτιδα ζώνη, η οποία μπορεί να εκτείνεται μέχρι και το 24ο ν.μ. από τις γραμμές βάσης από τις οποίες αφετηριάζεται η χωρική θάλασσα. Η ανάδυση της συνορεύουσας ζώνης εκεί όπου λήγει η περιοχή των εθνικών υδάτων ενός παρακτίου Κράτους δεν ήταν κάτι το καινοφανές, τουλάχιστον στο πεδίο του συμβατικού Διεθνούς Δικαίου. Πράγματι, η ζώνη είχε ήδη θεσμοθετηθεί με την πρώτη σύμβαση της Γενεύης, για την αιγιαλίτιδα ζώνη και τη συνορεύουσα ζώνη, το 1958.

Μολονότι έχουν παρέλθει πολλές δεκαετίες από την καθιέρωση της συνορεύουσας ζώνης, η Ελλάδα δεν τη διαθέτει ενώ Κράτη όπως η Δανία, η Νορβηγία, η Συρία έχουν υιοθετήσει τελωνειακές ζώνες, άλλα Κράτη όπως το Μπαγκλαντές, η Ινδία και το Πακιστάν και η Βενεζουέλα ασκούν πλήρη δικαιοδοσία στη συνορεύουσα ζώνη και τέλος, κάποια άλλα έχουν καθιερώσει ζώνες ασφαλείας ή οικολογικές ζώνες, όπως η Σλοβενία, η Κροατία και η Γαλλία¹⁵. Η Γαλλία έχει αποκτήσει συνορεύουσα ζώνη, στην οποία ασκεί και τις λειτουργικές αρμοδιότητες αρχαιολογικής ζώνης. Ειδικότερα, η αρμοδιότητά της σε αυτή τη ζώνη είναι σύμφωνη με το άρθρο 303 της Σύμβασης των Ηνωμένων για το Δίκαιο της Θάλασσας, στο οποίο βασίζεται ο θεσμός της

¹⁵ Π. Λυκούδης, *Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου*, Αθήνα 2014, σ. 114.

αρχαιολογικής ζώνης, και με το ειδικευμένο άρθρο 8 της Σύμβασης της UNESCO του 2001¹⁶.

Η Ελλάδα, όπως προαναφέρθηκε, πρωτοστάτησε στην προσπάθεια να τεθεί στο Σύνταγμα των Ωκεανών μία διάταξη ειδική για την προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς που κείται πέρα από τα εθνικά ύδατα. Επήλθε συμβιβασμός κατά την οικεία συνδιάσκεψη με αποτέλεσμα να προκύψει όχι το μαξιμαλιστικό μοντέλο της ζώνης της πολιτιστικής κληρονομιάς μέχρι το 200ό ν.μ. από τις γραμμές βάσης αλλά ζώνη η οποία δεν δηλώθηκε με ορισμένο όνομα αλλά έχει μείνει γνωστή ως αρχαιολογική ζώνη, κατ' αναφορά προς το γενικό κανόνα (του άρθρου 33 του Συντάγματος των Ωκεανών) για τη συνορεύουσα ζώνη. Η διάταξη για την αρχαιολογική ζώνη αντιμετωπίζει πολλά προβλήματα ως προς την ερμηνεία της, όπως ότι δεν υπάρχει πρόβλεψη για το καθεστώς της ενάλιας αρχαιολογικής έρευνας σε αυτή¹⁷.

IV. Το ναυάγιο του «Burdigala»

Το υπερωκεάνιο «Burdigala», αρχικά γερμανικό με το όνομα « Kaiser Friedrich» (Αυτοκράτορας Φρειδερίκος), ήταν πλοίο γαλλικής ιδιοκτησίας και σημαίας, όταν επιτάχθηκε από το γαλλικό Κράτος, στον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο¹⁸. Εγκατέλειψε στις 13 Νοεμβρίου 1916 τη Θεσσαλονίκη, χωρίς να είναι έμπορτο, με προορισμό την Τουλώνη προκειμένου να μεταφέρει στρατεύματα και πολεμοφόδια. Την επομένη, στις 10 και 45, ενώ βρισκόταν περίπου στα δύο ναυτικά μίλια νοτιοανατολικά του ακρωτηρίου 'Αγιος Νικόλαος, στο νησί του Αιγαίου Κέα, συνέβη έκρηξη που προκάλεσε πλημμύρα. Ο πλοίαρχος διέταξε την εκκένωση του πλοίου και το πλήρωμα το εγκατέλειψε κάνοντας χρήση των σωσιβίων λέμβων. Ένα τέταρτο της ώρας μετά την εντολή εκκένωσης, το πλοίο, κομμένο στα δύο από μία δεύτερη έκρηξη, βυθίστηκε στα ανοιχτά της Κέας, σε βάθος 76 μέτρων. Χάθηκε διότι προσέκρουσε σε νάρκη που άνηκε στο ναρκοπέδιο υπ' αριθμόν 32, το οποίο δημιουργήθηκε από το γερμανικό καταδύόμενο U 73 στις 28 Οκτωβρίου της ίδιας χρονιάς. Σύμφωνα με μία από τις

¹⁶ M. Morin, *Fouilles juridiques dans l'archéologie préventive en mer*, Neptunus e.revue, vol. 27, 2021/1, p. 4.

¹⁷ Α. Αλεξόπουλος, Ν. Φουρναράκης, *Διεθνείς κανονισμοί – Ναυτιλιακή πολιτική και Δίκαιο της Θάλασσας*, Αθήνα 2015, σ. 290.

¹⁸ Α. Maniatis, *Le patrimoine culturel grec et la France*, ADMO, Tome XL – 2022.

σχετικές προσεγγίσεις, το βάθος του μνημείου ποικίλλει, από τα 76 μέτρα έως τα 54 μέτρα, στα οποία βρίσκονται τα ανώτερα τμήματα της δομής του πλοίου¹⁹.

Το μνημείο εντοπίστηκε το 2007 ως ναυάγιο μη ταυτοποιημένο και αποτέλεσε αντικείμενο μέτρησης, εξέτασης και τελικά ταυτοποίησης την επόμενη χρονιά. Αν η ανακάλυψη δεν εγείρει αληθινά ιδιαίτερη συγκίνηση στο Μπορντώ, το αντίθετο ισχύει για την Ελλάδα²⁰. Μία ομάδα ερευνών, η οποία ονομάζεται « S/S Burdigala Project », έχει επωμιστεί το βάρος να ανασυστήσει την ιστορία του πλοίου και πραγματοποιεί έρευνες όχι μόνον στην ξηρά αλλά και στη θάλασσα.

Ο διάσημος Γάλλος κυβερνήτης και εξερευνητής Jacques-Yves Cousteau (1910-1997), ο οποίος μαζί με το μηχανικό Emile Gagnan είχε εφεύρει το αυτόνομο σκάφανδρο το 1943, ανακάλυψε το μνημείο του « Βρετανικού ». Εκείνο το πλωτό νοσοκομείο στον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο αποτελεί το μικρό αδελφό του διάσημου πλοίου «Τιτανικός», το οποίο είχε τη φήμη του αβύθιστου. Η ειρωνεία της τύχης είναι ότι όχι μόνον ελήφθησαν αυξημένα μέτρα ασφάλειας στη ναυπήγηση αυτού του πλοίου κατόπιν του ναυαγίου του «Τιτανικού», αλλά και αυτό το πλοίο είχε τη φήμη του αβύθιστου. Αν ο εξερευνητής μετακινούνταν λίγο, θα μπορούσε να εντοπίσει το «Burdigala », το δεύτερο μεγαλύτερο ιστορικό ναυάγιο των ελληνικών θαλασσών το οποίο έχει ερευνηθεί ενώ η πρώτη θέση καταλαμβάνεται από το «Βρετανικό», ο οποίος βυθίστηκε από μία νάρκη στο ίδιο ναρκοπέδιο, μόλις μία εβδομάδα αργότερα. Εξάλλου, επισημαίνεται ότι και ένα άλλο υπερωκεάνιο έχει ναυαγήσει κοντά στην Κέα, το γαλλικό πλοίο M/S « Théophile Gautier », το οποίο τελούσε υπό τη διοίκηση του πολιτικού καθεστώτος του Βισύ (Vichy) και καταβυθίστηκε από το βρετανικό καταδύόμενο HMS « Talisman » στις 4 Οκτωβρίου 1941. Το ναυάγιο αυτό, μαζί με το ναυάγιο του βρετανικού πλοίου « HMS Marquette », ανήκει στην πρώτη ομάδα των 91 επισκέψιμων ιστορικών ναυαγίων πλοίων και αεροσκαφών, η οποία θεσμοθετήθηκε και ρυθμίστηκε με την κοινή υπουργική απόφαση υπ' αριθμόν 92225 της 3^{ης} Μαρτίου 2022. Σήμερα τα δύο αυτά ναυάγια αποτελούν τα μοναδικά από ολόκληρη την ομάδα

¹⁹ D. Galon, *The S/S Burdigala former Schnelldampfer Kaiser Friedrich (1897-1916), International Conference in Management of Accessible Underwater, Cultural and Natural Heritage Sites: "Dive in Blue Growth"*, Athens Greece, 16-18 October 2019, p. 249.

²⁰J. P. Vigneaud, *Le paquebot Burdigala gît toujours au fond des mers depuis 1916*, Sud Ouest <https://www.sudouest.fr/environnement/mer/le-paquebot-burdigala-git-toujours-au-fond-des-mers-depuis-1916-1667653.php>

τα οποία βρίσκονται εκτός των χωρικών υδάτων του ελληνικού Κράτους, και πιο συγκεκριμένα στην υφαλοκρηπίδα του. Παρά το γεγονός ότι δεν κείνται στην ελληνική επικράτεια, επιτρέπεται να προστατεύονται από αυτό, στη βάση της αρχής της δικαιοδοσίας πέραν της επικράτειας του Κράτους. Η αρχή αυτή, της οικουμενικής ποινικής δικαιοδοσίας, είναι κατά παράδοση εφαρμοστέα κατά της πειρατείας και έχει καθιερωθεί, όσον αφορά τα εγκλήματα της πολιτιστικής νομοθεσίας, στο άρθρο 13 παρ. 4 του Ν. 3658/2008, του σχετικού με τα μέτρα προστασίας των πολιτιστικών αγαθών, ο οποίος είναι ο πρώτος εξειδικευμένος ελληνικός νόμος σχετικός με ποινικά, δικονομικά και διοικητικά μέτρα αντιμετώπισης της αρχαιοκαπηλίας.

Δυνάμει αυτής της πρωτοποριακής διάταξης, τα αδικήματα τα οποία προβλέπονται στις ποινικές διατάξεις του κεφαλαίου 9 του Ν. 3028/2002 (δηλαδή του πολιτιστικού νόμου), όπως εκάστοτε ισχύει, διώκονται και τιμωρούνται σύμφωνα με τους ελληνικούς ποινικούς νόμους ακόμη και στην περίπτωση που τελέστηκαν στην αλλοδαπή. Καθώς ο Ν. 3028/2002 έχει αντικατασταθεί από τον Κώδικα Πολιτιστικής Κληρονομιάς (Ν. 4858/2021), το σύνολο των εφαρμοστέων διατάξεων δεν είναι πλέον εκείνες του κεφαλαίου 9 του πολιτιστικού νόμου αλλά τα άρθρα 53 έως 72 του Κώδικα. Σε κάθε περίπτωση, η ιδιοποίηση των μνημείων (π.χ. κλοπή) και η φθορά μνημείων (βανδαλισμός) είναι παράνομες πράξεις, για τις οποίες οι ελληνικές αρχές είναι αρμόδιες. Η Ελληνική Ακτοφυλακή είναι αρμόδια για την πρόληψη και την καταστολή τέτοιων εγκλημάτων, και όσον αφορά τα δύο προαναφερθέντα ιστορικά ναυάγια τα οποία βρίσκονται στην υφαλοκρηπίδα της Ελλάδας. Επισημαίνεται ότι η αποστολή του Κράτους η οποία συνίσταται στην προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς αποτελεί μέρος της έννοιας της δημόσιας υπηρεσίας, η οποία είναι τυπική για το διοικητικό δίκαιο και δεν μπορεί να περιορίζεται στο χώρο της εθνικής κυριαρχίας²¹.

Εξάλλου, το 2019 προτάθηκε ότι το μνημείο του « Burdigala » μπορεί να θεωρηθεί ως ένας προσβάσιμος χώρος της υποθαλάσσιας πολιτιστικής κληρονομιάς και ως ένα αντικείμενο που αξίζει να αποτελέσει μέρος ενός ενάλιου πολιτιστικού πάρκου καταδύσεων, δηλαδή του «Ενάλιου Πολιτιστικού Καταδυτικού Πάρκου της Νήσου

²¹ A. Maniatis, *Le Floréal appelle la France*, Neptunus, e.revue, Vol. 28, 2022/3, p. 6.

Κέας»²². Στο πλαίσιο αυτής της συλλογιστικής, λίγο αργότερα αυτό το μνημείο, όπως και εκείνο του «Βρετανικού» συγκαταλέχθηκε στην προαναφερθείσα ομάδα των 91 επισκέψιμων ναυαγίων. Στις αρχές Ιουνίου 2022 ολοκληρώθηκαν οι προβλεπόμενες από τη σχετική κοινή υπουργική απόφαση ενέργειες τεκμηρίωσης 11 από τα 91 ναυάγια, μεταξύ των οποίων αυτά τα δύο αλλά όχι και το παρακείμενο ναυάγιο «Théophile Gautier», και έτσι αυτά κατέστησαν επισκέψιμα.

V. Το ναυάγιο του «Floréal»

Έχοντας μήκος 51 μέτρων, το καταδυόμενο του γαλλικού Πολεμικού Ναυτικού «Floréal» κατασκευάστηκε το 1908 από το ναυπηγείο του Χερβούργου ενώ η Γαλλία, ήδη στο τέλος του δέκατου ένατου αιώνα, ήταν πρωταθλήτρια μεταξύ των κατασκευαστών υποβρυχίων σε διεθνή κλίμακα. Επρόκειτο για ένα πλοίο που άνηκε στην τάξη των καταδυόμενων «Pluviôse».

Στις 2 Αυγούστου 1918, λίγο πριν την επίσημη λήξη του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου η οποία σημειώθηκε στις 11 Νοεμβρίου του ίδιου έτους, το Floréal χτυπήθηκε λόγω ατυχήματος από το βοηθητικό καταδρομικό του Βασιλικού Ναυτικού HMS Hazel. Το συμβάν έλαβε χώρα στα ανοιχτά του Μούδρου, το οποίο αποτελεί ένα ιστορικό χωριό της Λήμνου. Το γαλλικό αντιτορπιλικό «Baliste» διέσωσε το πλήρωμα, κατόπιν του πλήγματος που επέφερε το βρετανικό πλοίο. Μετά, το αντιτορπιλικό επιχείρησε να ρυμουλκήσει το καταδυόμενο στη Θεσσαλονίκη αλλά χωρίς επιτυχία. Το Floréal υπήρξε ένα από τα 6 πλοία τα οποία χάθηκαν μεταξύ των 18 καταδυόμενων της τάξης «Pluviôse». Δεν μπόρεσε να αποφύγει τη σύγκρουση με ένα αλλοδαπό πλην όμως συμμαχικό πλοίο σε ένα θαλάσσιο χώρο πολύ απομακρυσμένο από τα νερά της δικαιοδοσίας των δύο εμπλεκόμενων κρατών. Είναι αξιοσημείωτο ότι η απώλειά του έχει σημαδευθεί από ποικίλες ιδιαιτερότητες. Κατ' αρχάς, το πλοίο δεν βυθίστηκε στο σημείο της σύγκρουσης αλλά πολύ μακριά, αν και όχι κοντά στην πόλη της Θεσσαλονίκης, προς την οποία αυτό έπλεε όντας σε κατάσταση ανάγκης. Αυτή η κατεύθυνσή του συνδέει το πλοίο με αυτήν την πόλη, η οποία χρησίμευε ως βάση για τις δυνάμεις της «Εγκάρδιας Συνεννόησης» («Αντάντ»)

²² D. Galon, *The S/S Burdigala former Schnelldampfer Kaiser Friedrich (1897-1916), International Conference in Management of Accessible Underwater, Cultural and Natural Heritage Sites: 'Dive in Blue Growth'*, Athens Greece, 16-18 October 2019, p. 251.

στα Βαλκάνια, και επομένως με την Ελλάδα. Μία άλλη ιδιαιτερότητα έγκειται στην επιτυχία της διάσωσης των στρατιωτικών, σε αντιδιαστολή με το πλοίο τους, με την έννοια ότι κανένα μέλος του προσωπικού δεν απώλεσε τη ζωή του. Αυτή η εννοιολογική διάκριση ανάμεσα στα πρόσωπα στο πλοίο και στο ίδιο το πλοίο αποτελεί μία κλασική σταθερά του Ναυτικού Δικαίου. Στη θέα ενός παλαιού κινδύνου, όπως είναι αυτός του « πλοίου σε κίνδυνο απώλειας», αυτός ο κλάδος του δικαίου επιβάλλει μία διπλή αλληλεγγύη, ανθρώπινη και οικονομική²³.

Το μνημείο του Floréal βρίσκεται στο βυθό κοντά στο πρώτο πόδι της Χαλκιδικής, την Κασσάνδρα, μεταξύ του έβδομου και του εικοστού τέταρτου ναυτικού μιλίου της Ελλάδας, χωρίς να περιλαμβάνεται στον προαναφερθέντα κατάλογο των 91 επισκέψιμων ναυαγίων.

VI. Η Περιοχή

Περιοχή (Area) ονομάζεται ο Διεθνής Βυθός, δηλαδή ο βυθός πέρα από την εθνική δικαιοδοσία, συνεπώς βρίσκεται πέρα από την υφαλοκρηπίδα ή την τυχόν ΑΟΖ των παρακτίων κρατών. Πάνω από αυτήν υπάρχει η ανοιχτή θάλασσα, εξοπλισμένη με την αρχή της ελευθερίας (της ναυσιπλοΐας, της αλιείας και άλλων δραστηριοτήτων) για τα πλοία και, ως προς τον υπερκείμενο, διεθνή εναέριο χώρο, για τα αεροσκάφη. Αυτός ο θεμελιώδης κανόνας συμπληρώνεται από τον κανόνα της απαγόρευσης της πειρατείας, η οποία αποτελεί ένα διαχρονικό ποινικό αδίκημα, νοούμενο κατά το Διεθνές Δίκαιο (της Θάλασσας) όταν διαπράττεται στην ανοιχτή θάλασσα²⁴. Τα μνημεία στην Περιοχή δεν ανήκουν σε ένα ορισμένο Κράτος αλλά αποτελούν κοινή κληρονομιά της ανθρωπότητας. Προκύπτει ένα ιδιότυπο λειτουργικό κύκλωμα δεδομένου ότι τα μνημεία αποτελούν υλικά αγαθά της πολιτιστικής κληρονομιάς ενώ και ο διεθνής βυθός αποτελεί κοινή κληρονομιά της ανθρωπότητας, με βάση το σχετικό όραμα του Πατέρα του Δικαίου της Θάλασσας στη σύγχρονη μορφή του, Arvid Pardo. Είναι συνεπώς λογικό τα μνημεία που βρίσκονται σε αυτή την υποθαλάσσια ζώνη του Διεθνούς Δικαίου να μην ανήκουν σε κανένα Κράτος αλλά να υπάγονται σε ένα

²³ F. Ducol, *Un droit pour naviguer sans entraves*, La Vie - Le Monde, Hors-série, p. 124.

²⁴ Βλ. Α. Maniatis, *La piraterie en Afrique*, Neptunus E-revue, 2017/4.

ιδιαίτερο νομικό καθεστώς που προσιδιάζει στην έννοια των δικαιωμάτων αλληλεγγύης ή δικαιωμάτων των λαών, ως θεμελιωδών δικαιωμάτων της τρίτης γενεάς.

Παρόμοιες παρατηρήσεις αρμόζουν και για το Αιγαίο Πέλαγος (στο βυθό του οποίου δεν υπάρχει Περιοχή, όπως και γενικότερα στο βυθό της Μεσογείου), το οποίο θεωρείται ως ένα μεγάλο υποβρύχιο μουσείο, με παρά πολλά ναυάγια, περίπου 1000. Η Ελλάδα δεν έχει λοιπόν ιδιαίτερα δικαιώματα στα μνημεία, εφόσον αυτά βρίσκονται εκτός των εθνικών της υδάτων.

Η αρμοδιότητα διαχείρισης της Περιοχής ανήκει στο ειδικό για αυτήν νομικό πρόσωπο «Διεθνής Αρχή Θαλασσίου Βυθού», το οποίο προβλέφθηκε από τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας. Τα τελευταία χρόνια, μία νέα τάση έχει αναδυθεί ως προς τον τρόπο κατά τον οποίο οι αιτούντες άδεια για σχέδια εκμετάλλευσης των φυσικών πόρων της Περιοχής ασκούν την επιλογή τους, όσον αφορά την πρόβλεψη για επιφυλαγμένα τμήματα της Περιοχής²⁵. Με άλλα λόγια, πέρα από το παραδοσιακά εφαρμοζόμενο καθεστώς των επιφυλαγμένων επιμέρους περιοχών, όπως αυτές παραχωρούνται με απόφαση της Διεθνούς Αρχής Θαλασσίου Βυθού, έχει καθιερωθεί και ένα νέο το οποίο συνίσταται σε συνέργεια μεταξύ ενός ή περισσώτερων κρατών και του διεθνούς νομικού προσώπου της «Επιχείρησης» (Enterprise). Επομένως, ορισμένο κράτος (π.χ. Βραζιλία, Ιαπωνία, Κίνα, Γερμανία, Ινδία, Ρωσική Ομοσπονδία) μπορεί να επιλέγει είτε μία επιφυλαγμένη περιοχή για αυτοδύναμη δραστηριότητα ή να επιδίδεται σε ένα κοινό, επί ίσοις όροις επιχειρηματικό εγχείρημα με την «Επιχείρηση» η οποία είναι το αρμόδιο, για λογαριασμό της Διεθνούς Αρχής Θαλασσίου Βυθού, αυτοτελές επιχειρησιακό όργανο. Η «Επιχείρηση» έχει την αρμοδιότητα να επιδίδεται (μόνη της) σε μεταφορά και εμπορία μεταλλευμάτων από την Περιοχή, χωρίς όμως να την ασκεί²⁶. Η Περιοχή παραμένει προβληματική, δοθέντος ότι ο κανόνας της κοινής κληρονομιάς της ανθρωπότητας είναι αόριστος και δέχεται κριτική ότι αποτελεί μία ανακοίνωση κενή πραγματικού περιεχομένου. Επιπλέον, επισημαίνεται ότι δεν υπάρχουν διαθέσιμες

²⁵ A. Maniatis, *The Area of the international seabed in the Constitution for the Oceans*, 11th Annual Conference of the EuroMed Academy of Business, 2018, p. 895.

²⁶ A. Maniatis, *The Area of the international seabed in the Constitution for the Oceans*, 11th Annual Conference of the EuroMed Academy of Business, 2018, p. 898.

πληροφορίες για τους ενδεχόμενους κινδύνους και για τη διαχείριση της ενάλιας πολιτιστικής κληρονομιάς η οποία βρίσκεται στην Περιοχή, περίπτωση η οποία θυμίζει εκείνη μίας άλλης ζώνης, της αρχαιολογικής ζώνης.

VII. Νομικό καθεστώς του αρχιπελάγους Σβάλμπαρντ

Η περιοχή του Σβάλμπαρντ (χερσαίο έδαφος των νησιών και χωρικά τους ύδατα) αποτελεί μία ιδιόμορφη, μοναδική παγκοσμίως περίπτωση του Διεθνούς Δικαίου, η οποία υπόκειται στις ρυθμίσεις της διεθνούς συνθήκης της Σπιτσβέργης, που υπογράφηκε στο Παρίσι το 1920. Το αρχιπέλαγος ενσωματώθηκε επίσημα στη Νορβηγία το 1925. Ειδικότερα, πρόκειται για ένα χώρο «πλήρους και απόλυτης κυριαρχίας» του ενιαίου, παράκτιου Κράτους του Βασιλείου της Νορβηγίας. Ωστόσο, σύμφωνα με το άρθρο 2 της Συνθήκης, τα πλοία και οι πολίτες των συμβαλλομένων Κρατών απολαμβάνουν εξίσου τα δικαιώματα στην αλιεία και στο κυνήγι στα εδάφη του Σβάλμπαρντ και στα χωρικά ύδατα. Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 3, οι πολίτες των συμβαλλομένων Κρατών έχουν ίση ελευθερία πρόσβασης και εισόδου για οποιοδήποτε λόγο ή σκοπό στα ύδατα, στα φιόρδ και στα λιμάνια αυτών των εδαφών. Υποκείμενοι στην τήρηση των τοπικών νόμων και κανονισμών, μπορούν να διεξάγουν εκεί δίχως παρεμπόδιση κάθε ναυτική, βιομηχανική, εξορυκτική και εμπορική δραστηριότητα σε συνθήκες απόλυτης ισότητας. Παρά τους όποιους κανόνες που αφορούν την ακτοπλοΐα οι οποίοι μπορεί να είναι σε ισχύ στη Νορβηγία, τα πλοία των συμβαλλόμενων Κρατών έχουν το δικαίωμα να χαλαρώνουν, τόσο στον είσπλου όσο και στον έκπλου, από τα νορβηγικά λιμάνια, για να επιβιβάσουν ή αποβιβάσουν ταξιδιώτες ή εμπορεύματα με προέλευση ή προορισμό αυτές τις περιοχές, ή για οποιαδήποτε άλλο λόγο.

Η Συνθήκη καθιερώνει το θεμελιώδες δικαίωμα και των πλοίων, ελλιμενισμένων στο Σβάλμπαρντ, και των ιδιωτών, για παράδειγμα των ναυτικών, να χαλαρώνουν, και επομένως μπορεί να ιδωθεί ελαφρώς ως ένας πρόδρομος της πρόσφατης διεθνούς σύμβασης του Ναυτικού Εργατικού Δικαίου, της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας (Maritime Labour Convention, MLC), η οποία συνήφθη το 2006 στους κόλπους της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (International Labour Organization, ILO) και τέθηκε σε ισχύ στις 20 Αυγούστου 2013. Γενικά, η Συνθήκη της Σπιτσβέργης είναι ενδεικτική του ευρύτερου φαινομένου του ανθρωπομορφισμού των πλοίων στο Ναυτικό Δίκαιο,

τα οποία είναι κινητά πράγματα αλλά έχουν χαρακτηριστικά φυσικού προσώπου (ανθρώπου), όπως όνομα, ιθαγένεια... Επομένως, προκύπτει ένα «παράδοξο του Ναυτικού Δικαίου», το οποίο συνίσταται στο πρωτοποριακό περιεχόμενο της Συνθήκης, δηλαδή μίας συμφωνίας του κλάδου του Δικαίου της Θάλασσας εξοπλισμένης με διάφορες καινοτομίες του Ναυτικού Δικαίου²⁷.

Την 1^η Ιανουαρίου 1977 τέθηκε σε ισχύ μία Οικονομική Ζώνη της Νορβηγίας μέχρι το διακοσιοστό ναυτικό μίλι από την ηπειρωτική χώρα του ίδιου Κράτους, το οποίο αργότερα το ίδιο έτος κήρυξε και μία Ζώνη Προστασίας της Αλιείας (ΖΠΑ) μέχρι το 200ό ναυτικό μίλι από το Σβάλμπαρντ ενώ ήθελε αρχικά να δημιουργήσει μία Αποκλειστική Αλιευτική Ζώνη (AAZ). Μολονότι και άλλα Κράτη έχουν κηρύξει ΖΠΑ, λόγου χάρη η Ισπανία το 1997 σχετικά με το μεγαλύτερο μέρος της ακτής της στη Μεσόγειο και η Λιβύη το 2005, οι συμπεριφορές τους δείχνουν ότι πρόκειται για *de facto* AAZ. Η AAZ αποτελεί μία εθνικά καθιερωμένη ζώνη στο Δίκαιο της Θάλασσας, μη προβλεπόμενη στη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας. Παρόμοια, το 1980 η Νορβηγία κήρυξε μία Αλιευτική Ζώνη (μία *de facto* AAZ) γύρω από το νησί που απέκτησε αργότερα από το Σβάλμπαρντ, το Jan Mayen. Σε κάθε περίπτωση, το αρκτικό αρχιπέλαγος του Σβάλμπαρντ αποτελεί μία ενδιαφέρουσα πρόκληση για τα συμβαλλόμενα μέρη, μεταξύ των οποίων η Ελλάδα, η οποία προσχώρησε στη συνθήκη της Σπιτσβέργης τον Οκτώβριο 1925, χρονιά κατά την οποία προσχώρησε και η Αίγυπτος. Όχι μόνον η Νορβηγία αλλά και ο μεγάλος της ανταγωνιστής, η Ρωσία (που όπως και η Ιταλία συνυπέγραψε τη Συνθήκη της Σπιτσβέργης) αποτελεί κεντρικό παίκτη στην αρκτική περιοχή, της οποίας το νομικό καθεστώς θα μπορούσε να αποτελέσει ενδεχομένως αντικείμενο ρύθμισης μέσα από διεθνή σύμβαση περιφερειακού επιπέδου.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ: Πλουραλισμός εννόμων αγαθών στο Σύνταγμα των Ωκεανών

Το Σύνταγμα των Ωκεανών ενσωμάτωσε την προστασία των εναλίων μνημείων, πράγμα που σημαίνει ότι διάφορα έννομα αγαθά έχουν αποτελέσει το βασικό κίνητρο για τη σταδιακή δημιουργία νέων ζωνών στο Δίκαιο της Θάλασσας, όπως η εθνική

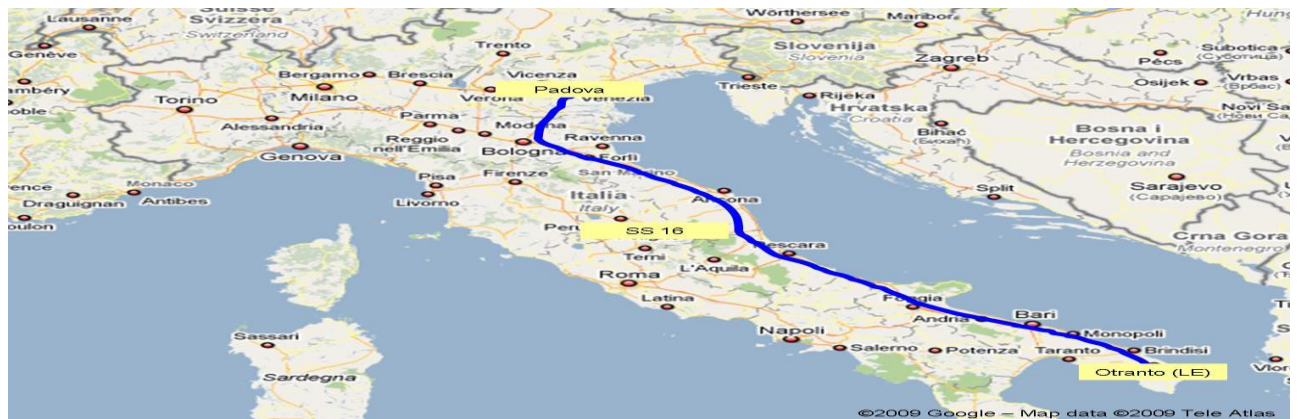
²⁷ A. Maniatis, *The Svalbard Archipelago upon the Law of the Sea*, 12th Annual Conference of the EuroMed Academy of Business, 2019, p. 679.

άμυνα (ΑΖ) και η ανάπτυξη με την αξιοποίηση των φυσικών πόρων (Υφαλοκρηπίδα) και ιδιαίτερα της αλιείας (ΑΟΖ). Ακόμη και ο ίδιος ο θεσμός της συνορεύουσας ζώνης συνιστά κάτι που ξεκίνησε ως ζώνη κρατικών ελέγχων για παραδοσιακούς λόγους δημοσίου συμφέροντος κυρίως οικονομικού χαρακτήρα (με βάση την τελωνειακή και φορολογική νομοθεσία). Επομένως, η αρχαιολογική ζώνη αποτελεί έναν ανθρωποκεντρικό εκσυγχρονισμό του Δικαίου της Θάλασσας από την άποψη του οικείου θεσμού (συνορεύουσα ζώνη) αλλά κατ' επέκταση και από την άποψη των ευρύτερων ζωνών. Εξάλλου, οι αρχαιότητες δεν αποτελούν απλώς σημείο τριβής στο πεδίο του Δημοσίου Διεθνούς Δικαίου αλλά ακόμη και μεταξύ των επιστημόνων της αρχαιολογικής κοινότητας, ιδιαίτερα όσον αφορά τα ενάλια μνημεία που αποτελούν ένα σχετικά νέο αντικείμενο ακαδημαϊκού ενδιαφέροντος.

Τέλος, το Δίκαιο της Θάλασσας δεν εξαντλεί το περιεχόμενό του στο Σύνταγμα των Ωκεανών, όπως φαίνεται από τη Ζώνη Προστασίας της Αλιείας (ΖΠΑ) και τον εθιμικά καθιερωμένο θεσμό αμφισβήτησης του παραδοσιακού Δικαίου της Θάλασσας, ο οποίος συνίσταται στην Αποκλειστική Αλιευτική Ζώνη (ΑΑΖ), ως προς τον οποίο έχουν πρωταγωνιστήσει Κράτη της Βορείου Ευρώπης, σαν την Ισλανδία και τη Νορβηγία. Σε κάθε περίπτωση, το νομικό καθεστώς του αρχιπελάγους Σβάλμπαρντ είναι τόσο ιδιάζον, που αποτελεί παγκόσμια πρωτοτυπία, χρήσιμη και για την Ελλάδα.

Τέλος, η Ελλάδα έχει πρόσφατα αναπτύξει καινοτόμες ως προς αυτήν πρωτοβουλίες στο Δίκαιο της Θάλασσας, όπως το 2020 η οριοθέτηση ΑΟΖ έναντι της ΑΟΖ της Ιταλίας και η μερική οριοθέτηση ΑΟΖ με την Αίγυπτο, νότια της Κρήτης (όχι και σε σχέση με το νησί του Καστελόριζου). Εξάλλου, η ΑΟΖ της Ελλάδας στο Ιόνιο Πέλαγος, έναντι της όμορης ιταλικής ΑΟΖ, λίγους μήνες αργότερα σμικρύνθηκε κατά 6 ναυτικά μίλια, δεδομένου ότι επεκτάθηκαν τα ελληνικά χωρικά ύδατα στο Ιόνιο, από το 6^ο στο 12^ο ναυτικό μίλι. Η επέκταση δεν έγινε με προεδρικό διάταγμα, κάτι που θα ήταν αντίθετο στο άρθρο 27 παρ. 1 του Συντάγματος, αλλά με τυπικό νόμο, δηλαδή με το Νόμο 4767 του Ιανουαρίου 2021²⁸.

²⁸ A. Maniatis, *Une saison de la Grèce en Zone Economique Exclusive*, ADMO, Tome XXXIX – 2021, pp. 55-66.



Το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ανατολικής Ιταλίας δεν χωροθετήθηκε πάνω στην ακτογραμμή της Αδριατικής Θάλασσας αλλά, σε μεγάλη έκταση, ελαφρώς στην ενδοχώρα, για λόγους εθνικής άμυνας.

ΑΣΚΗΣΗ ΑΥΤΟΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

1. Αναλύστε τη Σύμβαση για το ναυάγιο « CSS Alabama ».
2. Αναλύστε τη σύμβαση για την προστασία της ενάλιας πολιτιστικής κληρονομιάς.
3. Αναλύστε τον όρο «Σύνταγμα των Ωκεανών» σε συνδυασμό με τις διάφορες ζώνες της θάλασσας.
4. Αναλύστε το νομικό καθεστώς της αρχαιολογικής ζώνης και αναφερθείτε και στις διάφορες εκφάνσεις της συνορεύουσας ζώνης ενός κράτους.
5. Δώστε τον ορισμό της Περιοχής και αναλύστε το νομικό καθεστώς των μνημείων και των φυσικών πόρων στην Περιοχή.
6. Αναλύστε το νομικό καθεστώς του αρχιπελάγους Σβάλμπαρντ.
7. Αναλύστε το φαινόμενο του πλουραλισμού των εννόμων αγαθών, τα οποία προστατεύονται στο «Σύνταγμα των Ωκεανών».
8. Αναλύστε το ζήτημα αν και γιατί το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ανατολικής Ιταλίας δεν είναι χωροθετημένο πάνω στην ακτογραμμή.

