**ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΜΑΘΗΜΑ**

**ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ – ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ**

1. **Ο ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ**

Ο ΟΗΕ ιδρύθηκε στις 24 Οκτωβρίου 1945 από 51 χώρες οι οποίες δεσμεύτηκαν να διατηρήσουν την ειρήνη μέσα από τη διεθνή συνεργασία και τη συλλογική ασφάλεια. Σήμερα, σχεδόν κάθε έθνος του κόσμου ανήκει στον ΟΗΕ: 192 χώρες είναι Μέλη.

‘Όταν τα κράτη γίνονται Μέλη του ΟΗΕ, συμφωνούν να αποδεχθούν τις υποχρεώσεις που προβλέπονται από τον Καταστατικό Χάρτη του ΟΗΕ, τη διεθνή δηλαδή σύμβαση που περιγράφει τις βασικές αρχές των διεθνών σχέσεων. Σύμφωνα με τον Χάρτη, τα Ηνωμένα Έθνη έχουν τέσσερις σκοπούς: Τη διατήρηση της διεθνούς ειρήνης και ασφάλειας, την ανάπτυξη φιλικών σχέσεων μεταξύ των εθνών, τη συνεργασία για την επίλυση των διεθνών προβλημάτων, την προώθηση του σεβασμού των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και την εναρμόνιση των δράσεων των κρατών. Ο ΟΗΕ δεν είναι μια παγκόσμια κυβέρνηση και δεν νομοθετεί. Παρέχει ωστόσο τα μέσα για την επίλυση διεθνών συγκρούσεων .

**1.1 ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ**

Τα Ηνωμένα Έθνη αποτελούνται από **έξι κύρια όργανα**: **τη Γενική Συνέλευση, το Συμβούλιο Ασφαλείας, το Κοινωνικό και Οικονομικό Συμβούλιο, το Συμβούλιο Κηδεμονίας, το Διεθνές Δικαστήριο και τη Γραμματεία**. Επιπλέον, τα Ηνωμένα Έθνη έχουν δημιουργήσει έναν αριθμό ειδικευμένων οργανώσεων, προγραμμάτων και ταμείων. Συνολικά όλα αυτά ονομάζονται το σύστημα των Ηνωμένων Εθνών.

Ο πολύ μεγάλος αριθμός οργανώσεων του ΟΗΕ, εκτός των κυρίων οργάνων, χωρίζεται σε δυο ομάδες:

Α) Σώματα όπως τμήματα, προγράμματα, ιδρύματα και ταμεία τα οποία έχουν ιδρυθεί από τη Γενική Συνέλευση.

Σε αυτά τα σώματα ανήκει και η UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development - Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη) η οποία και εκδίδει την «Review of Maritime Transport» («Επιθεώρηση θαλάσσιων μεταφορών»)\*. Η UNCTAD βρίσκεται σε συνεργασία με τον WTO (World Trade Organization - Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου).

Β) Ειδικευμένες οργανώσεις, οι οποίες είναι χωριστές, αυτόνομες οργανώσεις που οι σχέσεις τους με τα Ηνωμένα Έθνη διέπονται από ειδικές ενδοκυβερνητικές συμφωνίες.

Μερικές τέτοιες οργανώσεις είναι και οι: ILO (International Labour Organization - Διεθνής Οργάνωση Εργασίας ή Διεθνής Οργανισμός Εργασίας), FΑΟ (Food and Agricultural Organisation - Διεθνής Οργάνωση Τροφίμων και Γεωργίας), UNESCO (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization - Οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών για την Εκπαίδευση, την Επιστήμη και τον Πολιτισμό), WHO (World Health Organization - Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας), World Bank (Παγκόσμια Τράπεζα), IMF (International Monetary Fund - Διεθνές Νομισματικό Ταμείο), ITU (International Telecommunication Union - Διεθνής Ένωση Τηλεπικοινωνιών), WMO (World Meteorological Organization - Παγκόσμιος Μετεωρολογικός Οργανισμός), ΙΜΟ (International Maritime Organization – Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός ή Διεθνής Οργανισμός Ναυσιπλοΐας).

**1.2 ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΟΡΓΑΝΩΝ ΚΑΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΤΟΥ ΟΗΕ**

**Γενικός Γραμματέας Ηνωμένων Εθνών**

Αντόνιο Γκουτέρες



Ο Αντόνιο Γκουτέρες, ο ένατος Γενικός Γραμματέας των Ηνωμένων Εθνών, ανέλαβε καθήκοντα την 1η Ιανουαρίου 2017. Πριν αναλάβει τα καθήκοντα του Γενικού Γραμματέα, ο Γκουτέρες υπηρέτησε ως Ύπατος Αρμοστής του ΟΗΕ για τους Πρόσφυγες (UNHCR). Πριν τη θητεία του στην UNHCR, ο Γκουτέρες πέρασε πάνω από 20 χρόνια σε κυβερνητικούς και δημόσιους θώκους. Ήταν πρωθυπουργός της Πορτογαλίας από το 1995 ως το 2002. Για πολλά χρόνια ο Γκουτέρες δραστηριοποιούνταν στη Σοσιαλιστική Διεθνή. Ο Γκουτέρες είναι μέλος του Κλαμπ της Μαδρίτης, μιας ηγετικής συμμαχίας πρώην δημοκρατών προέδρων και πρωθυπουργών από όλο τον κόσμο. Ο Γκουτέρες γεννήθηκε στη Λισαβόνα το 1949 και είναι πτυχιούχος μηχανικός του Instituto Superior Técnico.

**Ο ΟΗΕ ΚΑΙ ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ**

Ο Καταστατικός Χάρτης του ΟΗΕ καλεί ρητά τα Ηνωμένα Έθνη να αναλάβουν την προοδευτική κωδικοποίηση και ανάπτυξη του διεθνούς δικαίου. Οι περισσότερες από 500 συμβάσεις, συνθήκες και δεδομένα που έχουν προκύψει από αυτή την εργασία, παρέχουν το πλαίσιο για την προώθηση της διεθνούς ειρήνης και ασφάλειας, καθώς και της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης. Οι συμβάσεις αυτές δεσμεύουν νομικά τα κράτη που τις έχουν επικυρώσει.

**Η Επιτροπή Διεθνούς Δικαίου** εκπονεί σχέδια αποφάσεων πάνω σε ζητήματα διεθνούς δικαίου τα οποία είναι δυνατόν να ενσωματωθούν σε συμβάσεις και να τεθούν για επικύρωση από τα κράτη.

**Η Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για το Διεθνές Εμπορικό Δίκαιο** επεξεργάζεται τους κανόνες και τις κατευθυντήριες γραμμές για την εναρμόνιση και διευκόλυνση των κανόνων που ρυθμίζουν το διεθνές εμπόριο.

Ο ΟΗΕ είναι επίσης πρωτοπόρος στην ανάπτυξη του διεθνούς περιβαλλοντικού δικαίου. **Η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας** στοχεύει στη διασφάλιση της δίκαιης πρόσβασης όλων των χωρών στον πλούτο των ωκεανών, στην προστασία τους από τη ρύπανση και στη διευκόλυνση της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας και της έρευνας.

**Η Σύμβαση κατά της Παράνομης Διακίνησης Ναρκωτικών Φαρμάκων** είναι η κύρια διεθνής συνθήκη κατά της εμπορίας ναρκωτικών.

Τα Ηνωμένα Έθνη παραμένουν επίσης στο επίκεντρο των διεθνών προσπαθειών για τη δημιουργία ενός νομικού πλαισίου κατά της τρομοκρατίας.

**ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ**

Το Διεθνές Δικαστήριο της Δικαιοσύνης (αγγλικά: **International Court of Justice** - ICJ, γαλλικά: Cour internationale de Justice - CIJ) αποτελεί Διεθνή Οργανισμό που δημιουργήθηκε μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο (1945) από τον ΟΗΕ. Για να εισέλθει ένα θέμα στο Διεθνές Δικαστήριο πρέπει όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη να συμφωνούν για την παραπομπή της διαφοράς τους σ’ αυτό. Προσφυγή στο Διεθνές Δικαστήριο μπορούν να κάνουν μόνο κράτη και όχι ιδιώτες ή οργανισμοί (εκτός του ΟΗΕ). Εδρεύει στη χάγη της Ολλανδίας.

**ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΟΙΝΙΚΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ**

Τον Ιούλιο 1998 στη Ρώμη, 120 Κράτη-Μέλη των Ηνωμένων Εθνών υιοθέτησαν μια σύμβαση για τη σύσταση – για πρώτη φορά στην ιστορία του κόσμου – ενός μόνιμου διεθνούς ποινικού δικαστηρίου (Αγγλικά: **International Criminal Court**, Γαλλικά: Cour Pénale Internationale, ακρ. ICC ή ICCt). Η σύμβαση αυτή τέθηκε σε ισχύ τον Ιούλιο 2002.

Το Δικαστήριο έχει εντολή να δικάζει άτομα και όχι Κράτη και να επιρρίπτει ευθύνες για τα πιο σοβαρά εγκλήματα που απασχολούν τη διεθνή κοινότητα — εγκλήματα πολέμου, εγκλήματα κατά της ανθρωπότητας και γενοκτονίες και, τελικώς, το έγκλημα της επίθεσης. Το Δικαστήριο εδρεύει στη Χάγη της Ολλανδίας.

**ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ**

Το Διεθνές Δικαστήριο για το Δίκαιο της Θάλασσας - (**International Tribunal for the Law of the Sea**, ITLOS), (ελληνικά: ΔΔΔΘ), είναι ένα διεθνές διακυβερνητικό όργανο που δημιουργήθηκε κατ΄ εντολή του άρθρου 287 της Σύμβασης των Η.Ε. για το Δίκαιο της Θάλασσας, που υπεγράφη στη Τζαμάικα, το 1982. Η παραπάνω σύμβαση τέθηκε σε ισχύ στις 16 Νοεμβρίου 1994, και αποτελεί τη βάση ενός διεθνούς νομικού πλαισίου για το δίκαιο «της θάλασσας, όλων των ωκεανών, τις χρήσεις και τους πόρους της».

Στη Σύμβαση αυτή περιλαμβάνεται, επίσης η **Διεθνής Αρχή Θαλάσσιου Βυθού** , για την ευθύνη για τη ρύθμιση του θαλάσσιου βυθού σε θέματα εξόρυξης πέρα από τα όρια της εθνικής δικαιοδοσίας, που είναι έξω από τα όρια των χωρικών υδάτων, τη συνορεύουσα ζώνη και την υφαλοκρηπίδα, των παράκτιων, ή νησιωτικών, ή αρχιπελαγικών κρατών.

To Διεθνές Δικαστήριο για το Δίκαιο της Θάλασσας εδρεύει στο Αμβούργο , Γερμανία. Δύναται όμως να συνεδριάσει και να ασκήσει τα καθήκοντά του και οπουδήποτε, έκτός έδρας, όταν αυτό κρίνεται αναγκαίο. Το ΔΔΔΘ απαρτίζεται από 21 μέλη δικαστές που εκλέγονται από κατάλογο προτεινόμενων υποψηφίων των χωρών μελών του ΟΗΕ. Οι εκλέκτορες σύμφωνα με το καταστατικό θα πρέπει να μεριμνούν ώστε οι εκλεγόμενοι διεθνείς δικαστές να χαίρουν υψηλής φήμης, εντιμότητας, ακεραιότητας και γνώσεων περί του Δικαίου θαλάσσης και να αντιπροσωπεύουν κατά το δυνατόν τα κυριότερα παγκόσμια νομικά συστήματα καθώς και τη δίκαιη γεωγραφική κατανομή εκ της καταγωγής τους.

Ανεξάρτητα της Ίδρυσης του παραπάνω δικαστηρίου για θέματα Δικαίου στη θάλασσα, στα κράτη μέλη του ΟΗΕ, σύμφωνα με το άρθρο 287 της παραπάνω σύμβασης, παρέχεται η ελευθερία επιλογής δικαστηρίου για την επίλυση αναφυομένων σχετικών διαφορών, προσφεύγοντας είτε σ΄ αυτό, είτε στο Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης, είτε τέλος σε διαιτητικά δικαστήρια που προβλέπει επίσης η παραπάνω σύμβαση.

**ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ**

Το Συμβούλιο Ασφαλείας του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (αγγλικά: United Nations Security Council - UNSC) είναι όργανο του ΟΗΕ με αποστολή τη διατήρηση της διεθνούς ειρήνης και ασφάλειας. Σε αντίθεση με την Γενική Συνέλευση έχει την εξουσία να αποφασίζει για σχετικά ζητήματα εκδίδοντας ψηφίσματα. Βάσει του Καταστατικού Χάρτη του ΟΗΕ όλα τα μέλη του ΟΗΕ συμφωνούν να εκτελούν τις αποφάσεις του Συμβουλίου Ασφαλείας. Συνεπώς οι αποφάσεις του είναι δεσμευτικές και εκτελεστές απ΄ όλα τα μέλη του ΟΗΕ.

Το Συμβούλιο Ασφαλείας αντλεί τις αρμοδιότητές του από τον Καταστατικό Χάρτη με συνέπεια να μην απαιτείται να λογοδοτεί στη Γενική Συνέλευση, ως καθ΄ αυτό εκτελεστικό όργανο του ΟΗΕ.

Κύριο χαρακτηριστικό του η συμμετοχή σε αυτό των χωρών που νίκησαν στον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, οι οποίες διαθέτουν δικαίωμα αρνησικυρίας (veto) κι επομένως έχουν τη δυνατότητα να αποτρέψουν την έκδοση ψηφίσματος αντίθετου με τις θέσεις της καθεμιάς.

Το Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ συγκροτείται από 15 μέλη εκ των οποίων τα πέντε είναι μόνιμα μέλη και τα δέκα είναι μή μόνιμα μέλη με θητεία δύο ετών.

Τα μόνιμα μέλη είναι οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, η Ρωσική Ομοσπονδία, η Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας, το Ηνωμένο Βασίλειο και η Γαλλική Δημοκρατία.

Επίσης υπάρχουν άλλα δέκα μη μόνιμα μέλη, που εκλέγονται από τη Γενική Συνέλευση του Οργανισμού μεταξύ των κρατών μελών και για διετή θητεία, και τα οποία εκλέγονται ανά πέντε.

Μη μόνιμα μέλη: Θητεία από 1η Ιανουαρίου 2017 μέχρι 31 Δεκεμβρίου 2018

Αιθιοπία (Αφρική)

Βολιβία (Λατινική Αμερική και Καραϊβική)

Ιταλία (Δυτική και λοιπή Ευρώπη)

Καζακστάν (Ασία)

Σουηδία (Δυτική και λοιπή Ευρώπη)

Η Ελλάδα ήταν δύο φορές μη μόνιμο μέλος του Συμβουλίου Ασφαλείας, κατά τα διαστήματα 1952-1953 και 2005-2006.

**Αρμοδιότητες του Συμβουλίου Ασφαλείας:** Γενικά το Συμβούλιο του ΟΗΕ διατηρεί το δικαίωμα να ερευνά κάθε διαφορά ή κατάσταση που θα μπορούσε να εξελιχθεί σε ένοπλη σύγκρουση δύο ή περισσοτέρων μελών του ΟΗΕ. Όταν γνωστοποιηθεί στο Συμβούλιο καταγγελία περί απειλής της ειρήνης, πρώτη του ενέργεια συνήθως είναι η σύσταση στις ενάντιες πλευρές (μέλη) για εξεύρεση επίλυσης με ειρηνικά μέσα. Όταν όμως αυτό καθίσταται δύσκολο και η διαφορά οδηγεί σε σύρραξη τότε το Συμβούλιο συνέρχεται έκτακτα προκειμένου να λάβει αποφάσεις ή και μέτρα προς αποτροπή. Τέτοια μέτρα μπορεί ν΄ αφορούν οικονομικές κυρώσεις (π.χ. θαλάσσιος αποκλεισμός ή εμπορικός αποκλεισμός) μέχρι ακόμη και συλλογική στρατιωτική ενέργεια.