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΣΤΗΝ ΑΣΚΗΣΗ ΑΥΤΟΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

1. Μία από τις πρώτες διμερείς διεθνείς συμφωνίες που έχουν συναφθεί για την προστασία της υποβρύχιας πολιτιστικής κληρονομιάς είναι αυτή ανάμεσα στη Γαλλία και στις ΗΠΑ, υπογεγραμμένη στις 3 Οκτωβρίου 1989. Αφορά το ναυάγιο του πολεμικού πλοίου των Συνομόσπονδων Πολιτειών Αμερικής (ΣΠΑ) «CSS Alabama», το οποίο καταβυθίστηκε από την ενωσιακή φρεγάτα « USS Kearsarge » στις 19 Ιουνίου 1864, περίπου επτά ναυτικά μίλια από το Χερβούργο. Αυτή η μάχη έχει αποτελέσει αντικείμενο πινάκων ζωγραφικής του Γάλλου Édouard Manet. Ο ζωγράφος γοητεύθηκε από το επεισόδιο το οποίο διεξήχθη με την παρουσία ενός πλήθους θεατών οι οποίοι προσήλθαν για αυτό το λόγο από το Παρίσι. Το ναυάγιο είναι γνωστό ήδη για τη διάσημη διαδικασία διαιτησίας, του 1872, στην οποία οι ειδικοί του Διεθνούς Δικαίου ανάγουν τη γέννηση της διαιτησίας ανάμεσα στα έθνη μετά από μία έκλειψη πολλών αιώνων. Ανευρέθηκε στις 30 Οκτωβρίου 1984 από ένα ναρκαλιευτικό του γαλλικού Πολεμικού Ναυτικού. Διάφορες ενώσεις και προσωπικότητες, τόσο στη Γαλλία όσο και στις ΗΠΑ, επιχείρησαν να μελετήσουν τη δυνατότητα να το ανελκύσουν, εξαιτίας του ενδιαφέροντος που αυτό προκαλούσε για την ιστορία της ναυπηγικής και των τεχνικών εξοπλισμού. Οι ΗΠΑ θεωρούσαν τον εαυτό τους ως το νόμιμο διάδοχο των ΣΠΑ και των αγαθών εκείνων και επομένως το μοναδικό ιδιοκτήτη του ναυαγίου. Ωστόσο, η Γαλλία διεκδικούσε την ιδιοκτησία διότι αυτό βρισκόταν πλέον εντός των χωρικών της υδάτων. Θα ήταν τουλάχιστον δύσκολο για το παράκτιο Κράτος να αντιτάξει στις ΗΠΑ τον κανόνα του άρθρου 24 του διατάγματος της 26^{ης} Δεκεμβρίου 1961, κατά τον οποίο ανήκουν στο γαλλικό Κράτος τα ναυάγια που παρουσιάζουν ένα αρχαιολογικό, ιστορικό ή καλλιτεχνικό ενδιαφέρον και του οποίου ο ιδιοκτήτης είναι άγνωστος ή μη ανευρέσιμος. Μία προκαταρκτική λύση στη διένεξη αυτή εξευρέθηκε στις 5 Ιανουαρίου 1988, στη βάση της γαλλικής αναγνώρισης της αμερικανικής ιδιοκτησίας. Στις 3 Οκτωβρίου 1989, οι δύο χώρες συνομολόγησαν τη Συμφωνία για το ναυάγιο, μόλις μία δεκαετία μετά τη συνομολόγηση της συμφωνίας για το ναυάγιο του πλοίου « HMS Birkenhead », το οποίο έχει μείνει γνωστό για την πρώτη εκκένωση πλοίου με εφαρμογή του κανόνα « Πρώτα τα γυναικόπαιδα ». Η γαλλο-αμερικανική Συμφωνία αναγνωρίζει κατ' αρχάς, στο προοίμιό της, την αρχαιολογική και

ιστορική συμφωνία του ναυαγίου και συνιστά μία επιστημονική Επιτροπή, που αποτελείται από δύο εκπροσώπους που διορίζονται από καθεμία από τις δύο κυβερνήσεις, και έναν ισομερή αριθμό ειδικών, για την εξέταση κάθε σχεδίου σχετικού με το ναυάγιο. Απαγορεύει κάθε δραστηριότητα που θα μπορούσε να προκαλέσει βλάβη ή καταστροφή στο ναυάγιο και δεν θα είχε εγκριθεί με συμφωνία των συμβαλλόμενων μερών. Ο υπουργός πολιτισμού του παράκτιου Κράτους έχει την αρμοδιότητα χορήγησης των αναγκαίων αδειών για κάθε επέμβαση στο ναυάγιο, σύμφωνα με τις κατάλληλες διατάξεις της γαλλικής νομοθεσίας. Η Γαλλία είναι επίσης αρμόδια για την κήρυξη ζώνης προστασίας γύρω από το ναυάγιο και να λαμβάνει επείγοντα μέτρα σε περίπτωση κινδύνου ο οποίος απειλεί τη διατήρησή του. Τέλος, η Συμφωνία προβλέπει ότι ένα τρίτο Κράτος μπορεί να συμμετέχει στις επιχειρήσεις που αναλαμβάνονται, λόγω του ιστορικού του δεσμού με το ναυάγιο, όπως είναι η περίπτωση του Ηνωμένου Βασιλείου ως χώρας κατασκευής του πλοίου.

2. Η Ελλάδα θεωρείται μαζί με την Ιταλία και την Αίγυπτο ως « αρχαιολογική χώρα» λόγω της υπεροχής της σε αρχαία μνημεία και αρχαιολογικούς χώρους. Ενόψει του σχετικού κενού στη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας του 1982, για την προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς στην υφαλοκρηπίδα και στην ΑΟΖ του παρακτίου Κράτους, το 2001 υιοθετήθηκε από τον εξειδικευμένο διεθνή οργανισμό του ΟΗΕ «Οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών για την Εκπαίδευση, την Επιστήμη και τον Πολιτισμό» (UNESCO) η Σύμβαση για την προστασία της ενάλιας πολιτιστικής κληρονομιάς. Βασικότερο κίνητρο για αυτήν ήταν ο αγώνας για τον αυστηρό περιορισμό του εμπορίου πολιτιστικών αντικειμένων που συχνά προέρχονταν από μη εξουσιοδοτημένες ενάλιες δραστηριότητες. Η σύμβαση, η οποία αποτέλεσε μία αναγκαιότητα της τρέχουσας εποχής στην υπηρεσία της ανθρωπότητας και ιδιαίτερα των αρχαιολογικών χωρών και αποσκοπεί στην προστασία των ναυαγίων και των βυθισμένων ερειπίων σε κίνδυνο από καταστροφές και από λεηλασία, δεν οδηγεί σε νομικές μεταβολές των ζωνών της θάλασσας. Ειδικότερα, χαρακτηρίζει ως ενάλια πολιτιστική κληρονομιά όλα τα ίχνη ανθρώπινης ύπαρξης τα οποία είναι βυθισμένα, ολικά ή μερικά, περιοδικά ή μόνιμα, εδώ και τουλάχιστον 100 έτη. Τα κράτη μέρη της Σύμβασης λαμβάνουν ατομικά ή, όπου απαιτείται, από κοινού όλα τα κατάλληλα μέτρα σύμφωνα με τη Σύμβαση αυτή και το διεθνές δίκαιο τα οποία

είναι αναγκαία για την προστασία της υποβρύχιας πολιτιστικής κληρονομιάς, χρησιμοποιώντας τα πιο κατάλληλα μέσα τα οποία διαθέτουν, και με βάση τις σχετικές τους ικανότητες. Μεταξύ των θεμελιωδών αρχών που καθιερώνονται, ιδιαίτερη θέση καταλαμβάνει η αρχή της κατά προτεραιότητα επιτόπιας διατήρησης της κληρονομιάς, πριν να επιτραπεί ή να αναληφθεί οποιαδήποτε επέμβαση. Οι επεμβάσεις δεν επιτρέπονται παρά μόνον εφόσον γίνονται με τρόπο συμβατό με την προστασία της κληρονομιάς και μπορούν να επιτραπούν εφόσον συμβάλλουν σημαντικά στην προστασία, στη γνώση ή στην αξιοποίηση της κληρονομιάς αυτής. Όσον αφορά τα στοιχεία της κληρονομιάς τα οποία έχουν ανακτηθεί, αποθηκεύονται, φυλάσσονται και αποτελούν αντικείμενο διαχείρισης έτσι ώστε να διασφαλίζεται η μακροπρόθεσμη διατήρησή τους. Εξάλλου, ισχύει η αρχή της απαγόρευσης της εμπορικής εκμετάλλευσης της κληρονομιάς. Τα κράτη μέρη μπορούν να ρυθμίζουν και να επιτρέπουν τις επεμβάσεις στην κληρονομιά αυτή, εντός της συνορεύουσας ζώνης τους, σε συμφωνία με τους κανόνες του Παραρτήματος της Σύμβασης. Επομένως, έχει προκύψει μία διεύρυνση των αρμοδιοτήτων των παρακτίων Κρατών εντός της αρχαιολογικής (συνορεύουσας) ζώνης σε σχέση με την αρμοδιότητά τους κατά της αρχαιοκαπηλίας, η οποία είναι η μόνη που τους αναγνωρίζεται από τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας. Κατά τη Σύμβαση της UNESCO στην ΑΟΖ ή στην υφαλοκρηπίδα, το παράκτιο κράτος έχει το δικαίωμα να απαγορεύει ή να επιτρέπει κάθε επέμβαση στην κληρονομιά αυτή για να εμποδίσει κάθε προσβολή στα κυριαρχικά του δικαιώματα ή στη δικαιοδοσία του, όπως αυτά αναγνωρίζονται από το διεθνές δίκαιο, συμπεριλαμβανομένης της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας. Συμβουλευέται όλα τα άλλα κράτη μέρη της Σύμβασης της UNESCO, τα οποία έχουν ένα εξακριβώσιμο δεσμό, ιδιαίτερα έναν πολιτιστικό, ιστορικό ή αρχαιολογικό δεσμό με αυτήν την κληρονομιά, όσον αφορά τον καλύτερο τρόπο της προστασίας της. Επιπλέον, συντονίζει αυτές τις συμβουλεύσεις ως το « συντονιστικό Κράτος», εκτός εάν δηλώσει ρητά ότι δεν επιθυμεί να το κάνει, οπότε τα Κράτη μέρη που έχουν εκδηλώσει ενδιαφέρον αναδεικνύουν ένα συντονιστικό Κράτος. Επιπλέον, καμία επέμβαση στην κληρονομιά αυτή δεν τελείται χωρίς την έγκριση του Κράτους της σημαίας και τη συνεργασία του συντονιστικού Κράτους. Αυτή η ρύθμιση δεν βλάπτει τις ρυθμίσεις τις σχετικές με το δικαίωμα του παράκτιου Κράτους να απαγορεύει

ή να επιτρέπει τις επεμβάσεις στην κληρονομιά και την αρμοδιότητα του συντονιστικού Κράτους να λαμβάνει όλα τα κατάλληλα μέτρα και/ή να χορηγεί όλες τις αναγκαίες άδειες για αυτήν, για να αποτρέψει κάθε άμεσο κίνδυνο. Θα ήταν εύστοχο τα Κράτη μέρη της Σύμβασης της UNESCO τα οποία δεν έχουν δηλώσει ότι οι κανόνες του Παραρτήματός της εφαρμόζονται στα ηπειρωτικά τους ύδατα που δεν παρουσιάζουν ένα χαρακτήρα θαλάσσιο (π.χ. λιμναία ύδατα), όπως λόγω χάρη η Γαλλία, να αλλάξουν πολιτική. Σε κάθε περίπτωση, από τις 2 Ιανουαρίου 2009, οπότε τέθηκε σε ισχύ η Σύμβαση, τα κράτη μέρη μπορούν να επωφελούνται από το μοντέλο της προβλεπόμενης σε αυτή διεθνούς συνεργασίας για τους αρχαιολογικούς χώρους που βρίσκονται στο βυθό, πέρα από την αιγιαλίτιδα ζώνη. Αυτό ισχύει για χώρες αρχαιολογικές σαν την Ιταλία, που έχει κυρώσει τη σύμβαση από τις 8/1/2010 και την Αίγυπτο, που το έπραξε καθυστερημένα στις 30/08/2017, όχι και για την Ελλάδα, η οποία απείχε από την ψηφοφορία για την υιοθέτηση της Σύμβασης. Δεδομένου ότι καθυστέρωσε η θέση σε ισχύ της Σύμβασης, η Ιταλία επέλεξε αρχικά να εφαρμόσει το περιεχόμενό της έμμεσα σε ορισμένο χώρο, μέσα από την υιοθέτηση ενός δικού της νομοθετήματος, του «Κώδικα Πολιτιστικών Αγαθών και Τοπίου», του 2004. Ειδικότερα, το άρθρο 94 του Κώδικα αναφέρεται σε μία ζώνη της θάλασσας, η οποία έχει ορισμένα κοινά σημεία με αυτό που η θεωρία προσεγγίζει ως «αρχαιολογική ζώνη». Αυτό το άρθρο έχει χαρακτηριστεί ως ένα είδος προδρόμου του νόμου με τον οποίο κυρώθηκε η Σύμβαση της UNESCO. Ο Κώδικας επέβαλε την εφαρμογή του Παραρτήματος της Σύμβασης για όλα τα ιστορικά και αρχαιολογικά αντικείμενα τα οποία βρίσκονται στο βυθό έως το 12° ναυτικό μίλι από το εξωτερικό όριο της αιγιαλίτιδας ζώνης. Ο Ιταλός νομοθέτης απέφυγε όχι μόνον τον όρο «αρχαιολογική ζώνη» αλλά επίσης τον επίσημο όρο «συνορεύουσα ζώνη» (για την ήδη καθιερωμένη από την Ιταλία συνορεύουσα ζώνη). Διάφορα κράτη υιοθέτησαν την παράδοξη πρακτική της αυθόρμητης εφαρμογής του περιεχομένου της σύμβασης, πριν αυτή να τεθεί σε ισχύ. Η Γαλλία κατέθεσε στις 7 Φεβρουαρίου 2013 τα όργανα επικύρωσης της σύμβασης από αυτήν, στην UNESCO, και έγινε το 42ο κράτος μέρος. Τέσσερα έτη αργότερα, εξελέγη στην προεδρία της Σύμβασης για 2 έτη (Μάιος 2017-Μάιος 2019) και δήλωσε την πρόθεσή της να υποστηρίξει αυτό το κείμενο, ιδιαίτερα όσον αφορά την προώθηση της επικύρωσής του και από άλλα κράτη. Η δυναμική των

επικυρώσεων και των αποδοχών συνεχίζεται, με αποτέλεσμα σήμερα η Σύμβαση να αριθμεί 72 κράτη μέλη.

3. Η σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας (UNCLOS) ονομάζεται εναλλακτικά «Σύνταγμα των Ωκεανών». Αυτή η ονομασία χρησιμοποιείται από τη θεωρία, λόγω της ομοιότητας αυτού του μοναδικού νομικού κειμένου κωδικοποίησης του Διεθνούς δικαίου της θάλασσας με το τυπικό Σύνταγμα ενός Κράτους, δηλαδή το κατά κυριολεξία Σύνταγμα. Το Σύνταγμα των Ωκεανών ενσωμάτωσε την έννομη προστασία των μνημείων, πράγμα που σημαίνει ότι διάφορα έννομα αγαθά έχουν αποτελέσει το βασικό κίνητρο για τη σταδιακή δημιουργία νέων ζωνών στο Δίκαιο της Θάλασσας, όπως η εθνική άμυνα (Αιγιαλίτιδα Ζώνη, ΑΖ) και η ανάπτυξη με την αξιοποίηση των φυσικών πόρων (Υφαλοκρηπίδα) και ιδιαίτερα της αλιείας (Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη, ΑΟΖ).
4. Η Ελλάδα είχε την πρωτοβουλία μαζί με το Πράσινο Ακρωτήριο, την Ιταλία, τη Μάλτα, την Πορτογαλία, την Τυνησία και τη Γιουγκοσλαβία, το 1980, να προτείνει στη συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για τη σύναψη της σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας (ΣΔΘ), η οποία συνήφθη στο Montego Bay της Τζαμάικα το 1982, να συμπεριληφθεί στη σύμβαση αυτή μία καινοτομία, συνιστάμενη σε μία ζώνη πολιτιστικής κληρονομιάς του παρακτίου Κράτους, για την προστασία των εναλίων μνημείων. Η σύμβαση που προέκυψε απέκτησε ειδικές διατάξεις για τους πόρους της πολιτιστικής κληρονομιάς, όπως αρμόζει σε ένα «Σύνταγμα των Ωκεανών». Ο ευρύτερος σε σχέση με την αρχαιολογική ζώνη θεσμός της συνορεύουσας ζώνης συνιστά κάτι που ξεκίνησε ως ζώνη κρατικών ελέγχων για παραδοσιακούς λόγους δημοσίου συμφέροντος κυρίως οικονομικού χαρακτήρα (με βάση την τελωνειακή και φορολογική νομοθεσία). Επομένως, η αρχαιολογική ζώνη αποτελεί έναν ανθρωποκεντρικό εκσυγχρονισμό του Δικαίου της Θάλασσας από την άποψη του οικείου θεσμού (συνορεύουσα ζώνη) αλλά κατ' επέκταση και από την άποψη των ευρύτερων ζωνών. Εξάλλου, οι αρχαιότητες δεν αποτελούν απλώς σημείο τριβής στο πεδίο του Δημοσίου Διεθνούς Δικαίου αλλά ακόμη και μεταξύ των επιστημόνων της αρχαιολογικής κοινότητας, ιδιαίτερα όσον αφορά τα ενάλια μνημεία που αποτελούν ένα σχετικά νέο αντικείμενο ακαδημαϊκού

ενδιαφέροντος. Η θεωρία έχει την τάση να προσεγγίζει την αρχαιολογική ζώνη ως μάλλον αυτοτελή, έναντι της συνορεύουσας ζώνης. Ειδικότερα, το Σύνταγμα των Ωκεανών υιοθέτησε ως βασική ζώνη αναφοράς μία συνεχόμενη με την αιγιαλίτιδα ζώνη, η οποία μπορεί να εκτείνεται μέχρι και το 24ο ν.μ. από τις γραμμές βάσης από τις οποίες αφετηριάζεται η χωρική θάλασσα. Η ανάδυση της συνορεύουσας ζώνης εκεί όπου λήγει η περιοχή των εθνικών υδάτων ενός παρακτίου Κράτους δεν ήταν κάτι το καινοφανές, τουλάχιστον στο πεδίο του συμβατικού Διεθνούς Δικαίου. Πράγματι, η ζώνη είχε ήδη θεσμοθετηθεί με την πρώτη σύμβαση της Γενεύης, για την αιγιαλίτιδα ζώνη και τη συνορεύουσα ζώνη, το 1958. Μολονότι έχουν παρέλθει πολλές δεκαετίες από την καθιέρωση της συνορεύουσας ζώνης, η Ελλάδα δεν τη διαθέτει ενώ Κράτη όπως η Δανία, η Νορβηγία, η Συρία έχουν υιοθετήσει τελωνειακές ζώνες, άλλα Κράτη όπως το Μπαγκλαντές, η Ινδία και το Πακιστάν και η Βενεζουέλα ασκούν πλήρη δικαιοδοσία στη συνορεύουσα ζώνη και τέλος, κάποια άλλα έχουν καθιερώσει ζώνες ασφαλείας ή οικολογικές ζώνες, όπως η Σλοβενία, η Κροατία και η Γαλλία. Η Γαλλία έχει αποκτήσει συνορεύουσα ζώνη, στην οποία ασκεί και τις λειτουργικές αρμοδιότητες αρχαιολογικής ζώνης. Ειδικότερα, η αρμοδιότητά της σε αυτή τη ζώνη είναι σύμφωνη με το άρθρο 303 της Σύμβασης των Ηνωμένων για το Δίκαιο της Θάλασσας, στο οποίο βασίζεται ο θεσμός της αρχαιολογικής ζώνης, και με το ειδικευμένο άρθρο 8 της Σύμβασης της UNESCO του 2001. Η Ελλάδα, όπως προαναφέρθηκε, πρωτοστάτησε στην προσπάθεια να τεθεί στο Σύνταγμα των Ωκεανών μία διάταξη ειδική για την προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς που κείται πέρα από τα εθνικά ύδατα. Επήλθε συμβιβασμός κατά την οικεία συνδιάσκεψη με αποτέλεσμα να προκύψει όχι το μαξιμαλιστικό μοντέλο της ζώνης της πολιτιστικής κληρονομιάς μέχρι το 200ό ν.μ. από τις γραμμές βάσης αλλά ζώνη η οποία δεν δηλώθηκε με ορισμένο όνομα αλλά έχει μένει γνωστή ως αρχαιολογική ζώνη, κατ' αναφορά προς το γενικό κανόνα (του άρθρου 33 του Συντάγματος των Ωκεανών) για τη συνορεύουσα ζώνη. Η διάταξη για την αρχαιολογική ζώνη αντιμετωπίζει πολλά προβλήματα ως προς την ερμηνεία της, όπως ότι δεν υπάρχει πρόβλεψη για το καθεστώς της ενάλιας αρχαιολογικής έρευνας σε αυτή.

5. Περιοχή (Area) ονομάζεται ο Διεθνής Βυθός, δηλαδή ο βυθός πέρα από την εθνική δικαιοδοσία, συνεπώς βρίσκεται πέρα από την υφαλοκρηπίδα ή την

τυχόν ΑΟΖ των παρακτίων κρατών. Πάνω από αυτήν υπάρχει η ανοιχτή θάλασσα, εξοπλισμένη με την αρχή της ελευθερίας (της ναυσιπλοΐας, της αλιείας και άλλων δραστηριοτήτων) για τα πλοία και, ως προς τον υπερκείμενο, διεθνή εναέριο χώρο, για τα αεροσκάφη. Αυτός ο θεμελιώδης κανόνας συμπληρώνεται από τον κανόνα της απαγόρευσης της πειρατείας, η οποία αποτελεί ένα διαχρονικό ποινικό αδίκημα, νοούμενο κατά το Διεθνές Δίκαιο (της Θάλασσας) όταν διαπράττεται στην ανοιχτή θάλασσα. Τα μνημεία στην Περιοχή δεν ανήκουν σε ένα ορισμένο Κράτος αλλά αποτελούν κοινή κληρονομιά της ανθρωπότητας. Προκύπτει ένα ιδιότυπο λειτουργικό κύκλωμα δεδομένου ότι τα μνημεία αποτελούν υλικά αγαθά της πολιτιστικής κληρονομιάς ενώ και ο διεθνής βυθός αποτελεί κοινή κληρονομιά της ανθρωπότητας, με βάση το σχετικό όραμα του Πατέρα του Δικαίου της Θάλασσας στη σύγχρονη μορφή του, Arvid Pardo. Είναι συνεπώς λογικό τα μνημεία που βρίσκονται σε αυτή την υποθαλάσσια ζώνη του Διεθνούς Δικαίου να μην ανήκουν σε κανένα Κράτος αλλά να υπάγονται σε ένα ιδιαίτερο νομικό καθεστώς που προσιδιάζει στην έννοια των δικαιωμάτων αλληλεγγύης ή δικαιωμάτων των λαών, ως θεμελιωδών δικαιωμάτων της τρίτης γενεάς. Παρόμοιες παρατηρήσεις αρμόζουν και για το Αιγαίο Πέλαγος (στο βυθό του οποίου δεν υπάρχει Περιοχή, όπως και γενικότερα στο βυθό της Μεσογείου), το οποίο θεωρείται ως ένα μεγάλο υποβρύχιο μουσείο, με παρά πολλά ναυάγια, περίπου 1000. Η Ελλάδα δεν έχει λοιπόν ιδιαίτερα δικαιώματα στα μνημεία, εφόσον αυτά βρίσκονται εκτός των εθνικών της υδάτων. Η αρμοδιότητα διαχείρισης της Περιοχής ανήκει στο ειδικό για αυτήν νομικό πρόσωπο «Διεθνής Αρχή Θαλασσίου Βυθού», το οποίο προβλέφθηκε από τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας. Τα τελευταία χρόνια, μία νέα τάση έχει αναδυθεί ως προς τον τρόπο κατά τον οποίο οι αιτούντες άδεια για σχέδια εκμετάλλευσης των φυσικών πόρων της Περιοχής ασκούν την επιλογή τους, όσον αφορά την πρόβλεψη για επιφυλαγμένα τμήματα της Περιοχής. Με άλλα λόγια, πέρα από το παραδοσιακά εφαρμοζόμενο καθεστώς των επιφυλαγμένων επιμέρους περιοχών, όπως αυτές παραχωρούνται με απόφαση της Διεθνούς Αρχής Θαλασσίου Βυθού, έχει καθιερωθεί και ένα νέο το οποίο συνίσταται σε συνέργεια μεταξύ ενός ή περισσότερων κρατών και του διεθνούς νομικού προσώπου της «Επιχείρησης» (Enterprise). Επομένως, ορισμένο κράτος (π.χ. Βραζιλία, Ιαπωνία, Κίνα, Γερμανία, Ινδία, Ρωσική

Ομοσπονδία) μπορεί να επιλέγει είτε μία επιφυλαγμένη περιοχή για αυτοδύναμη δραστηριότητα ή να επιδίδεται σε ένα κοινό, επί ίσοις όροις επιχειρηματικό εγχείρημα με την «Επιχείρηση» η οποία είναι το αρμόδιο, για λογαριασμό της Διεθνούς Αρχής Θαλασσίου Βυθού, αυτοτελές επιχειρησιακό όργανο. Η «Επιχείρηση» έχει την αρμοδιότητα να επιδίδεται (μόνη της) σε μεταφορά και εμπορία μεταλλευμάτων από την Περιοχή, χωρίς όμως να την ασκεί. Η Περιοχή παραμένει προβληματική, δοθέντος ότι ο κανόνας της κοινής κληρονομιάς της ανθρωπότητας είναι αόριστος και δέχεται κριτική ότι αποτελεί μία ανακοίνωση κενή πραγματικού περιεχομένου. Επιπλέον, επισημαίνεται ότι δεν υπάρχουν διαθέσιμες πληροφορίες για τους ενδεχόμενους κινδύνους και για τη διαχείριση της ενάλιας πολιτιστικής κληρονομιάς η οποία βρίσκεται στην Περιοχή, περίπτωση η οποία θυμίζει εκείνη μίας άλλης ζώνης, της αρχαιολογικής ζώνης.

6. Η περιοχή του Σβάλμπαρντ (χερσαίο έδαφος των νησιών και χωρικά τους ύδατα) αποτελεί μία ιδιόμορφη, μοναδική παγκοσμίως περίπτωση του Διεθνούς Δικαίου, η οποία υπόκειται στις ρυθμίσεις της διεθνούς συνθήκης της Σπιτσβέργης, που υπογράφηκε στο Παρίσι το 1920. Το αρχιπέλαγος ενσωματώθηκε επίσημα στη Νορβηγία το 1925. Ειδικότερα, πρόκειται για ένα χώρο «πλήρους και απόλυτης κυριαρχίας» του ενιαίου, παράκτιου Κράτους του Βασιλείου της Νορβηγίας. Ωστόσο, σύμφωνα με το άρθρο 2 της Συνθήκης, τα πλοία και οι πολίτες των συμβαλλομένων Κρατών απολαμβάνουν εξίσου τα δικαιώματα στην αλιεία και στο κυνήγι στα εδάφη του Σβάλμπαρντ και στα χωρικά ύδατα. Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 3, οι πολίτες των συμβαλλομένων Κρατών έχουν ίση ελευθερία πρόσβασης και εισόδου για οποιοδήποτε λόγο ή σκοπό στα ύδατα, στα φιόρδ και στα λιμάνια αυτών των εδαφών. Υποκείμενοι στην τήρηση των τοπικών νόμων και κανονισμών, μπορούν να διεξάγουν εκεί δίχως παρεμπόδιση κάθε ναυτική, βιομηχανική, εξορυκτική και εμπορική δραστηριότητα σε συνθήκες απόλυτης ισότητας. Παρά τους όποιους κανόνες που αφορούν την ακτοπλοΐα οι οποίοι μπορεί να είναι σε ισχύ στη Νορβηγία, τα πλοία των συμβαλλομένων Κρατών έχουν το δικαίωμα να χαλαρώνουν, τόσο στον είσπλου όσο και στον έκπλου, από τα νορβηγικά λιμάνια, για να επιβιβάσουν ή αποβιβάσουν ταξιδιώτες ή εμπορεύματα με προέλευση ή προορισμό αυτές τις περιοχές, ή για οποιαδήποτε άλλο λόγο. Η Συνθήκη καθιερώνει το θεμελιώδες δικαίωμα και των πλοίων,

ελλιμενισμένων στο Σβάλμπαρντ, και των ιδιωτών, για παράδειγμα των ναυτικών, να χαλαρώνουν, και επομένως μπορεί να ιδωθεί ελαφρώς ως ένας πρόδρομος της πρόσφατης διεθνούς σύμβασης του Ναυτικού Εργατικού Δικαίου, της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας (Maritime Labour Convention, MLC), η οποία συνήφθη το 2006 στους κόλπους της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (International Labour Organization, ILO) και τέθηκε σε ισχύ στις 20 Αυγούστου 2013. Γενικά, η Συνθήκη της Σπιτσβέργης είναι ενδεικτική του ευρύτερου φαινομένου του ανθρωπομορφισμού των πλοίων στο Ναυτικό Δίκαιο, τα οποία είναι κινητά πράγματα αλλά έχουν χαρακτηριστικά φυσικού προσώπου (ανθρώπου), όπως όνομα, ιθαγένεια... Επομένως, προκύπτει ένα «παράδοξο του Ναυτικού Δικαίου», το οποίο συνίσταται στο πρωτοποριακό περιεχόμενο της Συνθήκης, δηλαδή μίας συμφωνίας του κλάδου του Δικαίου της Θάλασσας εξοπλισμένης με διάφορες καινοτομίες του Ναυτικού Δικαίου. Την 1^η Ιανουαρίου 1977 τέθηκε σε ισχύ μία Οικονομική Ζώνη της Νορβηγίας μέχρι το διακοσιοστό ναυτικό μίλι από την ηπειρωτική χώρα του ίδιου Κράτους, το οποίο αργότερα το ίδιο έτος κήρυξε και μία Ζώνη Προστασίας της Αλιείας (ΖΠΑ) μέχρι το 200ό ναυτικό μίλι από το Σβάλμπαρντ ενώ ήθελε αρχικά να δημιουργήσει μία Αποκλειστική Αλιευτική Ζώνη (AAZ). Μολονότι και άλλα Κράτη έχουν κηρύξει ΖΠΑ, λόγω χάρη η Ισπανία το 1997 σχετικά με το μεγαλύτερο μέρος της ακτής της στη Μεσόγειο και η Λιβύη το 2005, οι συμπεριφορές τους δείχνουν ότι πρόκειται για de facto AAZ. Η AAZ αποτελεί μία εθιμικά καθιερωμένη ζώνη στο Δίκαιο της Θάλασσας, μη προβλεπόμενη στη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας. Παρόμοια, το 1980 η Νορβηγία κήρυξε μία Αλιευτική Ζώνη (μία de facto AAZ) γύρω από το νησί που απέκτησε αργότερα από το Σβάλμπαρντ, το Jan Mayen. Σε κάθε περίπτωση, το αρκτικό αρχιπέλαγος του Σβάλμπαρντ αποτελεί μία ενδιαφέρουσα πρόκληση για τα συμβαλλόμενα μέρη, μεταξύ των οποίων η Ελλάδα, η οποία προσχώρησε στη συνθήκη της Σπιτσβέργης τον Οκτώβριο 1925, χρονιά κατά την οποία προσχώρησε και η Αίγυπτος. Όχι μόνον η Νορβηγία αλλά και ο μεγάλος της ανταγωνιστής, η Ρωσία (που όπως και η Ιταλία συνυπέγραψε τη Συνθήκη της Σπιτσβέργης) αποτελεί κεντρικό παίκτη στην αρκτική περιοχή, της οποίας το νομικό καθεστώς θα μπορούσε να αποτελέσει ενδεχομένως αντικείμενο ρύθμισης μέσα από διεθνή σύμβαση περιφερειακού επιπέδου.

7. Το Σύνταγμα των Ωκεανών ενσωμάτωσε την προστασία των εναλίων μνημείων, πράγμα που σημαίνει ότι διάφορα έννομα αγαθά έχουν αποτελέσει το βασικό κίνητρο για τη σταδιακή δημιουργία νέων ζωνών στο Δίκαιο της Θάλασσας, όπως η εθνική άμυνα (ΑΖ) και η ανάπτυξη με την αξιοποίηση των φυσικών πόρων (Υφαλοκρηπίδα) και ιδιαίτερα της αλιείας (ΑΟΖ). Ακόμη και ο ίδιος ο θεσμός της συνορεύουσας ζώνης συνιστά κάτι που ξεκίνησε ως ζώνη κρατικών ελέγχων για παραδοσιακούς λόγους δημοσίου συμφέροντος κυρίως οικονομικού χαρακτήρα (με βάση την τελωνειακή και φορολογική νομοθεσία). Επομένως, η αρχαιολογική ζώνη αποτελεί έναν ανθρωποκεντρικό εκσυγχρονισμό του Δικαίου της Θάλασσας από την άποψη του οικείου θεσμού (συνορεύουσα ζώνη) αλλά κατ' επέκταση και από την άποψη των ευρύτερων ζωνών. Εξάλλου, οι αρχαιότητες δεν αποτελούν απλώς σημείο τριβής στο πεδίο του Δημοσίου Διεθνούς Δικαίου αλλά ακόμη και μεταξύ των επιστημόνων της αρχαιολογικής κοινότητας, ιδιαίτερα όσον αφορά τα ενάλια μνημεία που αποτελούν ένα σχετικά νέο αντικείμενο ακαδημαϊκού ενδιαφέροντος. Τέλος, το Δίκαιο της Θάλασσας δεν εξαντλεί το περιεχόμενό του στο Σύνταγμα των Ωκεανών, όπως φαίνεται από τη Ζώνη Προστασίας της Αλιείας (ΖΠΑ) και τον εθιμικά καθιερωμένο θεσμό αμφισβήτησης του παραδοσιακού Δικαίου της Θάλασσας, ο οποίος συνίσταται στην Αποκλειστική Αλιευτική Ζώνη (ΑΑΖ), ως προς τον οποίο έχουν πρωταγωνιστήσει Κράτη της Βορείου Ευρώπης, σαν την Ισλανδία και τη Νορβηγία. Σε κάθε περίπτωση, το νομικό καθεστώς του αρχιπελάγους Σβάλμπαρντ είναι τόσο ιδιόζον, που αποτελεί παγκόσμια πρωτοτυπία, χρήσιμη και για την Ελλάδα. Τέλος, η Ελλάδα έχει πρόσφατα αναπτύξει καινοτόμες ως προς αυτήν πρωτοβουλίες στο Δίκαιο της Θάλασσας, όπως το 2020 η οριοθέτηση ΑΟΖ έναντι της ΑΟΖ της Ιταλίας και η μερική οριοθέτηση ΑΟΖ με την Αίγυπτο, νότια της Κρήτης (όχι και σε σχέση με το νησί του Καστελόριζου). Εξάλλου, η ΑΟΖ της Ελλάδας στο Ιόνιο Πέλαγος, έναντι της όμορης ιταλικής ΑΟΖ, λίγους μήνες αργότερα σμικρύνθηκε κατά 6 ναυτικά μίλια, δεδομένου ότι επεκτάθηκαν τα ελληνικά χωρικά ύδατα στο Ιόνιο, από το 6° στο 12° ναυτικό μίλι. Η επέκταση δεν έγινε με προεδρικό διάταγμα, κάτι που θα ήταν αντίθετο στο άρθρο 27 παρ. 1 του Συντάγματος, αλλά με τυπικό νόμο, δηλαδή με το Νόμο 4767 του Ιανουαρίου 2021.
8. Το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ανατολικής Ιταλίας σε μεγάλη έκταση δεν είναι χωροθετημένο πάνω στην ακτογραμμή της Αδριατικής Θάλασσας, όπως θα

μπορούσε αυτό να είναι, αλλά ελαφρώς στην ενδοχώρα, για λόγους εθνικής άμυνας. Το πολιτικό καθεστώς του Μουσολίνι φοβόταν εχθρική επίθεση κατά του δικτύου αυτού, η οποία θα προερχόταν από πλοία. Συνεπώς, μία τέτοια χωροθέτηση αποτελεί μέσο φυσικής προστασίας του σιδηροδρόμου, εφόσον αυτός είναι εκτός του βεληνεκούς των όπλων των εχθρικών πλοίων. Τότε, η Ιταλία είχε ακόμη Αιγιαλίτιδα Ζώνη 3 ναυτικών μιλίων ενώ σήμερα έχει χωρικά ύδατα 12 ναυτικών μιλίων από τις Γραμμές Βάσης (ΓΒ), όπως σχεδόν όλα τα παράκτια κράτη, και μετά το εξωτερικό όριο της Αιγιαλίτιδας Ζώνης έχει συνορεύουσα ζώνη (contiguous zone) και αρχαιολογική ζώνη ενώ τον Ιούνιο 2020 συμφώνησε με την Ελλάδα την οριοθέτηση της ιταλικής Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης (ΑΟΖ) έναντι της όμορης ΑΟΖ της Ελλάδας. Η αιγιαλίτιδα ζώνη είναι μία ζώνη που δημιουργήθηκε εθιμικά το δέκατο έβδομο αιώνα και εθεωρείτο ότι έχει πλάτος 3 ναυτικά μίλια για να μπορεί το εμπλεκόμενο Κράτος να ελέγχει την παράκτια θαλάσσια περιοχή μέχρι την απόσταση βολής πυροβόλου (3 ναυτικά μίλια).

ΤΡΙΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΠΤΥΧΕΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ: Το Ναυτιλιακό Δίκαιο

Ναυτιλιακό Δίκαιο είναι η καθιερωμένη ονομασία για το σύνολο των κανόνων δικαίου που ρυθμίζουν την οικονομική εκμετάλλευση των εμπορικών πλοίων ως μέσων μεταφοράς προσώπων ή πραγμάτων. Ο όρος αυτός είναι παραδοσιακά σε χρήση, αν και έχει πρόσφατα δεχθεί κριτική, στα όρια της αμφισβήτησης. Σε κάθε περίπτωση, ο κλάδος αυτός συνιστά ένα από τα Ναυτικά Δίκαια, όρος ο οποίος έχει σχετικά πρόσφατα εισαχθεί από τη γαλλική θεωρία²⁹. Αυτά τα σύνολα κατά περίπτωση υπάγονται στο Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο ή στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, του οποίου η εμπορική υποειδικότητα (Ναυτιλιακό Δίκαιο) έχει γνωρίσει μία προνομιακή ανάπτυξη³⁰.

I. Η σύμβαση ναύλωσης και η σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς

Η ορολογία του Ναυτιλιακού Δικαίου ενυπήρχε ήδη στην αρχαία ελληνική κοινότητα, με το ναύλο (στα αγγλικά «freight» και στα γαλλικά «frete»)³¹ να ονομάζεται «φόρετρον» ή «φόρος». Στα αρχαία ελληνικά υπήρχε και η αντίστοιχη με τον τρέχοντα λεκτικό τύπο «ναύλος» λέξη «ναύσθλον», από τη λέξη «ναυς», η οποία σήμαινε το πλοίο, και το επίθημα της αρχαίας ελληνικής «θλον» που μαρτυρείται σε μικρό αριθμό λέξεων, κάποιες από τις οποίες απαντούν μέχρι σήμερα.