Ο **Θαλάσσιος αποκλεισμός ή κωλυσιπλοΐα** είναι περισσότερο γνωστός με τον αντίστοιχο διεθνή όρο **εμπάργκο** ή εμπάρκο (embargo). Γενικά με τον όρο αυτό αποδίδεται η απαγόρευση εισόδου και εξόδου πλοίων σε λιμένες Χωρών, που επιβάλλεται όμως από κρατική αρχή και εφαρμόζεται περισσότερο σε διεθνείς εμπλοκές. Κατά το Διεθνές Δίκαιο θεωρείται ως ειρηνικό μέτρο πίεσης. Χαρακτηριστικές τέτοιες κωλυσιπλοΐες είχαν επιβληθεί παλαιότερα στην Κούβα, Λιβύη, και Ιράκ. Ιστορικά η αρχαιότερη κωλυσιπλοΐα που είχε επιβληθεί ήταν εκείνη της Αθηναϊκής Δημοκρατίας κατά των Μεγάρων.

\*Παρουσίαση της «Review of Maritime Transport»:

**Review of Maritime Transport 2016**

**The present edition of the *Review of Maritime Transport* takes the view that the long-term growth prospects for seaborne trade and maritime businesses are positive.** There are ample opportunities for developing countries to generate income and employment and help promote foreign trade.

**Seaborne trade**

**In 2015, estimated world seaborne trade volumes surpassed 10 billion tons - the first time in the records of UNCTAD. Shipments expanded by 2.1 per cent, a pace notably slower than the historical average. The tanker trade segment recorded its best performance since 2008, while growth in the dry cargo sector, including bulk commodities and containerized trade in commodities, fell short of expectations. While a slowdown in China is bad news for shipping, other countries have the potential to drive further growth. South-South trade is gaining momentum**, and planned initiatives such as the One Belt, One Road Initiative and the Partnership for Quality Infrastructure, as well as the expanded Panama Canal and Suez Canal, all have the potential to affect seaborne trade, reshape world shipping networks and generate business opportunities. In parallel, trends such as the fourth industrial revolution, big data and electronic commerce are unfolding, and entail both challenges and opportunities for countries and maritime transport.

**Maritime businesses**

**The world fleet grew by 3.5 per cent in the 12 months to 1 January 2016 (in terms of dead-weight tons (dwt)). This is the lowest growth rate since 2003, yet still higher than the 2.1 per cent growth in demand, leading to a continued situation of global overcapacity**. Different countries participate in different sectors of the shipping business, seizing opportunities to generate income and employment. **As at January 2016, the top five ship owning economies (in terms of dwt) were Greece, Japan, China, Germany and Singapore**, while the top five economies by flag of registration were Panama, Liberia, the Marshall Islands, Hong Kong (China) and Singapore. **The largest shipbuilding countries are China, Japan and the Republic of Korea, accounting for 91.4 per cent of gross tonnage constructed in 2015.** Most demolitions take place in Asia; four countries - Bangladesh, India, Pakistan and China - accounted for 95 per cent of ship scrapping gross tonnage in 2015. The largest suppliers of seafarers are China, Indonesia and the Philippines.

**Freight rates and maritime transport costs**

**In 2015, most shipping segments, except for tankers, suffered historic low levels of freight rates and weak earnings, triggered by weak demand and oversupply of new tonnage. The tanker market remained strong, mainly because of the continuing and exceptional fall in oil prices**. In the container segment, freight rates declined steadily, reaching record low prices as the market continued to struggle with weakening demand and the presence of ever-larger container vessels that had entered the market throughout the year. In an effort to deal with low freight rate levels and reduce losses, carriers continued to consider measures to improve efficiency and optimize operations, as in previous years. Key measures included cascading, idling, slow steaming, and wider consolidation and integration, as well as the restructuring of new alliances.





**2. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ)**

**2.1 Ιστορική αναδρομή.**

Οι πρώτες απόπειρες καθιερώσεως ενός διεθνούς οργανισμού, που να ασχολείται αποκλειστικά με ναυτιλιακά θέματα, έγιναν στις Συνδιασκέψεις της Ουάσιγκτον (1889) και του St. Petersburg (1912) χωρίς επιτυχία. Στη Ναυτιλιακή Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών στη Γενεύη (United Nations Maritime Conference) το 1948 συζητήθηκε και εγκρίθηκε η Σύμβαση που ίδρυσε αρχικά τον Διακυβερνητικό Ναυτιλιακό Συμβουλευτικό Οργανισμό (Convention on the **Intergovernmental Maritime Consultative Organisation – IMCO**).

Ο οργανισμός άλλαξε επίσημα το όνομά του το 1980 από IMCO σε Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) και αποτελείται από 167 κράτη- μέλη (Φεβρουάριος 2008).

**2.2 Η δομή του ΙΜΟ.**

**1) Η Συνέλευση (Αssembly)**

Η Συνέλευση είναι το ανώτατο διοικητικό όργανο του ΙΜΟ και αποτελείται από τους αντιπροσώπους των κυβερνήσεων των κρατών-μελών. Συνέρχεται μια φορά κάθε δύο χρόνια, αν και μπορεί να συγκληθεί έκτακτα, σε ειδικές περιστάσεις, εφόσον το ζητήσει το 1/3 των μελών ή το Συμβούλιο. Οι αποφάσεις της δεν είναι δεσμευτικές, αλλά συχνά ενσωματώνονται στην εσωτερική νομοθεσία ενός κράτους-μέλους ή στις διεθνείς συμβάσεις σε μετέπειτα στάδιο.

Η Συνέλευση είναι υπεύθυνη για την εκλογή των μελών του Συμβουλίου, το διορισμό του Γενικού Γραμματέα του ΙΜΟ, τη μελέτη του προϋπολογισμού, καθώς και την εξέταση εκθέσεων και τροποποιήσεων των συμβάσεων. Κάθε μέλος διαθέτει μία ψήφο και οι αποφάσεις λαμβάνονται με σχετική πλειοψηφία.

**2) Το Συμβούλιο (Council)**

Το Συμβούλιο έχει σημαντική ανεξαρτησία έναντι της Συνελεύσεως και συνέρχεται δύο φορές το χρόνο. Είναι υπεύθυνο για την εξέταση και διατύπωση σχολίων στις διάφορες εκθέσεις των Επιτροπών, πριν την παρουσίασή τους ενώπιον της Συνελεύσεως. Έχει εκτεταμένες διοικητικές αρμοδιότητες όσον αφορά στο προσωπικό του Οργανισμού. Στις συνεδριάσεις του Συμβουλίου συμμετέχουν και αντιπρόσωποι των εθνικών υπουργείων των κρατών-μελών, καθώς και εμπειρογνώμονες, που ανήκουν κυρίως σε τμήματα μεταφορών.

Το Συμβούλιο του ΙΜΟ, αποτελείται από σαράντα κράτη-μέλη από τα οποία:

α) Δέκα εκλέγονται μεταξύ υποψηφίων κρατών-μελών, που έχουν μέγιστο ενδιαφέρον για την προσφορά θαλασσίων υπηρεσιών,

β) δέκα μεταξύ υποψηφίων κρατών-μελών, που έχουν μέγιστο ενδιαφέρον για τη διακίνηση του διεθνούς εμπορίου και

γ) είκοσι κράτη-μέλη, που εκπροσωπούν ευρύτερες γεωγραφικές περιοχές.

Στην πράξη, οι υποψήφιοι των παραδοσιακών ναυτιλιακών κρατών (π.χ. Ελλάδας, Βρετανίας, ΗΠΑ, Ιαπωνίας κλπ.), των κρατών που έχουν μεγάλη συμμετοχή στο διεθνές εμπόριο (π.χ. Βέλγιο, Αυστραλία, Καναδάς κλπ.) και των υπολοίπων ευρωπαϊκών κρατών, εκλέγονται συνεχώς από το Συμβούλιο.\*

*\*Council members for the 2016-2017 biennium:*

*Category (a): 10 States with the largest interest in providing international shipping services: China, Greece, Italy, Japan, Norway, Panama, Republic of Korea, Russian Federation, United Kingdom, United States.*

*Category (b): 10 other States with the largest interest in international seaborne trade: Argentina, Bangladesh, Brazil, Canada, France, Germany, India, Netherlands, Spain, Sweden.*

*Category (c): 20 States not elected under (a) or (b) above which have special interests in maritime transport or navigation, and whose election to the Council will ensure the representation of all major geographic areas of the world: Australia, Bahamas, Belgium, Chile, Cyprus, Denmark, Egypt, Indonesia, Kenya, Liberia, Malaysia, Malta, Mexico, Morocco, Peru, Philippines, Singapore, South Africa, Thailand, Turkey.*

**3) Η Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας (Maritime Safety Committee – ΜSC)**

Μέχρι το 1978 τα κράτη-μέλη της Επι­τρο­πής­ Ναυ­τι­λι­α­κής­ Ασφά­λει­ας­ ­ήταν 14, από τα οποία 8 έπρεπε να διαθέτουν μεγάλους εμπορικούς στόλους. Η Επιτροπή δέχεται όλα τα κράτη ως μέλη της σύμφωνα με το άρθρο 28 της Συμβάσεως του ΙΜΟ. Συνέρχεται δύο φορές το χρόνο. Αποτελεί το κατεξοχήν τεχνικό όργανο του ΙΜΟ και συχνά στις Συνδιασκέψεις της μετέχουν εμπειρογνώμονες από τα υπουργεία μεταφορών των κρατών-μελών. Στο έργο της συνεπικουρείται από μεγάλο αριθμό υποεπιτροπών, που ο τίτλος τους υποδηλώνει και τον τομέα ενασχολήσεως.

Πρόκειται για τις εξής βασικές Υποεπιτροπές:

α) Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας (Navigation and Safety).

β) Ραδιοεπικοινωνίας (Radio-Communications).

γ) Έρευνας και Διασώσεως (Search and Rescue).

δ) Προτύπων Εκπαιδεύσεως και Παρακολουθήσεως των Πληρωμάτων Φυλακής (Standards of Training and Watchkeeping).

ε) Μεταφοράς Επικινδύνων Φορτίων (Carriage of Dangerous Goods by Sea).

στ) Εμπορευματοκιβωτίων και Στερεών Φορτίων (Containers and Cargoes).

ζ) Προστασίας από Πυρκαγιά (Fire Protection).

η) Ευστάθειας και Γραμμής Φορτώσεως των Πλοίων (Stability and Load Lines).

θ) Ασφάλειας των Αλιευτικών Πλοίων (Fishing Vessels Safety).

ι) Κατασκευής Πλοίων και Εξοπλισμού (Ship Design and Equipment).

ια) Μεταφοράς Φορτίων Χύμα Υγρών και Αερίων (Χημικά) (Bulk Chemicals).

ιβ) Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα (Preventing Collisions at Sea).

**4) Η Νομική Επιτροπή (Legal Committee)**

Οι εργασίες της επιτροπής αφορούν στη μελέτη νομικών θεμάτων στους εξής τομείς:

α) Ευθύνη και αποζημίωση για περιπτώσεις θαλάσσιας ρυπάνσεως από πετρέλαιο και άλλες ουσίες.

β) Ζητήματα εξαλείψεως ναυαγίων και επιθαλάσσιας αρωγής.

γ) Εμπορικά πλοία σε αλλοδαπά λιμάνια.

δ) Επιβάτες και αποσκευές.

ε) Εφαρμογή των κανονισμών του ΙΜΟ.

**5) Η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (Μarine Εnvironment Protection Committee – ΜEPC)**

Ο κύριος λόγος δημιουργίας της ήταν ότι με την εφαρμογή της νέας Συμβάσεως για το Δίκαιο της Θάλασσας (1982), θεωρήθηκε ότι η λειτουργία ενός εσωτερικού οργάνου του ΙΜΟ με κύριες λειτουργίες τον έλεγχο και την καταπολέμηση της θαλάσσιας ρυπάνσεως, θα αποτελούσε τη βάση για τη δικαιοδοσία των παρακτίων κρατών στις θαλάσσιες ζώνες (π.χ. εσωτερικά ύδατα, αιγιαλίτιδα ζώνη, υφαλοκρηπίδα, συνορεύουσα ζώνη, αποκλειστική οικονομική ζώνη και ανοιχτή θάλασσα) όταν επρόκειτο για τέτοιου είδους περιστατικά.

Με την καθιέρωση της MEPC ως κύριο όργανο του ΙΜΟ δόθηκε εξίσου μεγάλη σημασία στον τομέα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος με αυτόν της ναυτικής ασφάλειας. Η MEPC επικεντρώνει το ενδιαφέρον της σε ζητήματα θαλάσσιας ρυπάνσεως και έχει τον πρώτο λόγο σε ενδεχόμενες τροποποιήσεις της MARPOL 1973/78.

**6) Η Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας (Τechnical Cooperation Committee)**

Το 1969 ιδρύθηκε η Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας, για να ανταποκριθεί στη βαθμιαία επιθυμία των αναπτυσσομένων κρατών, προς αναζήτηση τεχνικής βοήθειας στις υπό ανάπτυξη βιομηχανίες τους. Από το 1977 αποτελεί κύριο όργανο του ΙΜΟ. Εποπτεύει τη χρηματοδότηση των κρατών, η οποία προέρχεται από το Πρόγραμμα Αναπτύξεως (United Nations Development Programme - UNDP) και το Πρόγραμμα Περιβάλλοντος (United Nations Environment Programme - UNEP) των Ηνωμένων Εθνών.

**7) Η Επιτροπή Διευκολύνσεων (Facilitation Committee)**

Η Eπιτροπή Διευκολύνσεων αποτελεί επικουρικό όργανο, που ιδρύθηκε από το Συμβούλιο και είναι υπεύθυνο για τις δραστηριότητες του ΙΜΟ σχετικά με τη διευκόλυνση της διεθνούς ναυτιλιακής κυκλοφορίας των πλοίων. Το κύριο έργο της συνίσταται στην απλοποίηση των μεθόδων της γραφειοκρατικής διαδικασίας, την τεκμηρίωση και την τήρηση των τύπων που απαιτούνται στη διεθνή ναυτιλία, όταν ένα πλοίο εισέρχεται ή φεύγει από λιμάνια ή τερματικούς σταθμούς.

**8) Η Γραμματεία (Secretariat of IMO)\***

*\*The Secretariat of IMO consists of the Secretary-General and some 300 international personnel based at* ***the headquarters of the Organization in London****. The Secretary-General of the Organization is Mr. Kitack Lim (Republic of Korea) who was appointed to the position with effect from 1 January 2016, for an initial four-year term.*

*The holders of the office have been:*

*Ove Nielsen (Denmark) 1959-1961*

*William Graham (United Kingdom) 1961-1963*

*Jean Roullier (France) 1964-1967*

*Colin Goad (United Kingdom) 1968-1973*

*Chandrika Prasad Srivastava (India) 1974-1989*

*William A. O’Neil (Canada) 1990-2003*

***Efthimios E. Mitropoulos (Greece) 2004-2011***

*Koji Sekimizu (Japan) 2012-2015*

*Kitack Lim (Republic of Korea) 2016-*

*\*\* Ο προϋπολογισμός του ΙΜΟ.*

*ΙΜΟ Budget 2016-2017*

*The IMO Assembly in November 2015 approved the biennial budget for 2016-2017 of £65,772,000 comprises an appropriation of £32,618,000 for 2016 (zero nominal growth) and an appropriation of £33,154,000 (zero real growth of 1.6%) for 2017. Contributions to the IMO budget are based on a formula which is different from that used in other United Nations agencies: the amount paid by each Member State depends primarily on the tonnage of its merchant fleet.*

*The top ten contributors for 2016 were assessed as follows (the figures show the amount payable in £s ):*