Η ναύλωση και η θαλάσσια μεταφορά αποτελούν εμπορικές πράξεις, κατά το Εμπορικό Δίκαιο, και τις κύριες μορφές συμβάσεων εκμετάλλευσης πλοίου. Οι δύο αυτοί τύποι συμβάσεων υπόκεινται σε διακριτούς κανόνες στο νέο Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ), ο οποίος εισήχθη με το νόμο 5020/2023, αντί της ενιαίας, ασαφούς και σε πολλά σημεία αντιφατικής ρύθμισης του παλαιού ΚΙΝΔ³². Κατά το άρθρο 72 του νέου ΚΙΝΔ «Με τη σύμβαση ναύλωσης ο εκναυλωτής παραχωρεί έναντι ανταλλάγματος (ναύλος) τη χρήση πλοίου στον ναυλωτή για τη διενέργεια θαλάσσιας μεταφοράς πράγματων ή προσώπων ή άλλο συμφωνηθέντα σκοπό». Η ναύλωση διέπεται

²⁹ Βλ. P. Chaumette, *Avant propos*, in P. Chaumette (dir.), *Droits Maritimes*, 4^e édition, Dalloz 2021, p. VI.

³⁰ A. Maniatis, *Le Droit Maritime*, Neptunus, e.revue, vol. 24, 2018/2.

³¹ Π. Σεγδίτσας, *Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων*, Ίδρυμα Ευγενίδου 1954, Αθήνα 2004, σ. 266.

³² Λ. Αθανασίου, *Ναυτικό Δίκαιο νέος Κ.Ι.Ν.Δ. Διεθνείς συμβάσεις*, 4^η έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη, 2023, σ. X.

από την αρχή του ατύπου των δικαιιοπραξιών (συμβάσεων) ενώ η απόδειξη των όρων της γίνεται εγγράφως ή ηλεκτρονικά (ναυλοσύμφωνο).

Υφίστανται τρεις βασικές μορφές ναύλωσης, με πρώτη τη ναύλωση κατά ταξίδι, η οποία συνίσταται στην ενοικίαση των υπηρεσιών ενός πλοίου για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών έναντι ναύλου (κομίστρου). Ο δεύτερος τύπος είναι η χρονοναύλωση, δυνάμει της οποίας ο εκναυλωτής θέτει στη διάθεση του ναυλωτή ένα εφοπλισμένο πλοίο (πλήρωμα, καύσιμα) για ένα καθορισμένο χρονικό διάστημα, έναντι ανταλλάγματος (ναύλου) ενώ διατηρεί τη ναυτική διαχείριση του πλοίου (αξιοπλοΐα). Ο ναυλωτής ασκεί την εμπορική διαχείριση επιδιώκοντας τη σύναψη συμβάσεων μεταφοράς και αναλαμβάνοντας τα αναγκαία κόστη, όπως μεταξύ άλλων τα καύσιμα και τα λιμενικά τέλη.

Υπάρχει και ο τύπος της ναύλωσης γυμνού πλοίου, κατά τον οποίο ο εκναυλωτής, εξοπλισμένος κατά κανόνα με το δικαίωμα κυριότητας, θέτει στη διάθεση του ναυλωτή ένα πλοίο, ο οποίος μπορεί να το εκμεταλλεύεται εμπορικά. Η σύμβαση συνομολογείται για ορισμένη χρονική διάρκεια, και το ύψος του ναύλου (του ανταλλάγματος με το οποίο διατίθεται το πλοίο) εξαρτάται από τη χρονική διάρκεια, η οποία μπορεί να φθάσει ή και να υπερβεί την εικοσαετία. Επομένως, η ναύλωση αυτή στην ουσία είναι μία μορφή χρονοναύλωσης, με την ιδιορρυθμία ότι το πλοίο παραδίδεται στο ναυλωτή χωρίς πλήρωμα, εφόδια, όνομα και διακριτικά του πλοιοκτήτη. Σήμερα είναι σπάνια, καθώς έχει αντικατασταθεί από τη χρονοναύλωση, και εξυπηρετεί την κατεξοχήν περίπτωση εφοπλισμού. Ο ναυλωτής υπεκναυλώνει το πλοίο σε άλλους ναυλωτές, υποκαθιστώντας έτσι τον αρχικό εκναυλωτή (πλοιοκτήτη), όπως άλλωστε υπεκναύλωση μπορεί να γίνεται από το ναυλωτή και στο πλαίσιο του προαναφερθέντος τύπου της χρονοναύλωσης. Σε περίπτωση ναύλωσης γυμνού πλοίου έχει μάλιστα και το δικαίωμα επιλογής αν με τη λήξη της σύμβασης θα αγοράσει το πλοίο ή όχι, οπότε, σε θετική περίπτωση, προβιβάζεται από τη θέση του οιονεί πλοιοκτήτη σε κύριο του πλοίου (ιδιοκτήτη) και εν δυνάμει πλοιοκτήτη (ιδιοκτήτη και εκμεταλλευτή). Αυτός ο τύπος ναύλωσης προτιμάται από εκείνους τους πλοιοκτήτες που επιθυμούν να εκμεταλλευθούν το πλοίο, αποκτώντας το «ενοίκιο» («hire»), δηλαδή το χρονοναύλο, με τη μικρότερη δυνατή μέριμνα από την πλευρά τους.

Το συμφωνητικό έγγραφο στο οποίο διατυπώνεται η σύμβαση ναύλωσης ονομάζεται ναυλοσύμφωνο (παλαιότερα «ναυλοσυμφωνητικό»), στα αγγλικά «charterparty» (ή

λιγότερο συχνά «charter-party») και στα γαλλικά «charte-partie». Ο ξενόγλωσσος αυτός όρος προέρχεται από την έκφραση της λατινικής γλώσσας «per medium charta incidebatur, et sic fiebat partita», η οποία σημαίνει: « το χαρτί κόπηκε στη μέση και έτσι έγινε μοιρασμένο ». Πράγματι, στο παρελθόν καθένα από τα δύο αντίγραφα της σύμβασης συντασσόταν στο ήμισυ ενός ενιαίου υλικού φορέα, ο οποίος κοβόταν στα δύο και κάθε συμβαλλόμενο μέρος στη συνέχεια αποκτούσε το ένα τμήμα. Για να διαπιστωθεί η αυθεντικότητα των αντιγράφων, αρκούσε να διακριβωθεί ότι ταίριαζαν τέλεια μεταξύ τους.

Ο όρος «ναυλοσύμφωνο» χρησιμεύει και για να δηλωθεί γενικά η ναύλωση ως τύπος σύμβασης. Σήμερα χρησιμοποιούνται φόρμες αυτού του τύπου, δηλαδή τυποποιημένα (ή έντυπα) ναυλοσύμφωνα, τα περισσότερα από τα οποία έχουν συνταχθεί από τις διασκέψεις των ναυτιλιακών εταιρειών, με σκοπό τη χάραξη κοινής οικονομικής πολιτικής. Στα ναυλοσύμφωνα κατά ταξίδι αναγράφεται η αγγλική λέξη «VOYAGE» (ή η σύντμηση της «VOY»), σε αυτά της χρονοναύλωσης το συνθετικό TIME και σε εκείνα της ναύλωσης γυμνού πλοίου η λέξη «BARE».

Μία από τις ενδεχόμενες συμβατικές ρήτρες συνίσταται στη ρήτρα του ναύλου προπληρωμένου, («freight prepaid»), για την πολύ έγκαιρη και αποτελεσματική εξασφάλιση της απαίτησης του μεταφορέα να του καταβληθεί το χρηματικό αντάλλαγμα. Επιπλέον, είθισται ο ναυλωτής, προκειμένου να εξεύρει το απαραίτητο κεφάλαιο για να αγοράσει το φορτίο, να συνάπτει σύμβαση δανείου με τράπεζα, η οποία για την κάλυψη των συμφερόντων της αποκτά δικαίωμα ενεχύρου στο φορτίο. Η σύσταση αυτού του βάρους γίνεται με την οπισθογράφιση και παράδοση πρωτοτύπου της φορτωτικής, η οποία σύμφωνα με την επιθυμία του ενεχυρούχου δανειστή αναγράφει ότι ο ναύλος έχει προπληρωθεί, δηλαδή πριν από την έναρξη της μεταφοράς. Ο λόγος της προσθήκης της ένδειξης του προπληρωμένου ναύλου είναι ότι η τράπεζα δεν θέλει κάποιος τρίτος (εκναυλωτής) να εγείρει αξιώσεις στο φορτίο και να προβεί σε σχετικές νομικές ενέργειες (π.χ. δικαίωμα επίσχεσης φορτίου, κατάσχεση φορτίου), όπως θα μπορούσε να συμβεί σε περίπτωση που δεν έχει εξοφληθεί ολοσχερώς το χρέος του ναύλου. Το φαινόμενο των προπληρωμένων φορτωτικών είναι συχνό για περισσότερο από μία δεκαετία ενώ το συνήθως συμβαίνουν είναι ο ναύλος να καταβάλλεται όχι με προεξόφληση αλλά σε δόσεις, λόγου χάρη με μία πρώτη δόση μέχρι τη φόρτωση, μία άλλη κατά τη μεταφορά και μία τρίτη κατά την εκφόρτωση.

Εξάλλου, παράλληλα με τη ρύθμιση της σύμβασης ναύλωσης ο νέος ΚΙΝΔ ρυθμίζει αυτοτελώς τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς πραγμάτων και τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών. Στην πρώτη από τις δύο αυτές κατηγορίες συμβάσεων μεταφοράς, ο μεταφορέας αναλαμβάνει, έναντι ανταλλάγματος, την υποχρέωση μεταφοράς, με πλοίο, των πραγμάτων που αποτελούν αντικείμενο της σύμβασης από το λιμένα φόρτωσης στο λιμένα εκφόρτωσης και παράδοσής τους στο νομιμοποιούμενο παραλήπτη.

II. Η θαλάσσια φορτωτική

Η φορτωτική με τη γενική έννοια είναι ένα έγγραφο το οποίο εκδίδεται από το μεταφορέα ή άλλο εξουσιοδοτημένο πρόσωπο και αποτελεί απόδειξη της παραλαβής των μεταφερόμενων εμπορευμάτων κατά το ποιόν και κατά το ποσόν καθώς και τεκμήριο για το δικαίωμα κυριότητας του κομιστή της σε αυτά. Ονομάζεται στα αγγλικά «bill of lading» (όντας διεθνώς γνωστή με το αρκτικόλεξο «B/L») και στα γαλλικά «connaissance»³³. Διακρίνεται σε χερσαία και σε θαλάσσια, με τη δεύτερη να αποτελεί την κύρια υποστήριξη της σύμβασης θαλάσσιας μεταφοράς αγαθών, της οποίας αποδεικνύει το περιεχόμενο και τους όρους. Το άρθρο 121, παράγραφος 1, του νέου ΚΙΝΔ ορίζει:

« Η θαλάσσια φορτωτική αποδεικνύει έναντι παντός τη σύμβαση μεταφοράς και την παραλαβή των πραγμάτων από τον μεταφορέα προς φόρτωση (φορτωτική παραλαβής) ή τη φόρτωση αυτών στο πλοίο (φορτωτική φόρτωσης). Ως αξιόγραφο ενσωματώνει την αξίωση παράδοσης των πραγμάτων στον νομιμοποιούμενο κομιστή και τη νομή αυτών».

Η θαλάσσια φορτωτική γενικά συντάσσεται στα αγγλικά, πράγμα που αποτελεί την τρέχουσα χρήση προκειμένου για μία σύμβαση με διεθνή χαρακτήρα ενώ το γαλλικό δίκαιο δεν προβλέπει την ακυρότητα αυτού του εγγράφου σε περίπτωση σύνταξής του σε αυτή τη γλώσσα³⁴. Η φορτωτική συνήθως εκδίδεται από τον πλοίαρχο σε τρία όμοια ή και περισσότερα πρωτότυπα, από τα οποία το ένα παραμένει στον εκδότη, το δεύτερο αποστέλλεται στο ναυλωτή ή παραλήπτη του φορτίου και το τρίτο στην τράπεζα, η οποία δανειοδοτεί το ναυλωτή ή τον παραλήπτη.

³³ Π. Σεγδίτσας, *Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων*, Ίδρυμα Ευγενίδου 1954, Αθήνα 2004, σ. 463.

³⁴ A. Montas, *Chapitre 345. Transport maritime de marchandises*, in P. Chaumette (dir.), *Droits Maritimes*, 4^e édition, Dalloz 2021, p. 571.

Έχει μία κεφαλαιώδη σπουδαιότητα προκειμένου για τη μεταφορά εμπορευμάτων, λόγω των εξής τριών λειτουργιών της³⁵:

A. Απόδειξη του περιεχομένου και των όρων της σύμβασης της θαλάσσιας μεταφοράς

Η φορτωτική αποτελεί ένα αξιόγραφο το οποίο χωρίς να αποτελεί την ίδια τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς αποδεικνύει την ύπαρξή της και καθορίζει τους όρους της: αυτό ισχύει όσον αφορά υποχρεώσεις του φορτωτή και εκείνες του μεταφορέα, ο οποίος κανονικά ταυτοποιείται ακόμη και αν πολυάριθμες φορτωτικές εκδίδονται χωρίς κείμενο τοποθετημένο στο ανώτερο σημείο τους (κεφαλίδα) που να δηλώνει τον εκδότη τους.

Κατά γενικό τρόπο, η φορτωτική θεωρείται ότι αποδεικνύει τους συμβατικούς όρους, αν και δεν αποδεικνύει πάντα και δεν περιέχει πάντα, από μόνη της, τους όρους της σύμβασης μεταφοράς. Αυτό συμβαίνει με την παρουσίαση μίας φορτωτικής ενός ναυλοσυμφώνου κατά ταξίδι, επειδή, αφενός, οι όροι μεταφοράς θα είναι συχνά εκείνοι του ναυλοσυμφώνου, αν και αυτό μπορεί να προκαλέσει δυσκολία γιατί απλώς το γεγονός ότι η φορτωτική κάνει αναφορά στο ναυλοσύμφωνο δεν συνεπάγεται κατά απόλυτο τρόπο την ενσωμάτωση όλων των ρητρών αυτού στη φορτωτική.

Αν σε μια φορτωτική ενυπάρχει η ένδειξη «Ναύλος Προπληρωμένος» ή «Ναύλος Πληρωμένος», τότε αποτελεί το αξιόγραφο αυτό μέσο απόδειξης και για το φορτίο και για το ναύλο. Ο εμπλεκόμενος πλοίαρχος θα πρέπει να έχει ισχυρές ενδείξεις ότι ο ναύλος έχει πράγματι πληρωθεί, αλλιώς οφείλει να ζητήσει σχετική εντολή από τον πλοιοκτήτη, πριν να υπογράψει τέτοια φορτωτική³⁶.

B. Τίτλος αντιπροσωπευτικός του εμπορεύματος

Για λόγους εγγενείς με το θαλάσσιο εμπόριο, η φορτωτική έχει τη νομική φύση τίτλου αντιπροσωπευτικού των εμπορευμάτων τα οποία περιγράφει. Έτσι, αυτός που τα αποκτά έχει την κατοχή των εμπορευμάτων με μόνη την κατοχή της φορτωτικής. Με άλλα λόγια, ο κομιστής της φορτωτικής είναι και ο κάτοχος των εμπορευμάτων, ανεξαρτήτως του δικαίου της ιδιοκτησίας το οποίο μπορεί να εφαρμοστεί σε αυτά.

³⁵ A. Montas, *Chapitre 345. Transport maritime de marchandises*, in P. Chaumette (dir.), *Droits Maritimes*, 4^e édition, Dalloz 2021, pp. 570-573.

³⁶ Γ. Πετροπουλέας, *P & I Club Ασφάλιση P & I Ασφάλιση F. D. & D.*, Εκδόσεις Ζήτη, Ιούνιος 1997, Θεσσαλονίκη, σ. 155.

Υφίστανται τρία είδη φορτωτικής, με αρχαιότερο την ονομαστική, στο οποίο τα δικαιώματα ανήκουν στο κατονομαζόμενο πρόσωπο ενώ αποκλείεται η μεταβίβαση του αξιογράφου. Το δεύτερο είδος συνίσταται στη φορτωτική σε διαταγή («εις διαταγήν») ορισμένου προσώπου, το οποίο δικαιούται να τη μεταβιβάσει με οπισθογράφησή της. Η τρίτη περίπτωση συνιστά ανώνυμο αξιόγραφο, με δικαιούχο αυτόν που το έχει εις χείρας του. Αυτό το είδος δεν προβλεπόταν στον παλαιότερο, καταργημένο Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (Κ.Ι.Ν.Δ.), αλλά ήταν εκείνο που είχε κυριαρχήσει στις συναλλαγές, ήδη πολύ πριν την κατάργηση του Κ.Ι.Ν.Δ.

Ειδικότερα, κατά το άρθρο 126 του νέου Κ.Ι.Ν.Δ. το οποίο αφορά τη μεταβίβαση της θαλάσσιας φορτωτικής:

«1. Η ονομαστική φορτωτική μεταβιβάζεται με εκχώρηση.

2. Η φορτωτική σε διαταγή μεταβιβάζεται με οπισθογράφιση. Ως προς τα αποτελέσματα της οπισθογράφισης και τις ενστάσεις που μπορούν να αντιταχθούν κατά του κομιστή, εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις που ισχύουν για το αξιόγραφο της συναλλαγματικής.

3. Η φορτωτική στον κομιστή μεταβιβάζεται με συμφωνία και παράδοση.

4. Η μεταβίβαση της φορτωτικής σύμφωνα με τις παρ. 1 και 2 ισοδυναμεί, ως προς τα πράγματα που περιγράφονται σε αυτήν, με παράδοση της νομής αυτών.

5. Τα τεκμήρια της παρ. 4 του άρθρου 3 των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, όπως εκάστοτε ισχύουν στην Ελλάδα, εφαρμόζονται αναλόγως».

Επιπλέον, μία από τις πολλές καινοτομίες του νέου Κώδικα συνίσταται στην αναγνώριση της ηλεκτρονικής φορτωτικής, ως εναλλακτικής και μάλιστα νομικά ισοδύναμης, λύση έναντι της φορτωτικής σε φυσική μορφή. Το άρθρο 125 Κ.Ι.Ν.Δ. προβλέπει:

“1. Η φορτωτική μπορεί να εκδίδεται και σε άυλη μορφή, ως ηλεκτρονικό αρχείο, εφόσον συμφωνούν σε αυτό ο μεταφορέας και ο φορτωτής.

2. Η έκδοση, κατοχή και μεταβίβαση της ηλεκτρονικής φορτωτικής έχουν την ίδια ισχύ και τις ίδιες συνέπειες με την έκδοση, κατοχή και μεταβίβαση της έγχαρτης φορτωτικής.

3. Με σύμφωνη γνώμη μεταφορέα και νόμιμου κομιστή, η έγχαρτη φορτωτική μπορεί να αντικαθίσταται από ηλεκτρονική φορτωτική και αντιστρόφως”.

Εξάλλου, γενικά η φορτωτική απονέμει τα εξής επιμέρους δικαιώματα:

α. Δικαίωμα στην παραλαβή του φορτίου

Ο μεταφορέας, ο οποίος οφείλει να παραδώσει τα εμπορεύματα μόνον στον παραλήπτη, οφείλει να θεωρήσει ως μοναδικό παραλήπτη το φορέα των δικαιωμάτων τα οποία συνδέονται με τη φορτωτική, δηλαδή το πρόσωπο υπέρ του οποίου έγινε η οπισθογράφηση μίας φορτωτικής σε διαταγή ή τον κομιστή μίας ανώνυμης.

Το δικαίωμα στην παράδοση των εμπορευμάτων είναι ιδιαίτερα ισχυρό, με την έννοια ότι ο μεταφορέας δεν μπορεί να αμφισβητήσει ότι παρέλαβε για φόρτωση τα περιγραφόμενα στο αξιόγραφο εμπορεύματα, όπως επίσης δεν δικαιούται να αντιτάξει σε αυτόν που του επιδεικνύει τη φορτωτική τις ενστάσεις τις οποίες θα μπορούσε να εγείρει εναντίον του φορτωτή. Ωστόσο, το δικαίωμα αυτό δεν είναι απόλυτο διότι υπόκειται στην προϋπόθεση ότι διατηρείται η οφειλή του μεταφορέα. Επομένως, γίνεται διάκριση ανάμεσα, για παράδειγμα, στην ένσταση της μη καταβολής του ναύλου και σε εκείνη μίας περίπτωσης ανευθυνότητας του μεταφορέα. Αντιθέτως, το δικαίωμα αναζήτησης ευθυνών κατά του μεταφορέα δεν συνδέεται με τη φορτωτική, αν και το αντίθετο είχε υποστηριχθεί και αναγνωριστεί κάποια στιγμή από τη γαλλική νομολογία.

β. Δικαίωμα στο ακατάσχετο του φορτίου

Ο πωλητής των μεταφερόμενων εμπορευμάτων, στον οποίο δεν έχει καταβληθεί το τίμημα της πώλησεως, χάνει το δικαίωμα να προβεί σε κατάσχεσή τους κατά τη διάρκεια της μεταφοράς, πράγμα το οποίο οι Άγγλοι αποκαλούν «stoppage in transit», σε περίπτωση κατά την οποία ο αγοραστής μεταβίβασε τη φορτωτική σε έναν καλόπιστο τρίτο.

γ. Δικαίωμα διαθέσεως του φορτίου

Το δικαίωμα διάθεσης των εμπορευμάτων συνίσταται σε ευχέρεια κατά τη διάρκεια της διαδρομής να τροποποιηθούν οι δοθείσες στο μεταφορέα οδηγίες. Θεωρείται ως μία κανονική συνέπεια η οποία προκύπτει από το διαπραγματεύσιμο χαρακτήρα της φορτωτικής και για αυτό ανήκει στο νόμιμο κομιστή.

Γ. Απόδειξη της παραλαβής των εμπορευμάτων

Η φορτωτική επέχει θέση τεκμηρίου, μέχρι αποδείξεως του αντιθέτου, της παραλαβής από το μεταφορέα των εμπορευμάτων, όπως αυτά περιγράφονται. Αυτό το τεκμήριο, το οποίο δεν είναι συμβατό με ανταπόδειξη παρά μόνον ανάμεσα στα εμπλεκόμενα μέρη, γίνεται ένα μη ανατρέψιμο τεκμήριο σε περίπτωση που η φορτωτική μεταβιβάστηκε σε παραλήπτη ο οποίος διέπεται από καλή πίστη ως προς το ζήτημα της παραλαβής. Δεδομένου ότι η φορτωτική έχει μείζονα αποδεικτική ισχύ, πρέπει να περιγράφει τα επαρκή σημεία που είναι προορισμένα να ταυτοποιήσουν τα εμπορεύματα, την ποσότητα του φορτίου ακολουθώντας τις ενδείξεις που έχουν παρασχεθεί από το φορτωτή και τη φαινόμενη κατάσταση των εμπορευμάτων. Επισημαίνεται πάντως ότι οι νόμιμοι εκπρόσωποι (πλοίαρχος, ναυτιλιακοί πράκτορες) του εκναυλωτή δεν υποχρεούνται στην υπογραφή φορτωτικής η οποία να βεβαιώνει ότι έχουν παραληφθεί εκ μέρους εκείνου αγαθά τα οποία δεν έχουν στην πραγματικότητα παραληφθεί ή να περιγράφει με ανακριβή τρόπο πώς είναι τα παραληφθέντα³⁷. Ένα σημαντικό έγγραφο που χρησιμοποιείται στην προετοιμασία των φορτωτικών είναι η τυχόν υπάρχουσα απόδειξη του υποπλοίαρχου («mate's receipt»), η οποία θεωρείται ως πρόχειρη φορτωτική, αν και δεν είναι αξιόγραφο. Επιτελεί τις λειτουργίες της απόδειξης ότι τα εμπορεύματα (π.χ. βαμβακέλαιο) παρελήφθησαν και φορτώθηκαν στο πλοίο, σε εκτέλεση του ναυλοσυμφώνου. Όπου αυτό δικαιολογείται, ο υποπλοίαρχος, ως ο αρμόδιος κατά το Ναυτικό Δίκαιο αξιωματικός για τη φόρτωση, θα πρέπει να προσθέσει ειδικές παρατηρήσεις στην απόδειξή του, όπως επιπλέον πληροφορίες για το παραληφθέν φορτίο. Για παράδειγμα, αν το φορτίο φορτωθεί με ζημία, τότε στην απόδειξη που θα συνταχθεί για αυτήν την ποσότητα του φορτίου πρέπει να περιέχεται παρατήρηση για τον αριθμό και τα αναγνωριστικά σημάδια όλων των αγαθών που έχουν υποστεί βλάβη και για τη φύση αυτής³⁸.

Η περιγραφή του εμπορεύματος παρουσιάζει δύο ειδικά ενδιαφέροντα. Πρώτον, σε σύγκριση με το καθεστώς του φορτίου στο λιμάνι της φόρτωσης, θα μπορεί να διαπιστωθεί, κατά την εκφόρτωση, αν η τυχόν επελθούσα ζημία παρήχθη κατά τη μεταφορά. Δεύτερον, με αυτήν την περιγραφή ο νέος δικαιούχος των εμπορευμάτων,

³⁷ Γ. Πετροπουλέας, *P & I Club Ασφάλιση P & I Ασφάλιση F. D. & D.*, Εκδόσεις Ζήτη, Ιούνιος 1997, Θεσσαλονίκη, σ. 151.

³⁸ Γ. Πετροπουλέας, *P & I Club Ασφάλιση P & I Ασφάλιση F. D. & D.*, Εκδόσεις Ζήτη, Ιούνιος 1997, Θεσσαλονίκη, σ. 153.

ο οποίος λαμβάνει τη φορτωτική, είναι σε θέση να γνωρίζει την κατάσταση στην οποία αυτά τελούν. Αυτό το γεγονός είναι σημαντικό διότι η φορτωτική είναι πέραν των άλλων το μέσο των πωλήσεων οι οποίες γίνονται εν πλω. Είναι μάλιστα αξιοσημείωτο ότι ορισμένα φορτία πωλούνται και αγοράζονται πολλές φορές, κατά τη διάρκεια ενός μόνο ταξιδιού³⁹. Συνεπώς, είναι σημαντικός ο ρόλος των επιφυλάξεων τις οποίες μπορεί να διατυπώσει ο εκναυλωτής είτε στη φόρτωση είτε στην εκφόρτωση και οι οποίες συνίστανται σε ενδείξεις με τις οποίες διαπιστώνεται ορισμένο γεγονός σχετικό με το φορτίο, όπως λόγου χάρη ανεπάρκεια της συσκευασίας, έλλειψη σε αριθμό, σε όγκο, σε βάρος...

Σε περίπτωση που από το ναυλοσύμφωνο ο πλοίαρχος είναι υποχρεωμένος να υπογράψει καθαρή φορτωτική, αυτό συνεπάγεται ότι όλο το φορτίο που θα φορτωθεί πρέπει να βρίσκεται σε άριστη κατάσταση και να μην υποστεί ανάμειξη ή μόλυνση από τρίτο φορτίο ή οποιαδήποτε άλλη ζημία⁴⁰. Επομένως, οι αρμόδιοι αξιωματικοί του προσωπικού του πλοίου θα πρέπει να απαγορεύσουν τη φόρτωση εκείνου του μέρους του φορτίου το οποίο δεν τελεί στην προβλεπόμενη κατάσταση, αλλιώς ο εκναυλωτής ενδέχεται να βρεθεί αντιμέτωπος με αγωγές αποζημίωσης για σημαντικές ζημιές. Για παράδειγμα, η ύπαρξη σκουριάς σε φορτία σιδηρών προϊόντων έχει προκαλέσει τόσες αγωγές για την αποκατάσταση ζημιών από σκωρίαση που ο οικείος αλληλσφαιλιστικός οργανισμός πληρώνει για επιθεωρήσεις φορτώσεως όσον αφορά αυτό το είδος εμπορευμάτων⁴¹. Ο επεμβαίνων επιθεωρητής βοηθάει τους αξιωματικούς στην αναγνώριση της βλάβης πριν φορτωθεί το φορτίο και στη διατύπωση σχετικών παρατηρήσεων στην απόδειξη του υποπλοίαρχου και στη φορτωτική.

III. Ο συνεταιρισμός και η σχέση του με την εμπορική ναυτιλία

Ο συνεταιρισμός (στα αγγλικά «cooperative», στα γαλλικά «coopérative»), ή συνεργατική εταιρεία, αποτελεί έναν ιδιόμορφο τύπο εμπορικού νομικού προσώπου, όντας κεφαλαιουχική εταιρεία, με την ανώνυμη εταιρεία (α.ε.) να συνιστά το μόνο

³⁹ Γ. Πετροπουλέας, *P & I Club Ασφάλιση P & I Ασφάλιση F. D. & D.*, Εκδόσεις Ζήτη, Ιούνιος 1997, Θεσσαλονίκη, σ. 151.

⁴⁰ Γ. Πετροπουλέας, *P & I Club Ασφάλιση P & I Ασφάλιση F. D. & D.*, Εκδόσεις Ζήτη, Ιούνιος 1997, Θεσσαλονίκη, σ. 158.

⁴¹ Γ. Πετροπουλέας, *P & I Club Ασφάλιση P & I Ασφάλιση F. D. & D.*, Εκδόσεις Ζήτη, Ιούνιος 1997, Θεσσαλονίκη, σ. 159.

αμιγή τύπο κεφαλαιουχικής εταιρείας. Μορφές συνεταιρισμών υπήρχαν σε διάφορες χώρες στην αρχαιότητα, όπως στην Ελλάδα, με συνεταιρισμούς σχετικούς με τη ναυτιλία. Ειδικότερα, στον αρχαιοελληνικό κόσμο αναπτύχθηκαν αλληλασφαλιστικές συντροφίες και συνεργασίες πλοιοκτητών με δημιουργία κοινού κεφαλαίου για ασφάλιση κινδύνου πλοίων⁴². Συνεπώς, η ύπαρξη αλληλασφαλιστικών ενώσεων για τη ναυτασφάλιση δεν αποτελεί μία πρωτογενή επινόηση της Αγγλίας, η οποία έχει εισαγάγει πολλές θεσμικές καινοτομίες, στη νεότερη ιστορία. Για παράδειγμα, στο τέλος του δέκατου έβδομου αιώνα, ο προαναφερθείς Βρετανός ναυτασφαλιστής Edward Lloyd αρχίζει τη δραστηριότητά του και δημοσιεύει σε αυτό που θα γινόταν η πιο παλαιά καθημερινή εφημερίδα, τη Lloyd's List, τα σχετικά με τις στάσεις των πλοίων τα οποία αυτός ασφαλίζει ενώ προς το 1890 η εφημερίδα αναφέρεται σε σχεδόν το σύνολο του παγκοσμίου στόλου⁴³.

Είναι επίσης αξιοσημείωτο ότι στην Ύδρα, στις Σπέτσες και στα Ψαρά, δηλαδή στα νησιά που έμελλε να πρωτοστατήσουν στην Ελληνική Επανάσταση με το «τρινήσιο στόλο», εμφανίστηκαν και αναπτύχθηκαν από το δέκατο έβδομο αιώνα και μετά, συνεταιρισμοί με τη μορφή του ναυτιλιακού θεσμού των Συντροφοναυτών. Οι φτωχοί νησιώτες συγκέντρωναν κεφάλαιο για τη ναυπήγηση ενός πλοίου, οι έμποροι προσέφεραν υλικά, οι ξυλουργοί εργασία και όλοι γίνονταν συνέταιροι, με δικαιώματα και κέρδη⁴⁴. Οι Συντροφοναύτες κατόρθωσαν να επεκτείνουν τις εμπορικές τους δραστηριότητες ακόμη και πέρα από τη Μεσόγειο, όπως είναι η περίπτωση των υδραίικων πλοίων τα οποία το 1804 περνούσαν τον Ατλαντικό Ωκεανό και έφθαναν μέχρι τη Νότιο Αμερική, όπου πωλούσαν κρασί. Ωστόσο, όπως και στην περίπτωση της αλληλασφάλισης των ασφαλιστέων κινδύνων της εμπορικής ναυτιλίας, έτσι και σε εκείνη του συνεταιριστικού κινήματος, γενέτειρα θεωρείται η Αγγλία. Ως ο πρώτος συνεταιρισμός σύγχρονης μορφής έχει αναγνωριστεί ο συνεταιρισμός 27 ανδρών και μίας γυναίκας εργαζομένων στον υφαντουργικό τομέα, με την επωνυμία «Rochdale Society of Equitable Pioneers». Αυτή η επιχείρηση ιδρύθηκε τον Οκτώβριο 1844 ως καταναλωτική εταιρεία και αποσκοπούσε στη λειτουργία ενός καταστήματος με είδη πρώτης ανάγκης, όπως είδη διατροφής, υποδήματα και ενδύματα, ενώ αργότερα

⁴² Α. Κλήμης, *Οι συνεταιρισμοί στην Ελλάδα. Τόμος πρώτος Συνεργασίες - Προσυνεταιρισμοί - Συνεταιρισμοί από την αρχαιότητα μέχρι το 1922*, Εκδόσεις «Ι. Πιτσιλός», Αθήνα 1985, σ. 20.

⁴³ C. Ducruet, *Réseau maritime mondial et hiérarchie portuaire*, Questions Internationales, N° 70, - Novembre-décembre 2014, p. 22.

⁴⁴ Α. Κοντογεώργος, Π. Σεργάκη, *Αρχές Διοίκησης Αγροτικών Συνεταιρισμών. Προκλήσεις και Προοπτικές*, Ελληνικά Ακαδημαϊκά Ηλεκτρονικά Συγγράμματα και Βοηθήματα, 2016.

μετατράπηκε σε συνεταιρισμό πολλαπλού σκοπού με κοινωνικό και οικονομικό περιεχόμενο. Από τη γένεση αυτής της πρωτοποριακής εταιρείας, η ιδέα, η αξία και οι αρχές των συνεταιρισμών, όπως αποτέλεσαν αντικείμενο επεξεργασίας το 1844, ταξιδεύουν παγκοσμίως, χωρίς να ακολουθούν ένα ιδιαίτερο μοντέλο, ενώ από το 1917 ο θεσμός αυτός άρχισε να έχει και συνταγματική αναγνώριση, με πρώτη σχετική αναφορά στο Σύνταγμα του Μεξικού⁴⁵.

Τα ελληνικά Συντάγματα, με πρώτο εκείνο του 1952, βαρύνονται με την αναγνώριση του ανελεύθερου θεσμού των αναγκαστικών συνεταιρισμών, οι οποίοι εξακολουθούν να υφίστανται (π.χ. οινοποιητικοί συνεταιρισμοί της Σάμου, δασικοί συνεταιρισμοί). Στο πλαίσιο του Συνεταιριστικού Δικαίου, οι συνεταιρισμοί είναι εμπορικά νομικά πρόσωπα κατά το τυπικό σύστημα ενώ υπάρχει μία παραδοσιακή νομοθετική διαφοροποίηση της ρυθμιζόμενης ύλης καθώς υφίστανται κατά βάση δύο διακριτά, παράλληλα νομικά καθεστώτα. Το ένα συνίσταται στο Δίκαιο Αστικών Συνεταιρισμών, επώνυμη μορφή των οποίων αποτελούν μεταξύ άλλων οι ασφαλιστικοί συνεταιρισμοί. Αυτό προσεγγίζει περισσότερο το κλασικό Δίκαιο των Εταιρειών (Εμπορικό Δίκαιο). Το άλλο είναι το Δίκαιο Αγροτικών Συνεταιρισμών, το οποίο εμφορείται κατ' αρχάς εντονότερα από το πνεύμα της κοινωνικής οικονομίας και επομένως συγγενεύει αρκετά με το Αστικό Δίκαιο.

Οι συνεταιρισμοί αποτελούν έναν τύπο εμπορικής εταιρείας διαθέσιμο για την εμπορική ναυτιλία με ποικίλους τρόπους, όπως η αλληλασφάλιση η οποία παρέχεται από αλληλασφαλιστικό οργανισμό (Protection and Indemnity Club, P. & I. Club).

ΕΠΙΛΟΓΟΣ: Το πολλαπλασιαστικό εμπορικό αποτέλεσμα του Ναυτιλιακού Δικαίου

Από την ανάλυση που προηγήθηκε προκύπτει ότι το Ναυτιλιακό Δίκαιο παρουσιάζει ένα πολλαπλασιαστικό αποτέλεσμα δεδομένου ότι επιτρέπει οι συναλλαγές να γίνονται με εύκολο και γρήγορο τρόπο σε ένα διεθνές περιβάλλον. Κεντρικό παράδειγμα αποτελεί η φορτωτική, η οποία δεν είναι τυχαίο ότι έχει επικρατήσει να εκδίδεται στο κομιστή. Μάλιστα, τονίζεται ότι αυτός ο κλάδος του Ναυτικού Δικαίου έχει αποτελέσει πρόσφατα αντικείμενο σημαντικού και πολύπτυχου νομοθετικού εκσυγχρονισμού στην

⁴⁵ A. Maniatis, *Co-op icon*, 14th Annual Conference of the EuroMed Academy of Business, 2021, p. 491.

ελληνική έννομη τάξη, με την αντικατάσταση του παλαιού Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (Κ.Ι.Ν.Δ.) με το νέο, σήμερα ισχύοντα Κ.Ι.Ν.Δ.. Η κωδικοποίηση αυτή έχει επιφέρει πολλές καινοτομίες και βελτιώσεις στο ισχύον δίκαιο, όπως μεταξύ άλλων η αναγνώριση της ηλεκτρονικής φορτωτικής ως ισοδύναμης με την έγχαρτη καθώς και της ανώνυμης φορτωτικής.

Η θαλάσσια φορτωτική αποτελεί ένα μέσο πληρωμής ακόμη και σε ένα πρόσωπο που δεν έχει την εμπορική ιδιότητα και δεν έχει αξιώσεις από οφειλές εμπορικού χαρακτήρα, σε αντιδιαστολή με αυτό που συμβαίνει με το αξιόγραφο της τραπεζιτικής επιταγής, και λειτουργεί η ίδια ως το εμπόρευμα, στο οποίο αναφέρεται⁴⁶. Είναι ενδεικτικό ότι μπορεί εκτός από τα πρωτότυπα να αντιστοιχεί και σε κάποια αντίγραφα, τα οποία ονομάζονται μη εμπορεύσιμα ή μη διαπραγματεύσιμα, σε αντίθεση με τα πρωτότυπα.