*Panama ​4.95 million*

*​Liberia 2.93 million*

*​Marshall Islands ​2.64 million*

*​Singapore 1.83 million*

*​Malta 1.32 million*

*​Bahamas 1.29 million*

*​United Kingdom 1.23 million*

*​China 1.16 million*

*​Hong Kong, China ​1.10 million*

*​Japan 1.02 million*

**9) Οι Συνδιασκέψεις του Οργανισμού (IMO conferences)\***

*\*IMO Conferences by acronym and dates:*

*AFS/CONF INTERNATIONAL CONFERENCE ON THE CONTROL OF*

*HARMFUL ANTI-FOULING SYSTEMS FOR SHIPS (1 – 5 October 2001)*

*BWM/CONF INTERNATIONAL CONFERENCE ON BALLAST WATER*

*MANAGEMENT FOR SHIPS (9 - 13 February 2004)*

*CR/CONF INTERNATIONAL CONFERENCE ON THE REVISION OF THE*

*INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING*

*COLLISIONS AT SEA (4 - 20 October 1972)*

*DWS INTER-GOVERNMENTAL CONFERENCE ON THE*

*CONVENTION ON THE DUMPING OF WASTES AT SEA*

*(30 October – 13 November 1972)*

*E/CONF.59 UN/IMCO CONFERENCE ON INTERNATIONAL CONTAINER*

*TRAFFIC, INTERNATIONAL CONVENTION FOR SAFE*

*CONTAINERS, 1972*

*FAL/CONF INTERNATIONAL CONFERENCE ON FACILITATION OF*

*MARITIME TRAVEL AND TRANSPORT*

*(24 March 1965 – 5 March 1986) (4 sessions)*

*GMDSS/CONF CONFERENCE OF CONTRACTING GOVERNMENTS TO THE*

*INTERNATIONAL CONFERENCE FOR THE SAFETY OF LIFE*

*AT SEA, 1974 ON THE GLOBAL MARITIME DISTRESS AND*

*SAFETY SYSTEM*

*(31 October – 11 November 1988)*

*GMDSS-P/CONF CONFERENCE OF PARTIES OF THE PROTOCOL OF 1978*

*RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR*

*THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974 ON THE GLOBAL*

*MARITIME DISTRESS AND SAFETY SYSTEM*

*(10 - 11 November 1988)*

*HNS-OPRC/CONF CONFERENCE ON INTERNATIONAL CO-OPERATION ON*

*PREPAREDNESS AND RESPONSE TO POLLUTION*

*INCIDENTS BY HAZARDOUS AND NOXIOUS SUBSTANCES*

*(9, 14 & 15 March 2000)*

*HSSC/CONF INTERNATIONAL CONFERENCE ON THE HARMONIZED*

*SYSTEM OF SURVEY AND CERTIFICATION*

*(31 October – 11 November 1988)*

*LEG/CONF INTERNATIONAL LEGAL CONFERENCE ON MARINE*

*POLLUTION DAMAGE (10 – 28 November 1969)*

*(Adopted the Protocol relating to Intervention on the High*

*Seas in cases of marine pollution by substances other than*

*oil)*

*LEG/CONF.2 CONFERENCE ON THE ESTABLISHMENT OF AN*

*INTERNATIONAL COMPENSATION FUND FOR OIL*

*POLLUTION DAMAGE (29 November – 18 December 1971)*

*LEG/CONF.3 INTERNATIONAL LEGAL CONFERENCE ON MARITIME*

*CARRIAGE OF NUCLEAR SUBSTANCES*

*(29 November – 17 December 1971)*

*LEG/CONF.4 INTERNATIONAL LEGAL CONFERENCE ON THE*

*CARRIAGE OF PASSENGERS AND THEIR LUGGAGE ON*

*BOARD SHIPS (2 – 13 December 1974)*

*\*LEG/CONF.5 INTERNATIONAL CONFERENCE ON LIMITATION OF*

*LIABILITY FOR MARITIME CLAIMS (1 - 19 November 1976)*

*\*LEG/CONF.6 INTERNATIONAL CONFERENCE ON LIABILITY AND*

*COMPENSATION FOR DAMAGE IN CONNECTION WITH*

*THE CARRIAGE OF CERTAIN SUBSTANCES BY SEA*

*(30 April – 25 May 1984)*

*LEG/CONF.7 INTERNATIONAL CONFERENCE ON SALVAGE (17 – 28*

*April 1989)*

*LEG/CONF.8 INTERNATIONAL CONFERENCE ON THE REVISION OF THE*

*1974 ATHENS CONVENTION (26 – 30 March 1990)*

*LEG/CONF.9 INTERNATIONAL CONFERENCE ON THE REVISION OF THE*

*1969 CIVIL LIABILITY CONVENTION AND THE 1971 FUND*

*CONVENTION (23 – 27 November 1992)*

*LEG/CONF.10 INTERNATIONAL CONFERENCE ON HAZARDOUS AND*

*NOXIOUS SUBSTANCES AND LIMITATION OF LIABILITY*

*(HNS) (15 April – 3 May 1996)*

*LEG/CONF.11 INTERNATIONAL CONFERENCE ON THE REVISION OF THE*

*1971 FUND CONVENTION (25 – 27 September 2000)*

*LEG/CONF.12 INTERNATIONAL CONFERENCE ON LIABILITY AND*

*COMPENSATION FOR BUNKER OIL POLLUTION DAMAGE*

*(19 – 23 March 2001)*

*LEG/CONF.13 INTERNATIONAL CONFERENCE ON THE REVISION OF THE*

*ATHENS CONVENTION RELATING TO THE CARRIAGE OF*

*PASSENGERS AND THEIR LUGGAGE BY SEA, 1974 (2002)*

*(21 October – 1 November 2002)*

*LEG/CONF.14 INTERNATIONAL CONFERENCE ON THE ESTABLISHMENT*

*OF A SUPPLEMENTARY FUND FOR COMPENSATION FOR*

*OIL POLLUTION DAMAGE (12-16 May 2003)*

*LEG/CONF.15 INTERNATIONAL CONFERENCE ON THE REVISION OF THE*

*SUA TREATIES (10 – 14 October 2005)*

*LEG/CONF.16 INTERNATI0ONAL CONFERENCE ON THE REMOVAL OF*

*WRECKS (14 – 18 May 2007)*

*LEG/CONF.17 INTERNATIONAL CONFERENCE ON THE REVISION OF THE*

*HNS CONVENTION (26 – 30 April 2010)*

*LEG/UA/CONF CONFERENCE TO REVISE THE UNIT OF ACCOUNT*

*PROVISION IN THE INTERNATIONAL CONVENTION ON*

*CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE, 1969*

*(17 – 19 November 1976)*

*LL/CONF INTERNATIONAL CONFERENCE ON LOAD LINES*

*(3 March – 5 April 1966)*

*MARSAT/CONF INTERNATIONAL CONFERENCE ON THE ESTABLISHMENT*

*OF AN INTERNATIONAL MARITIME SATELLITE SYSTEM*

*(23 April 1975 – 1 September 1976) (3 Sessions)*

*MP/CONF INTERNATIONAL CONFERENCE ON MARINE POLLUTION*

*(8 October – 2 November 1973)*

*See TSPP/CONF for the 1978 Protocol relating to the*

*International Convention for the Prevention of Pollution from*

*Ships, 1973*

*MP/CONF.2 CONFERENCE OF PARTIES TO THE INTERNATIONAL*

*CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION*

*FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF*

*1978 RELATING THERETO*

*(1st & 3rd November 1994)*

*MP/CONF.3 CONFERENCE OF PARTIES TO THE INTERNATIONAL*

*CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION*

*FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF*

*1978 RELATING THERETO (15-17, 22, 24-26 September*

*1997)*

*OPCON INTERNATIONAL CONFERENCE ON POLLUTION OF THE*

*SEA BY OIL (26 April, 3rd May & 12 May 1954) 3 Sessions*

*OP/CONF INTERNATIONAL CONFERENCE ON PREVENTION OF*

*POLLUTION OF THE SEA BY OIL (26 March- 13 April 1962)*

*OPCG/CONF CONFERENCE OF THE CONTRACTING GOVERNMENTS TO*

*THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE*

*PREVENTION OF POLLUTION OF THE SEA BY OIL, 1954*

*(4th & 11th April 1962)*

*OPPR/CONF CONFERENCE ON INTERNATIONAL CO-OPERATION ON*

*OIL POLLUTION PREPAREDNESS AND RESPONSE*

*(13 – 30 November 1991)*

*SAFCON INTERNATIONAL CONFERENCE ON SAFETY OF LIFE AT*

*SEA, 1960 (held in London from 17th May – 17th June 1960)*

*SAR/CONF INTERNATIONAL CONFERENCE ON MARITIME SEARCH*

*AND RESCUE (9 – 27 April 1979)*

*SFV/CONF INTERNATIONAL CONFERENCE ON SAFETY OF FISHING*

*VESSELS (7 March – 2 April 1977)*

*SFV-P/CONF INTERNATIONAL CONFERENCE ON SAFETY OF FISHING*

*VESSELS (22 March – 2 April 1993)*