Επισημαίνεται ότι δεν θεωρείται απλώς ένα εμπορεύσιμο αγαθό μεταξύ εμπόρων αλλά δύναται να έχει έναν πολλαπλασιαστικό χαρακτήρα όσον αφορά την οικονομική αξία των προσφερόμενων για πώληση εμπορευμάτων. Για παράδειγμα, η μεσολάβηση του εκναυλωτή για τη φόρτωση των αγαθών, ιδίως σε περίπτωση κατά την οποία εκδίδεται εκ μέρους του απόδειξη υποπλοιάρχου, πολύ περισσότερο κατόπιν παρέμβασης ειδικού επιθεωρητή, προσδίδει ένα ιδιαίτερο κύρος στη φορτωτική και πολλαπλασιάζει την εμπορική της δυναμική. Παρόμοιες παρατηρήσεις ισχύουν σε περίπτωση που τα ναυλοσύμφωνα προβλέπουν την έκδοση καθαρής φορτωτικής.

Εξάλλου, αυτή η έννοια του πολλαπλασιαστικού εμπορικού αποτελέσματος της φορτωτικής δεν είναι η μόνη αλλά η πρωτεύουσα. Υφίσταται και η έκφανση του πολλαπλασιασμού των προσώπων που νομιμοποιούνται να κατέχουν τα – ούτως ή άλλως πολλαπλά – πρωτότυπα της φορτωτικής και έχουν με βάση αυτά ένα ορισμένο είδος εμπράγματος δικαιώματος στα φορτία, δεδομένου ότι δεν νομιμοποιείται να έχει πρωτότυπο της φορτωτικής μόνον ένα πρόσωπο όπως είναι ο κοιμιστής της φορτωτικής, εξοπλισμένος με την κυριότητα και τη νομή του φορτίου, αλλά και ο τυχόν ενεχυρούχος δανειστής που χρηματοδότησε το δανειολήπτη - ιδιοκτήτη. Καθώς αυτός ο εμπράγματος δανειστής είναι συνήθως τράπεζα, δηλαδή εμπορική εταιρεία (ανώνυμη εταιρεία ή συνεταιρισμός) και μάλιστα κατά το τυπικό σύστημα κτήσης της εμπορικής

⁴⁶ A. Montas, *Chapitre 345. Transport maritime de marchandises*, in P. Chaumette (dir.), *Droits Maritimes*, 4^e édition, Dalloz 2021, p. 572.

ιδιότητας, επιβεβαιώνεται ο προσανατολισμός της φορτωτικής στην ενίσχυση των εμπορικών νομικών προσώπων και σχέσεων. Αυτό το σύνολο προσώπων και σχέσεων λαμβάνει τη συστηματική μορφή δικτύου καθώς ο φορτωτής - ναυλωτής είναι συνήθως ένας έμπορος που αποκτά τα εμπορεύματα από έναν άλλο έμπορο με τη δανειακή υποστήριξη μίας τράπεζας και με την ενδεχόμενη προοπτική να πωληθούν αυτά περαιτέρω, σε έμπορο, ενώ μπορεί να ευνοείται ιδιαίτερα και ο εκπρόσωπος του διαμετακομιστικού εμπορίου (εκναυλωτής), όπως στην περίπτωση της φορτωτικής ναύλου προπληρωμένου.

Τέλος, το έντονα πολλαπλασιαστικό εμπορικό αποτέλεσμα του Ναυτιλιακού Δικαίου δεν εξαντλείται στα τεκταινόμενα γύρω από το θεσμικό πόλο της φορτωτικής αλλά αφορά και στον άλλο πόλο αυτού του κλάδου, την ίδια τη σύμβαση ναύλωσης. Πράγματι, ο πολλαπλασιασμός είναι πρόδηλος, ιδίως με τη μορφή των υπεκναυλώσεων στο πλαίσιο της χρονονάυλωσης ή της ναύλωσης γυμνού πλοίου. Ο εφοπλιστής είναι προϊόν του πολλαπλασιασμού των εκμεταλλευτών του πλοίου, πέρα από την πρωταρχική φιγούρα του πλοιοκτήτη - εκναυλωτή, με τον εφοπλισμό να αποτελεί έναν από τους βασικούς θεσμούς της εμπορικής ναυτιλίας.

Η εμπορία των μεταφερόμενων στη θάλασσα φορτίων αποτελεί διαχρονικά υπεύθυνη υπόθεση, όπως φαίνεται και από το δικανικό καταγγελτικό λόγο του Λυσία «Κατά Σιτοπωλών»...

ΑΣΚΗΣΗ ΑΥΤΟΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

1. Η συνεργατική εταιρεία

Α. είναι μορφή εταιρείας του Αστικού Δικαίου.

Β. λαμβάνει την ιδιότητα της εμπορικής εταιρείας κατά το ουσιαστικό σύστημα κτήσης.

Γ. είναι μη κεφαλαιουχική (προσωπική) εμπορική εταιρεία.

Δ. Δεν ισχύει τίποτα από τα παραπάνω.

2. Το χρηματικό ποσό που καταβάλλει ο ναυλωτής γυμνού πλοίου στον εκναυλωτή

Α. ονομάζεται κόμιστρο.

Β. ονομάζεται μίσθωμα.

Γ. ονομάζεται ενοίκιο.

Δ. Δεν ισχύει τίποτα από τα παραπάνω.

3. Ο όρος «charterparty»

Α. σημαίνει το συμβαλλόμενο μέρος μίας σύμβασης ναύλωσης.

Β. σημαίνει το ναυλωτή.

Γ. σημαίνει τον εκναυλωτή.

Δ. Δεν ισχύει τίποτα από τα παραπάνω.

4. Υπεκναυλωτής

Α. είναι ο κύριος του πλοίου.

Β. είναι ο εφοπλιστής.

Γ. είναι ο πλοιοκτήτης.

Δ. Δεν ισχύει τίποτα από τα παραπάνω.

5. Η απόδειξη του υποπλοιάρχου

Α. θεωρείται ως «πρόχειρο ναυλοσύμφωνο».

Β. δεν μπορεί να εκδοθεί για ορισμένα είδη φορτίου όπως βαμβακέλαιο.

Γ. αποτελεί είδος αξιογράφου.

Δ. Δεν ισχύει τίποτα από τα παραπάνω.

6. Μία τράπεζα

Α. ενδέχεται να έχει τη νομική μορφή συνεταιρισμού.

Β. μπορεί να συστήσει το εμπράγματο δικαίωμα της υποθήκης στα φορτία που μεταφέρονται από τον εκναυλωτή.

Γ. μπορεί να συστήσει ενέχυρο σε ένα πλοίο, σε βάρος του πλοιοκτήτη (δανειολήπτη).

Δ. Ισχύουν όλα τα παραπάνω.

7. Η ναύλωση για τη μεταφορά σιδηρών προϊόντων

Α. θεωρείται ως περίπτωση μικρού κινδύνου για έγερση αξιώσεων κατά του εκναυλωτή.

Β. έχει κινήσει το ενδιαφέρον αλληλασφαλιστικών οργανισμών.

Γ. δεν μπορεί να οδηγήσει στην έκδοση απόδειξης του υποπλοιάρχου.

Δ. Δεν ισχύει τίποτα από τα παραπάνω.

8. Η φορτωτική

Α. αποτελεί θεσμό που επινοήθηκε από τους αρχαίους Έλληνες.

Β. αναγνωρίστηκε για πρώτη φορά από Σύνταγμα ορισμένου Κράτους το 1917.

Γ. περιλαμβάνει έναν ορισμένο αριθμό πρωτοτύπων ενώ μπορούν να υπάρχουν και μη διαπραγματεύσιμα αντίγραφα.

Δ. Ισχύουν όλα τα παραπάνω.

9. Ο νέος Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ)

Α. εισήγαγε τη διακριτή ρύθμιση της ναύλωσης και της θαλάσσιας μεταφοράς, αντί της ασαφούς ρύθμισης του παλαιού ΚΙΝΔ.

Β. δεν προβλέπει τη θαλάσσια φορτωτική στον κομιστή.

Γ. καθιερώνει την αρχή της υπεροχής της ηλεκτρονικής φορτωτικής έναντι της φορτωτικής σε φυσική μορφή.

Δ. προβλέπει ότι ως προς τα αποτελέσματα της οπισθογράφησης και τις ενστάσεις που μπορούν να αντισταχθούν κατά του κομιστή της φορτωτικής σε διαταγή εφαρμόζονται οι διατάξεις που ισχύουν για το αξιόγραφο της επιταγής.

10. Το Ναυτιλιακό Δίκαιο

Α. παρουσιάζει το πλεονέκτημα του πολλαπλασιαστικού εμπορικού αποτελέσματος.

Β. έχει τρεις θεσμικούς πόλους, το ναυλοσύμφωνο, την απόδειξη υποπλοιάρχου και τη φορτωτική.

Γ. επιβάλλει, με νόμο του εκάστοτε Κράτους, το περιεχόμενο των ναυλοσυμφώνων.

Δ. αποτελεί έναν κλάδο του Αστικού Δικαίου, ο οποίος συγγενεύει με το Συνεταιριστικό Δίκαιο.

11. Ο Λυσίας

Α. πρότείνει την αθώωση των κατηγορουμένων στο λόγο «Κατά Σιτοπωλών».

Β. έγραψε το λόγο «Κατά Σιτοπωλών» για λογαριασμό των σιτοπωλών.

Γ. με το λόγο «Κατά Σιτοπωλών» απέδειξε πόσο δύσκολη ήταν η μεταφορά σιταριού με τα σιταγωγά πλοία.

Δ. Δεν ισχύει τίποτα από τα παραπάνω.

12. Να ορίσετε και να σχολιάσετε τον όρο « Ναυτιλιακό Δίκαιο » και να προσεγγίσετε εννοιολογικά τον όρο « Ναυτικά Δίκαια ».

13. Πώς ορίζεται η φορτωτική με τη γενική έννοια του όρου (όχι ειδικά ως προς τη ναυτιλία), πώς ονομάζεται στα αγγλικά και στα γαλλικά, και σε ποια δύο βασικά είδη διακρίνεται;

14. Κατά το ελληνικό δίκαιο, η θαλάσσια φορτωτική επιτρέπεται να μεταβιβαστεί, και με ποιο τρόπο;

15. Πώς η φορτωτική επαληθεύει το πολλαπλασιαστικό αποτέλεσμα του Ναυτιλιακού Δικαίου;

16. Πώς η ναύλωση επαληθεύει το πολλαπλασιαστικό αποτέλεσμα του Ναυτιλιακού Δικαίου;

ΛΥΣΗ ΑΣΚΗΣΗΣ ΑΥΤΟΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

1. Δ
2. Γ
3. Δ
4. Β
5. Δ
6. Α
7. Β
8. Γ
9. Α
10. Α
11. Δ
12. « Ναυτιλιακό Δίκαιο » είναι η καθιερωμένη ονομασία για το σύνολο των κανόνων δικαίου που ρυθμίζουν την οικονομική εκμετάλλευση των εμπορικών πλοίων ως μέσων μεταφοράς προσώπων ή πραγμάτων. Ο όρος αυτός είναι παραδοσιακά σε χρήση, αν και έχει πρόσφατα δεχθεί κριτική στα όρια της αμφισβήτησης. Σε κάθε περίπτωση, ο κλάδος αυτός συνιστά ένα από τα Ναυτικά Δίκαια, όρος ο οποίος έχει σχετικά πρόσφατα εισαχθεί από τη γαλλική θεωρία. Αυτά τα σύνολα κατά περίπτωση υπάρχουν στο Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο ή στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, του οποίου η εμπορική υποειδικότητα (Ναυτιλιακό Δίκαιο) έχει γνωρίσει μία προνομιακή ανάπτυξη
13. Η φορτωτική, με τη γενική έννοια, είναι ένα έγγραφο το οποίο εκδίδεται από το μεταφορέα ή άλλο εξουσιοδοτημένο πρόσωπο και αποτελεί απόδειξη της παραλαβής των μεταφερόμενων εμπορευμάτων κατά το ποιόν και κατά το ποσόν καθώς και τεκμήριο για το δικαίωμα κυριότητας του κομιστή της σε αυτά. Ονομάζεται στα αγγλικά «bill of lading» (όντας διεθνώς γνωστή με το αρκτικόλεξο «B/L») και στα γαλλικά «connaissance». Διακρίνεται σε χερσαία φορτωτική και σε θαλάσσια.
14. Το ισχύον ελληνικό δίκαιο συνίσταται στο άρθρο 126 του νέου Κ.Ι.Ν.Δ., το οποίο αφορά τη μεταβίβαση της θαλάσσιας φορτωτικής και προβλέπει τα εξής:
*«1. Η ονομαστική φορτωτική μεταβιβάζεται με εκχώρηση.
2. Η φορτωτική σε διαταγή μεταβιβάζεται με οπισθογράφηση. Ως προς τα αποτελέσματα της οπισθογράφησης και τις ενστάσεις που μπορούν να αντιταχθούν κατά του κομιστή, εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις που ισχύουν για το αξιόγραφο της συναλλαγματικής.
3. Η φορτωτική στον κομιστή μεταβιβάζεται με συμφωνία και παράδοση.*

4. Η μεταβίβαση της φορτωτικής σύμφωνα με τις παρ. 1 και 2 ισοδυναμεί, ως προς τα πράγματα που περιγράφονται σε αυτήν, με παράδοση της νομής αυτών.
5. Τα τεκμήρια της παρ. 4 του άρθρου 3 των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ, όπως εκάστοτε ισχύουν στην Ελλάδα, εφαρμόζονται αναλόγως».
15. Η φορτωτική, η οποία δεν είναι τυχαίο ότι έχει επικρατήσει να εκδίδεται στο κοιμιστή (ανώνυμη φορτωτική, ρητά αναγνωρισμένη στο νέο Κ.Ι.Ν.Δ.), δεν θεωρείται απλώς ένα εμπορεύσιμο αγαθό μεταξύ εμπόρων αλλά δύναται να έχει έναν πολλαπλασιαστικό χαρακτήρα όσον αφορά την οικονομική αξία των προσφερόμενων για πώληση εμπορευμάτων. Για παράδειγμα, η μεσολάβηση του εκναυλωτή για τη φόρτωση των αγαθών, ιδίως σε περίπτωση κατά την οποία εκδίδεται εκ μέρους του απόδειξη υποπλοιάρχου, πολύ περισσότερο κατόπιν παρέμβασης ειδικού επιθεωρητή, προσδίδει ένα ιδιαίτερο κύρος στη φορτωτική και πολλαπλασιάζει την εμπορική της δυναμική. Παρόμοιες παρατηρήσεις ισχύουν σε περίπτωση που τα ναυλοσύμφωνα προβλέπουν την έκδοση καθαρής φορτωτικής. Εξάλλου, αυτή η έννοια του πολλαπλασιαστικού εμπορικού αποτελέσματος της φορτωτικής δεν είναι η μόνη αλλά η πρωτεύουσα. Υφίσταται και η έκφανση του πολλαπλασιασμού των προσώπων που νομιμοποιούνται να κατέχουν τα – ούτως ή άλλως πολλαπλά – πρωτότυπα της φορτωτικής και έχουν με βάση αυτά ένα ορισμένο είδος εμπράγματος δικαιώματος στα φορτία, δεδομένου ότι δεν νομιμοποιείται να έχει πρωτότυπο της φορτωτικής μόνον ένα πρόσωπο όπως είναι ο κοιμιστής της φορτωτικής, εξοπλισμένος με την κυριότητα και τη νομή του φορτίου, αλλά και ο τυχόν ενεχυρούχος δανειστής που χρηματοδότησε το δανειολήπτη - ιδιοκτήτη. Καθώς αυτός ο εμπράγματος δανειστής είναι συνήθως τράπεζα, δηλαδή εμπορική εταιρεία (ανώνυμη εταιρεία ή συνεταιρισμός) και μάλιστα κατά το τυπικό σύστημα κτήσης της εμπορικής ιδιότητας, επιβεβαιώνεται ο προσανατολισμός της φορτωτικής στην ενίσχυση των εμπορικών νομικών προσώπων και σχέσεων. Αυτό το σύνολο προσώπων και σχέσεων λαμβάνει τη συστηματική μορφή δικτύου καθώς ο φορτωτής - ναυλωτής είναι συνήθως ένας έμπορος που αποκτά τα εμπορεύματα από έναν άλλο έμπορο με τη δανειακή υποστήριξη μίας τράπεζας και με την ενδεχόμενη προοπτική να πωληθούν αυτά περαιτέρω, σε έμπορο, ενώ μπορεί να ευνοείται ιδιαίτερα και ο εκπρόσωπος του διαμετακομιστικού εμπορίου (εκναυλωτής), όπως στην περίπτωση της φορτωτικής ναύλου προπληρωμένου.
16. Το πολλαπλασιαστικό εμπορικό αποτέλεσμα του Ναυτιλιακού Δικαίου είναι πρόδηλο, με βάση τον κεντρικής σημασίας θεσμό της ναύλωσης, ιδίως με τη μορφή των υπεκναυλώσεων στο πλαίσιο της χρονοναύλωσης ή της ναύλωσης γυμνού πλοίου. Ο εφοπλιστής είναι προϊόν του πολλαπλασιασμού των εκμεταλλευτών του πλοίου, πέρα

από την πρωταρχική φιγούρα του πλοιοκτήτη - εκναυλωτή, με τον εφοπλισμό να αποτελεί έναν από τους βασικούς θεσμούς της εμπορικής ναυτιλίας.

ΤΕΤΑΡΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΠΤΥΧΕΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ: Το Δίκαιο Περιβάλλοντος και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος

Το Δίκαιο Περιβάλλοντος αποτελεί ένα σχετικά νέο, αυτοτελή κλάδο του δικαίου, ο οποίος έχει γνωρίσει γρήγορη ανάπτυξη. Γεννήθηκε τον Ιούνιο 1972 στο πλαίσιο της πρώτης συνδιάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το περιβάλλον, η οποία πραγματοποιήθηκε στη Στοκχόλμη, και ένα χρόνο μετά απέκτησε μία εξειδικευμένη διεθνή σύμβαση για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, τη MARPOL.

Εξάλλου, ο εικοστός πρώτος αιώνας κλέβει την παράσταση με νέες διεθνείς συμβάσεις για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, όπως η συστοιχία της σύμβασης AFS, του 2001, για τον έλεγχο επιβλαβών συστημάτων υφαλοχρωματισμού των πλοίων και της Διεθνούς Σύμβασης για τον Έλεγχο και Διαχείριση Έρματος και των Ιζημάτων που προέρχονται από τα Πλοία (Ballast Water Management, BWM), του 2004. Ο πυρήνας αυτής της σύμβασης, η οποία κυρώθηκε από την Ελλάδα το Μάιο 2017 με το νόμο 4470 και τέθηκε σε ισχύ στις 8 Σεπτεμβρίου του ίδιου έτους, απαιτεί όλα τα πλοία να εφαρμόσουν ένα Σχέδιο Διαχείρισης Έρματος (Ballast Water Management Plan)⁴⁷.

Η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος είναι επίκαιρη ιδίως στην τρέχουσα φάση της ανθρωπογενούς κλιματικής αλλαγής, την κλιματική κρίση. Η ναυτική τέχνη έχει δικαίως εξυμνηθεί⁴⁸, ωστόσο βρίσκεται προ της προκλήσεως να συμβιβάσει την οικονομία με την οικολογία.

⁴⁷ 'Α.-Μ. Κοτρίκλα, *Ναυτιλία και περιβάλλον. Μελέτη των αλληλεπιδράσεων της ναυτιλίας με το ατμοσφαιρικό περιβάλλον*, Σύνδεσμος Ελληνικών Ακαδημαϊκών Βιβλιοθηκών, Αθήνα, 2015, σ. 125.

⁴⁸ Βλ. Ι. Μαυρομάτης, *Ο Νέος Πρωτεύς*, Εν Ερμουπόλει Σύρου, εκ του τυπογραφείου Ρενιέρη Πρίντζη, 1867, σ. ζ'.

I. Καθορισμός των κλιματικών αλλαγών

Η λέξη «κλίμα» είναι ελληνικής ετυμολογικής προελεύσεως. Προέρχεται από το ρήμα «κλίνω», που σημαίνει την κλίση των διαφόρων τμημάτων της Γης σε σχέση με τον Ήλιο⁴⁹. Κλίμα ονομάζεται ο μέσος καιρός μίας γεωγραφικής περιοχής, ο οποίος προκύπτει από τις μακροχρόνιες παρατηρήσεις των διαφόρων μετεωρολογικών στοιχείων.

Η κλιματική αλλαγή συνίσταται στην αλλοίωση του κλίματος μέσω της θέρμανσης του περιβάλλοντος. Παράδειγμα αυτού του φαινομένου αποτελεί η πολύ συχνή μεταβολή του καιρού σε ορισμένη περιοχή.

Η κλιματική αλλαγή διακρίνεται σε φυσική και σε ανθρωπογενή. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με τη σύμβαση του ΟΗΕ για τις κλιματικές μεταβολές, του 1992, ως «κλιματικές μεταβολές» ορίζονται οι κλιματικές αλλαγές, οι οποίες αποδίδονται άμεσα ή έμμεσα σε ανθρώπινη δραστηριότητα που μεταβάλλει τη σύνθεση της ατμόσφαιρας του πλανήτη και η οποία προστίθεται στις φυσικές κλιματικές διακυμάνσεις που παρατηρούνται κατά τη διάρκεια συγκρίσιμων περιόδων⁵⁰.

Η ανθρωπότητα έχει διέλθει διάφορες κλιματικές κρίσεις, όπως εκείνη του δέκατου ένατου αιώνα ο οποίος έδωσε την επιστήμη τη βασισμένη στα πειράματα και είδε να γεννιέται η τεχνολογία: συγκοινωνίες, επικοινωνίες, ένας κόσμος που αρχίζει να σμίγει. Για παράδειγμα, το ποδήλατο (όρος - επίτευγμα της καθαρεύουσας, όσον αφορά την ελληνική γλώσσα) γεννήθηκε το 1817 στο Mannheim από το Drais και η πρώτη βόλτα έγινε στις 12 Ιουνίου. Δύο έτη πριν, η έκρηξη του ηφαιστείου της Ινδονησίας Tambora είχε προκαλέσει παγκόσμια αλλαγή των κλιματικών συνθηκών. Το καλοκαίρι του 1816 στην Ευρώπη είχε αρχίσει και τελειώσει δίχως Ήλιο, ολόκληρες χώρες είχαν παρασυρθεί από φύλλα πάγου και οι θερμοκρασίες είχαν πέσει κατά τρεις βαθμούς. Το σιτάρι, το ρύζι και η βρώμη κατέληξαν να κοστίζουν τρεις φορές περισσότερο. Οι ίπποι είχαν δύο προοπτικές, είτε να λιμοκτονήσουν είτε να φαγωθούν από τους ανθρώπους και έτσι προέκυψε το ξύλινο «αντί-άλογο»⁵¹.

⁴⁹ Υ. Lacoste, *Το νερό στον κόσμο Οι μάχες για τη ζωή*, Κασταλία Εκδόσεις, 2006, σ. 116.

⁵⁰ Άρθρο 1 αριθμός 2 Ν. 2205/1994 «Κύρωση της Σύμβασης – Πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για τις κλιματολογικές μεταβολές».

⁵¹ A. Carotenuto, *Ecco perché abbiamo voluto la bicicletta*, Il venerdì di Repubblica, 30 dicembre 2016, Numero 1502, pp. 12-17.

II. Περιγραφή του φαινομένου του θερμοκηπίου

Τα ανθρώπινα όντα, από τότε που είναι στη Γη, έχουν αποκτήσει ελεύθερη πρόσβαση στον Ήλιο, την κύρια πηγή ενέργειας που ο πλανήτης διαθέτει.

Το φαινόμενο του θερμοκηπίου συνίσταται στη συγκράτηση θερμότητας από την ατμόσφαιρα ενός πλανήτη και συντείνει στην άνοδο της θερμοκρασίας του πλανήτη αυτού. Ονοματίστηκε από το Σουηδό χημικό Σβάντε Αρρένιους, όταν αυτός διατύπωσε τη θεωρία ότι οι ραγδαία αυξανόμενες βιομηχανίες που στέλνουν άνθρακα και άλλους ρύπους στον αέρα ίσως να είναι συγκρίσιμες με το ηφαίστειο Κρακατόα στην Ινδονησία το οποίο εξερράγη το 1883. Δεν πρόκειται για μία μοναδικότητα της Γης αλλά εντοπίζεται σε όλους τους πλανήτες που περιβάλλονται από ατμόσφαιρα, με πιο εντυπωσιακή την περίπτωση της Αφροδίτης.

Η εισερχόμενη στη Γη ηλιακή ακτινοβολία κατά ένα μέρος απορροφάται από το σύστημα Γης-ατμόσφαιρας και κατά το άλλο διαφεύγει στο διάστημα. Πιο συγκεκριμένα, περίπου το 30% της ακτινοβολίας αυτής ανακλάται ενώ το υπόλοιπο απορροφάται, κατά 16% από την ατμόσφαιρα, στην οποία περιλαμβάνεται και το στρατοσφαιρικό στρώμα του όζοντος, κατά 3% από τα νέφη και κατά 51% από την επιφάνεια και τους ωκεανούς.

Ωστόσο, δεν συμπεριφέρεται ως πηγή θερμότητας μόνον ο Ήλιος αλλά και ο ίδιος ο εμπλεκόμενος πλανήτης, ο οποίος εκπέμπει θερμική ακτινοβολία, λόγω της θερμοκρασίας του. Η ατμόσφαιρα επανεκπέμπει θερμική ακτινοβολία μεγάλου μήκους κύματος, μέρος της οποίας απορροφάται από την επιφάνεια της Γης, η οποία επομένως θερμαίνεται ακόμη περισσότερο. Από τα παραπάνω προκύπτει ότι επέρχεται αύξηση της μέσης επιφανειακής θερμοκρασίας, πράγμα που καθιστά τον πλανήτη κατοικήσιμο.

Ωστόσο, με την επιβολή των συστημάτων παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος στη βάση της καύσης των μη ανανεώσιμων καυσίμων, η ανθρωπότητα σταμάτησε να προσατενίζει τον Ήλιο και βυθίστηκε στον αντικατοπτρισμό της ορुकτικής ενέργειας. Οι κρίσεις που εκδηλώθηκαν στη δεκαετία του 1970 οδήγησαν στην ανακάλυψη του

ευάλωτου χαρακτήρα του ηλεκτρικού συστήματος που βασίζεται σε ορυκτά καύσιμα⁵², δηλαδή άνθρακα και υδρογονανθράκων.

III. Επεξήγηση της σχέσης μεταξύ εκπομπών CO₂ και κλιματικής αλλαγής

Αέρια του θερμοκηπίου ονομάζονται εκείνα τα αέρια συστατικά της ατμόσφαιρας τα οποία συμβάλλουν στο φαινόμενο του θερμοκηπίου. Στην πραγματικότητα, όλα τα αέρια έχουν κάποια επίδραση στο φαινόμενο αυτό αλλά σπάνια ή σχετικά ασταθή αέρια συνήθως παραλείπονται. Τα αέρια του θερμοκηπίου απορροφούν τη μεγάλου μήκους ακτινοβολία της Γης και στη συνέχεια εκπέμπουν θερμική ακτινοβολία, με αποτέλεσμα να θερμαίνεται η επιφάνεια του πλανήτη.

Τα αέρια του θερμοκηπίου που δημιουργούν το φαινόμενο της κλιματικής αλλαγής είναι το διοξείδιο του άνθρακα (CO₂), το μεθάνιο (CH₄), το οξείδιο του αζώτου (N₂O), οι υδροφθοράνθρακες (HFCs), οι φωσφοροφθοράνθρακες (PFCs) και τα θειοεξαφθορίδια (SF₆)⁵³. Εξάλλου, κάποια αέρια όπως είναι το όζον λόγω ημιδιαφάνειάς τους απορροφούν ένα μέρος της ηλιακής ακτινοβολίας, συντείνοντας και στην ψύξη της επιφάνειας αυτής.

Τα τελευταία έτη σημειώνεται αύξηση στη συγκέντρωση κάποιων αερίων του θερμοκηπίου. Για παράδειγμα, το διοξείδιο του άνθρακα (CO₂) επαυξήθηκε κατά 31% ενώ το μεθάνιο (CH₄) κατά 150%, στην περίοδο 1750-1998. Περίπου το ένα τρίτο του διοξειδίου του άνθρακα που εκπέμπεται, μένει στην ατμόσφαιρα για χιλιάδες χρόνια⁵⁴. Αυτό που συμβαίνει σήμερα στο κλίμα θα είναι το κληροδότημα για το μέλλον πολλών γενεών.

Τα τρία τέταρτα της παραγωγής διοξειδίου του άνθρακα από τον ανθρώπινο παράγοντα αποδίδονται στη χρήση ορυκτών καυσίμων. Οι επιστήμονες, εδώ και δεκαετίες, προειδοποιούν την ανθρωπότητα ότι οι καύσεις ορυκτών καυσίμων

⁵² P. Puig, *El derecho humano a la energía y al uso libre del Sol*, Energías Renovables, Miércoles, 21 de agosto de 2013, <https://www.energias-renovables.com/pep-puig/el-derecho-humano-a-la-energia-y-20130821>.

⁵³ Π. Κονιδάρη, *Κλιματική αλλαγή*, Intelligent Deep Analysis, <http://indeepanalysis.gr/perivallon/klimatikh-allagh>.

⁵⁴ Γ. Φίλης, *Η αυτοκαταστροφή μέσω του κλίματος*, Η Εφημερίδα των Συντακτών Παρασκευή 17 Αυγούστου 2018, σ. 9.

ελευθερώνουν άνθρακα στην ατμόσφαιρα, που ήταν εγκλωβισμένος επί εκατομμύρια χρόνια στο έδαφος. Ο άνθρακας παγιδεύει την ηλιακή θερμότητα, με συνέπεια την αύξηση της θερμοκρασίας του κλίματος⁵⁵. Το υπόλοιπο ένα τρίτο προέρχεται από μεταβολές που γίνονται στο έδαφος. Η κυριότερη μεταβολή συνίσταται στην αποδάσωση, η οποία συνίσταται στην αφαίρεση ενός δάσους ή ενός ή και περισσότερων δένδρων όπου τα εδάφη χρησιμοποιούνται στη συνέχεια για μη δασικές χρήσεις. Τα φυτά αποτελούν ένα σημαντικό μέσο για την πρόληψη ή και την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής. Για παράδειγμα, η φωτοσύνθεση μέσω της οποίας οι φωτοσυνθετικοί οργανισμοί, χρησιμοποιώντας φωτεινή ενέργεια, διοξείδιο του άνθρακα και νερό, παράγουν τα απαραίτητα για τη θρέψη τους συστατικά, απελευθερώνει οξυγόνο δεσμεύοντας το διοξείδιο του άνθρακα. Τα χλωροφυλλούχα φυτά μπορούν να μετατρέπουν το διοξείδιο του άνθρακα και το νερό σε οργανικές ουσίες απαραίτητες για την ανάπτυξή τους. Πέρα από τον άνθρωπο, μεθάνιο παράγεται και από ζώα, όπως είναι οι αγελάδες, με τις ερυγές τους (ρέψιμο).

IV. Αναγνώριση της συμβολής της ανθρωπότητας στην κλιματική αλλαγή

Το φαινόμενο του θερμοκηπίου είναι φυσικό αλλά αυτό δεν σημαίνει ότι δεν μπορεί να προάγεται από τον ανθρώπινο παράγοντα. Μεγάλες εταιρείες πίεσαν, μετά από την ανακάλυψη ότι η καύση των ορυκτών καυσίμων ευθύνεται για την κλιματική αλλαγή, για τη χρήση της πυρηνικής ενέργειας ενώ η επίπονη οικονομική και τεχνολογική πραγματικότητα (και η αντίδραση των πολιτών) έσυραν σε πολλές πυρηνικές περιπέτειες⁵⁶. Οι πολιτικοί ηγέτες δεν έδωσαν σημασία στις εργασίες που άρχισαν να πραγματοποιούν κάποιοι, κατόπιν του ξεσπάσματος της πετρελαϊκής κρίσης, σε διάφορα μέρη του κόσμου. Υποτιμούσαν τα ενεργειακά τεχνουργήματα και συστήματα που σχεδιάζονταν για να αξιοποιηθεί ο Ήλιος, ο άνεμος, η βιομάζα, για χάρη εκείνων που ασκούσαν την ονομαζόμενη, τότε, εναλλακτική τεχνολογία. Ωστόσο, κάποιοι από εκείνους τους πρωτοπόρους ανέπτυξαν τεχνολογίες, σήμερα βαπτισμένες «

⁵⁵ Γ. Φίλης, *Η αυτοκαταστροφή μέσω του κλίματος*, Η Εφημερίδα των Συντακτών Παρασκευή 17 Αυγούστου 2018, σ. 9.

⁵⁶ Βλ. P. Puig, *El derecho humano a la energía y al uso libre del Sol*, Energías Renovables, Miércoles, 21 de agosto de 2013, <https://www.energias-renovables.com/pep-puig/el-derecho-humano-a-la-energia-y-20130821>.

αποδιοργανωτικές », οι οποίες εφόσον υιοθετηθούν μαζικά από τον πληθυσμό, έχουν την ικανότητα να τροποποιήσουν ριζικά το κυρίαρχο στάτους κβο, ανατρέποντάς το⁵⁷.

Στην τρέχουσα φάση, σε ορισμένες χώρες, όπως η Ισπανία, οι τεχνολογίες για την αξιοποίηση των ΑΠΕ έχουν επαρκώς αναπτυχθεί με αποτέλεσμα να υπάρχει έντονη αντιπαράθεση μεταξύ των ανταγωνιστών διαφορετικών κλάδων του ενεργειακού τομέα, καθώς οι εταιρείες των ορυκτών καυσίμων βλέπουν το μερίδιό τους στην αγορά να ελαττώνεται⁵⁸.

Οι ΑΠΕ εξυπηρετούν μεταξύ άλλων τη συγκράτηση της κλιματικής αλλαγής. Η αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής μεθοδολογικά διακρίνεται σε συγκράτηση και σε προσαρμογή. Η πρώτη μέθοδος είναι προσανατολισμένη στην ελάττωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Η δεύτερη μέθοδος αφορά μία ευρεία γκάμα από δράσεις για να επιτευχθεί η ευθυγράμμιση των κοινωνικών συστημάτων σε ένα κλίμα που αλλάζει, π.χ. με τη δημιουργία δασών.

Επισημαίνεται ότι η νομική θεωρία έχει πρόσφατα αναγνωρίσει ένα νέο δικαίωμα, το «ηλιακό δικαίωμα» («derecho solar»)⁵⁹ ή «δικαίωμα στον Ήλιο» (derecho al sol)⁶⁰, το οποίο αφορά την ηλιακή ενέργεια. Το Δίκαιο Περιβάλλοντος διαθέτει επαρκή εργαλεία για να εγγυηθεί την πρόσβαση σε αυτό το δικαίωμα της τρέχουσας (τέταρτης) γενεάς στην ιστορία καθιέρωσης θεμελιωδών δικαιωμάτων⁶¹. Η διασφάλιση της πρόσβασης του πληθυσμού στο δικαίωμα στον Ήλιο, ως μορφή άσκησης αειφόρου ενεργειακής πολιτικής, θα καταστήσει δυνατή επίσης την επίτευξη ενός άλλου

⁵⁷ Βλ. P. Puig, *El derecho humano a la energía y al uso libre del Sol*, Energías Renovables, Miércoles, 21 de agosto de 2013, <https://www.energias-renovables.com/pep-puig/el-derecho-humano-a-la-energia-y-20130821>.

⁵⁸ Βλ. P. Puig, *El derecho humano a la energía y al uso libre del Sol*, Energías Renovables, Miércoles, 21 de agosto de 2013, <https://www.energias-renovables.com/pep-puig/el-derecho-humano-a-la-energia-y-20130821>.

⁵⁹ M. Peña Chacón, *Cambio climático y servidumbres ambientales*, Revista de Derecho del Cambio Climático, Año II – Número 2 – Agosto 2015, págs. 52-53.

⁶⁰ A. Fernández, *El hombre y el derecho al sol. En el marco del desarrollo sostenible*, Octubre de 2012, págs. 1-6, <https://ambienteydesarrollosostenibledotorg.files.wordpress.com/2012/10/el-hombre-y-el-derecho-al-sol.pdf>.

⁶¹ M. Peña Chacón, *Cambio climático y servidumbres ambientales*, Revista de Derecho del Cambio Climático, Año II – Número 2 – Agosto 2015, págs. 52-53.

θεμελιώδους δικαιώματος, όπως είναι το δικαίωμα στην πόλη. Είναι αξιοσημείωτο ότι ήδη η ανθρωπότητα κατοικεί σε έναν πλανήτη από πόλεις⁶².

Ενδείκνυται λοιπόν η χρήση ενεργών ηλιακών συσκευών όπως οι φωτοβολταϊκοί ηλιακοί συλλέκτες, για τη δημιουργία ηλεκτρικού ρεύματος, ή οι θερμικοί ηλιακοί συλλέκτες, για ζεστό νερό χρήσης (ZNX) ή για θέρμανση⁶³. Σε αστικό επίπεδο, η απόκτηση ηλεκτρισμού για τη φωταγώγηση και θερμικής ενέργειας για ZNX από την αξιοποίηση της ηλιακής ενέργειας αποτελούν μεγάλα ορόσημα που θα καταστήσουν δυνατή τη βάδιση προς την αειφόρο ανάπτυξη, και, κατά τούτο, θα δώσουν ζωή στο «δικαίωμα στον Ήλιο»⁶⁴.

Η προαναφερθείσα Σύμβαση για τις κλιματικές μεταβολές τέθηκε σε ισχύ την 21^η Μαρτίου 1994 και διευκολύνει την ευαισθητοποίηση του κοινού στα προβλήματα που συνδέονται με την αλλαγή του κλίματος. Τα συμβαλλόμενα μέρη αποφάσισαν το 1995 να διαπραγματευθούν ένα Πρωτόκολλο που να περιλαμβάνει μέτρα ελάττωσης των εκπομπών για τη μετά το 2000 περίοδο, όσον αφορά τις εκβιομηχανισμένες χώρες. Το Πρωτόκολλο του Κυότο υπογράφηκε στις 10 Δεκεμβρίου 1997 στην ομώνυμη πόλη της Ιαπωνίας. Πρόκειται για ένα σύμφωνο στο οποίο περιλαμβάνονται τα απαραίτητα βήματα για τη μακροπρόθεσμη αντιμετώπιση της αλλαγής του κλίματος που προκαλείται λόγω της αύξησης των ανθρωπογενών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Η ΕΕ αποφάσισε να εφαρμόσει πιλοτικά το μηχανισμό εμπορίας (αγοραπωλησίας) δικαιωμάτων εκπομπών στο εσωτερικό της πριν από την επίσημη έναρξη του σχετικού διεθνούς συστήματος και να ενσωματώσει το Πρωτόκολλο μέσα από τις Οδηγίες 2003/87/EK και 2004/101/EK. Συνεχίζει να ηγείται του παγκόσμιου αγώνα κατά της κλιματικής αλλαγής και εκπληρώνει τους φιλόδοξους στόχους της για απεξάρτηση από τον άνθρακα χάρη, σε σημαντική έκταση, στο μηχανισμό της ευρωπαϊκής αγοράς δικαιωμάτων εκπομπής αερίων του θερμοκηπίου. Ωστόσο, αυτός ο μηχανισμός είναι μακριά ακόμη από το να αναπτύξει ολόκληρη τη δυναμική του, λόγω της χαμηλής τιμής των δικαιωμάτων, της ως επί το πλείστον περιφερειακής

⁶² A. Fernández, *El hombre y el derecho al sol. En el marco del desarrollo sostenible*, Octubre de 2012, págs. 3-4, <https://ambienteydesarrollosostenibledotorg.files.wordpress.com/2012/10/el-hombre-y-el-dercho-al-sol.pdf>.

⁶³ A. Fernández, *El hombre y el derecho al sol. En el marco del desarrollo sostenible*, Octubre de 2012, pág. 5, <https://ambienteydesarrollosostenibledotorg.files.wordpress.com/2012/10/el-hombre-y-el-dercho-al-sol.pdf>.

⁶⁴ A. Fernández, *El hombre y el derecho al sol. En el marco del desarrollo sostenible*, Octubre de 2012, págs. 6, <https://ambienteydesarrollosostenibledotorg.files.wordpress.com/2012/10/el-hombre-y-el-dercho-al-sol.pdf>.

έκτασης (αποκλειστικά ευρωπαϊκής) και της αποκαλούμενης «φυγής του άνθρακα», δηλαδή της μετακίνησης των μονάδων παραγωγής από την Ευρώπη σε αναδυόμενες εθνικές οικονομίες όπως το Κατάρ⁶⁵.

Στις 4 Νοεμβρίου 2016 τέθηκε σε ισχύ η Συμφωνία των Παρισίων για την κλιματική αλλαγή, 30 ημέρες μετά την 4^η Οκτωβρίου, οπότε εκπληρώθηκαν οι σχετικές προϋποθέσεις: επικύρωση από τουλάχιστον 55 χώρες που αντιπροσωπεύουν τουλάχιστον το 55% των παγκόσμιων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Η Ελλάδα κύρωσε τη συμφωνία με το Ν. 4426 της 6.10.2016.

Τα κύρια στοιχεία αυτής της νέας παγκόσμιας και νομικά δεσμευτικής συμφωνίας είναι τα εξής⁶⁶:

- *Μακροπρόθεσμος στόχος*: οι κυβερνήσεις συμφώνησαν να συγκρατήσουν την αύξηση της μέσης θερμοκρασίας του πλανήτη αρκετά κάτω από τους 2 βαθμούς Κελσίου πάνω από τα προβιομηχανικά επίπεδα και να συνεχίσουν τις προσπάθειες να την περιορίσουν στον 1,5 βαθμό Κελσίου πάνω από τα προβιομηχανικά επίπεδα,
- *Συνεισφορές*: πριν και κατά τη διάσκεψη των Παρισίων, οι χώρες υπέβαλαν ολοκληρωμένα εθνικά σχέδια δράσης για το κλίμα με στόχο τη μείωση των εκπομπών τους,
- *Φιλοδοξία*: οι κυβερνήσεις συμφώνησαν να γνωστοποιούν ανά πενταετία τις συνεισφορές τους με σκοπό τον καθορισμό πιο φιλόδοξων στόχων,
- *Διαφάνεια*: οι κυβερνήσεις δέχθηκαν επίσης να γνωστοποιούν μεταξύ τους και στο κοινό την πρόοδό τους για την επίτευξη των στόχων τους, με σκοπό την εξασφάλιση διαφάνειας και εποπτείας,
- *Αλληλεγγύη*: η ΕΕ και άλλες ανεπτυγμένες χώρες θα εξακολουθήσουν να παρέχουν χρηματοδότηση για το κλίμα, προκειμένου να βοηθήσουν τις αναπτυσσόμενες χώρες τόσο να ελαττώσουν τις εκπομπές όσο και να θωρακιστούν έναντι των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής.

⁶⁵ I. Sanz Rubiales, *Capítulo VII El nuevo marco de derechos de emisión*, en: R. Escudero Gallego, S. Martínez Garrido (Dir.), *Cuadernos de derecho para ingenieros Derecho ambiental y cambio climático*, IBERDROLA Wolters Kluwer, 2017, pág. 140.

⁶⁶ Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Συμβούλιο της Ευρώπης, *Συμφωνία των Παρισίων για την κλιματική αλλαγή*, <https://www.consilium.europa.eu/el/policies/climate-change/paris-agreement/#>.

Το κείμενο της Συμφωνίας έχει περιθωριακή τη ρητή, ιδιαίτερη αναφορά στο νερό, το οποίο εννοείται και περιλαμβάνεται σε καίρια σημεία. Για παράδειγμα, στο Προοίμιο επισημαίνεται η «σημασία της διασφάλισης της ακεραιότητας όλων των οικοσυστημάτων συμπεριλαμβανομένων των ωκεανών, και της προστασίας της βιοποικιλότητας η οποία αναγνωρίζεται από μερικούς πολιτισμούς ως Μητέρα Γη».

Σε κάθε περίπτωση, το Δίκαιο της Κλιματικής Αλλαγής ή Κλιματικό Δίκαιο αποτελεί ένα σύστημα κανόνων δικαίου το οποίο ήδη το 2015, και μάλιστα πριν από τη σύναψη της Συμφωνίας των Παρισίων, σημειωνόταν από τη θεωρία ότι βρισκόταν στη φάση απόκτησης της αυτοτελείας του, στο πεδίο του Δικαίου Περιβάλλοντος⁶⁷. Τουλάχιστον 3 ήταν ήδη το 2015 τα νομικά περιοδικά τα οποία είναι με ειδικό τρόπο αφιερωμένα στο θέμα ενώ διάφορα Πανεπιστήμια έχουν θεσμοθετήσει μαθήματα στην ύλη του Κλιματικού Δικαίου.

Ήδη το 2018 βιωνόταν μέση αύξηση της παγκόσμιας θερμοκρασίας της τάξης του ενός βαθμού⁶⁸ ενώ το 2020 αυτή ήταν ίση με 1,25 βαθμό. Οι συνέπειες είναι η αύξηση της θερμοκρασίας, οι πυρκαγιές, η ξηρασία, η αύξηση της συχνότητας των καταιγίδων και των καυσώνων, η εμφάνιση νόσων που δεν υπήρχαν ή είχαν εξαφανιστεί, η μετακίνηση πληθυσμών λόγω λιμού, όπως συνέβη στη Συρία, και άλλες. Οι επιστημονικές ενδείξεις είναι ότι, στο τέλος του εικοστού πρώτου αιώνα, υπάρχει μεγάλη πιθανότητα το προαναφερθέν ποσοτικό δεδομένο να φθάσει ή να ξεπεράσει τους 3 βαθμούς Κελσίου. Λύση υπάρχει και συνίσταται κατά βάση στην ταχεία εγκατάλειψη των υδρογονανθράκων και του άνθρακα και στην επιθετική υιοθέτηση ΑΠΕ⁶⁹.

Για παράδειγμα, η θεωρία έχει επιδείξει σχετική κινητικότητα στην Ιταλία, της οποίας η πρώτη ενεργειακή κρίση έπληξε τη ρωμαϊκή κοινωνία από τον πρώτο αιώνα π.Χ. και μετά, εξαιτίας της καταστροφής των δασών για μαζική χρήση του ξύλου ως καυσίμου. Το αποτέλεσμα ήταν οι Ρωμαίοι να στραφούν στην ηλιακή θέρμανση, όπως

⁶⁷ S. Nespore, *I principi di Oslo: nuove prospettive per il contenzioso climatico*, Giornale di diritto amministrativo 6/2015, p. 750.

⁶⁸ Γ. Φύλης, *Η αυτοκαταστροφή μέσω του κλίματος*, Η Εφημερίδα των Συντακτών Παρασκευή 17 Αυγούστου 2018, σ. 9.

⁶⁹ Γ. Φύλης, *Η αυτοκαταστροφή μέσω του κλίματος*, Η Εφημερίδα των Συντακτών Παρασκευή 17 Αυγούστου 2018, σ. 9.

πολύ πριν από αυτούς ήδη οι Έλληνες⁷⁰. Το ελληνικό έθνος δεν πρωτοπόρησε απλώς στην αρχιτεκτονική των οικιών του επιτυγχάνοντας τον κατάλληλο ηλιασμό αλλά και στη σύλληψη της έννοιας του κλίματος χρησιμοποιώντας το βασικό σημείο αναφοράς στη ζωή του, τον Ήλιο, όπως έχει επισημανθεί.

Εξάλλου, θα μπορούσε να ξεπεράσει η θεωρία τη σχηματική και συγκεχυμένη διάκριση την οποία έχει καθιερώσει μεταξύ αφενός του περιβάλλοντος, νοούμενου ως των διαφόρων μορφών της ύλης, και αφετέρου της ενέργειας. Το περιβάλλον δεν είναι απλώς ύλη αλλά και ενέργεια, αποτελώντας ένα ενιαίο λειτουργικό σύνολο, ενώ παρόμοιες παρατηρήσεις αρμόζουν για μία από τις σημαντικότερες εκφάνσεις του, όπως είναι το νερό. Είναι αξιοπαρατήρητο ότι στην τρέχουσα δραματική φάση της κορύφωσης της κρίσης της κλιματικής αλλαγής, η ανθρωπότητα επιχειρεί την ενεργειακή μετάβαση προς την καθαρή και ανανεώσιμη ενέργεια συνειδητοποιώντας και αξιοποιώντας την ενότητα του περιβάλλοντος με την ενέργεια. Σχετικό παράδειγμα αποτελεί η Ισπανία, η οποία όχι απλώς ενοποίησε πρόσφατα το περιβάλλον και την ενέργεια στο πλαίσιο ενός μοναδικού Υπουργείου αλλά αυτό το νέο σχήμα βαπτίστηκε με το εύχο και εμπνευσμένο όνομα «Υπουργείο για την Οικολογική Μετάβαση». Προφανώς η παραγωγή αλλά και η κατανάλωση ενέργειας εξαρτάται από το κλίμα ενώ ο αγώνας κατά της κλιματικής αλλαγής συνδέεται με την ενεργειακή μετάβαση σε οικολογική κατεύθυνση.

Επιπροσθέτως, ένα νέο ειδικό περιβαλλοντικό δικαίωμα σε τροχιά αναγνώρισης είναι το ανθρώπινο δικαίωμα στον καθαρό αέρα. Το γενικό δικαίωμα στο περιβάλλον έχει ρητά καθιερωθεί στην πλειονότητα των Συνταγμάτων της τρέχουσας εποχής. Ενώ ο ΟΗΕ το 2019 εκτιμούσε ότι περίπου 90% του παγκόσμιου πληθυσμού ανέπνεε μολυσμένο αέρα. Το Νοέμβριο 2021 οι ψηφοφόροι στη Νέα Υόρκη υιοθέτησαν ένα νέο τμήμα 19 στο άρθρο I του Συντάγματος της Πολιτείας της Νέας Υόρκης. Η διάταξη αυτή του καταλόγου των δικαιωμάτων, η οποία τέθηκε σε ισχύ την 01.01.2022, ορίζει: «Κάθε πρόσωπο θα έχει δικαίωμα σε καθαρό αέρα και νερό, και σε υγιεινό περιβάλλον».

Η πρόσφατη έκθεση της Διακυβερνητικής Επιτροπής για την Κλιματική Αλλαγή των Ηνωμένων Εθνών (2021) αποτυπώνει με τον πλέον κατηγορηματικό τρόπο, χωρίς

⁷⁰ E. di Palma, *Il diritto di accesso al sole. Dal sistema giuridico romano all'ordinamento giuridico italiano*, Gruppo per la storia dell'energia solare, lunedì 8 luglio 2013, pp. 1-2, http://www.gses.it/incontri/8luglio2013/eva%20di%20palma_1.pdf.

δηλαδή αστερίσκους και επιφυλάξεις, την ανθρώπινη συμβολή στην κλιματική αλλαγή⁷¹. Ένα νέο κλίμα διαμορφώνεται σε παγκόσμια κλίμακα, διαφορετικό από το σημερινό ή αυτό των προηγούμενων δεκαετιών, περισσότερο ασταθές και με εντονότερες επιπτώσεις για τη φύση, τους παραγωγικούς τομείς, τις οικονομίες και εν τέλει τις κοινωνίες. Η κλιματική αλλαγή είναι πλέον μία κρίση, που εξελίσσεται μεν με αργό ρυθμό, αν και ταχύτερα από ό,τι είχε αρχικά εκτιμηθεί, πλην όμως είναι συνεχής και σταδιακά επιδεινώνεται.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο κήρυξε στις 28.11.2019 συμβολικά κατάσταση κλιματικής και περιβαλλοντικής έκτακτης ανάγκης. Δηλώνεται η δέσμευση αυτού του θεσμικού οργάνου να περιοριστεί η αύξηση της θερμοκρασίας της Γης στον 1,5 βαθμό Κελσίου και να αποφευχθεί μια μαζική απώλεια της βιοποικιλότητας. Είχαν προηγηθεί παρόμοια ψηφίσματα σε πολλά εθνικά κοινοβούλια κρατών μελών της ΕΕ, όπως στη Γαλλία. Το ψήφισμα αυτό είναι πρωτοποριακό διότι με αυτό η Ευρώπη γίνεται η πρώτη ήπειρος που κηρύσσει κατάσταση κλιματικής και περιβαλλοντικής έκτακτης ανάγκης.

Πέραν τούτου, πρόκειται για ένα κείμενο που θα μπορούσε να χαρακτηριστεί και προφητικό, για την παγκόσμια περιβαλλοντική προοπτική. Η κρίση της πανδημίας του Covid-19, η οποία ήρθε να προστεθεί στο ήδη δραματικό φαινόμενο της κλιματικής αλλαγής, έχει αποδειχθεί ότι ξεκίνησε από μόλυνση των ανθρώπων από ζώα, στην Κίνα. Το άτομο συμπεριφέρεται με απρόσεκτο και εν πολλοίς παράλογο τρόπο στη φύση, μη σεβόμενο ιδιαίτερα τα άγρια ζώα. Φαινόμενα όπως αποψίλωση δασών, εμπρησμοί δασικών εκτάσεων και αλλαγή χρήσεων γης έχουν συμβάλει αιτιωδώς στην παρούσα «διπλή κρίση του πλανήτη», η οποία συνίσταται στην κρίση τη σχετική με την κλιματική αλλαγή και στην ανάγκη προστασίας της απειλούμενης βιολογικής ποικιλότητας. Η βιοποικιλότητα νομικά προστατεύεται από την παγκόσμια Σύμβαση για τη Βιοποικιλότητα. Το κείμενο αυτό υιοθετήθηκε το 1992, τέθηκε σε ισχύ το 1993, έχει κυρωθεί από την Ελλάδα με το νόμο 2204/1994 και παρέχει πλαίσιο διεθνούς συνεργασίας μεταξύ άλλων για την πρόληψη και τη διαχείριση των ξενικών ή χωροκατακτητικών ειδών ή βιοεισβολέων, δηλαδή των μη αυτόχθονων ειδών φυτών

⁷¹ Κ. Καρτάλης, Χ. Κοκκώσης, Κ. Φιλιππόπουλος, Α. Πολύδωρος, Κ. Λάππα, Θ. Μαυράκου, *Ενσωματώνοντας την κλιματική αλλαγή στον μετασχηματισμό του αναπτυξιακού μοντέλου της Ελλάδας*, διαν. ΝΕΟσις Οργανισμός Έρευνας και Ανάλυσης, Οκτώβριος 2021, σ. 18, https://www.dianeosis.org/wp-content/uploads/2021/10/Climate_Change_2021.pdf.

και ζώων τα οποία εισάγονται σκόπιμα ή τυχαία σε κάποιο οικοσύστημα και προκαλούν βλάβες σε αυτό⁷².

V. Αναγνώριση της δυσκολίας πρόβλεψης των μελλοντικών συνεπειών της κλιματικής αλλαγής

Είναι δύσκολο να προβλεφθούν με ακρίβεια οι συνέπειες που μπορεί να έχει η κλιματική αλλαγή στο μέλλον. Η διεθνής κοινότητα υπό την αιγίδα του ΟΗΕ δημιούργησε στα τέλη της δεκαετίας του 1980 μια διεθνή επιστημονική επιτροπή, τη Διακυβερνητική Επιτροπή για την Κλιματική Αλλαγή (IPCC) για να παρακολουθεί το φαινόμενο, να κάνει προβλέψεις και να εισηγείται παρεμβάσεις. Από τότε, έχουν δημοσιευθεί έξι μεγάλες εκθέσεις και έχουν βελτιστοποιηθεί τα μοντέλα πρόβλεψης των κλιματικών αλλαγών σε μεγάλο βαθμό. Χρησιμοποιώντας αυτά τα μοντέλα, η Επιτροπή αναπτύσσει εναλλακτικά σενάρια για τη συγκέντρωση αερίων του θερμοκηπίου, στο μέλλον, λαμβάνοντας υπόψη διάφορους παράγοντες, όπως η αύξηση του πληθυσμού, η οικονομική ανάπτυξη, η κατανάλωση ενέργειας, η παραγωγή ενέργειας από ΑΠΕ, οι τεχνολογικές αλλαγές, η αποψίλωση των δασών και οι χρήσεις γης.

Σύμφωνα με προβλέψεις, αν το φαινόμενο των αερίων του θερμοκηπίου επιδεινωθεί, η μέση παγκόσμια θερμοκρασία θα αυξηθεί στον εικοστό πρώτο αιώνα κατά 4 βαθμούς Κελσίου σε σχέση με το επίπεδο της θερμοκρασίας στην προβιομηχανική εποχή⁷³. Αντιθέτως, με ταχεία δράση για να ελαττωθούν οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, με βάση τα μοντέλα πρόβλεψης εκτιμάται ότι η θερμοκρασία θα αυξηθεί μόνον κατά ένα βαθμό.

Αν με ένα βαθμό η ανθρωπότητα γίνεται μάρτυρας τόσο ακραίων φαινομένων, επαφίεται στη φαντασία του καθενός να εκτιμήσει τι θα συμβεί στην επόμενη και στη μεθεπόμενη γενεά με αύξηση 3 ή περισσότερων βαθμών⁷⁴. Κατά εκτιμήσεις τα

⁷² 'Α.-Μ. Κοτρίκλα, *Ναυτιλία και περιβάλλον. Μελέτη των αλληλεπιδράσεων της ναυτιλίας με το ατμοσφαιρικό περιβάλλον*, Σύνδεσμος Ελληνικών Ακαδημαϊκών Βιβλιοθηκών, Αθήνα, 2015, σ. 119.

⁷³ UCAR Center for Science Education, *Predictions of Future Global Climate*, <https://scied.ucar.edu/learning-zone/climate-change-impacts/predictions-future-global-climate>.

⁷⁴ Γ. Φύλης, *Η αυτοκαταστροφή μέσω του κλίματος*, Η Εφημερίδα των Συντακτών Παρασκευή 17 Αυγούστου 2018, σ. 9.

διαθέσιμα αποθέματα ορυκτών καυσίμων το 2018 μπορούσαν να εκπέμψουν 940 δισεκατομμύρια τόνους διοξειδίου του άνθρακα. Όταν εκπεμφθούν 800 δισεκατομμύρια τόνοι διοξειδίου του άνθρακα, η μέση κλιματική θερμοκρασία αναμένεται να ανέβει κατά 2 βαθμούς. Υπάρχουν μαθηματικά μοντέλα που δείχνουν ότι το οικονομικό και κοινωνικό κόστος της κλιματικής αλλαγής είναι κατά πολύ μεγαλύτερο από το όφελος για τον πολιτισμό.

VI. Πιθανές συνέπειες της κλιματικής αλλαγής

Σύμφωνα με μία πρόσφατη μελέτη για τις μελλοντικές επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής στην Ελλάδα, στη συντριπτική πλειοψηφία των κλιματικών παραμέτρων και γεωγραφικών περιοχών που εξετάζονται, οι επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής στην Ελλάδα είναι αρνητικές, αν και δεν είναι πάντα της ίδιας έντασης και δεν αποτυπώνονται ισότιμα σε όλες τις παραμέτρους ή σε όλες τις περιοχές της χώρας⁷⁵. Ωστόσο, ο οριζόντιος άξονας ο οποίος συνδέει όλες τις εκτιμήσεις αποβαίνει ανησυχητικός: η χώρα αποκτά σταδιακά θερμότερο και ξηρότερο κλίμα, με ακραία καιρικά φαινόμενα που θα είναι εντονότερα, συχνότερα και με μεγαλύτερη διάρκεια. Η εξέλιξη αυτή δεν αφορά μόνον την ίδια και θα ήταν λάθος να αποδοθεί σε αυτή και μόνο. Στην πραγματικότητα αποτελεί κοινό τόπο για τις παραμεσόγειες χώρες. Η Μεσόγειος χαρακτηρίζεται από πρόσφατες επιστημονικές μελέτες ως «κλιματικό hot spot», δηλαδή ως μία περιοχή που θα δεχθεί εντονότερα τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής, ακόμη και αν για την πρόκληση των επιπτώσεων αυτών ευθύνονται κυρίως χώρες που βρίσκονται χιλιάδες χιλιόμετρα μακριά της (Κίνα, ΗΠΑ, Ρωσία, Ινδία, Βραζιλία). Η προαναφερθείσα μελέτη συνδέει τις επιπτώσεις με συγκεκριμένους θεματικούς τομείς, είτε στην κατεύθυνση της προσαρμογής (γεωργία-κτηνοτροφία, τουρισμός, πόλεις) ή σε αυτή του μετριασμού (μεταφορές και ενέργεια).

Είναι αξιοσημείωτο ότι η υπερθέρμανση του πλανήτη θα μπορούσε να οδηγήσει στην απώλεια ολόκληρων χωρών λόγω της ανόδου της στάθμης της θάλασσας κατά τον

⁷⁵ Κ. Καρτάλης, Χ. Κοκκώσης, Κ. Φιλιππόπουλος, Α. Πολύδωρος, Κ. Λάππα, Θ. Μαυράκου, *Ενσωματώνοντας την κλιματική αλλαγή στον μετασχηματισμό του αναπτυξιακού μοντέλου της Ελλάδας*, διαν. ΝΕΟσις Οργανισμός Έρευνας και Ανάλυσης, Οκτώβριος 2021, σ. 19, https://www.dianeosis.org/wp-content/uploads/2021/10/Climate_Change_2021.pdf.

εικοστό πρώτο αιώνα. Η Διακυβερνητική Επιτροπή για την Κλιματική Αλλαγή (IPCC) δημοσίευσε στις 09.08.2021 έκθεση για την παγκόσμια θέρμανση, κατά την οποία οι εκπομπές των αερίων του θερμοκηπίου πρέπει να ελαττωθούν στο μισό για να περιοριστεί η θέρμανση στον 1,5 βαθμό Κελσίου, ένας στόχο που συμπεριλήφθηκε στη Συμφωνία του Παρισιού μόνον κατόπιν συνεχών πιέσεων από τους ηγέτες των νησιωτικών χωρών του Ειρηνικού.

Το νησιωτικό σύμπλεγμα Τοβαλού, τα νησιά Φίτζι, τα Κέιμαν, τα Μάρσαλ, οι Μαλβίδες, το Κιριμπάτι και οι Μπαχάμες απειλούνται άμεσα από την άνοδο της στάθμης της θάλασσας, λόγω της αύξησης της θερμοκρασίας. Εκτιμάται ότι το 60% του πληθυσμού των ευάλωτων νησιών απειλείται από την άνοδο της θάλασσας. Ωστόσο, και άλλες περιοχές κινδυνεύουν από το ίδιο φαινόμενο, όπως μεταξύ άλλων η Ολλανδία, η Βενετία, το Λονδίνο και η Νέα Υόρκη.

Η κλιματική αλλαγή κατ' αποτέλεσμα οδηγεί και σε νέες εξελίξεις, κάποιες από τις οποίες μπορούν να έχουν θετικές συνέπειες για την ανθρωπότητα. Για παράδειγμα, η περιοχή του Αρκτικού Ωκεανού χάνει σταδιακά τον αφιλόξενο χαρακτήρα της, με το λιώσιμο των πάγων, λόγω της αύξησης της θερμοκρασίας. Πέρα από τις ζωνές περιβαλλοντικές ανησυχίες, η παγκόσμια οικονομία αναμένεται να δοκιμάσει αλλαγές μείζονος σημασίας⁷⁶. Κάθε κίνδυνος μπορεί να παράγει μία ευκαιρία, πράγμα που επιβεβαιώνεται στη συγκεκριμένη περίπτωση. Δεδομένου ότι ο Αρκτικός θα είναι προσβάσιμος για πρώτη φορά στην ιστορία, αναπτυξιακές ευκαιρίες χωρίς προηγούμενο αναδύονται. Παράλληλα, η ναυτιλία θα είναι δυνατή όχι μόνον το καλοκαίρι αλλά επίσης τους χειμερινούς μήνες, σε περίπτωση κατά την οποία δεν αναληφθεί καμία δράση για την αντιστροφή της τάσης αύξησης της θερμοκρασίας.

VII. Αναφορά της συμβολής της ναυτιλίας στις εκπομπές CO2 παγκοσμίως

Η ναυτιλία δεν είναι άμοιρη ευθυνών για την περιβαλλοντική ρύπανση, συμβάλλει με έναν ουσιαώδη τρόπο στην παγκόσμια ανθρωπογενή έκλυση αερίων και σωματιδιακών ρύπων⁷⁷. Οι εκπομπές καυσαερίων από πλοία συμβάλλουν στο 15% των

⁷⁶ A. Maniatis, P. Siousiouras, E. Baxevani, *Arctic ice melting and Norwegian port potentials*, 7th Annual EuroMed Conference of the EuroMed Academy of Business, 2014, p. 1142.

⁷⁷ Γ. Σκεύης, Δ. Κουτσονικόλας, Α. Ασημακοπούλου, *Καινοτόμο σύστημα μεμβρανών για την αντιμετώπιση της ρύπανσης από τη ναυτιλία*, Newsletter EKETA 2-3/21, energypress, 14.05.2021,

παγκόσμιων εκπομπών οξειδίων αζώτου (NO_x) και στο 3-7% των αντίστοιχων εκπομπών οξειδίων θείου (SO_x). Η ναυτιλιακή βιομηχανία συνεισφέρει επίσης σημαντικά στις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου. Το ποσοστό της συνεισφοράς αυτής ανέρχεται στο 3% των παγκόσμιων αερίων του θερμοκηπίου και αναμένεται ότι θα αυξηθεί κατά 20-50% έως το 2050. Οι θαλάσσιες μεταφορές εκπέμπουν περίπου 940 εκατομμύρια τόνους διοξειδίου του άνθρακα ετησίως και περίπου το 2,5% των παγκόσμιων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

Στο πρωτόκολλο του Κυότο τα αέρια του θερμοκηπίου περιορίζονται σε έξι κοινώς αποδεκτά, δηλαδή διοξείδιο του άνθρακα, μεθάνιο, οξείδια του αζώτου, υδροφθοράνθρακες, υπερφθοράνθρακες και εξαφθοριούχο θείο. Αυτά είναι τα ίδια με τα αέρια που αναφέρονται στη στρατηγική του IMO για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τη ναυτιλία, με τη διαφορά ότι δεν εκπέμπονται υπερφθοράνθρακες και εξαφθοριούχο θείο στην περίπτωση των πλοίων⁷⁸.

VIII. Διαδικασίες ή/και τεχνικές εγκαταστάσεις/εξοπλισμός που αποσκοπούν στην ελαχιστοποίηση των εκπομπών αερίου θερμοκηπίου εξαιτίας της ναυτιλίας

Η ναυτιλία λόγω του διεθνούς χαρακτήρα της δεν συμπεριλήφθηκε στη Συμφωνία του Παρισιού, παρά το γεγονός ότι, όπως έχει επισημανθεί, έχει σημαντική συμβολή στις συνολικές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου. Σε αντιστάθμισμα, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) έχει αναλάβει δεσμεύσεις για τον περιορισμό των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, όπως η Στρατηγική του IMO για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από πλοία, του 2018. Τα μέτρα αυτά λαμβάνονται προκειμένου να ελαττωθεί το διοξείδιο του άνθρακα, μόνον όσον αφορά αυτό που εκπέμπεται από τη χρήση των πλοίων, πράγμα που περιορίζει το εύρος των προσφερόμενων λύσεων. Θα ήταν προτιμότερο να λαμβάνονται υπόψη και λειτουργίες εκτός από μεταφορά των φορτίων, όπως η ναυπήγηση η οποία δεν αποτελεί μέρος της

<https://energyexpress.gr/news/kainotomo-systima-memvranon-gia-tin-antimetopisi-tis-rypansis-apo-ti-naytilia>.

⁷⁸ Ευ. Βαλλιάνος, *Το αποτύπωμα του άνθρακα στην ναυτιλία*, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο Σχολή Μηχανολόγων Μηχανικών Τομέας Θερμότητας, Αθήνα, Οκτώβριος 2020, σ. 12, <https://dspace.lib.ntua.gr/xmlui/bitstream/handle/123456789/52594/%CE%92%CE%91%CE%9B%CE%9B%CE%99%CE%91%CE%9D%CE%9F%CE%A3%20%CE%95%CE%A5%CE%91%CE%93%CE%93%CE%95%CE%9B%CE%9F%CE%A3%20FINAL.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

ελεγχόμενης από τον IMO ναυτιλιακής βιομηχανίας και εμπίπτει στη Συμφωνία του Παρισιού.

Η ΕΕ καθώς και ο IMO μέσω της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη της Ρύπανσης από τα Πλοία (MARPOL) έχουν θεσπίσει περιορισμούς στις εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων. Η ΕΕ έχει ως προτεραιότητά της τον περιορισμό των εκπομπών των αερίων του θερμοκηπίου στο ναυτιλιακό τομέα, πράγμα που αποτυπώνεται στη σταδιακή θέσπιση αυστηρότερων σχετικών κανόνων δικαίου. Εκτιμά ότι η ελάττωση αυτή μπορεί να γίνει αποδοτικό τρόπο⁷⁹. Πολλά τεχνικά και επιχειρησιακά μέτρα, όπως ο αργός ατμός, η δρομολόγηση με βάση τις καιρικές συνθήκες, οι αντιπεριστρεφόμενες έλικες και οι συσκευές απόδοσης της πρόωσης, μπορούν να αποφέρουν μεγαλύτερη εξοικονόμηση καυσίμου σε σχέση με την απαιτούμενη επένδυση. Αν και μία παγκόσμια προσέγγιση για την αντιμετώπιση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τη διεθνή ναυτιλία υπό την ηγεσία του IMO θα ήταν η πιο αποτελεσματική και επομένως προτιμότερη, η σχετικά αργή πρόοδος στον οργανισμό αυτό οδήγησε την ΕΕ να αναλάβει δράση. Οι εκπομπές από τη ναυτιλία αντιπροσώπευαν το 2015 περίπου το 13% των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στην ΕΕ από τον τομέα των μεταφορών. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 2013 καθόρισε στρατηγική για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Η στρατηγική αυτή αποτελείται από διαδοχικά στάδια, τα οποία είναι τα εξής:

1. Παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από μεγάλα πλοία τα οποία χρησιμοποιούν λιμένες της ΕΕ,
2. Στόχοι μείωσης των αερίων του θερμοκηπίου για τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών,
3. Περαιτέρω μέτρα, συμπεριλαμβανομένων μέτρων που βασίζονται στην αγορά, μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα.

Επισημαίνεται ότι η πρόσφατη τροποποίηση της οδηγίας για το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών (ΣΕΔΕ) της ΕΕ, με την οδηγία 2019/410, τονίζει την ανάγκη ανάληψης δράσης για τις εκπομπές από τη ναυτιλία, καθώς και για όλους τους άλλους τομείς της οικονομίας. Σύμφωνα με τη νέα οδηγία, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα πρέπει

⁷⁹ Ευρωπαϊκή Επιτροπή, *Μείωση των εκπομπών από τον τομέα της ναυτιλίας*, https://ec.europa.eu/clima/index_el.

να επανεξετάζει τακτικά τη δράση του IMO και ζητεί την ανάληψη δράσης για την αντιμετώπιση των εκπομπών από τη ναυτιλία, από αυτόν ή την ΕΕ, από το 2023, συμπεριλαμβανομένων των προπαρασκευαστικών εργασιών και της διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Στις 14 Ιουλίου 2021 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε σειρά νομοθετικών προτάσεων που καθορίζουν τον τρόπο με τον οποίο προτίθεται να επιτύχει κλιματική ουδετερότητα στην ΕΕ έως το 2050, συμπεριλαμβανομένου του ενδιάμεσου στόχου για καθαρή μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55% έως το 2030.

Εξάλλου, η αντιρρυπαντική τεχνολογία που χρησιμοποιείται για το διοξείδιο του άνθρακα είναι η απορρόφηση, η οποία συνίσταται σε διαχωρισμό συστατικών ενός αερίου μίγματος με μεταφορά και διάλυσή τους σε κατάλληλο υγρό, το διαλύτη. Οι συνηθέστερα απαντώμενες συσκευές για αυτή τη διεργασία είναι οι στήλες απορρόφησης. Ένα καινοτόμο, συμπαγές σύστημα μεμβρανών για τη δέσμευση του διοξειδίου του άνθρακα στη ναυσιπλοΐα αποτελεί το στόχο ενός νέου ερευνητικού έργου, το οποίο ονομάζεται MemCCSea, με συντονιστή φορέα το ερευνητικό κέντρο της Ελλάδας «Εθνικό Κέντρο Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης». Οι αναπτυσσόμενες συσκευές μεμβρανών εμφανίζουν σπουδαία πλεονεκτήματα έναντι των στηλών απορρόφησης, όπως σημαντικά υψηλότερη απόδοση και πολύ μικρότερο όγκο, ζητήματα που είναι καίριας σημασίας στο ναυτιλιακό πεδίο⁸⁰. Εκτιμάται ότι η επιτυχής ολοκλήρωση του έργου θα ανοίξει το δρόμο σε περαιτέρω επέκταση της εφαρμογής της τεχνολογίας μεμβρανών για συνδυασμένη δέσμευση κρίσιμων ρυπαντών (οξειδίων του αζώτου, διοξειδίου του θείου) από τη ναυτιλία καθώς και τη μεταφορά της σχετικής τεχνογνωσίας σε κρίσιμους βιομηχανικούς τομείς μεγάλου ανθρακικού αποτυπώματος, όπως είναι η τσιμεντοβιομηχανία.

⁸⁰ Γ. Σκεύης, Δ. Κουτσονικόλας, Α. Ασημακοπούλου, *Καινοτόμο σύστημα μεμβρανών για την αντιμετώπιση της ρύπανσης από τη ναυτιλία*, Newsletter EKETA 2-3/21, energypress, 14.05.2021, <https://energypress.gr/news/kainotomo-systima-membranon-gia-tin-antimetopisi-tis-rypansis-apo-ti-naytilia>.

IX. B1 Σχέδιο Διαχείρισης Έρματος (Ballast water management plan) του παραρτήματος της σύμβασης BWM

Όπως έχει επισημανθεί, ο πυρήνας της Διεθνούς Σύμβασης για τον Έλεγχο και Διαχείριση Έρματος και των Ιζημάτων που προέρχονται από τα Πλοία (BWM) απαιτεί όλα τα πλοία να εφαρμόσουν ένα Σχέδιο Διαχείρισης Έρματος (Ballast Water Management Plan)⁸¹. Ειδικότερα, σύμφωνα με τον Κανονισμό B-1 «Σχέδιο Διαχείρισης Έρματος», ο οποίος υπάγεται στο Κεφάλαιο Β του Παραρτήματος του νομικού αυτού εργαλείου, το σχέδιο εγκρίνεται από την «Αρχή», δηλαδή την Κυβέρνηση του Κράτους υπό τη δικαιοδοσία του οποίου λειτουργεί το πλοίο. Η Αρχή κατά την εγκριτική διαδικασία λαμβάνει υπόψη τις Κατευθυντήριες Οδηγίες που έχει καταρτίσει ο IMO, δηλαδή το Ψήφισμα MEPC.127(53)⁸², το οποίο υιοθετήθηκε στις 22 Ιουλίου 2005 και εν μέρει τροποποιήθηκε με το Ψήφισμα MEPC.306(73)⁸³.

Είναι καθιερωμένη η αρχή της ειδικότητας του σχεδίου, με την έννοια ότι το κείμενο αυτό είναι «συγκεκριμένο», με την έννοια του ειδικού για κάθε πλοίο. Ο κανονισμός B-1 περιλαμβάνει 7 υποχρεωτικές προβλέψεις ως προς το περιεχόμενο και τη γλωσσική διατύπωση του σχεδίου.

Ειδικότερα, το σχέδιο πρέπει να περιγράφει λεπτομερώς:

1. διαδικασίες ασφαλείας για το πλοίο και το πλήρωμα σε σχέση με τη διαχείριση έρματος, όπως απαιτεί η Σύμβαση,
2. τις κύριες ενέργειες και τις συμπληρωματικές πρακτικές για την εφαρμογή των απαιτήσεων διαχείρισης, όπως ορίζεται στη Σύμβαση,
3. τις διαδικασίες για την ενάλια και την επάκτια διάθεση ιζημάτων.

Σύμφωνα με κατευθυντήρια οδηγία του IMO⁸⁴, το σχέδιο, ως προς το προαιρετικό του περιεχόμενο, μπορεί να περιλαμβάνει μέτρα παρεπόμενων καταστάσεων

⁸¹ 'Α.-Μ. Κοτρίκλα, *Ναυτιλία και περιβάλλον. Μελέτη των αλληλεπιδράσεων της ναυτιλίας με το ατμοσφαιρικό περιβάλλον*, Σύνδεσμος Ελληνικών Ακαδημαϊκών Βιβλιοθηκών, Αθήνα, 2015, σ. 125.