*SFV-P/CONF.1 DIPLOMATIC CONFERENCE TO CONSIDER AND ADOPT*

*AN AGREEMENTON THE IMPLEMENTATION OF THE*

*TORREMOLINOS PROTOCOL OF 1993 RELATING TO THE*

*1977 TORREMOLINOS INTERNATIONAL CONVENTIONFOR*

*THE SAFETY OF FISHING VESSELS Cape Town (9 to 11*

*October 2012)*

*SMR/CONF INTERNATIONAL CONFERENCE ON SPECIAL TRADE*

*PASSENGER SHIPS (27 September – 4 October 1971)*

*SOLAS/CONF INTERNATIONAL CONFERENCE ON SAFETY OF LIFE AT*

*SEA (21 October – 1 November 1974)*

*See TSPP/CONF for the 1978 Protocol relating to the*

*International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974*

*SOLAS/CONF.2 CONFERENCE ON CONTRACTING GOVERNMENTS TO THE*

*INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE*

*AT SEA, 1974 (17 – 24 May 1994)*

*SOLAS/CONF.3 CONFERENCE OF CONTRACTING GOVERNMENTS TO THE*

*INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE*

*AT SEA, 1974 (20 – 29 November 1995)*

*SOLAS/CONF.4 CONFERENCE OF CONTRACTING GOVERNMENTS TO THE*

*INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE*

*AT SEA, 1974 (24 – 28 November 1997)*

*SOLAS/CONF.5 CONFERENCE OF CONTRACTING GOVERNMENTS TO THE*

*INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE*

*AT SEA, 1974 (9 - 13 December 2002)*

*STW/CONF INTERNATIONAL CONFERENCE ON TRAINING AND*

*CERTIFICATION OF SEAFARERS (14 June – 7 July 1978)*

*\*STCW/CONF.2 DIPLOMATIC CONFERENCE TO ADOPT AMENDMENTS TO*

*THE INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF*

*TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING OF*

*SEAFARERS, STCW), 1978 (21 - 25 June 2010)*

*STCW-F CONFERENCE ON STANDARDS ON TRAINING,*

*CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR FISHING*

*VESSEL PERSONNEL (26 June - 7 July 1995)*

*STP/CONF INTERNATIONAL CONFERENCE ON SPECIAL TRADE*

*PASSENGER SHIPS (9 - 13 July 1973)*

*SUA/CONF INTERNATIONAL CONFERENCE ON THE SUPPRESSION*

*OF UNLAWFUL ACTS AGAINST THE SAFETY OF MARITIME*

*NAVIGATION (1 – 10 March 1988)*

*TM/CONF INTERNATIONAL CONFERENCE ON TONNAGE*

*MEASUREMENT (27 May – 23 June 1969)*

*TSPP/CONF INTERNATIONAL CONFERENCE ON TANKER SAFETY*

*AND POLLUTION PREVENTION, 1978*

*(6 – 17 February 1978)*

*(Adopted the: Protocol of 1978 relating to the International*

*Convention for the Safety o Life at Sea, 1974 and the*

*Protocol of 1978 relating to the International Convention for*

*the Prevention of Pollution from Ships, 1973)*

**2.3 Οι δραστηριότητες του ΙΜΟ**

Ο ΙΜΟ επικεντρώνει τις λειτουργίες του κυρίως στους τομείς της ναυτικής ασφάλειας, ναυσιπλοΐας, φορτίων, τεχνολογίας, διευκολύνσεως των μεταφορών, προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος καθώς και στα θέματα νομικής φύσεως.

Η συνήθης διαδικασία που ακολουθείται κατά τη διάρκεια των διαφόρων Συνόδων της Συνελεύσεως του ΙΜΟ είναι η απόφαση για τη σύγκληση Διεθνών Συνδιασκέψεων (Conferences) που έχουν ως αποτέλεσμα την ίδρυση Διεθνών Συμβάσεων (Conventions), Πρωτοκόλλων (Protocols), Κωδίκων (Codes), Συστάσεων (Resolutions) και Οδηγιών (Guidelines), τις οποίες αφού υπογράψουν και επικυρώσουν τα κράτη-μέλη τις ενσωματώνουν στην εθνική τους νομοθεσία (όσο πιο σημαντική είναι μία σύμβαση τόσο πιο επιτακτική είναι η ανάγκη για επικύρωση και εφαρμογή).

**2.3.1 Διεθνείς κανονισμοί στον τομέα της ναυτικής ασφάλειας. Συνοπτική παρουσίαση της Σύμβασης για την Aσφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα**

Η σύμβαση αυτή, γνωστή διεθνώς ως SOLAS (Safety of Life at Sea) καταρτίστηκε το 1974 και τέθηκε σε ισχύ το 1980. Η SOLAS εξετάζει ζητήματα ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και περιλαμβάνει ευρύτατο αριθμό κανονισμών. Συμπληρώνει τη MARPOL διότι η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας συμβαδίζει με την πρόληψη και καταπολέμηση της θαλάσσιας ρυπάνσεως.

**2.3.2 Διεθνείς κανονισμοί στον τομέα της ναυσιπλοΐας**

**1) Σύμβαση για τους Διεθνείς Κανονισμούς Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea), γνωστή ως COLREG (ΔΚΑΣ)**

Το θέμα της συγκρούσεως των πλοίων ενδιαφέρει άμεσα τη διεθνή κοινωνία λόγω των σοβαρών επιπτώσεων που μπορεί να έχει για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Κατά τη διάρκεια της Συνδιασκέψεως του Λονδίνου καταρτίστηκε η σύμβαση για τους Διεθνείς Κανονισμούς Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea), γνωστή ως COLREG (ΔΚΑΣ) το 1972, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1977 και τροποποιήθηκε το 1983. Στην Ελλάδα κυρώθηκε το 1974 με τον ΝΔ 93/1974 και το ΠΔ 94/1977. H COLREG αφορά στη συμπεριφορά και τις κινήσεις ενός πλοίου σε σχέση με άλλα πλοία, ειδικά όταν η ορατότητα είναι μικρή, με σκοπό την αποφυγή των συγκρούσεων σε συνδυασμό με την καθιέρωση ηχητικών και φωτεινών σημάτων. **Οι βασικοί κανονισμοί της COLREG καθιερώνουν τα εξής:**

**α) Τις Υποχρεωτικές Πορείες των Πλοίων (Traffic Separation Schemes -TSS)**, ειδικά σε θαλάσσιες οδούς, κανάλια και διώρυγες όπου υπάρχει πυκνή κυκλοφορία. Οι πρώτες προσπάθειες για την καθιέρωση θαλασσίων οδών χρονολογούνται τον 19ο αιώνα, στην Κινέζικη Θάλασσα διά μέσου των εθελοντικών συμφωνιών ανάμεσα σε ανεξάρτητους πλοιοκτήτες, που πραγματοποιούσαν εμπόριο στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή. Σύμφωνα με επίσημες στατιστικές του ΙΜΟ, με την καθιέρωση των TSS ο αριθμός των συγκρούσεων στη θάλασσα έπεσε κατακόρυφα, π.χ. κατά την περίοδο 1956-61 είχαν ανακοινωθεί 156 συγκρούσεις πλοίων, ενώ αντίστοιχα την περίοδο 1976-81 μόνο 45.

**β) Πρόσθετα μέτρα** που καθιερώθηκαν αρχικά στα στενά της Βαλτικής είναι: οι περιορισμοί στην ταχύτητα των πλοίων, οι υποχρεωτικές αναφορές των πλοίων για τη θέση τους στις αρμόδιες Λιμενικές Αρχές, η χρήση πιλότων και τέλος το σύστημα ραντάρ ARPA (automatic radar plotting aid).

Στην 59η Σύνοδο της MSC (Maritime Safety Committee) καθιερώθηκαν οι τροποποιήσεις του 1991 που αφορούν: πρώτον στις πορείες πλοίων σε βαθιά ύδατα, π.χ. Βαλτική, Δυτικοευρωπαϊκά ύδατα, Νοτιοανατολική Ασία και τη θαλάσσια περιοχή του Δυτικού Ατλαντικού και δεύτερον στις θαλάσσιες περιοχές, που πρέπει να αποφεύγουν τα εμπορικά πλοία, π.χ. Βορειοδυτικά Ευρωπαϊκά ύδατα και τις θάλασσες της Νότιας και Κεντρικής Αμερικής. Ο πιθανότερος λόγος είναι η ύπαρξη εγκαταστάσεων (π.χ. εξέδρες, γεωτρύπανα) και άλλων πλωτών ναυπηγημάτων για την εκμετάλλευση και εξόρυξη υποθαλάσσιου πετρελαίου (Βόρειος θάλασσα, Κόλποι Βενεζουέλας και Μεξικού).