⁸² Resolution MEPC.127(53), Adopted on 22 July 2005, Guidelines for ballast water management and development of ballast water management plans (G4).

⁸³ Resolution MEPC.306(73) Amendments to the guidelines for ballast water management and development of ballast water management plans (G4), δυνάμει του οποίου προστέθηκε η παράγραφος 4.3 στο μέρος Β των σχετικών κατευθυντήριων οδηγιών G4.

⁸⁴ Resolution MEPC.306(73) Amendments to the guidelines for ballast water management and development of ballast water management plans (G4), δυνάμει του οποίου προστέθηκε η παράγραφος 4.3 στο μέρος Β των σχετικών κατευθυντήριων οδηγιών G4.

(contingency) όπως οι καταστάσεις έκτακτης ανάγκης τα οποία αναπτύσσονται λαμβανομένων υπόψη των κατευθυντήριων οδηγιών του Οργανισμού.

Επιπλέον, περιλαμβάνει τις διαδικασίες για το συντονισμό διαχείρισης έρματος στο πλοίο, η οποία περιλαμβάνει την απόρριψη στη θάλασσα, με τις αρχές του Κράτους του οποίου τα ύδατα αυτή η απόρριψη θα λάβει χώρα.

Εξάλλου, προσδιορίζει τον αξιωματικό του πλοίου που είναι υπεύθυνος να διασφαλίσει ότι το σχέδιο εφαρμόζεται ως ενδείκνυται. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τη σχετική κατευθυντήρια οδηγία, πρέπει να ταυτοποιεί σαφώς τον επιτετραμμένο αξιωματικό και να περιγράφει τα καθήκοντά του, τα οποία πρέπει να περιλαμβάνουν ότι αυτός:

1. διασφαλίζει ότι η επιτελούμενη διαχείριση έρματος τηρεί τις διαδικασίες οι οποίες εμπεριέχονται στο σχέδιο,
2. διασφαλίζει ότι το βιβλίο έρματος και κάθε άλλο αναγκαίο έγγραφο τηρούνται και
3. είναι διαθέσιμος να συνδράμει τους αξιωματούχους της επιθεώρησης, εξουσιοδοτημένους από ένα συμβαλλόμενο Μέρος για οποιαδήποτε δειγματοληψία η οποία μπορεί να χρειαστεί να αναληφθεί.

Επιπροσθέτως, περιέχει τις απαιτήσεις για υποβολή αναφοράς για πλοία, όπως αυτές προβλέπονται στη Σύμβαση.

Τέλος, πρέπει να συντάσσεται στη γλώσσα εργασίας του πλοίου. Αν η γλώσσα εργασίας δεν είναι καμία από τις διεθνείς γλώσσες των αγγλικών, των γαλλικών και των ισπανικών, οι οποίες είναι τρεις από τις επίσημες γλώσσες του IMO και μάλιστα οι 3 γλώσσες εργασίας του, πρέπει να περιλαμβάνεται μετάφραση σε μία οποιαδήποτε από αυτές.

Στο προσάρτημα των κατευθυντήριων οδηγιών MEPC.127(53) υπάρχει μία πρότυπη μορφή σχεδίου, σύμφωνα με την οποία το σχέδιο πρέπει να περιλαμβάνει τις εξής ενότητες:

1. Εισαγωγή (η οποία επιτελεί λειτουργία αυτοπαρουσίασης του σχεδίου)
2. Στοιχεία του πλοίου

3. Ευρετήριο (τμημάτων του σχεδίου)
4. Σκοπός
5. Σχέδια / σχεδιάσματα (drawings) του συστήματος έρματος
6. Περιγραφή του συστήματος έρματος
7. Σημεία δειγματοληψίας έρματος
8. Λειτουργία του συστήματος διαχείρισης έρματος
9. Διαδικασίες ασφαλείας για το πλοίο και το πλήρωμα
10. Επιχειρησιακοί περιορισμοί ή περιορισμοί ασφαλείας
11. Περιγραφή της μεθόδου / των μεθόδων που χρησιμοποιούνται στο πλοίο για τη διαχείριση έρματος και τον έλεγχο ιζημάτων
12. Διαδικασίες για τη διάθεση των ιζημάτων
13. Μέθοδοι επικοινωνίας
14. Καθήκοντα του αξιωματικού διαχείρισης έρματος
15. Απαιτήσεις εγγραφών
16. Κατάρτιση και εξοικείωση του προσωπικού
17. Απαλλαγές
18. Εγκρίνουσα αρχή

X. B2 Βιβλίο Έρματος

Η Σύμβαση εισάγει ένα ειδικό βιβλίο για το έρμα, το οποίο τιτλοφορείται με την απλουστευτική ονομασία «Βιβλίο Έρματος», όπως έχει επισημανθεί, αντί του ακριβέστερου όρου «βιβλίο εγγραφών θαλασσίου έρματος», όπως ονομάζεται στα αγγλικά (ballast water record book). Ο κανονισμός B-2 του Παραρτήματος της Σύμβασης, ο οποίος επιγράφεται «Βιβλίο Έρματος» ορίζει ότι κάθε πλοίο πρέπει να διαθέτει το βιβλίο αυτό, το οποίο μπορεί να συνίσταται σε ένα ηλεκτρονικό σύστημα

καταχώρισης ή να ενσωματώνεται σε άλλο Βιβλίο ή σύστημα. Όπως το ελάχιστο περιεχόμενο του σχεδίου διαχείρισης έρματος καθορίζεται στη Σύμβαση, το ίδιο ισχύει και για αυτό το τεκμήριο, με τη διαφορά ότι οι απαιτούμενες πληροφορίες ενυπάρχουν στο Προσάρτημα II. Στο κείμενο αυτό διευκρινίζεται ότι αναγνωρίζεται ότι η ακρίβεια της εκτίμησης όγκων έρματος είναι ανοικτή σε ερμηνεία.

Οι εγγραφές του βιβλίου έρματος πρέπει να τηρούνται στο πλοίο για ένα ελάχιστο χρονικό διάστημα δύο ετών μετά την ημερομηνία της τελευταίας εγγραφής. Για τη συνέχεια, προβλέπεται ευρύτερη αρχειοθέτηση, υπό τον έλεγχο της οικείας εταιρείας, για τουλάχιστον 3 έτη. Στην περίπτωση απόρριψης έρματος σύμφωνα με τους κανονισμούς A-3 «Εξαιρέσεις», A-4 «Απαλλαγές» ή B-3.6 «Διαχείριση Έρματος για Πλοία» ή στην περίπτωση άλλης ατυχηματικής ή έκτακτης απόρριψης Έρματος που δεν απαλλάσσεται αλλιώς από την παρούσα Σύμβαση, γίνεται εγγραφή στο βιβλίο έρματος, στην οποία περιγράφονται οι περιστάσεις και ο λόγος της απόρριψης.

Το βιβλίο έρματος είναι άμεσα διαθέσιμο προς επιθεώρηση κάθε εύλογη χρονική στιγμή ενώ στην περίπτωση μη επανδρωμένου πλοίου υπό ρυμούλκηση, είναι δυνατό να τηρείται στο ρυμουλκό. Σε αυτό το κατάστιχο κάθε λειτουργία που αφορά σε έρμα πρέπει να καταχωρείται πλήρως και χωρίς καθυστέρηση. Κάθε εγγραφή υπογράφεται από τον αξιωματικό που είναι υπεύθυνος για τη συγκεκριμένη λειτουργία και κάθε συμπληρωμένη σελίδα υπογράφεται από τον πλοίαρχο.

Ως προς το γλωσσικό ζήτημα, ισχύει ο ίδιος κανόνας με εκείνον για το σχέδιο διαχείρισης έρματος. Προστίθεται ωστόσο ότι όταν χρησιμοποιούνται εγγραφές στην επίσημη εθνική γλώσσα του Κράτους, του οποίου τη σημαία φέρει το πλοίο, αυτές υπερισχύουν σε περίπτωση διαφοράς ή ασυμφωνίας σε σχέση με το μεταφρασμένο κείμενο.

Αξιωματούχοι δεόντως εξουσιοδοτημένοι από συμβαλλόμενο μέρος δύνανται να επιθεωρούν το βιβλίο, σε οποιοδήποτε πλοίο εφαρμόζεται ο κανονισμός B-2, όσο το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι ή υπεράκτιο τερματικό σταθμό συμβαλλόμενου Μέρους, μπορούν να πάρουν αντίγραφο οποιασδήποτε εγγραφής και να ζητήσουν από τον πλοίαρχο να πιστοποιήσει ότι το αντίγραφο είναι ακριβές αντίγραφο. Πιστοποιημένο αντίγραφο αυτής της μορφής είναι αποδεκτό σε οποιαδήποτε δικαστική διαδικασία ως αποδεικτικό στοιχείο των συμβάντων που περιγράφονται στην εγγραφή.

Εισάγεται η διαδικαστική αρχή της ταχύτητας (ή της επιτάχυνσης), ως αντίβαρο στον υποχρεωτικό χαρακτήρα αυτών των διατυπώσεων, με την πρόβλεψη ότι η επιθεώρηση του βιβλίου και η λήψη πιστοποιημένου αντιγράφου γίνονται όσο το δυνατόν ταχύτερα, χωρίς να προκαλείται αδικαιολόγητη καθυστέρηση του πλοίου. Η αρχή αυτή είναι βασισμένη στο προηγούμενο της Διεθνούς Συμβάσεως για τον Έλεγχο των Επιβλαβών Προστατευτικών Συστημάτων Υφαλοχρωματισμού στα Πλοία⁸⁵. Ειδικότερα, η σύμβαση αυτή αποσκοπεί στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και της ανθρώπινης υγείας από τις αρνητικές επιδράσεις των συστημάτων υφαλοχρωματισμού των πλοίων, υπογράφηκε στο πλαίσιο του IMO στις 5.10.2001, κυρώθηκε από την Ελλάδα με το Ν. 3394/2005 και τέθηκε σε ισχύ στις 17 Σεπτεμβρίου 2008. Το άρθρο 11 ορίζει ότι η επιθεώρηση από εξουσιοδοτημένους αξιωματούχους με σκοπό να καθοριστεί αν το επιθεωρούμενο πλοίο συμμορφώνεται με τη σύμβαση θα πρέπει να περιορίζεται στην εξακρίβωση, όπου απαιτείται, της ύπαρξης επί του πλοίου έγκυρου Διεθνούς Πιστοποιητικού Συστήματος Υφαλοχρωματισμού ή Δήλωσης επί Συστήματος Υφαλοχρωματισμού και / ή στη σύντομη δειγματοληψία του συστήματος υφαλοχρωματισμού. Ωστόσο, ο χρόνος που απαιτείται για την επεξεργασία των αποτελεσμάτων της δειγματοληψίας δεν θα χρησιμοποιείται ως λόγος παρεμπόδισης της κίνησης και της αναχώρησης του πλοίου.

Επιπροσθέτως, σύμφωνα με το άρθρο 12 του κυρίου κειμένου της σύμβασης BWB, το οποίο τιτλοφορείται «Αδικαιολόγητη Καθυστέρηση σε Πλοία», καταβάλλονται όλες οι δυνατές προσπάθειες έτσι ώστε να αποφεύγεται αδικαιολόγητη κράτηση ή καθυστέρηση πλοίου βάσει των άρθρων 7.2, 8, 9 ή 10 του ίδιου κειμένου. Το πλοίο που αδικαιολόγητα κρατείται ή υφίσταται καθυστέρηση βάσει των προαναφερθέντων άρθρων έχει δικαίωμα σε αποζημίωση για οποιαδήποτε απώλεια ή ζημία που τυχόν υπέστη. Οι διατάξεις αυτές συμπίπτουν κατά περιεχόμενο με εκείνες του άρθρου 13 της προαναφερθείσας συγκρίσιμης σύμβασης.

Η αρχή της ταχύτητας δεν περιορίζεται στη ναυτιλία, όπως είναι η περίπτωση των δύο αυτών συμβάσεων, και των κατευθυντηρίων οδηγιών του IMO, του 2017, για την εφαρμογή του Παραρτήματος V της σύμβασης MARPOL 73/78, σύμφωνα με τις οποίες βασική υποχρέωση των Αρχών των κρατών για να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του Παραρτήματος αυτού είναι να παρέχουν τα λιμάνια τους επαρκείς

⁸⁵ International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships.

ευκολίες (port facilities) υποδοχής για την παραλαβή των στερεών απορριμμάτων (garbage) των πλοίων, οι οποίες πρέπει να καλύπτουν τις ανάγκες των πλοίων που τις χρησιμοποιούν χωρίς να προκαλούν αδικαιολόγητη καθυστέρηση. Η αρχή της επιτάχυνσης είναι μία πολύ ευρύτερη, γενική αρχή, η οποία κείται, μεταξύ άλλων, στο ευρύτερο πεδίο του Δικαίου των Μεταφορών. Δίπλα στην κλασική αρχή της ασφάλειας των ταξιδιών, έχει πρόσφατα αναδυθεί η αρχή της έγκαιρης εκτελέσεως των ταξιδιών. Για παράδειγμα, όσον αφορά τον κανονισμό ΕΚ 261/2004⁸⁶, ο οποίος υιοθετήθηκε κατόπιν πολυάριθμων παραπόνων ταξιδιωτών που είχαν πέσει θύματα διαταραχών στις πτήσεις τους, το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης εξέδωσε το 2009 τη διάσημη δικαστική απόφαση *Sturgeon*, η οποία έχει χαρακτηριστεί ως αυθεντική «νομική βόμβα»⁸⁷. Σύμφωνα με αυτή την πρωτοποριακή απόφαση, η οποία ακολουθήθηκε το 2012 από τη δικαστική απόφαση του ίδιου δικαστηρίου *Nelson*, μία καθυστέρηση για περισσότερες από 3 ώρες ισοδυναμεί με ακύρωση και οδηγεί επομένως σε αποζημίωση των θυμάτων. Συνεπώς, το δικαίωμα σε μία ασφαλή μεταφορά είναι σήμερα αναδιπλασιασμένο, καθώς συνοδεύεται από το δικαίωμα σε μία μεταφορά ποιότητας, της οποίας η ουσιώδης συνιστώσα είναι η σχολαστική τήρηση του προγραμματισμένου χρόνου εκτέλεσης του ταξιδιού.

XI. B3 Διαχείριση Έρματος για Πλοία

Η σύμβαση BWM επιβάλλει την τήρηση τριών ναυτιλιακών εγγράφων ως επίσημων τεκμηρίων για την απόδειξη της συμμόρφωσης των υπόχρεων, με αυτή. Τα τεκμήρια ονομάζονται ως εξής:

- α) «Διεθνές Πιστοποιητικό Διαχείρισης Έρματος»,
- β) « Σχέδιο Διαχείρισης Έρματος» ,
- γ) « Βιβλίο Έρματος ».

Ο κανονισμός B-3 επιγράφεται «Διαχείριση Έρματος για Πλοία» και περιλαμβάνει αναλυτικές προβλέψεις για τη διαχείριση του έρματος. Η διαδικασία της διαχείρισης

⁸⁶ Για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91.

⁸⁷ X. Delpech, *Les droits du tourisme consommateur*, *Juristourisme* 167 - septembre 2014, pp. 29-33, κυρίως σ. 33.

διακρίνεται σε δύο μεθόδους, στην ανταλλαγή του εισελθόντος έρματος με άλλο και στην επεξεργασία του έρματος.

Στις σχετικές κατευθυντήριες οδηγίες MEPC.127(53) είναι καθιερωμένη η θεμελιώδης αρχή της αναλογικότητας (ή αναλογίας), αν και αυτή δεν κατονομάζεται ρητά. Ειδικότερα, η επιλογή κατάλληλων μεθόδων διαχείρισης έρματος οφείλει να λαμβάνει υπόψη την ανάγκη να διασφαλίζεται ότι οι διαχειριστικές πρακτικές που χρησιμοποιούνται για τη συμμόρφωση με τη σύμβαση δεν προκαλούν μεγαλύτερη βλάβη από αυτή που αποτρέπουν στο περιβάλλον, στην ανθρώπινη υγεία, στην ιδιοκτησία ή στους πόρους οποιωνδήποτε Κρατών και στην ασφάλεια των πλοίων.

Εξάλλου, είναι αξιοσημείωτο ότι οι διαχειριστικές προσπάθειες που λαμβάνουν χώρα παγκοσμίως τα τελευταία χρόνια μέσω του IMO, ήδη πριν από τη θέση σε ισχύ της σύμβασης BWM, εμπίπτουν στο αρχικό (προληπτικό) στάδιο της διαχείρισης των ξενικών ειδών⁸⁸. Επομένως, πρόκειται για μέτρα προς τη σωστή κατεύθυνση, ιδιαίτερα αν ληφθεί υπόψη ότι σε αντίθεση με τη ρύπανση (από πετρελαιοειδή, λόγω χάρη), η οποία μπορεί να αντιμετωπιστεί είτε με τεχνητά είτε με φυσικά μέσα, είναι πολύ δύσκολη η εξάλειψη των βιοεισβολών εφόσον αυτοί εγκαθιδρυθούν σε μία περιοχή⁸⁹.

Η λογική του κανονισμού B-3 είναι ότι η ανταλλαγή έρματος θα εφαρμόζεται κατά ένα αρχικό στάδιο (μεταβατικού χαρακτήρα) ενώ τελικά, και μετά τη θέση της σύμβασης σε ισχύ, τα πλοία θα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με ένα σύστημα επεξεργασίας του έρματος⁹⁰.

Το χρονοδιάγραμμα του κανονισμού αυτού προέβλεπε ότι τα πλοία θα εφαρμόζαν σταδιακά τη μέθοδο της επεξεργασίας έρματος, ανάλογα με την ημερομηνία της κατασκευής τους και τη χωρητικότητα του έρματος, με αψώτερη ημερομηνία συμμόρφωσης όλων το 2016. Ωστόσο, το χρονοδιάγραμμα αυτό τροποποιήθηκε με το ψήφισμα MEPC.297(72) της 13^{ης} Απριλίου 2018, λόγω της καθυστέρησης να τεθεί σε ισχύ η σύμβαση, πράγμα που έγινε στις 8 Σεπτεμβρίου 2017.

⁸⁸ 'Α.-Μ. Κοτρίκλα, *Ναυτιλία και περιβάλλον. Μελέτη των αλληλεπιδράσεων της ναυτιλίας με το ατμοσφαιρικό περιβάλλον*, Σύνδεσμος Ελληνικών Ακαδημαϊκών Βιβλιοθηκών, Αθήνα, 2015, σ. 123.

⁸⁹ 'Α.-Μ. Κοτρίκλα, *Ναυτιλία και περιβάλλον. Μελέτη των αλληλεπιδράσεων της ναυτιλίας με το ατμοσφαιρικό περιβάλλον*, Σύνδεσμος Ελληνικών Ακαδημαϊκών Βιβλιοθηκών, Αθήνα, 2015, σ. 123.

⁹⁰ 'Α.-Μ. Κοτρίκλα, *Ναυτιλία και περιβάλλον. Μελέτη των αλληλεπιδράσεων της ναυτιλίας με το ατμοσφαιρικό περιβάλλον*, Σύνδεσμος Ελληνικών Ακαδημαϊκών Βιβλιοθηκών, Αθήνα, 2015, σ. 125.

Στο ισχύον κείμενο του κανονισμού ορίζεται ότι πλοίο ναυπηγημένο πριν το 2009 (ανεξαρτήτως της χωρητικότητας έρματος) διεξάγει διαχείριση έρματος που κατ' ελάχιστον εκπληρώνει το πρότυπο που περιγράφεται στον κανονισμό Δ-1 («Πρότυπο Ανταλλαγής Έρματος»), ο οποίος καθορίζει τις διαδικασίες για την ανταλλαγή έρματος στο πλοίο, ή τον κανονισμό Δ-2 («Απαιτούμενο Πρότυπο Απόδοσης Έρματος»), ο οποίος αφορά την επεξεργασία του έρματος και συγκεκριμένα τα όρια που θα πρέπει να ικανοποιεί το έρμα μετά την επεξεργασία του έτσι ώστε να απορριφθεί στη θάλασσα, μέχρι την επιθεώρηση ανανέωσης⁹¹, και μετά θα εκπληρώνει κατ' ελάχιστον το πρότυπο που περιγράφεται στον κανονισμό Δ-2.

Εξάλλου, πλοίο ναυπηγημένο το 2009 ή μετά το 2009 και πριν τις 8 Σεπτεμβρίου 2017 με χωρητικότητα έρματος μικρότερη των 5000 κυβικών μέτρων διεξάγει διαχείριση έρματος που κατ' ελάχιστον εκπληρώνει το πρότυπο που περιγράφεται στον κανονισμό Δ-2, από την ημερομηνία της επιθεώρησης ανανέωσης.

Πλοίο ναυπηγημένο το 2009 ή μετά το 2009, αλλά πριν το 2012, με χωρητικότητα έρματος 5000 κυβικά μέτρα ή μεγαλύτερη διεξάγει διαχείριση έρματος όπως στην πρώτη περίπτωση, δηλαδή των πλοίων ναυπηγημένων πριν το 2009.

Πλοίο ναυπηγημένο το 2012 ή μετά το 2012 και πριν τις 8 Σεπτεμβρίου 2017 με χωρητικότητα έρματος 5000 κυβικά μέτρα ή μεγαλύτερη διεξάγει διαχείριση έρματος που κατ' ελάχιστον εκπληρώνει το πρότυπο που περιγράφεται στον κανονισμό Δ-2, από την ημερομηνία της επιθεώρησης ανανέωσης.

Πλοίο ναυπηγημένο στις 8 Σεπτεμβρίου 2017 ή μετά θα διεξάγει διαχείριση έρματος που κατ' ελάχιστον εκπληρώνει το πρότυπο που περιγράφεται στον κανονισμό Δ-2.

Οι απαιτήσεις αυτού του κανονισμού δεν ισχύουν για πλοία που παραδίδουν έρμα σε ευκολία υποδοχής, που έχει σχεδιαστεί λαμβάνοντας υπόψη τις κατευθυντήριες οδηγίες που έχει καταρτίσει ο Οργανισμός για τις εν λόγω ευκολίες υποδοχής.

Άλλες μέθοδοι διαχείρισης έρματος μπορεί επίσης να γίνουν αποδεκτές ως εναλλακτικές των προαναφερθεισών απαιτήσεων του κανονισμού αυτού και της πιο κάτω αναφερόμενης, εφόσον οι εν λόγω μέθοδοι εξασφαλίζουν τουλάχιστον το ίδιο

⁹¹ Η οποία περιγράφεται στην παράγραφο 10 του άρθρου 1 του κανονισμού B-3.

επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος, ανθρώπινης υγείας, περιουσίας ή πόρων, και έχουν εγκριθεί καταρχήν από την Επιτροπή.

Πλοίο ναυπηγημένο πριν τις 8 Σεπτεμβρίου 2017 στο οποίο η επιθεώρηση ανανέωσης που περιγράφεται πιο κάτω δεν ισχύει, θα διεξάγει διαχείριση έρματος που κατ' ελάχιστον εκπληρώνει το πρότυπο που περιγράφεται στον κανονισμό Δ-2, από την ημερομηνία που αποφασίζεται από τη Διοίκηση, αλλά όχι αργότερα από τις 8 Σεπτεμβρίου 2024. Το πλοίο αυτό, όπως και εκείνο που είναι ναυπηγημένο από το 2009 έως πριν τις 8 Σεπτεμβρίου 2017 με χωρητικότητα έρματος μικρότερη των 5000 κυβικών μέτρων, ή από το 2012 έως πριν τις 8 Σεπτεμβρίου 2017 με χωρητικότητα έρματος από 5000 κυβικά μέτρα και άνω, απαιτείται να συμμορφώνεται είτε με τον κανονισμό Δ-1 είτε με τον κανονισμό Δ-2, μέχρι το χρόνο κατά τον οποίο απαιτείται να συμμορφώνεται με τον κανονισμό Δ-2.

Σύμφωνα με την παράγραφο 10 του κανονισμού B-3, παρά τον κανονισμό E-1.1.2, η επιθεώρηση ανανέωσης είναι:

1. Η πρώτη επιθεώρηση ανανέωσης, όπως καθορίζεται από την Επιτροπή, στις 8 Σεπτεμβρίου 2017 ή μετά αν:
 1. αυτή η έρευνα ολοκληρώνεται στις 8 Σεπτεμβρίου 2019 ή μετά, ή
 2. η επιθεώρηση ανανέωσης ολοκληρώνεται στις 8 Σεπτεμβρίου 2014 αλλά πριν τις 8 Σεπτεμβρίου 2017 και

2.η δεύτερη επιθεώρηση ανανέωσης, όπως καθορίζεται από την Επιτροπή, στις 8 Σεπτεμβρίου 2017 ή μετά αν η πρώτη επιθεώρηση ανανέωσης στις 8 Σεπτεμβρίου 2017 ή μετά ολοκληρώνεται πριν τις 8 Σεπτεμβρίου 2019, υπό τον όρο ότι οι προϋποθέσεις της παραγράφου 10.1.2 δεν εκπληρώνονται.

XII. B4 Ανταλλαγή Έρματος

Ο βασικός κανόνας του κανονισμού B-4 «Ανταλλαγή Έρματος» για πλοίο που πραγματοποιεί ανταλλαγή έρματος για την εκπλήρωση του επιπέδου που περιγράφεται στον κανονισμό Δ-1, είναι ότι όποτε είναι δυνατόν, διενεργεί την ανταλλαγή αυτή σε απόσταση τουλάχιστον 200 ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ξηρά, δηλαδή κατά κανόνα σε χώρο εκτός της τυχόν κηρυγμένης Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης του

παρακτίου κράτους. Επιπροσθέτως, η ανταλλαγή πρέπει να γίνεται σε ύδατα βάθους τουλάχιστον 200 μέτρων ενώ πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι Κατευθυντήριες Οδηγίες του IMO.

Ο επικουρικός κανόνας είναι ότι σε περιπτώσεις κατά τις οποίες το πλοίο δεν μπορεί να τηρήσει αυτές τις προδιαγραφές, η ανταλλαγή διενεργείται λαμβάνοντας υπόψη τις προαναφερθείσες Κατευθυντήριες Οδηγίες, όσο το δυνατόν μακρύτερα από την πλησιέστερη ξηρά και σε κάθε περίπτωση 50 ναυτικά μίλια από την πλησιέστερη ξηρά και σε ύδατα βάθους τουλάχιστον 200 μέτρων.

Η σύμβαση δίνει έμφαση στην αρχή της ταχύτητας, η οποία εφαρμόζεται και στην περίπτωση του κύριου κανόνα και του επικουρικού. Προβλέπεται ότι πλοίο δεν υποχρεούται να καθυστερήσει το ταξίδι του (ή να αποκλίνει από αυτό) προκειμένου να συμμορφωθεί με τις παραπάνω απαιτήσεις.

Κατ' εξαίρεση, σε θαλάσσιες περιοχές όπου η απόσταση από την πλησιέστερη ξηρά ή το βάθος δεν εκπληρώνει τις παραμέτρους που περιγράφονται στις παραπάνω διατάξεις του κανονισμού αυτού, το κράτος του λιμένα έχει τη διακριτική ευχέρεια να ορίσει περιοχές, σε διαβούλευση με γειτονικά ή άλλα Κράτη, ως ενδείκνυται, όπου ένα πλοίο μπορεί να πραγματοποιήσει ανταλλαγή έρματος, λαμβάνοντας υπόψη τις Κατευθυντήριες Οδηγίες του IMO.

Σε κάθε περίπτωση, ισχύει γενική απαλλακτική διάταξη, αναθέτοντας στον πλοίαρχο υπό προϋποθέσεις διακριτική ευχέρεια μη συμμόρφωσης. Συγκεκριμένα, πλοίο που κάνει ανταλλαγή έρματος δεν υποχρεούται να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις όλων των παραπάνω διατάξεων αν ο πλοίαρχος εύλογα αποφασίσει ότι η εν λόγω ανταλλαγή απειλεί την ασφάλεια ή ευστάθεια του πλοίου, του πληρώματός του ή των επιβατών του λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών, σχεδιασμού ή τάσεων του πλοίου, αστοχίας εξοπλισμού ή οιασδήποτε άλλης έκτακτης κατάστασης. Οι συντρέχοντες λόγοι καταχωρούνται στο βιβλίο έρματος.

XIII. B5 Διαχείριση Ιζημάτων στα Πλοία

Ο κανονισμός B-5, ο οποίος επιγράφεται «Διαχείριση Ιζημάτων για Πλοία», ορίζει ότι όλα τα πλοία υποχρεούνται σε αποκάθαρση των δεξαμενών έρματος. Πιο

συγκεκριμένα, οφείλουν να απομακρύνουν τα ιζήματα από χώρους που έχουν καθοριστεί να φέρουν έρμα, και να κάνουν διάθεση των ιζημάτων αυτών, σύμφωνα με τις διατάξεις του σχεδίου διαχείρισης έρματος.

Πρόκειται για μία λειτουργία σημαντική για τη δημόσια υγεία δεδομένου ότι οι μικροοργανισμοί αποτελούν σημαντικό μέρος της βιοκοινότητας μιας δεξαμενής έρματος και ορισμένοι από αυτούς προκαλούν ασθένειες στον άνθρωπο⁹².

Πλοία που περιγράφονται στον κανονισμό B-3.3 ως B-3.5 (δηλαδή διάφορες κατηγορίες πλοίων που έχουν ναυπηγηθεί από το 2009 και μετά) πρέπει, χωρίς να θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια ή τη λειτουργική αποτελεσματικότητα, να έχουν σχεδιαστεί και να κατασκευαστεί με σκοπό την ελαχιστοποίηση της πρόσληψης και ανεπιθύμητης παγίδευσης ιζημάτων, τη διευκόλυνση της απομάκρυνσης ιζημάτων και την παροχή ασφαλούς πρόσβασης, έτσι ώστε να επιτραπεί απομάκρυνση και δειγματοληψία ιζημάτων, λαμβάνοντας υπόψη Κατευθυντήριες Οδηγίες που καταρτίστηκαν από τον IMO. Πλοία που περιγράφονται στον κανονισμό B-3.1, δηλαδή ναυπηγημένα πριν το 2009, πρέπει, στο βαθμό που αυτό είναι πρακτικά δυνατό, να συμμορφώνονται με την παρούσα παράγραφο.

XIV. B6 Καθήκοντα Αξιωματικών και Πληρώματος

Ο κανονισμός B-6, ο οποίος τιτλοφορείται «Καθήκοντα Αξιωματικών και Πληρώματος», ορίζει ότι οι αξιωματικοί και το πλήρωμα πρέπει να είναι ενήμεροι για τα καθήκοντά τους αναφορικά με τη διαδικασία διαχείρισης έρματος, ειδικά ως προς το πλοίο στο οποίο αυτοί προσφέρουν τις υπηρεσίες τους. Επιπροσθέτως, οφείλουν να είναι εξοικειωμένοι με το σχέδιο διαχείρισης έρματος, ανάλογα με τα καθήκοντά τους.

Αυτές οι διατάξεις δεν περιορίζουν τη σημασία τους σε μία καθαρά υπηρεσιακή – επαγγελματική προσέγγιση της αποστολής των εμπλεκόμενων ναυτικών αλλά επιτελούν και μία παιδαγωγική λειτουργία. Η Σύμβαση αποτελεί χαρακτηριστικό

⁹² ‘Α.-Μ. Κοτρίκλα, *Ναυτιλία και περιβάλλον. Μελέτη των αλληλεπιδράσεων της ναυτιλίας με το ατμοσφαιρικό περιβάλλον*, Σύνδεσμος Ελληνικών Ακαδημαϊκών Βιβλιοθηκών, Αθήνα, 2015, σ. 123.

παράδειγμα διεθνούς νομοθεσίας η οποία επιδιώκει αλλαγή νοοτροπίας από τη διεθνή ναυτιλία και την υιοθέτηση περιβαλλοντικής συνείδησης από τα ναυτιλιακά κράτη⁹³.

XV. Αστικές και ναυτικές ναυτιλιακές αξίες με έμφαση στον εξαγνισμό του πλοίου

Το θεσμικό πλαίσιο και οι επικρατούσες κοινωνικές αντιλήψεις για τη ναυτιλία συνδέονται με καινοτόμες αξίες. Αυτές οι τιμές μπορούν να διακριθούν σε δύο κατηγορίες, ως εξής:

A. αστικές αξίες, δηλαδή επικεντρωμένες στην πόλη (city-centered),

B. ναυτικές αξίες, με την έννοια ότι επικεντρώνονται στο πλοίο (ship-centered).

Από τη μια πλευρά, όσον αφορά τις αστικές ναυτιλιακές αξίες, η πρώτη εγγύηση συνίσταται στο «δικαίωμα στην πόλη» (right to the city), το οποίο αφορά τις πόλεις γενικά και επομένως εφαρμόζεται, μεταξύ άλλων, και στα παραθαλάσσια αστικά κέντρα, χωρίς όμως να εστιάζει ιδιαίτερα στη ναυτιλία. Το δικαίωμα αυτό προτάθηκε για πρώτη φορά σε ακαδημαϊκό επίπεδο, από το Γάλλο φιλόσοφο Ανρί Λεφέβρ το 1968. Ορίστηκε ως το δικαίωμα όλων των αστών να συμμετέχουν στη διαμόρφωση της πόλης, χωρίς αποκλεισμούς. Έχει αρχίσει πρόσφατα να καθιερώνεται σε συνταγματικό επίπεδο, όπως είναι η περίπτωση του άρθρου 31 του Συντάγματος του Ισημερινού, του 2008, το οποίο προβλέπει το δικαίωμα των ανθρώπων στην πλήρη απόλαυση της πόλης και των δημόσιων χώρων της, επομένως και των τυχόν λιμανιών της.

Εξάλλου, η σύνθετη λέξη «εντελέχεια» στα αρχαία ελληνικά επινοήθηκε από τον Αριστοτέλη και έχει συντεθεί από τις λέξεις «εν», «τέλος» και «έχειν», που σημαίνουν «εντός», «σκοπός» ή «τέλος» και «έχω, αντίστοιχα. Δηλώνει τη λήψη ορισμένης μορφής («είδος», στα αρχαία ελληνικά) και την εγγενή αιτία αυτής της μετάβασης. Για παράδειγμα, ο προορισμός του σπόρου, ο οποίος μετατράπηκε σε φυτό, εκφράζεται με τη λέξη «εντελέχεια», διότι η τέλεια μορφή του φυτού προέρχεται από το σπόρο. Συμπερασματικά, η εντελέχεια νοείται ως η φυσιολογική διαδικασία ολοκλήρωσης ή τελειοποίησης. Ειδικά ως προς τα λιμάνια, η εντελέχεια συνίσταται στη φιλοξενία, προς πρόσωπα και πλοία. Είναι αξιοσημείωτο ότι η φιλοξενία προσφέρεται επίσης από

⁹³ Ανώνυμος, *Ακόμη μια χώρα επικυρώνει τη Σύμβαση του Ballast Water Management*, Ναυτικά Χρονικά, 12 February 2018, <https://www.naftikachronika.gr/2018/02/12/akomi-mia-chora-epikyroneti-ti-symvasi-tou-ballast-water-management/>

τη φύση, με παράδειγμα την περιοχή του υπολιμνίου των λιμνών και των θαλασσών, η οποία λειτουργεί ως καταφύγιο για διάφορους έμβιους οργανισμούς και επομένως προστατεύει τη βιοποικιλότητα. Το λιμάνι και το υπολίμνιον μοιράζονται τόσο την ετυμολογική προέλευση όσο και τη λειτουργία (φιλοξενία). Συνεπώς, η φιλοξενία είναι η εντελέχεια του λιμανιού, με την έννοια ότι η λιμενική εντελέχεια συνίσταται στη φιλοξενία.

Από την άλλη πλευρά, μία ναυτική ναυτιλιακή αξία έγκειται στην επιρροή του πλοίου στην ανθρώπινη προσωπικότητα. Πρόκειται για την καινοτομία της ομοιότητας του ανθρώπου με το πλοίο, η οποία είναι συμμετρική με τη θεωρία τη σχετική με τον ανθρωπομορφισμό των πλοίων. Ο ανθρωπομορφισμός είναι ένα πολυσύνθετο φαινόμενο, με κοινωνικές, γλωσσικές και νομικές πτυχές. Για παράδειγμα, όπως το φυσικό πρόσωπο διαθέτει όνομα, ιθαγένεια και κατοικία, έτσι και το πλοίο έχει όνομα, εθνικότητα (σημαία) και λιμάνι νηολόγησης, αντίστοιχα.

Κατά συμμετρικό τρόπο, και το πλοίο αποτελεί σημείο πρωτογενούς αναφοράς για το φυσικό πρόσωπο, το οποίο προσδιορίζεται με βάση αυτό. Εμβληματική περίπτωση για αυτήν την ομοιότητα του ανθρώπινου όντος με τα πλοία (πλοιομορφισμός του ανθρώπου) αποτελεί η ελληνικής ετυμολογικής προελεύσεως λέξη «ανερμάτιστο», η οποία σημαίνει «στερημένο από έρμα», επομένως ελαφρύ⁹⁴. Η λέξη αυτή κυριολεκτείται για τα σκάφη ενώ έχει και μεταφορική σημασία για την ηθική του ανθρώπου. Παρομοίως, ο όρος του Ναυτιλιακού Δικαίου «γενική αβαρία» αφορά τα πλοία σε κατάσταση κινδύνου ενώ η λέξη «αβαρία» χρησιμοποιείται και για τη θυσία αγαθών στο χερσαίο κοινωνικό περίγυρο. Με άλλα λόγια, και το έρμα και η αβαρία συνδέονται με την αξιοπλοΐα του σκάφους. Επομένως, προκύπτει ότι το πλοίο συνιστά μία αξία, με το δικό της φιλοσοφικό περίγυρο, και χρησιμεύει ως πηγή έμπνευσης για την προσωπικότητα του ανθρώπου και για τις πράξεις στις οποίες αυτός προβαίνει, ιδιαίτερα σε βαριές περιπτώσεις σχετικές με την ασφάλεια και την ανάγκη διάσωσης αγαθών.