Η σύγκρουση μεταξύ πλοίων, λόγω της συνεχώς αυξανόμενης ναυτιλιακής κινήσεως σε παγκόσμιο επίπεδο και ειδικότερα σε συγκεκριμένες θαλάσσιες οδούς, π.χ. πλησίον ή εντός λιμένων, αποτελεί έναν από τους συνηθέστερους κινδύνους της ναυσιπλοΐας. **Σύγκρουση (collision)** είναι η πρόσκρουση ενός πλοίου με ένα άλλο, με συνέπεια την πρόκληση υλικών ζημιών στα κύτη ή στον εξοπλισμό τους ή στο φορτίο τους ή σωματικές βλάβες στα πρόσωπα που επιβαίνουν στα πλοία. Σύγκρουση μπορεί να συμβεί μεταξύ πλοίων που ταξιδεύουν ή ακόμα και μεταξύ αγκυροβολημένων πλοίων. **Η σύγκρουση προϋποθέτει δύο ή περισσότερα πλοία ή πλοίο και πλωτό ναυπήγημα ή δύο πλωτά ναυπηγήματα** και συνεπώς δεν υφίσταται εάν ένα πλοίο προσκρούσει σε προκυμαία ή γέφυρα κλπ., διότι πρόκειται για επαφή (contact) του πλοίου με κάποιο μόνιμο εμπόδιο οπότε δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις που ισχύουν για τη σύγκρουση πλοίων.

**Οι κανονισμοί σχετικά με τη σύγκρουση πλοίων δεν εφαρμόζονται στην περίπτωση συγκρούσεως πλοίου που ρυμουλκεί και ρυμουλκούμενου πλοίου** διότι υπάρχουν ειδικοί κανονισμοί που ρυθμίζουν τις σχέσεις τους. **Το ίδιο ισχύει και σε περίπτωση συγκρούσεως πλοηγούμενου πλοίου και πλοηγίδας.** Μια σύγκρουση είναι δυνατόν να οφείλεται είτε σε τυχαίο περιστατικό ή ανώτερη βία (τυχαία σύγκρουση) είτε σε υπαιτιότητα του ενός ή και των δύο πλοίων που συγκρούστηκαν (υπαίτια σύγκρουση) ή τέλος σε αίτια που δεν είναι δυνατόν να καθορισθούν (δυσδιάγνωστη σύγκρουση).

Εκτός των διεθνών κανονισμών, η ελληνική νομοθεσία περιλαμβάνει σημαντικές διατάξεις που αποσκοπούν στη συμμόρφωση των πλοιάρχων και των πληρωμάτων με τους ΔΚΑΣ και την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. **Ο πλοίαρχος ή ο αξιωματικός φυλακής που παραβαίνει από αμέλεια τις διατάξεις των ΔΚΑΣ ή ο πλοηγός που παρέχει συμβουλές, αντίθετες με τις ισχύουσες διατάξεις, τιμωρούνται με φυλάκιση μέχρι 8 μηνών και χρηματική ποινή**. **Αν από τις παραπάνω παραβάσεις ή από αμέλεια άλλου μέλους πληρώματος, κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας του, προκλήθηκε σύγκρουση με άλλο πλοίο ή προσάραξη (σε αβαθή) ή πρόσκρουση του πλοίου σε εμπόδιο, καταφανές ή γνωστό (π.χ. σε προβλήτα) ή επήλθε σοβαρή βλάβη του πλοίου ή του φορτίου, τότε επιβάλλεται αυστηρότερη ποινή φυλακίσεως (μέχρι 3 ετών) και χρηματική ποινή. Εάν από τις παραβάσεις επήλθε απώλεια του πλοίου ή απόλυτη ανικανότητα αυτού ή ολική απώλεια του φορτίου ή θάνατος προσώπου ή βαρύς τραυματισμός, ο υπαίτιος τιμωρείται με βαρύτερη ποινή και με χρηματική ποινή.**

Ο πλοίαρχος έχει τη γενική ευθύνη για την τήρηση των νόμων, διαταγμάτων, κανονισμών και για την εκτέλεση των διαταγών των αρμοδίων ημεδαπών και αλλοδαπών αρχών. Κατά τη διάρκεια του πλου ορίζει την πλεύση που πρέπει να τηρηθεί και ευθύνεται για αυτήν καθώς και για την ασφαλή διεξαγωγή του πλου. Τηρεί βιβλίο διαταγών γέφυρας, στο οποίο καταχωρεί την πορεία που διέταξε και κάθε άλλη διαταγή, οδηγία ή παρατήρηση που είναι αναγκαία για τον αξιωματικό φυλακής. Οι αξιωματικοί φυλακής, σε κάθε αλλαγή φυλακής, πρέπει να λαμβάνουν γνώση αυτών των διαταγών και να υπογράφουν στο βιβλίο διαταγών γέφυρας. Ο πλοίαρχος κυβερνά αυτοπροσώπως το πλοίο κατά τον είσπλου και έκπλου σε λιμάνια, όρμους, διώρυγες, διαύλους και άλλες επικίνδυνες περιοχές διόδου και αγκυροβολίου των πλοίων, σε κρίσιμες καταστάσεις και γενικά εάν κρίνει αυτό αναγκαίο. Η παρουσία πλοηγού στο πλοίο δεν απαλλάσσει τον πλοίαρχο από την προσωπική του ευθύνη.

Μετά από μία σύγκρουση ο πλοίαρχος κάθε πλοίου υποχρεούται να παράσχει βοήθεια στο άλλο πλοίο καθώς και στο πλήρωμα και τους επιβάτες, εφόσον είναι δυνατό να το κάνει, χωρίς σοβαρό κίνδυνο του πλοίου, του πληρώματος και των επιβατών του. Υποχρεούται επί- σης να γνωστοποιήσει, κατά το δυνατόν, στο άλλο πλοίο, το όνομα και το λιμάνι νηολογήσεως του πλοίου του καθώς και τον τόπο απόπλου και κατάπλου. Εάν η σύγκρουση οφείλεται σε υπαιτιότητα του ενός πλοίου, τότε οι ζημιές που προκλήθηκαν βαρύνουν το υπαίτιο πλοίο, ενώ εάν η σύγκρουση οφείλεται σε κοινή υπαιτιότητα των συγκρουομένων πλοίων, τότε οι ζημιές που προκλήθηκαν βαρύνουν τα πλοία, κατά την αναλογία του βαθμού υπαιτιότητας του καθενός. Τέλος, εάν δεν είναι δυνατό να καθορισθεί η αναλογία υπαιτιότητας, οι ζημιές βαρύνουν κατά ίσα μέρη τα πλοία που συγκρούστηκαν (αμφιμερής σύγκρουση).

Η ίδια ευθύνη υπάρχει και στην περίπτωση που η σύγκρουση προκλήθηκε από υπαιτιότητα του πλοηγού γιατί ο πλοιοκτήτης ευθύνεται για τις αδικοπραξίες του πλοηγού, που διέπραξε κατά την πλοήγηση του πλοίου και την εκτέλεση των καθηκόντων του, έστω και αν τον προσέλαβε υποχρεωτικά (άρθρ. 238 ΚΙΝΔ). Αντίθετα, σύμφωνα με το άρθρο 239 ΚΙΝΔ ορίζεται ότι εκτός από την ευθύνη των πλοίων υπάρχει ευθύνη και των υπαιτίων προσώπων, π.χ. ο πλοηγός για τις συμβουλές που έδωσε και είχε ως αποτέλεσμα τη σύγκρουση. Τέλος, εάν η σύγκρουση συνέβη από τυχαίο συμβάν ή από ανώτερη βία ή αν υφίσταται αμφιβολία για τα αίτιά της, οι ζημιές βαρύνουν αυτούς που τις προξένησαν.

**2) Σύμβαση για την ίδρυση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Δορυφορικού Οργανισμού (Convention on the Establishment of an International Maritime Satellite System), γνωστή ως INMARSAT**

Με σχετική απόφασή του ΙΜΟ καταρτίστηκε το 1976 η Σύμβαση περί Διεθνούς Ναυτιλιακού Δορυφορικού Οργανισμού, γνωστή ως INMARSAT, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1979. Αποτέλεσμα της Συμβάσεως αυτής ήταν να ιδρυθεί ο Διεθνής Ναυτιλιακός Δορυφορικός Οργανισμός (INMARSAT), που λειτούργησε από το 1981, αποτελεί σήμερα ανεξάρτητο όργανο του ΟΗΕ και εδρεύει στο Λονδίνο μαζί με τον ΙΜΟ. Οι τροποποιήσεις των ετών 1985, 1989 και 1994 συμπεριέλαβαν την παροχή δορυφορικών υπηρεσιών εκτός των πλοίων, στα αεροσκάφη και στα οχήματα ξηράς.