Εξάλλου, μία άλλη ναυτική ναυτιλιακή αξία έγκειται στον εξαγνισμό (στα αγγλικά “purification”) των πλοίων. Είναι αξιοσημείωτο ότι ο εξαγνισμός είναι μία νομικά ανερχόμενη έννοια, ήδη σε θεματικές περιοχές διάφορες της ναυτιλίας, όπως τα δάση. Για παράδειγμα, ο κανονισμός (ΕΕ) 2023/1115 σχετικός με την αποψίλωση των

⁹⁴ A. Maniatis, *Perspective du littoral*, Neptunus, 2024-1, p. 8.

δασών⁹⁵ χρησιμοποιεί στην αγγλική του γλωσσική μορφή τον όρο «purification» περιγράφοντας το ζωτικό ρόλο των δασών στον εξαγνισμό των υδάτων και των εδαφών ενώ, αντίθετα, η ελληνική του μορφή υιοθετεί τον όρο «καθαρισμός»⁹⁶.

Μεταξύ των εκδοχών της έννοιας του εξαγνισμού των πλοίων, συγκαταλέγονται και οι ακόλουθες:

α) Βάπτιση του πλοίου

Ο εξαγνισμός εμφανίζεται αρχικά ως μια τελετή με θρησκευτικές ρίζες, όπως το ιερό μυστήριο του βαπτίσματος. Το ελληνικό ρήμα «βαπτίζω» σημαίνει βυθίζω μέσα σε υγρό, συνήθως σε νερό. Για παράδειγμα, στη Γαλλία το όνομα του πλοίου δηλώνεται απλώς με τον όρο «Βάπτιση». Συνεπώς, το βάφτισμα δεν αποτελεί απλώς έκφραση εξαγνισμού αλλά και συμβολικό παράδειγμα του φαινομένου του ανθρωπομορφισμού του πλοίου. Πράγματι, αυτοί οι οποίοι βαπτίζονται είναι κατ' αρχάς τα βρέφη και οι κατηχούμενοι αλλά η βάπτιση βρίσκει πεδίο εφαρμογής και στα πλοία.

β) Αποκάθαρση του πλοίου (επεξεργασία έρματος, αποκάθαρση των δεξαμενών από τα ιζήματα του έρματος)

Ο εξαγνισμός έχει λάβει μια ιδιαίτερη μορφή κατά των ξενικών ειδών, με βάση τη Σύμβαση BWM, με την περιβαλλοντική διαχείριση του υδάτινου έρματος και των ιζημάτων του έρματος. Πρόκειται για την αποκάθαρση, διαδικασία η οποία απομακρύνει τα ακάθαρτα ή ξένα στοιχεία από μια ουσία ή έναν χώρο. Συμμετρικό του κατασταλτικού αυτού φαινομένου είναι η προστασία του πλοίου από τη βιορρύπανση, με το βάψιμο των υφάλων του πλοίου με υφαλοχρώματα, τα οποία επιτελούν μία λειτουργία προληπτική και επομένως όχι αποκάθαρσης.

⁹⁵ Κανονισμός (ΕΕ) 2023/1115 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαΐου 2023, για τη διαθεσιμότητα στην αγορά της Ένωσης και την εξαγωγή από την Ένωση ορισμένων βασικών και παράγωγων προϊόντων που συνδέονται με την αποψίλωση και την υποβάθμιση των δασών, και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 995/2010.

⁹⁶ Εκτιμώντας (1), εδάφιο β'.

Η BWM ορίζει ότι όλα τα πλοία που πραγματοποιούν διεθνείς πλόες υποχρεούνται κατ' αρχήν να διαχειρίζονται το έρμα και τα ιζήματά τους. Από τότε που τέθηκε σε ισχύ η σύμβαση (8 Σεπτεμβρίου 2017) η ανταλλαγή έρματος επιτρεπόταν για ένα μεταβατικό χρονικό διάστημα, μόνον για κάθε υπάρχον πλοίο, δηλαδή ήδη ναυπηγημένο πριν την ημερομηνία αυτή. Ωστόσο, από τις 8 Σεπτεμβρίου 2024 και μετά, όλα ανεξαιρέτως τα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέρους της Σύμβασης δεν επιτρέπεται πλέον να χρησιμοποιούν τη μέθοδο της ανταλλαγής και επομένως πρέπει να χρησιμοποιούν την καινοτόμο μέθοδο της επεξεργασίας. Ομοίως, οι απαιτήσεις της Σύμβασης για το έρμα δεν ισχύουν για τα πλοία που χρησιμοποιούν εγκαταστάσεις υποδοχής έρματος, οι οποίες συμμορφώνονται με τις σχετικές κατευθυντήριες γραμμές του IMO. Με άλλα λόγια, αντί της επεξεργασίας του έρματος εν πλω προβλέπεται η δυνατότητα παράδοσης του ανεπεξέργαστου έρματος σε εγκαταστάσεις υποδοχής έρματος στην ξηρά. Η παράδοση ανεπεξέργαστου έρματος σε λιμάνια μπορεί να είναι μια εναλλακτική λύση, μόνο εφόσον τέτοιες εγκαταστάσεις είναι διαθέσιμες. Ωστόσο, εκτιμάται ότι τα πλοία δεν μπορούν να βασίζονται αποκλειστικά σε αυτή τη δυνατότητα για τη συμμόρφωσή τους με τη Σύμβαση BWM. Κατά συνέπεια, οι κανόνες της BWM για τον εξαγνισμό του υδάτινου έρματος προωθούν την αναγνώριση του δικαιώματος του ανθρώπου στο νερό, το οποίο δεν κατοχυρώνεται ρητά ως ανθρώπινο δικαίωμα σε διεθνή σύμβαση παγκόσμιας εμβέλειας και έχει προβλεφθεί μόνο σε μικρό αριθμό Συνταγμάτων. Μολονότι το δικαίωμα αυτό έχει παραδοσιακά συνδεθεί με το γλυκό νερό και όχι με το αλμυρό, και έχει ως κύρια έκφασή του το πόσιμο νερό, η Σύμβαση σαφώς προωθεί την εγγύηση αυτή. Για παράδειγμα, η Σύμβαση δεν περιορίζεται αποκλειστικά στα θαλάσσια (αλμυρά) ύδατα αλλά εφαρμόζεται και στα γλυκά νερά που σχετίζονται με ποτάμια και λιμναία οικοσυστήματα. Αυτό συμβαίνει επειδή τα πλοία που δραστηριοποιούνται σε περιοχές γλυκού νερού, όπως μεγάλες λίμνες και ποτάμια που είναι προσβάσιμα από τη ναυτιλία, μπορούν επίσης να μεταφέρουν ξενικά είδη μέσω του έρματός τους.

Επιπλέον, η αποκάθαρση επιβάλλεται όχι μόνον για το έρμα αλλά και για τις δεξαμενές έρματος από τα ιζήματα, τα οποία δεν επιτρέπεται να απορριφθούν στη θάλασσα αλλά να παραδοθούν σε σχετικές κατάλληλες εγκαταστάσεις υποδοχής, στην ξηρά. Κάθε συμβαλλόμενο μέρος αναλαμβάνει την υποχρέωση να διασφαλίσει την παροχή κατάλληλων εγκαταστάσεων υποδοχής ιζημάτων στους λιμένες και τους τερματικούς σταθμούς, όπου καθαρίζονται ή επισκευάζονται δεξαμενές έρματος.

γ) Αποκατάσταση ξύλινου πλοίου πληγέντος από σήψη

Ο εξαγνισμός ισοδυναμεί με τη διάσωση ενός σκάφους που λόγω σήψης απειλείται με απώλεια, ως φυσική οντότητα, ή το οποίο δεν είναι αξιόπλοο. Συνδέεται με την έννοια της παράδοσης και της πολιτιστικής κληρονομιάς. Το σάπισμα είναι φαινόμενο που αφορά οργανικά υλικά, όπως το ξύλο, τα οποία υπόκεινται σε βιολογική αποσύνθεση λόγω μικροοργανισμών, υγρασίας και άλλων περιβαλλοντικών παραγόντων. Αν το ξύλινο πλοίο έχει ήδη προσβληθεί από σαπίλα και ληφθούν μέτρα για την αποκατάστασή του, όπως η αντικατάσταση των σαπισμένων τμημάτων ή η επισκευή του, μπορεί να θεωρηθεί ως τεχνικός εξαγνισμός του πλοίου. Σχετική είναι η περίπτωση του ελληνικού νόμου 4926/2022 για τη δραστηριοποίηση των πλοίων αναψυχής και των τουριστικών ημερόπλοιων, ο οποίος έχει καινοτομήσει, ευνοώντας την οικονομική εκμετάλλευση ξύλινων επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, άρα ενθαρρύνοντας και τη ναυπήγηση νέων.

Σχήμα 1.

Επισκόπηση της προσέγγισης ναυτιλιακών αξιών

Σύστημα ναυτιλιακών αξιών

A. Αστικές (city-centered) ναυτιλιακές αξίες

A1. Δικαίωμα στην πόλη (right to the city), (αστική και δυνητικά ναυτιλιακή αξία)

A2. Λιμενική εντελέχεια προς τη φιλοξενία (ναυτιλιακή και δυνητικά αστική αξία) («Η φιλοξενία είναι η εντελέχεια του λιμανιού»)

B. Ναυτικές (ship-centered) ναυτιλιακές αξίες (ναυτιλιακές αξίες επικεντρωμένες στο πλοίο)

B1. Ομοιότητα του ανθρώπου με το πλοίο (πλοιομορφισμός του ανθρώπου)

Παραδείγματα:

B1.α «ανερμάτιστο»

B1.β «αβαρία» (average)

Συμμετρικό φαινόμενο: ανθρωπομορφισμός του πλοίου

B2. Εξαγνισμός (purification) του πλοίου

Παραδείγματα:

B2.α Βάπτιση του πλοίου (έκφανση του ανθρωπομορφισμού του πλοίου)

B2.β Αποκάθαρση του έρματος, και των δεξαμενών του πλοίου από τα ιζήματα του έρματος (έκφανση του ανθρώπινου δικαιώματος στο νερό)

Συμμετρικό φαινόμενο: πρόληψη της βιορρύπανσης του πλοίου, με υφαλοχρώματα

B2.γ Αποκατάσταση ξύλινου πλοίου πληγέντος από σήψη

ΕΠΙΛΟΓΟΣ: Το βάρος της ναυτιλίας σε σχέση με το έρμα και με το περιβάλλον

Το έρμα το οποίο ενυπάρχει στα πλοία τα οποία κινούνται άφορτα και ερματισμένα είναι καθοριστικής σημασίας για τη διασφάλιση της ευστάθειας και της ασφάλειάς τους. Είναι ενδεικτικό της έντονης εξάρτησης των πλοίων από το έρμα ότι υφίσταται η τάση για πλήρωση των δεξαμενών σε ποσοστό πολύ κοντά στο 100% και όχι αρκετά μακριά από αυτό, π.χ. απλώς της τάξεως του 75%, πράγμα που αναδεικνύει τον έντονα και πολύπτυχα συμμετρικό χαρακτήρα του έρματος προς το φορτίο, όπως και την ιδιαίτερη σημασία του έρματος.

Έναν αιώνα μετά από την έναρξη χρησιμοποίησης του υδάτινου έρματος στη ναυτιλία, αυτή άρχισε να συνδέεται συστηματικά με το οικολογικό πρόβλημα των ξενικών ειδών. Η ναυτιλία, ιδιαίτερα τις τελευταίες δεκαετίες, βαρύνεται και με ένα περιβαλλοντικό βάρος, το οποίο συνίσταται στην οικολογική της υπευθυνότητα, τηρώντας τη θεμελιώδη αρχή της αειφορίας του περιβάλλοντος.

Άλλωστε, στην παρούσα φάση, η ανθρωπότητα καλείται να αντιμετωπίσει μία διπλή περιβαλλοντική κρίση, την απειλή κατά της βιοποικιλότητας, με εμβληματική περίπτωση εκείνη των ξενικών ειδών στα υδάτινα οικοσυστήματα, και την κλιματική αλλαγή η οποία έχει πρόσφατα εξελιχθεί σε κλιματική κρίση. Η περιβαλλοντική διαχείριση του υδάτινου έρματος και των ιζημάτων του έρματος με βάση τη σύμβαση BWM, και η αειφόρος προσέγγιση των υφαλοχρωμάτων για τα πλοία με βάση τη σύμβαση AFS αποδεικνύουν ότι η θάλασσα από «αχαρτογράφητα νερά», από περιβαλλοντική σκοπιά, έχει εξελιχθεί σε ιδιαίτερο πεδίο καινοτομίας. Έκφανση αυτής της πρωτοτυπίας αποτελούν μεταξύ άλλων οι θεμελιώδεις αρχές της πρόληψης (prevention) και της προφύλαξης (precaution) στο πλαίσιο του Δικαίου του Περιβάλλοντος και η ναυτική (ship-centered) ναυτιλιακή αξία του εξαγνισμού του πλοίου.

ΑΣΚΗΣΗ ΑΥΤΟΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

1. Αναλύστε το Δίκαιο Περιβάλλοντος ως κλάδο του δικαίου, με έμφαση στην ιστορική του απαρχή, σε συνδυασμό με το τρέχον ζήτημα της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος.
2. Ο καιρός σημαίνει το χρόνο. Πώς συνδέεται με το κλίμα;
 3. Πώς συνδέεται το φυτό «ηλίανθος» (ήλιος) με το κλίμα;
 4. Είθισται να χρησιμοποιείται η έκφραση «πράσσειν άλογα» εφόσον ασκείται κριτική για την πολιτική τη σχετική με την προστασία του περιβάλλοντος και τη συγκράτηση της κλιματικής αλλαγής. Υπάρχει κάποια άλλη σχετική με την κλιματική αλλαγή έννοια η οποία παραπέμπει συνειρμικά στα άλογα;
 5. Η Αφροδίτη είναι το δεύτερο πιο φωτεινό αντικείμενο, όπως φαίνεται από τη Γη. Ποιο είναι το κοινό στοιχείο του πλανήτη αυτού με τη Γη;
 6. Πώς συνδέεται η καύση ορυκτών καυσίμων με την κλιματική αλλαγή;
 7. Η συγκράτηση της κλιματικής αλλαγής είναι η μόνη μέθοδος για την αντιμετώπιση του φαινομένου της κλιματικής αλλαγής;
 8. Αναλύστε το ζήτημα του δικαιώματος στον Ήλιο και το ζήτημα του δικαιώματος στην πόλη.
 9. Αναλύστε τη διαδικασία θέσης σε ισχύ και τα κύρια σημεία του περιεχομένου της Συμφωνίας των Παρισίων για την κλιματική αλλαγή, συμπεριλαμβανομένου του ζητήματος της αναφοράς της Συμφωνίας στο νερό.
 10. Στο Σύνταγμα της Πολιτείας της Νέας Υόρκης είναι καθιερωμένα το δικαίωμα στον αέρα και άλλα περιβαλλοντικά δικαιώματα; Είναι γενικότερα παραδοσιακή η καθιέρωση ενός δικαιώματος στον καθαρό αέρα;
 11. Αναλύστε το ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 28.11.2019 και τη μετέπειτα παγκόσμια περιβαλλοντική προοπτική, συμπεριλαμβανομένης της περιβαλλοντικής κρίσης του πλανήτη.
 12. Ποια στρατηγική καθόρισε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τη ναυτιλιακή βιομηχανία;

13. Το σχέδιο διαχείρισης έρματος δεξαμενόπλοιου με ελληνική σημαία μπορεί να είναι συντεταγμένο στα ελληνικά και να περιλαμβάνει μία συνοπτική περιγραφή των διαδικασιών για τη διάθεση ιζημάτων στη θάλασσα;
14. Η διαχείριση έρματος πλοίου υπόκειται στην αρχή της ταχύτητας;
15. Αναφέρατε δύο ομοιότητες όσον αφορά το ουσιαστικό περιεχόμενο της Διεθνούς Συμβάσης για τον Έλεγχο των Επιβλαβών Συστημάτων Υφαλοχρωματισμού στα Πλοία (AFS) και της Διεθνούς Σύμβασης για τον Έλεγχο και Διαχείριση Έρματος και των Ιζημάτων που προέρχονται από τα Πλοία (BWM).
16. Η αρχή της ταχύτητας αφορά τη ναυτιλία ή το πεδίο του ευρύτερου Δικαίου των Μεταφορών;
17. Πώς το σχέδιο διαχείρισης έρματος πρέπει να αναφέρεται στον επιτετραμμένο για τη διαχείριση έρματος αξιωματικό του πλοίου; Αναφέρατε και τα καθήκοντα του αξιωματικού αυτού.
18. Αναλύστε τις αστικές ναυτιλιακές αξίες του δικαιώματος στην πόλη καθώς και της εντελέχειας του λιμανιού προς τη φιλοξενία.
19. Αναλύστε τον ανθρωπομορφισμό του πλοίου και την ομοιότητα του ανθρώπου με το πλοίο.
20. Αναλύστε τη βάπτιση του πλοίου και την αποκατάσταση ξύλινου πλοίου πληγέντος από σήψη, ως παραδείγματα εξαγνισμού του πλοίου.
21. Αναλύστε την αποκάθαρση του πλοίου κατά τη σύμβαση BWM, ως παράδειγμα εξαγνισμού του πλοίου.
22. Να αναφέρετε σε μορφή επιγραμματικού (σε τίτλους) πίνακα την προσέγγιση των αξιών της ναυτιλίας οι οποίες είναι επικεντρωμένες στην πόλη και στο πλοίο.
23. Προβείτε σε συμπερασματικές (επιλογικές) κρίσεις για το βάρος της ναυτιλίας σε σχέση με το έρμα και με την προστασία του περιβάλλοντος.

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΣΤΗΝ ΑΣΚΗΣΗ ΑΥΤΟΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

1. Το Δίκαιο Περιβάλλοντος αποτελεί ένα σχετικά νέο, αυτοτελή κλάδο του δικαίου, ο οποίος έχει γνωρίσει γρήγορη ανάπτυξη. Γεννήθηκε τον Ιούνιο 1972 στο πλαίσιο της πρώτης συνδιάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το περιβάλλον, η οποία πραγματοποιήθηκε στη Στοκχόλμη, και ένα χρόνο μετά απέκτησε μία εξειδικευμένη διεθνή σύμβαση για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, τη MARPOL. Εξάλλου, ο εικοστός πρώτος αιώνας κλέβει την παράσταση με νέες διεθνείς συμβάσεις για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, όπως η συστοιχία της σύμβασης AFS, του 2001, για τον έλεγχο επιβλαβών συστημάτων υφαλοχρωματισμού των πλοίων και της Διεθνούς Σύμβασης για τον Έλεγχο και Διαχείριση Έρματος και των Ιζημάτων που προέρχονται από τα Πλοία (Ballast Water Management, BWM), του 2004. Ο πυρήνας αυτής της σύμβασης, η οποία κυρώθηκε από την Ελλάδα το Μάιο 2017 με το νόμο 4470 και τέθηκε σε ισχύ στις 8 Σεπτεμβρίου του ίδιου έτους, απαιτεί όλα τα πλοία να εφαρμόσουν ένα Σχέδιο Διαχείρισης Έρματος (Ballast Water Management Plan). Η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος είναι επίκαιρη ιδίως στην τρέχουσα φάση της ανθρωπογενούς κλιματικής αλλαγής, την κλιματική κρίση. Η ναυτική τέχνη έχει δικαίως εξυμνηθεί, ωστόσο βρίσκεται προ της προκλήσεως να συμβιβάσει την οικονομία με την οικολογία.
2. Η λέξη καιρός σημαίνει το χρόνο και αποτελεί τον εννοιολογικό πυρήνα της ευρύτερης έννοιας του κλίματος, το οποίο προκύπτει από τις μετεωρολογικές παρατηρήσεις σε βάθος χρόνου, σε αντιδιαστολή με τον καιρό που χαρακτηρίζεται ως μία φυσική κατάσταση της ατμόσφαιρας σε μικρή χρονική περίοδο.
3. Το φυτό αυτό, γνωστό ως «ήλιος», θεωρείται σύμβολο της ηλιακής ενέργειας. Έχει το χαρακτηριστικό να στρέφει το λουλούδι του απευθείας στον Ήλιο ενώ αυτός αλλάζει θέσεις κατά τη διάρκεια της ημέρας. Επιπροσθέτως, μοιάζει με μικρό καθρέπτη του Ηλίου, με τις κίτρινες ακτίνες του. Συνεπώς, αυτό το εκ φύσεως ηλιοκεντρικό φυτό συνδέεται με την ηλιακά προσδιορισμένη έννοια του κλίματος.
4. Η έννοια του ποδηλάτου, το οποίο αρχικά αποκλήθηκε ξύλινο άλογο και αναδύθηκε ως μία εφεύρεση κατά τη διάρκεια της κρίσης της κλιματικής αλλαγής η οποία άρχισε το 1816.

5. Ο Αυγερινός ή Αποσπερίτης δεν εντυπωσιάζει απλώς με τη φωτεινότητά του αλλά ακόμη περισσότερο με το φαινόμενο του θερμοκηπίου.
6. Η καύση εκλύει άνθρακα στην ατμόσφαιρα, που ήταν εγκλωβισμένος επί εκατομμύρια χρόνια στο έδαφος. Ο άνθρακας παγιδεύει την ηλιακή θερμότητα, με συνέπεια την αύξηση της θερμοκρασίας του κλίματος και την κλιματική αλλαγή.
7. Όχι, η αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής διακρίνεται σε συγκράτηση και σε προσαρμογή. Η πρώτη μέθοδος είναι προσανατολισμένη στην ελάττωση των εκπομπών αερίων του φαινομένου του θερμοκηπίου. Η δεύτερη μέθοδος αφορά μία ευρεία γκάμα από δράσεις για να επιτευχθεί η ευθυγράμμιση των κοινωνικών συστημάτων σε ένα κλίμα που αλλάζει, π.χ. με τη δημιουργία δασών.
8. Η νομική θεωρία έχει πρόσφατα αναγνωρίσει ένα νέο δικαίωμα, το «ηλιακό δικαίωμα» («derecho solar») ή «δικαίωμα στον Ήλιο» («derecho al sol»), το οποίο αφορά την ηλιακή ενέργεια. Το Δίκαιο Περιβάλλοντος διαθέτει επαρκή εργαλεία για να εγγυηθεί την πρόσβαση σε αυτό το δικαίωμα της τρέχουσας, δηλαδή της τέταρτης, γενεάς στην ιστορία καθιέρωσης θεμελιωδών δικαιωμάτων. Η διασφάλιση της πρόσβασης του πληθυσμού στο δικαίωμα στον Ήλιο, ως μορφή άσκησης αειφόρου ενεργειακής πολιτικής, θα καταστήσει δυνατή επίσης την επίτευξη ενός άλλου θεμελιώδους δικαιώματος, όπως είναι το δικαίωμα στην πόλη. Είναι αξιοσημείωτο ότι ήδη η ανθρωπότητα κατοικεί σε έναν πλανήτη από πόλεις. Ενδείκνυται λοιπόν η χρήση ενεργών ηλιακών συσκευών όπως οι φωτοβολταϊκοί ηλιακοί συλλέκτες, για τη δημιουργία ηλεκτρικού ρεύματος, ή οι θερμικοί ηλιακοί συλλέκτες, για ζεστό νερό χρήσης (ZNX) ή για θέρμανση. Στο επίπεδο των πόλεων, η απόκτηση ηλεκτρισμού για τη φωταγώγηση και θερμικής ενέργειας για ZNX από την αξιοποίηση της ηλιακής ενέργειας αποτελούν μεγάλα ορόσημα που θα καταστήσουν δυνατή την πορεία προς την αειφόρο ανάπτυξη, και, κατά τούτο, θα δώσουν ζωή στο «δικαίωμα στον Ήλιο».
9. Στις 4 Νοεμβρίου 2016 τέθηκε σε ισχύ η Συμφωνία των Παρισίων για την κλιματική αλλαγή, 30 ημέρες μετά την 4^η Οκτωβρίου, οπότε εκπληρώθηκαν οι σχετικές προϋποθέσεις: επικύρωση από τουλάχιστον 55 χώρες που αντιπροσωπεύουν τουλάχιστον το 55% των παγκόσμιων εκπομπών αερίων του

θερμοκηπίου. Η Ελλάδα κύρωσε τη συμφωνία με το Ν. 4426 της 6.10.2016. Το κύρια στοιχεία της νομικά δεσμευτικής, παγκόσμιας σύμβασης είναι τα εξής:

- *Μακροπρόθεσμος στόχος*: οι κυβερνήσεις συμφώνησαν να συγκρατήσουν την αύξηση της μέσης θερμοκρασίας του πλανήτη αρκετά κάτω από τους 2 βαθμούς Κελσίου πάνω από τα προβιομηχανικά επίπεδα και να συνεχίσουν τις προσπάθειες να την περιορίσουν στον 1,5 βαθμό Κελσίου πάνω από τα προβιομηχανικά επίπεδα,
- *Συνεισφορές*: πριν και κατά τη διάσκεψη των Παρισίων, οι χώρες υπέβαλαν ολοκληρωμένα εθνικά σχέδια δράσης για το κλίμα με στόχο τη μείωση των εκπομπών τους,
- *Φιλοδοξία*: οι κυβερνήσεις συμφώνησαν να γνωστοποιούν ανά πενταετία τις συνεισφορές τους με σκοπό τον καθορισμό πιο φιλόδοξων στόχων,
- *Διαφάνεια*: οι κυβερνήσεις δέχθηκαν επίσης να γνωστοποιούν μεταξύ τους και στο κοινό την πρόοδό τους για την επίτευξη των στόχων τους, με σκοπό την εξασφάλιση διαφάνειας και εποπτείας,
- *Αλληλεγγύη*: η ΕΕ και άλλες ανεπτυγμένες χώρες θα εξακολουθήσουν να παρέχουν χρηματοδότηση για το κλίμα, προκειμένου να βοηθήσουν τις αναπτυσσόμενες χώρες τόσο να ελαττώσουν τις εκπομπές όσο και να θωρακιστούν έναντι των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής.

Το κείμενο της Συμφωνίας έχει περιθωριακή τη ρητή, ιδιαίτερη αναφορά στο νερό, το οποίο εννοείται και περιλαμβάνεται σε καίρια σημεία. Για παράδειγμα, στο Προοίμιο επισημαίνεται η *«σημασία της διασφάλισης της ακεραιότητας όλων των οικοσυστημάτων συμπεριλαμβανομένων των ωκεανών, και της προστασίας της βιοποικιλότητας η οποία αναγνωρίζεται από μερικούς πολιτισμούς ως Μητέρα Γη»*.

10. Ένα νέο ειδικό περιβαλλοντικό δικαίωμα σε τροχιά αναγνώρισης είναι το ανθρώπινο δικαίωμα στον καθαρό αέρα. Το γενικό δικαίωμα στο περιβάλλον έχει ρητά καθιερωθεί στην πλειονότητα των Συνταγμάτων της τρέχουσας εποχής. Ο ΟΗΕ το 2019 εκτιμούσε ότι περίπου 90% του παγκόσμιου πληθυσμού ανέπνεε μολυσμένο αέρα. Το Νοέμβριο 2021 οι ψηφοφόροι στη Νέα Υόρκη υιοθέτησαν ένα νέο τμήμα 19 στο άρθρο I του Συντάγματος της Πολιτείας της Νέας Υόρκης. Η διάταξη αυτή του καταλόγου των δικαιωμάτων, η οποία τέθηκε σε ισχύ την 01.01.2022, ορίζει: *« Κάθε πρόσωπο θα έχει δικαίωμα σε καθαρό αέρα και νερό, και σε υγιεινό περιβάλλον»*. Ένα ανθρώπινο

δικαίωμα στον καθαρό αέρα αποτελεί κάτι το περιθωριακό, σε επίπεδο δικαίου, σε αντιδιαστολή προς το γενικό δικαίωμα στην απόλαυση και στην προστασία του περιβάλλοντος. Συνεπώς, η καινοτομία στο πολιτειακό Σύνταγμα της Νέας Υόρκης είναι μία σημαντική εξέλιξη, σε ένα ομοσπονδιακό κράτος όπως οι Η.Π.Α. το οποίο αποτελεί σε παγκόσμια κλίμακα ένα από τα κατεξοχήν κράτη που ρυπαίνουν το περιβάλλον.

11. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο κήρυξε στις 28.11.2019 συμβολικά κατάσταση κλιματικής και περιβαλλοντικής έκτακτης ανάγκης. Δηλώνεται η δέσμευση αυτού του θεσμικού οργάνου να περιοριστεί η αύξηση της θερμοκρασίας της Γης στον 1,5 βαθμό Κελσίου και να αποφευχθεί μια μαζική απώλεια της βιοποικιλότητας. Είχαν προηγηθεί παρόμοια ψηφίσματα σε πολλά εθνικά κοινοβούλια κρατών μελών της ΕΕ, όπως στη Γαλλία. Το ψήφισμα αυτό είναι πρωτοποριακό διότι με αυτό η Ευρώπη γίνεται η πρώτη ήπειρος που κηρύσσει κατάσταση κλιματικής και περιβαλλοντικής έκτακτης ανάγκης. Επιπλέον, πρόκειται για ένα κείμενο που θα μπορούσε να χαρακτηριστεί και προφητικό, για την παγκόσμια περιβαλλοντική προοπτική. Η κρίση της πανδημίας του κορωνοϊού (Covid-19), η οποία ήρθε να προστεθεί στο ήδη δραματικό φαινόμενο της κλιματικής αλλαγής, έχει αποδειχθεί ότι ξεκίνησε από μόλυνση των ανθρώπων από ζώα, στην Κίνα. Το άτομο συμπεριφέρεται με απρόσεκτο και σε πολλά σημεία παράλογο τρόπο στη φύση, μη σεβόμενο ιδιαίτερα τα άγρια ζώα. Φαινόμενα όπως αποψίλωση δασών, εμπρησμοί δασικών εκτάσεων και αλλαγή χρήσεων γης έχουν συμβάλει αιτιωδώς στην παρούσα «διπλή κρίση του πλανήτη», η οποία συνίσταται στην κρίση τη σχετική με την κλιματική αλλαγή (κλιματική κρίση) και στην ανάγκη προστασίας της απειλούμενης βιοποικιλότητας. Η βιοποικιλότητα νομικά προστατεύεται από την παγκόσμια Σύμβαση για τη Βιοποικιλότητα, του 1992. Η σύμβαση υιοθετήθηκε το 1992, τέθηκε σε ισχύ το 1993, έχει κυρωθεί από την Ελλάδα με το νόμο 2204/1994 και παρέχει πλαίσιο διεθνούς συνεργασίας μεταξύ άλλων για την πρόληψη και τη διαχείριση των ξενικών ή χωροκατακτητικών ειδών ή βιοεισβολέων, δηλαδή των μη αυτόχθονων ειδών φυτών και ζώων τα οποία εισάγονται σκόπιμα ή τυχαία σε κάποιο οικοσύστημα και προκαλούν βλάβες σε αυτό⁹⁷.

⁹⁷ 'Α.-Μ. Κοτρίκλα, *Ναυτιλία και περιβάλλον. Μελέτη των αλληλεπιδράσεων της ναυτιλίας με το ατμοσφαιρικό περιβάλλον*, Σύνδεσμος Ελληνικών Ακαδημαϊκών Βιβλιοθηκών, Αθήνα, 2015, σ. 119.

12. Η στρατηγική αυτή, η οποία καθορίστηκε το 2013, αποτελείται από διαδοχικά στάδια, τα οποία είναι τα εξής: 1) παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από μεγάλα πλοία τα οποία χρησιμοποιούν λιμένες της ΕΕ, 2) στόχοι μείωσης των αερίων του θερμοκηπίου για τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, 3) περαιτέρω μέτρα, συμπεριλαμβανομένων μέτρων που βασίζονται στην αγορά, μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα.
13. Σύμφωνα με τον κανονισμό B1 του Παραρτήματος της Σύμβασης BWM, το σχέδιο πρέπει να περιγράφει λεπτομερώς, χωρίς δηλαδή να αρκεί μία συνοπτική αναφορά (σύνοψη), τις διαδικασίες για τη διάθεση ιζημάτων, όχι μόνο στη θάλασσα αλλά και στην ακτή. Εξάλλου, είναι σύμφωνο με τον κανονισμό αυτό το κείμενο να έχει συνταχθεί στα ελληνικά, εφόσον αυτή είναι η γλώσσα εργασίας του πλοίου. Ωστόσο, σε αυτήν την περίπτωση δεν αρκεί η σύνταξη του πρωτοτύπου, απαιτείται αυτό να μεταφραστεί σε μία από τις διεθνείς γλώσσες των αγγλικών, των γαλλικών και των ισπανικών.
14. Ναι, μολονότι δεν είναι ρητά διατυπωμένη η αρχή της ταχύτητας (ή της επιτάχυνσης) ως γενική αρχή, στη Σύμβαση BWM. Ειδικότερα, στο παράρτημα ο κανονισμός B-2 ορίζει ότι η επιθεώρηση του βιβλίου έρματος και η λήψη πιστοποιημένου αντιγράφου γίνονται όσο το δυνατόν ταχύτερα, χωρίς να προκαλείται αδικαιολόγητη καθυστέρηση του πλοίου. Σύμφωνα με το άρθρο 12 του κυρίου κειμένου της σύμβασης, καταβάλλονται όλες οι δυνατές προσπάθειες έτσι ώστε να αποφεύγεται αδικαιολόγητη κράτηση ή καθυστέρηση πλοίου βάσει των άρθρων 7.2, 8, 9 ή 10 του ίδιου κειμένου. Το πλοίο που αδικαιολόγητα κρατείται ή υφίσταται καθυστέρηση βάσει των προαναφερθέντων άρθρων, έχει δικαίωμα σε αποζημίωση για οποιαδήποτε απώλεια ή ζημία που τυχόν υπέστη. Επιπροσθέτως, ο κανονισμός B-4 ορίζει ότι το πλοίο δεν υποχρεούται ούτε σε απόκλιση από το προγραμματισμένο ταξίδι του ούτε να καθυστερήσει σε αυτό για να πραγματοποιήσει ανταλλαγή έρματος για την εκπλήρωση του επιπέδου που περιγράφεται στον κανονισμό Δ-1, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού B-4, δηλαδή η ανταλλαγή να γίνεται σε απόσταση τουλάχιστον 200 ναυτικών μιλίων (ή σε περίπτωση αδυναμίας, όσο το δυνατόν μακρύτερα από την ξηρά, και σε κάθε περίπτωση 50 ναυτικών μιλίων) και σε ύδατα βάθους τουλάχιστον 200 μέτρων.

15. Αυτές οι δύο διεθνείς συμβάσεις οι οποίες καταρτίστηκαν από τον IMO έχουν σημαντικές ομοιότητες. Για παράδειγμα, το θέμα και των δύο εμπίπτει στο πεδίο του Διεθνούς Ναυτικού Δικαίου και του Δικαίου Περιβάλλοντος δεδομένου ότι αφορούν στην αποτροπή αρνητικών επιπτώσεων στο θαλάσσιο περιβάλλον και στη δημόσια υγεία των ανθρώπων από τα υφαλοχρώματα (όσον αφορά τη σύμβαση AFS) και το έρμα (ως προς τη σύμβαση BWM). Οι δύο αυτές συμβάσεις δεν αρκούνται να θέτουν τεχνικές προδιαγραφές αλλά είναι εξοπλισμένες με προβλέψεις για μηχανισμό επιθεωρήσεων και επιβολής δυσμενών μέτρων, ο οποίος πρέπει να εφαρμόζεται με σεβασμό στην αρχή της ταχύτητας, η οποία είναι καθιερωμένη ως μία σημαντική αρχή υπέρ των πλοίων.
16. Η αρχή της ταχύτητας αφορά στη ναυτιλία, όπως είναι η περίπτωση των δύο παρόμοιων σχετικών διεθνών συμβάσεων του Δικαίου του Περιβάλλοντος, AFS 2001 και BWM 2004. Παρόμοιες παρατηρήσεις ισχύουν και για τις κατευθυντήριες οδηγίες του IMO, του 2017, για την εφαρμογή του Παραρτήματος V της σύμβασης MARPOL 73/78, σύμφωνα με τις οποίες βασική υποχρέωση των Αρχών των κρατών για να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του Παραρτήματος αυτού είναι να παρέχουν τα λιμάνια τους επαρκείς ευκολίες (port facilities) υποδοχής για την παραλαβή των στερεών απορριμμάτων (garbage) των πλοίων, οι οποίες πρέπει να καλύπτουν τις ανάγκες των πλοίων που τις χρησιμοποιούν χωρίς να προκαλούν αδικαιολόγητη καθυστέρηση. Επιπλέον, η αρχή της επιτάχυνσης είναι μία πολύ ευρύτερη, γενική αρχή, η οποία κείται, μεταξύ άλλων, στο ευρύτερο πεδίο του Δικαίου των Μεταφορών. Δίπλα στην κλασική αρχή της ασφάλειας των ταξιδιών, έχει πρόσφατα αναδυθεί η αρχή της έγκαιρης εκτελέσεως των ταξιδιών. Για παράδειγμα, όσον αφορά το σχετικό με την αποζημίωση αεροπορικών επιβατών κανονισμό EK 261/2004, ο οποίος υιοθετήθηκε κατόπιν πολυάριθμων παραπόνων ταξιδιωτών που είχαν πέσει θύματα διαταραχών στις πτήσεις τους, το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης εξέδωσε το 2009 τη διάσημη δικαστική απόφαση Sturgeon, η οποία έχει χαρακτηριστεί ως αυθεντική «νομική βόμβα»⁹⁸. Σύμφωνα με αυτή την πρωτοποριακή απόφαση,

⁹⁸ X. Delpach, *Les droits du tourisme consommateur*, Juristourisme 167 - septembre 2014, pp. 29-33, κυρίως σ. 33.

η οποία ακολουθήθηκε το 2012 από τη δικαστική απόφαση του ίδιου δικαστηρίου Nelson, μία καθυστέρηση για περισσότερες από 3 ώρες ισοδυναμεί με ακύρωση και οδηγεί επομένως σε αποζημίωση των θυμάτων. Συνεπώς, το δικαίωμα σε μία ασφαλή μεταφορά είναι σήμερα αναδιπλασιασμένο, καθώς συνοδεύεται από το δικαίωμα σε μία μεταφορά ποιότητας, της οποίας η ουσιώδης συνιστώσα είναι η σχολαστική τήρηση του προγραμματισμένου χρόνου εκτέλεσης του ταξιδιού.

17. Το σχέδιο πρέπει να προσδιορίζει τον αξιωματικό αυτό, σύμφωνα με τον κανονισμό B-1. Ειδικότερα, σύμφωνα με τις σχετικές κατευθυντήριες οδηγίες, τον ταυτοποιεί σαφώς και περιγράφει το καθηκοντολόγιό του. Στα καθήκοντά του συγκαταλέγονται οι υποχρεώσεις του να διασφαλίζει ότι η επιτελούμενη διαχείριση έρματος τηρεί τις διαδικασίες οι οποίες εμπεριέχονται στο σχέδιο, να διασφαλίζει ότι το βιβλίο έρματος και κάθε άλλο αναγκαίο έγγραφο τηρούνται και να είναι διαθέσιμος να συνδράμει τους αξιωματούχους της επιθεώρησης, εξουσιοδοτημένους από συμβαλλόμενο Μέρος για οποιαδήποτε δειγματοληψία η οποία μπορεί να χρειαστεί να αναληφθεί. Αυτές οι πληροφορίες αποτελούν το περιεχόμενο της δέκατης τέταρτης ενότητας της πρότυπης μορφής σχεδίου, η οποία επιγράφεται « Καθήκοντα του αξιωματικού διαχείρισης έρματος ».
18. Παράδειγμα αστικής, δηλαδή επικεντρωμένης στην πόλη (city-centered), ναυτιλιακής αξίας αποτελεί το δικαίωμα στην πόλη (right to the city), το οποίο αφορά τις πόλεις γενικά και επομένως εφαρμόζεται, μεταξύ άλλων, και στα παραθαλάσσια αστικά κέντρα, χωρίς όμως να εστιάζει ιδιαίτερα στη ναυτιλία. Το δικαίωμα αυτό προτάθηκε για πρώτη φορά σε ακαδημαϊκό επίπεδο, από το Γάλλο φιλόσοφο Ανρί Λεφέβρ το 1968. Ορίστηκε ως το δικαίωμα όλων των αστών να συμμετέχουν στη διαμόρφωση της πόλης, χωρίς αποκλεισμούς. Έχει αρχίσει πρόσφατα να καθιερώνεται σε συνταγματικό επίπεδο, όπως είναι η περίπτωση του άρθρου 31 του Συντάγματος του Ισημερινού, του 2008, το οποίο προβλέπει το δικαίωμα των ανθρώπων στην πλήρη απόλαυση της πόλης και των δημόσιων χώρων της, επομένως και των τυχόν λιμανιών της. Εξάλλου, η σύνθετη λέξη «εντελέχεια» στα αρχαία ελληνικά επινοήθηκε από τον Αριστοτέλη και έχει συντεθεί από τις λέξεις «εν», «τέλος» και «έχειν», που σημαίνουν «εντός», «σκοπός» ή «τέλος», και «έχω», αντίστοιχα. Δηλώνει τη λήψη ορισμένης μορφής («είδος», στα αρχαία ελληνικά) και την εγγενή αιτία

αυτής της μετάβασης. Για παράδειγμα, ο προορισμός του σπόρου, ο οποίος μετατράπηκε σε φυτό, εκφράζεται με τη λέξη «εντελέχεια», διότι η τέλεια μορφή του φυτού προέρχεται από το σπόρο. Συμπερασματικά, η εντελέχεια νοείται ως η φυσιολογική διαδικασία ολοκλήρωσης ή τελειοποίησης. Ειδικά ως προς τα λιμάνια, η εντελέχεια συνίσταται στη φιλοξενία, προς πρόσωπα και πλοία. Είναι αξιοσημείωτο ότι η φιλοξενία προσφέρεται επίσης από τη φύση, με παράδειγμα την περιοχή του υπολιμνίου των λιμνών και των θαλασσών, η οποία λειτουργεί ως καταφύγιο για διάφορους έμβιους οργανισμούς και επομένως προστατεύει τη βιοποικιλότητα. Το λιμάνι και το υπολίμνιον μοιράζονται τόσο την ετυμολογική προέλευση όσο και τη λειτουργία (φιλοξενία). Συνεπώς, η φιλοξενία είναι η εντελέχεια του λιμανιού, με την έννοια ότι η λιμενική εντελέχεια συνίσταται στη φιλοξενία.

19. Ο ανθρωπομορφισμός του πλοίου είναι ένα πολυσύνθετο φαινόμενο, με κοινωνικές, γλωσσικές και νομικές πτυχές. Για παράδειγμα, όπως το φυσικό πρόσωπο διαθέτει όνομα, ιθαγένεια και κατοικία, έτσι και το πλοίο έχει όνομα, εθνικότητα (σημαία) και λιμάνι νηολόγησης, αντίστοιχα. Κατά συμμετρικό τρόπο, και το πλοίο αποτελεί σημείο πρωτογενούς αναφοράς για το φυσικό πρόσωπο, το οποίο προσδιορίζεται με βάση αυτό. Εμβληματική περίπτωση για αυτήν την ομοιότητα του ανθρώπινου όντος με το πλοίο (πλοιομορφισμός του ανθρώπου) αποτελεί η ελληνικής ετυμολογικής προελεύσεως λέξη «ανερμάτιστο», η οποία σημαίνει «στερημένο από έρμα», επομένως ελαφρύ⁹⁹. Η λέξη αυτή κυριολεκτείται για τα σκάφη ενώ έχει και μεταφορική σημασία για την ηθική του ανθρώπου. Παρομοίως, ο όρος του Ναυτιλιακού Δικαίου «γενική αβαρία» αφορά τα πλοία σε κατάσταση κινδύνου ενώ η λέξη «αβαρία» χρησιμοποιείται και για τη θυσία αγαθών στο χερσαίο κοινωνικό περίγυρο. Με άλλα λόγια, και το έρμα και η αβαρία συνδέονται, πρωτογενώς, με την αξιοπλοΐα του σκάφους. Επομένως, προκύπτει ότι το πλοίο συνιστά μία αξία, με το δικό της φιλοσοφικό περίγυρο, και χρησιμεύει ως πηγή έμπνευσης για την προσωπικότητα του ανθρώπου και για τις πράξεις στις οποίες αυτός προβαίνει, ιδιαίτερα σε βαριές περιπτώσεις σχετικές με την ασφάλεια και την ανάγκη διάσωσης αγαθών.

⁹⁹ A. Maniatis, *Perspective du littoral*, Neptunus, 2024-1, p. 8.

20. Ο εξαγνισμός του πλοίου αποτελεί ναυτική, δηλαδή επικεντρωμένη στο πλοίο (ship-centered), ναυτιλιακή αξία. Παράδειγμα αποτελεί η βάπτιση, η οποία εμφανίζεται αρχικά ως μια τελετή με θρησκευτικές ρίζες, όπως το ιερό μυστήριο του βαπτίσματος. Το ελληνικό ρήμα «βαπτίζω» σημαίνει βυθίζω μέσα σε υγρό, συνήθως σε νερό. Για παράδειγμα, στη Γαλλία το όνομα του πλοίου δηλώνεται απλώς με τον όρο «Βάπτιση». Συνεπώς, το βάφτισμα δεν αποτελεί απλώς έκφανση εξαγνισμού αλλά και εμβληματικό παράδειγμα του φαινομένου του ανθρωπομορφισμού του πλοίου. Πράγματι, αυτοί οι οποίοι βαπτίζονται είναι κατ' αρχάς τα βρέφη και οι κατηχούμενοι αλλά η βάπτιση βρίσκει πεδίο εφαρμογής και στα πλοία. Εξάλλου, άλλο παράδειγμα εξαγνισμού συνίσταται στην αποκατάσταση ξύλινου πλοίου το οποίο έχει πληγεί από σήψη. Ο εξαγνισμός ισοδυναμεί με τη διάσωση ενός σκάφους που λόγω σήψης απειλείται με απώλεια, ως φυσική οντότητα, ή το οποίο δεν είναι αξιόπλοο. Συνδέεται με την έννοια της παράδοσης και της πολιτιστικής κληρονομιάς. Το σάπισμα είναι φαινόμενο που αφορά οργανικά υλικά, όπως το ξύλο, τα οποία υπόκεινται σε βιολογική αποσύνθεση λόγω μικροοργανισμών, υγρασίας και άλλων περιβαλλοντικών παραγόντων. Αν το ξύλινο πλοίο έχει ήδη προσβληθεί από σαπίλα και ληφθούν μέτρα για την αποκατάστασή του, όπως η αντικατάσταση των σαπισμένων τμημάτων ή η επισκευή του, το γεγονός αυτό μπορεί να χαρακτηριστεί ως τεχνικός εξαγνισμός του πλοίου. Σχετική είναι η περίπτωση του ελληνικού νόμου 4926/2022 για τη δραστηριοποίηση των πλοίων αναψυχής και των τουριστικών ημερόπλοιων, ο οποίος έχει καινοτομήσει, ευνοώντας την οικονομική εκμετάλλευση ξύλινων επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, άρα ενθαρρύνοντας και τη ναυπήγηση νέων.
21. Ο εξαγνισμός του πλοίου, ως ναυτική (ship-centered) ναυτιλιακή αξία, έχει λάβει μια ιδιαίτερη μορφή κατά των ξενικών ειδών, με βάση τη Σύμβαση BWM, με την περιβαλλοντική διαχείριση του υδάτινου έρματος και των ιζημάτων του έρματος. Πρόκειται για την αποκάθαρση, η οποία ορίζεται ως διαδικασία που απομακρύνει τα ακάθαρτα ή ξένα στοιχεία από μια ουσία ή έναν χώρο. Συμμετρικό του κατασταλτικού αυτού φαινομένου είναι η προστασία του πλοίου από τη βιορρύπανση, με το βάνισμο των υφάλων του πλοίου με υφαλοχρώματα, τα οποία επιτελούν μία λειτουργία προληπτική και επομένως όχι αποκάθαρσης (μη κατασταλτική). Η BWM ορίζει ότι όλα τα πλοία που

πραγματοποιούν διεθνείς πλόες υποχρεούνται κατ' αρχήν να διαχειρίζονται το έρμα και τα ιζήματα του έρματος. Από τότε που τέθηκε σε ισχύ η σύμβαση (8 Σεπτεμβρίου 2017) η ανταλλαγή έρματος επιτρεπόταν για ένα μεταβατικό χρονικό διάστημα, μόνον για κάθε υπάρχον πλοίο, δηλαδή ήδη ναυπηγημένο πριν την ημερομηνία αυτή. Ωστόσο, από τις 8 Σεπτεμβρίου 2024 και μετά, όλα ανεξαιρέτως τα πλοία που φέρουν τη σημαία κρατους μερους της Σύμβασης δεν επιτρέπεται πλέον να χρησιμοποιούν τη μέθοδο της ανταλλαγής και επομένως πρέπει να χρησιμοποιούν την καινοτόμο μέθοδο της επεξεργασίας. Ομοίως, οι απαιτήσεις της Σύμβασης για το έρμα δεν ισχύουν για τα πλοία που χρησιμοποιούν εγκαταστάσεις υποδοχής έρματος, οι οποίες συμμορφώνονται με τις σχετικές κατευθυντήριες γραμμές του IMO. Με άλλα λόγια, αντί της επεξεργασίας του έρματος εν πλω προβλέπεται η εναλλακτική δυνατότητα παράδοσης του ανεπεξέργαστου έρματος σε εγκαταστάσεις υποδοχής έρματος στην ξηρά. Η παράδοση ανεπεξέργαστου έρματος σε λιμάνια μπορεί να είναι μια εναλλακτική λύση, μόνο εφόσον τέτοιες εγκαταστάσεις είναι διαθέσιμες. Ωστόσο, εκτιμάται ότι τα πλοία δεν μπορούν να βασίζονται αποκλειστικά σε αυτή τη δυνατότητα για τη συμμόρφωσή τους με τη Σύμβαση BWM. Κατά συνέπεια, οι κανόνες της BWM για τον εξαγνισμό του υδάτινου έρματος προωθούν την αναγνώριση του δικαιώματος του ανθρώπου στο νερό, το οποίο δεν κατοχυρώνεται ρητά ως ανθρώπινο δικαίωμα σε διεθνή σύμβαση παγκόσμιας εμβέλειας και έχει προβλεφθεί μόνο σε μικρό αριθμό Συνταγμάτων. Μολονότι το δικαίωμα αυτό έχει παραδοσιακά συνδεθεί με το γλυκό νερό και όχι με το αλμυρό, και έχει ως κύρια έκφασή του το πόσιμο νερό, η Σύμβαση σαφώς προωθεί την εγγύηση αυτή. Για παράδειγμα, η Σύμβαση δεν περιορίζεται αποκλειστικά στα θαλάσσια (αλμυρά) ύδατα αλλά εφαρμόζεται και στα γλυκά νερά που σχετίζονται με ποτάμια και λιμναία οικοσυστήματα. Αυτό συμβαίνει επειδή τα πλοία που δραστηριοποιούνται σε περιοχές γλυκού νερού, όπως μεγάλες λίμνες και ποτάμια που είναι προσβάσιμα από τη ναυτιλία, μπορούν επίσης να μεταφέρουν ξενικά είδη μέσω του έρματός τους. Επιπλέον, η αποκάθαρση επιβάλλεται όχι μόνον για το έρμα αλλά και για τις δεξαμενές έρματος από τα ιζήματα, τα οποία δεν επιτρέπεται να απορριφθούν στη θάλασσα αλλά να παραδοθούν σε σχετικές κατάλληλες εγκαταστάσεις υποδοχής, στην ξηρά. Κάθε συμβαλλόμενο μέρος αναλαμβάνει

την υποχρέωση να διασφαλίσει την παροχή κατάλληλων εγκαταστάσεων υποδοχής ιζημάτων στους λιμένες και τους τερματικούς σταθμούς, όπου καθαρίζονται ή επισκευάζονται δεξαμενές έρματος.

22. Σύστημα αστικών και ναυτικών αξιών σχετικών με τη ναυτιλία (ναυτιλιακών αξιών)

A. Αστικές (city-centered) ναυτιλιακές αξίες

A1. Δικαίωμα στην πόλη (right to the city), (αστική και δυνητικά ναυτιλιακή αξία)

A2. Λιμενική εντελέχεια προς τη φιλοξενία προσώπων και πλοίων (ναυτιλιακή και δυνητικά αστική αξία) (*«Η φιλοξενία είναι η εντελέχεια του λιμανιού»*)

* * *

B. Ναυτικές (ship-centered) ναυτιλιακές αξίες (ναυτιλιακές αξίες επικεντρωμένες στο πλοίο)

B1. Ομοιότητα του ανθρώπου με το πλοίο (πλοιομορφισμός του ανθρώπου)

Παραδείγματα:

B1.α. «ανερμάτιστο»

B1.β. «αβαρία» (average)

Συμμετρικό φαινόμενο: ανθρωπομορφισμός του πλοίου

B2. Εξαγνισμός (purification) του πλοίου

Παραδείγματα:

B2.α Βάπτιση του πλοίου (έκφανση του ανθρωπομορφισμού του πλοίου)

B2.β Αποκάθαρση του έρματος, και των δεξαμενών του πλοίου από τα ιζήματα του έρματος (έκφανση του ανθρώπινου δικαιώματος στο νερό)

Συμμετρικό φαινόμενο: πρόληψη της βιορρύπανσης του πλοίου, με υφαλοχρώ-

B2.γ Αποκατάσταση ξύλινου πλοίου πληγέντος από σήψη

23. Το έρμα το οποίο ενυπάρχει στα πλοία που πλέουν άφορτα και ερματισμένα είναι καθοριστικής σημασίας για τη διασφάλιση της ευστάθειας και της ασφάλειάς τους. Είναι ενδεικτικό της έντονης εξάρτησης των πλοίων από το έρμα ότι υφίσταται η τάση για πλήρωση των δεξαμενών σε ποσοστό πολύ κοντά στο 100% και όχι αρκετά μακριά από αυτό, π.χ. απλώς της τάξεως του 75%, πράγμα που αναδεικνύει τον έντονα και πολύπτυχα συμμετρικό χαρακτήρα του έρματος προς το φορτίο, όπως και την ιδιαίτερη σημασία του έρματος. Έναν αιώνα μετά από την έναρξη χρησιμοποίησης του υδάτινου έρματος στη ναυτιλία, αυτή άρχισε να συνδέεται συστηματικά με το οικολογικό πρόβλημα των ξενικών ειδών. Η ναυτιλία, ιδιαίτερα τις τελευταίες δεκαετίες, βαρύνεται και με ένα περιβαλλοντικό βάρος, το οποίο συνίσταται στην οικολογική της υπευθυνότητα, τηρώντας τη θεμελιώδη αρχή της αειφορίας του περιβάλλοντος. Άλλωστε, στην παρούσα φάση, η ανθρωπότητα καλείται να αντιμετωπίσει μία διπλή περιβαλλοντική κρίση, την απειλή κατά της βιοποικιλότητας, με emblematicή περίπτωση εκείνη των ξενικών ειδών στα υδάτινα οικοσυστήματα, και την κλιματική αλλαγή η οποία έχει πρόσφατα εξελιχθεί σε κλιματική κρίση. Η περιβαλλοντική διαχείριση του υδάτινου έρματος και των ιζημάτων του έρματος με βάση τη σύμβαση BWM, και η αειφόρος προσέγγιση των υφαλοχρωμάτων για τα πλοία με βάση τη σύμβαση AFS αποδεικνύουν ότι η θάλασσα από «αχαρτογράφητα νερά», από περιβαλλοντική σκοπιά, έχει εξελιχθεί σε ιδιαίτερο πεδίο καινοτομίας. Έκφανση αυτής της πρωτοτυπίας αποτελούν μεταξύ άλλων οι θεμελιώδεις αρχές της πρόληψης (prevention) και της προφύλαξης (precaution) στο πλαίσιο του Δικαίου του Περιβάλλοντος και η ναυτική (ship-centered) ναυτιλιακή αξία του εξαγνισμού (purification) του πλοίου.

ΕΠΙΜΕΤΡΟ

ΑΣΚΗΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ Ι¹⁰⁰

1. Αναλύστε τις πηγές του δικαίου
2. Αναλύστε την ιεράρχηση των κανόνων δικαίου (συμπεριλαμβανομένης της ανάλυσης των εγκυκλίων καθώς και των τυπικών στοιχείων των δημοσίων εγγράφων)
3. Αναλύστε την ερμηνεία των κανόνων δικαίου
4. Αναλύστε τους κλάδους στους οποίους διακρίνεται το δημόσιο δίκαιο
5. Αναλύστε την έννοια του ναυτικού δικαίου και τη διαίρεση του ναυτικού δικαίου (συμπεριλαμβανομένης και της διάκρισης του δικαίου σε ενδοτικό και αναγκαστικό)
6. Αναλύστε τη χωρητικότητα του πλοίου
7. Αναλύστε το « Έγγραφο εθνικότητας (certificate of registry) » του πλοίου
8. Αναλύστε την οργανική σύνθεση πληρώματος του πλοίου
9. Αναλύστε την έννοια – προϋποθέσεις της απογραφής των ναυτικών (συμπεριλαμβανομένου του ναυτικού φυλλαδίου και της κατάσχεσής του)
10. Αναλύστε την έννοια και τις περιπτώσεις (είδη) των ναυτεργατικών διαφορών.
11. Αναλύστε το ποινικό αδίκημα (έγκλημα) της στάσης
12. Αναλύστε το ποινικό αδίκημα (έγκλημα) της επιβουλής κατά του πλοιάρχου
13. Τα προεδρικά διατάγματα

¹⁰⁰ Με βάση το εγχειρίδιο Π. Λυκούδη, *Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου*, Γ' έκδοση (Επιμ. Δ. Βασιλάκη), Αθήνα 2014.

Α. έχουν ως υποκατηγορία τους τα εκτελεστικά προεδρικά διατάγματα.

Β. θεσπίζονται από τη Βουλή και τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας.

Γ. εκδίδονται από τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας με πρόταση του Συμβουλίου της Επικρατείας.

Δ. Ισχύουν όλα τα παραπάνω.

Ε. Δεν ισχύει τίποτα από τα παραπάνω.

14. Ο Colbert

Α. ήταν υπουργός Ναυτικών της Αγγλίας.

Β. συνδέεται με Ordonnance (1668).

Γ. θέσπισε το γαλλικό Εμπορικό Κώδικα ο οποίος περιλαμβάνει κανόνες του Ναυτικού Δικαίου.

Δ. συμμετείχε στη Γαλλική Επανάσταση.

Ε. Δεν ισχύει τίποτα από τα παραπάνω.

15. Οι εγκύκλιοι

Α. είναι επίσημο διδακτικό υλικό για παροχή εγκυκλοπαιδικών γνώσεων.

Β. είναι ανώτερες από τα προεδρικά διατάγματα.

Γ. είναι ανώτερες από τους νόμους που θεσπίζει η Βουλή.

Δ. απευθύνονται από προϊσταμένη σε υποδεέστερες υπηρεσίες.

Ε. Δεν ισχύει τίποτα από τα παραπάνω.

16. Το δικονομικό δίκαιο

Α. είναι κωδικοποιημένο στον Ποινικό Κώδικα (Π.Κ.).

Β. είναι κλάδος του ιδιωτικού δικαίου.

Γ. περιλαμβάνει την ποινική δικονομία.

Δ. Ισχύουν όλα τα παραπάνω.

Ε. Δεν ισχύει τίποτα από τα παραπάνω.

17. Ο Λουδοβίκος XIV

Α. ήταν βασιλιάς της Αγγλίας.

Β. συνδέεται με την Ordonnance de la Marine .

Γ. ανατράπηκε από τον Colbert.

Δ. Ισχύουν όλα τα παραπάνω.

Ε. Δεν ισχύει τίποτα από τα παραπάνω.

18. Η απογραφή

Α. αποδεικνύει ότι το επάγγελμα του ναυτικού δεν είναι κλειστό επάγγελμα.

Β. είναι καινούριος θεσμός του δικαίου.

Γ. γίνεται στον Πειραιά από την υπηρεσία ναυτικών μητρώων.

Δ. ρυθμίζεται από τους κανόνες του ΚΙΝΔ.

Ε. Δεν ισχύει τίποτα από τα παραπάνω.

19. Ουσιαστικοί νόμοι

Α. είναι τα έθιμα.

Β. είναι μεταξύ άλλων οι Υπουργικές Αποφάσεις.

Γ. είναι μεταξύ άλλων οι κανόνες της ηθικής.

Δ. Ισχύουν όλα τα παραπάνω.

Ε. Δεν ισχύει τίποτα από τα παραπάνω.

20. Το Εμπράγματο Δίκαιο

Α. είναι κλάδος του Δικονομικού Δικαίου.

Β. είναι κλάδος του Εμπορικού Δικαίου.

Γ. είναι κλάδος του Αστικού Δικαίου.

Δ. αποτελείται κυρίως από κανόνες ενδοτικού δικαίου.

Ε. Δεν ισχύει τίποτα από τα παραπάνω.

21. Ο γαλλικός εμπορικός κώδικας

Α. ονομάζεται Code Civil.

Β. ίσχυσε στη Γαλλία, όχι και στην Ελλάδα

Γ. συνδέεται με το Ναπολέοντα.

Δ. Ισχύουν όλα τα παραπάνω.

Ε. Δεν ισχύει τίποτα από τα παραπάνω.

22. Το Αστικό Δίκαιο

- A. είναι κλάδος του Δημοσίου Δικαίου.
- B. αποτελείται συνολικά από 4 κλάδους.
- Γ. περιλαμβάνει το Εμπορικό Δίκαιο.
- Δ. περιλαμβάνει τις γενικές αρχές.
- E. Δεν ισχύει τίποτα από τα παραπάνω.

23. Η αυθεντική ερμηνεία του νόμου (δηλαδή μίας διάταξης ενός νόμου τον οποίο έχει ψηφίσει η Βουλή)

- A. γίνεται από τα δικαστήρια.
- B. γίνεται από τους συγγραφείς.
- Γ. γίνεται με διοικητική απόφαση (διοικητική πράξη).
- Δ. Ισχύουν όλα τα παραπάνω.
- E. Δεν ισχύει τίποτα από τα παραπάνω.

24. Η πολιτική δικονομία

- A. είναι κλάδος της Πολιτικής Επιστήμης.
- B. είναι κλάδος του Ιδιωτικού Δικαίου.
- Γ. είναι κλάδος του Ποινικού Δικαίου.
- Δ. είναι κλάδος της Ποινικής Δικονομίας.
- E. Δεν ισχύει τίποτα από τα παραπάνω.

25. Οι διατάξεις οι οποίες δεν μπορούν να τροποποιηθούν με συμφωνία των ενδιαφερομένων

- A. ονομάζονται επιεικές δίκαιο.
- B. ονομάζονται ενδοτικό δίκαιο.
- Γ. ονομάζονται αυταρχικό δίκαιο.
- Δ. ονομάζονται αναγκαστικό δίκαιο.
- E. Δεν ισχύει τίποτα από τα παραπάνω.

ΛΥΣΗ ΑΣΚΗΣΕΩΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ Ι

1. σσ. 9-10 (ενότητα «02. Οι πηγές του δικαίου»)
2. σσ. 10-11 (ενότητα «0.3 Ιεράρχηση των κανόνων δικαίου»)
3. σ. 11 (ενότητα «04. Ερμηνεία των κανόνων δικαίου»)
4. σσ. 11-12 (απόσπασμα της ενότητας «05. Διαίρεση του δικαίου»)
5. σ. 13 (ενότητα « 1.1 Έννοια – Διαίρεση ναυτικού δικαίου»)
6. σ. 22 (απόσπασμα της ενότητας « 2.3 Χαρακτηριστικά γνωρίσματα του πλοίου»)
7. σσ. 27-28 (απόσπασμα της ενότητας « 3.2 Περιεχόμενο των ναυτιλιακών εγγράφων »)
8. σ. 39 (ενότητα «6.2 Οργανική σύνθεση πληρώματος»)
9. σ. 48 (ενότητα « 7.1 Έννοια – Προϋποθέσεις »)
10. σ. 64 (ενότητα «13.1 Έννοια – Περιπτώσεις»)
11. σ. 69 (απόσπασμα της ενότητας « 14.1 Τα αδικήματα που στρέφονται κατά της υπηρεσίας του πλοίου και κατά της πειθαρχίας »)
12. σ. 69 (απόσπασμα της ενότητας « 14.1 Τα αδικήματα που στρέφονται κατά της υπηρεσίας του πλοίου και κατά της πειθαρχίας »)

13Α

14Β

15 Δ

16Γ

17Β

18Γ

19B

20Γ

21Γ

22Δ

23E

24E

25Δ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Α. Αλεξόπουλος, Ν. Φουρναράκης, *Διεθνείς κανονισμοί – Ναυτιλιακή πολιτική και Δίκαιο της Θάλασσας*, Αθήνα 2015.

Ανώνυμος, *Ακόμη μια χώρα επικυρώνει τη Σύμβαση του Ballast Water Management*, Ναυτικά Χρονικά, 12 February 2018, <https://www.naftikachronika.gr/2018/02/12/akomi-mia-chora-epikyronei-ti-symvasi-tou-ballast-water-management/>

Λ. Αθανασίου, *Ναυτικό Δίκαιο νέος Κ.Ι.Ν.Δ. Διεθνείς συμβάσεις*, 4^η έκδοση, Νομική Βιβλιοθήκη, 2023.

Ευ. Βαλλιάνος, *Το αποτύπωμα του άνθρακα στην ναυτιλία*, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο Σχολή Μηχανολόγων Μηχανικών Τομέας Θερμότητας, Αθήνα, Οκτώβριος 2020, <https://dspace.lib.ntua.gr/xmlui/bitstream/handle/123456789/52594/%CE%92%CE%91%CE%9B%CE%9B%CE%99%CE%91%CE%9D%CE%9F%CE%A3%20%CE%95%CE%A5%CE%91%CE%93%CE%93%CE%95%CE%9B%CE%9F%CE%A3%20FINAL.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

A. Carotenuto, *Ecco perché abbiamo voluto la bicicletta*, Il venerdì di Repubblica, 30 dicembre 2016, Numero 1502, pp. 12-17.

P. Chaumette, *Avant propos*, in P. Chaumette (dir.), *Droits Maritimes*, 4^e édition, Dalloz 2021, pp. V-VIII.

X. Delpech, *Les droits du tourisme consommateur*, Juristourisme 167 - septembre 2014, pp. 29-33.

F. Ducol, *Un droit pour naviguer sans entraves*, La Vie - Le Monde, Hors-série, pp. 124-125.

C. Ducruet, *Réseau maritime mondial et hiérarchie portuaire*, Questions Internationales, N° 70, - Novembre-décembre 2014, pp. 21-29.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, *Μείωση των εκπομπών από τον τομέα της ναυτιλίας*, https://ec.europa.eu/clima/index_el.

Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Συμβούλιο της Ευρώπης, *Συμφωνία των Παρισίων για την κλιματική αλλαγή*, <https://www.consilium.europa.eu/el/policies/climate-change/paris-agreement/#>.

A. Fernández, *El hombre y el derecho al sol. En el marco del desarrollo sostenible*, Octubre de 2012, págs. 1-6, <https://ambienteydesarrollosostenibledotorg.files.wordpress.com/2012/10/el-hombre-y-el-dercho-al-sol.pdf>.

D. Galon, *The S/S Burdigala former Schnell dampfer Kaiser Friedrich (1897-1916), International Conference in Management of Accessible Underwater, Cultural and Natural Heritage Sites: 'Dive in Blue Growth'*, Athens Greece, 16-18 October 2019, pp. 244-251.

A. W. Heffter, *Αλληλεθνές της Ευρώπης Δίκαιον*, (μτφρ. Διομ. Κυριακού), Αθήνησι, 1860.

Κ. Καρτάλης, Χ. Κοκκώσης, Κ. Φιλιππόπουλος, Α. Πολύδωρος, Κ. Λάππα, Θ. Μαυράκου, *Ενσωματώνοντας την κλιματική αλλαγή στον μετασχηματισμό του αναπτυξιακού μοντέλου της Ελλάδας*, διαν. ΝΕΟσις Οργανισμός Έρευνας και Ανάλυσης, Οκτώβριος 2021, σ. 18, https://www.dianeosis.org/wp-content/uploads/2021/10/Climate_Change_2021.pdf.

Α. Κλήμης, *Οι συνεταιρισμοί στην Ελλάδα. Τόμος πρώτος Συνεργασίες - Προσυνεταιρισμοί - Συνεταιρισμοί από την αρχαιότητα μέχρι το 1922*, Εκδόσεις «Ι. Πιτσιλός», Αθήνα 1985.

Π. Κονιδάρη, *Κλιματική αλλαγή, Intelligent Deep Analysis*, <http://indeepanalysis.gr/perivallon/klimatikh-allagh>.

A. Κοντογεώργος, Π. Σεργάκη, *Αρχές Διοίκησης Αγροτικών Συνεταιρισμών. Προκλήσεις και Προοπτικές*, Ελληνικά Ακαδημαϊκά Ηλεκτρονικά Συγγράμματα και Βοηθήματα, 2016.

‘Α.-Μ. Κοτρίκλα, *Ναυτιλία και περιβάλλον. Μελέτη των αλληλεπιδράσεων της ναυτιλίας με το ατμοσφαιρικό περιβάλλον*, Σύνδεσμος Ελληνικών Ακαδημαϊκών Βιβλιοθηκών, Αθήνα, 2015.

Υ. Lacoste, *Το νερό στον κόσμο Οι μάχες για τη ζωή*, Κασταλία Εκδόσεις, 2006.

Π. Λυκούδης, *Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου*, Αθήνα 2014.

A. Μανιάτης, *Παγκόσμια βιοηθική και βιοδίκαιο*, e-ΘΕΜΙΣ, January 11, 2021, σσ. 1-17,

<https://www.ethemis.gr/2021/01/11/%CE%BC%CE%B5%CE%BB%CE%AD%CF%84%CE%B7-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%B1%CE%BD%CF%84%CF%8E%CE%BD%CE%B7-%CE%BC%CE%B1%CE%BD%CE%B9%CE%AC%CF%84%CE%B7-%CE%B4%CE%B9%CE%BA%CE%B7%CE%B3%CF%8C%CF%81%CE%BF%CF%80%CE%B1%CE%B3%CE%BA%CF%8C%CF%83%CE%BC%CE%B9%CE%B1-%CE%B2%CE%B9%CE%BF%CE%B7%CE%B8%CE%B9%CE%BA%CE%AE-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CE%B2%CE%B9%CE%BF%CE%B4%CE%AF%CE%BA%CE%B1%CE%B9%CE%BF.html>.

A. Maniatis, P. Siousiouras, E. Baxevani, *Arctic ice melting and Norwegian port potentials*, 7th Annual EuroMed Conference of the EuroMed Academy of Business, 2014, pp. 1142-1156.

A. Maniatis, *Co-op icon*, 14th Annual Conference of the EuroMed Academy of Business, 2021, pp. 491-503.

A. Maniatis, *La piraterie en Afrique*, Neptunus E-revue, 2017/4.

A. Maniatis, *Le Droit Maritime*, Neptunus, e.revue, vol. 24, 2018/2.

A. Maniatis, *Le Floréal appelle la France*, Neptunus, e.revue, Vol. 28, 2022/3, pp. 1-6.

A. Maniatis, *Le patrimoine culturel grec et la France*, ADMO, Tome XL – 2022.

- A. Maniatis, *Perspective du littoral*, Neptunus, 2024-1, pp. 1-15.
- A. Maniatis, *The archaeological zone in the Constitution for the Oceans*, 11th Annual Conference of the EuroMed Academy of Business, 2018, pp. 881-887.
- A. Maniatis, *The Area of the international seabed in the Constitution for the Oceans*, 11th Annual Conference of the EuroMed Academy of Business, 2018, pp. 895-900.
- A. Maniatis, *The Svalbard Archipelago upon the Law of the Sea*, 12th Annual Conference of the EuroMed Academy of Business, 2019, pp. 673-680.
- A. Maniatis, *Une saison de la Grèce en Zone Economique Exclusive*, ADMO, Tome XXXIX – 2021, pp. 55-66.
- I. Μαυρομμάτης, *Ο Νέος Πρωτεύς*, Εν Ερμουπόλει Σύρου, εκ του τυπογραφείου Ρενιέρη Πρίντζη, 1867.
- A. Montas, *Chapitre 345. Transport maritime de marchandises*, in P. Chaumette (dir.), *Droits Maritimes*, 4^e édition, Dalloz 2021, pp. 558-589.
- M. Morin, *Fouilles juridiques dans l'archéologie préventive en mer*, Neptunus e.revue, vol. 27, 2021/1.
- E. Μουσταΐρα, *Συγκριτικό Δίκαιο & Πολιτιστικά Αγαθά*, Νομική Βιβλιοθήκη 2012.
- A. Μπελόκας, *Ship Security Alert System: Βάρος ή όφελος*, Ναυτικά Χρονικά 2012, σ. 50.
- A. Μπρεδήμας, *Η αναβίωση του φαινομένου της πειρατείας στις ακτές της Σομαλίας και το Διεθνές Δίκαιο*, Αρμενόπουλος 2010, 12, σσ. 1793-1808.
- S. Nespør, *I principi di Oslo: nuove prospettive per il contenzioso climatico*, Giornale di diritto amministrativo 6/2015, pp. 750-755.
- K. Παλαμιώτου, *Ανθρώπινες Σχέσεις*, Ίδρυμα Ευγενίδου Αθήνα 2011.
- E. di Palma, *Il diritto di accesso al sole. Dal sistema giuridico romano all'ordinamento giuridico italiano*, Gruppo per la storia dell'energia solare, lunedì 8 luglio 2013, pp. 1-2, http://www.gses.it/incontri/8luglio2013/eva%20di%20palma_1.pdf.
- Γ. Πετροπουλέας, *P & I Club Ασφάλιση P & I Ασφάλιση F. D. & D.*, Εκδόσεις Ζήτη, Θεσσαλονίκη 1997.

M. Peña Chacón, *Cambio climático y servidumbres ambientales*, Revista de Derecho del Cambio Climático, Año II – Número 2 – Agosto 2015, págs. 52-65.

H. de Pooter, *Une constitution de l'ONU pour les océans*, Le Monde, la vie Hors -série, pp. 144-145.

P. Puig, *El derecho humano a la energía y al uso libre del Sol*, Energías Renovables, Miércoles, 21 de agosto de 2013, <https://www.energias-renovables.com/pep-puig/el-derecho-humano-a-la-energia-y-20130821>.

J.-P. Quéneudec, *Chronique du droit de la mer. II. – Epaves de navires de guerre : L' « Alabama »*, A.F.D.I., v. 36, 1990, pp. 753-755.

I. Sanz Rubiales, *Capítulo VII El nuevo marco de derechos de emisión*, en: R. Escudero Gallego, S. Martínez Garrido (Dir.), *Cuadernos de derecho para ingenieros Derecho ambiental y cambio climático*, IBERDROLA Wolters Kluwer, 2017, págs. 125-141.

Π. Σεγδίτσας, *Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων*, Ίδρυμα Ευγενίδου 1954, Αθήνα 2004.

Π. Σιούσουρας, *Το έγκλημα της πειρατείας υπό το φως του Διεθνούς Δικαίου*, Ε.Ν.Δ. – Τόμος 39 Ιανουάριος Φεβρουάριος Μάρτιος 2011 Τεύχος 1, σσ. 5-24.

Γ. Σκεύης, Δ. Κουτσονικόλας, Α. Ασημακοπούλου, *Καινοτόμο σύστημα μεμβρανών για την αντιμετώπιση της ρύπανσης από τη ναυτιλία*, Newsletter ΕΚΕΤΑ 2-3/21, energypress, 14.05.2021, <https://energypress.gr/news/kainotomo-systima-membranon-gia-tin-antimetopisi-tis-rypansis-apo-ti-naytilia>.

UCAR Center for Science Education, *Predictions of Future Global Climate*, <https://scied.ucar.edu/learning-zone/climate-change-impacts/predictions-future-global-climate>.

J. P. Vigneaud, *Le paquebot Burdigala gît toujours au fond des mers depuis 1916*, Sud Ouest <https://www.sudouest.fr/environnement/mer/le-paquebot-burdigala-git-toujours-au-fond-des-mers-depuis-1916-1667653.php>

Γ. Φύλης, *Η αυτοκαταστροφή μέσω του κλίματος*, Η Εφημερίδα των Συντακτών Παρασκευή 17 Αυγούστου 2018, σ. 9.