Σήμερα ο INMARSAT έχει αλλάξει το όνομά του σε **International­ Mobile­ Satellite­ Organisation** και μολονότι έχει αποκτήσει ιδιωτικό χαρακτήρα διατηρεί ένα διακυβερνητικό σώμα ώστε να εξασφαλισθεί η παροχή υπηρεσιών δημόσιου χαρακτήρα σε σχέση με το Παγκόσμιο Σύστημα Ναυτιλιακού Κινδύνου και Ασφάλειας (Global Maritime Distress and Safety System- GMDSS). Το GMDSS αφορά στην ενίσχυση της ναυτιλιακής ασφάλειας όταν ένα πλοίο βρίσκεται σε κίνδυνο.

**3) Σύμβαση για τη Ναυτιλιακή Έρευνα και Διάσωση (Convention on Maritime Search and Rescue)**

Τέθηκε σε ισχύ το 1985 και είναι γνωστή ως **SAR**. Η εν λόγω Σύμβαση έχει σκοπό να εξυπηρετήσει τη συνεργασία μεταξύ των κρατών-μελών και αυτών που συμμετέχουν στις επιχειρήσεις έρευνας και διασώσεως στη θάλασσα. Η SAR σχεδιάστηκε για να βελτιώσει το υπάρχον δίκτυο έρευνας και διασώσεως μετά από κάποιο ναυτικό ατύχημα και τούτο επειδή κρίθηκε αναγκαίο να εγκατασταθεί ένα αξιόλογο δίκτυο ραδιοεπικοινωνιών με σκοπό την ταχεία μετάδοση σημάτων για πλοία που βρίσκονται σε κίνδυνο. Οι περιοχές με οργανωμένο σχέδιο δράσεως είναι η Βόρεια θάλασσα και η Βαλτική. Αντίθετα, υπάρχει έλλειψη συντονισμού στις προσπάθειες για την εφαρμογή των κανονισμών της SAR στη Μεσόγειο, πιθανόν διότι ήδη υπάρχουν και αναπτύσσονται εθνικά σχέδια δράσεως για επείγοντα θαλάσσια περιστατικά.

Η SAR ενθαρρύνει τα παράκτια κράτη που γειτνιάζουν ώστε να αναπτύξουν συμφωνίες μεταξύ τους για την καθιέρωση περιοχών έρευνας και διασώσεως αλλά και συνεργασίες για κοινές διαδικασίες και συντονισμό των επιχειρήσεων. Επίσης, η καθιέρωση κέντρων και υπο-σταθμών συντονισμού επιχειρήσεων για τη λήψη σημάτων κινδύνου και αντιμετωπίσεως επικινδύνων καταστάσεων προϋποθέτει κατάλληλη υποδομή και καθορισμό καθηκόντων ώστε ο σχεδιασμός και η ανταπόκριση σε επείγοντα γεγονότα να αποτελεί βασικό κριτήριο επιτυχίας. Επιπλέον, σύμφωνα με τη SAR διαχωρίστηκαν οι ωκεανοί σε ειδικές περιοχές έρευνας και διασώσεως, ώστε συγκεκριμένα κράτη να έχουν την αρμοδιότητα συντονισμού των επιχειρήσεων στην περιοχή που τους αντιστοιχεί.

Στην πλέον σύγχρονη έκδοση της SAR καθορίζεται ότι το Διεθνές Αεροναυτικό και Ναυτιλιακό Εγχειρίδιο Έρευνας και Διασώσεως (IAMSAR), το οποίο συντάχθηκε σε συνεργασία του ΙΜΟ με τον ICAO (International Civil Aviation Organization), αντικαθιστά τα προγενέστερα εγχειρίδια MERSAR (1971) και IMOSAR (1978).

4) Συνοπτική παρουσίαση της **Σύμβασης για τα Πρότυπα Πιστοποιητικών Εκπαιδεύσεως και Τηρήσεως Φυλακών των Ναυτικών (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers - STCW)**

Τέθηκε σε ισχύ το 1984 και είναι γνωστή ως STCW. Βασικός σκοπός της εν λόγω Συμβάσεως είναι η καθιέρωση υποχρεωτικών ελαχίστων ορίων κανονισμών για τα πληρώματα. Η STCW έχει αναθεωρηθεί με τη νέα σύμβαση STCW 1995. Η σημαντικότερη πρόσφατη αναθεώρηση της Σύμβασης είναι εκείνη της ‘Μανίλα’, το 2010 (Manila Amendments to the STCW Convention and Code).

**2.3.3 Διεθνείς κανονισμοί για τους διάφορους τύπους των φορτίων**

**1) Σύμβαση για την Ασφάλεια των Εμπορευματοκιβωτίων (Convention for Safe Containers - CSC)**

Τέθηκε σε ισχύ το 1977 και είναι γνωστή ως CSC. Με την ταχύρρυθμη ανάπτυξη αυτού του είδους φορτίων (κυρίως λόγω εξοικονομήσεως σημαντικού χρόνου κατά τη διάρκεια παραμονής των πλοίων στα λιμάνια), ο ΙΜΟ κατάρτισε διεθνείς κανονισμούς που διευκολύνουν τις διαδικασίες φορτώσεως και εκφορτώσεως αλλά και υψηλό επίπεδο ασφάλειας στη μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων. Ακολούθησαν οι τροποποιήσεις το 1991 με τις πρωτοβουλίες της MSC για πρόσθετους κανονισμούς.

**2) Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας Επικινδύνων Φορτίων (International Maritime Dangerous Goods Code - IMDG code)**

Ο IMDG Κώδικας περιλαμβάνει γενικές οδηγίες και προτάσεις για τη συσκευασία των επικινδύνων φορτίων καθώς και γενικό πίνακα επικινδύνων φορτίων.

Τα επικίνδυνα φορτία: Σε αυτήν την ενότητα εξετάζονται τα φορτία μεγάλης επικινδυνότητας για το θαλάσσιο περιβάλλον, τα οποία μεταφέρονται με εμπορικά πλοία, δηλαδή όσα προορίζονται για ειρηνική χρήση. Δεν περιλαμβάνονται τα επικίνδυνα φορτία που χρησιμοποιούνται για άμεση στρατιωτική χρήση (όπλα, πυρομαχικά, καύσιμα, πολεμικές χημικές ύλες).

Τα επικίνδυνα φορτία ταξινομούνται σε 9 ειδικές κλάσεις σύμφωνα με τον κώδικα ΙΜDG. Πρόσθετα, το πρόβλημα της θαλάσσιας μεταφοράς επικινδύνων φορτίων φαίνεται ότι παρουσιάζει ιδιαίτερη σημασία για τον ελληνικό θαλάσσιο χώρο, λόγω του συνδυασμού τριών παραγόντων:

α) Της ανάγκης για θαλάσσιες διαδρομές σε θάλασσα που χαρακτηρίζεται ως ημίκλειστη και μάλιστα συχνά σε εξαιρετικά κοντινές αποστάσεις (ακτοπλοΐκή σύνδεση).

β) Της υπάρξεως αστικού κέντρου μέσα ή έστω δίπλα στο λιμάνι.

γ) Του αναλογικά μεγάλου όγκου των επικινδύνων φορτίων που μεταφέρονται θαλάσσια, σε σχέση με τις άλλες μορφές μεταφοράς.

Σύμφωνα με τον IMDG η κάθε κλάση των φορτίων αποτελείται από τις εξής ουσίες:

Κλάση 1: **Εκρηκτικά** ονομάζομε τις ουσίες που είτε αυτούσιες είτε περιεχόμενες σε διάταξη ειδικά προετοιμασμένη, προορίζονται για παραγωγή πρακτικών αποτελεσμάτων.

Κλάση 2: **Αέρια**. Περιλαμβάνει μεταξύ άλλων τις ουσίες που βρίσκονται υπό πίεση σε υγροποιημένη μορφή, εκείνες που έχουν υγροποιηθεί με πίεση σε θερμοκρασία περιβάλλοντος, εκείνες που έχουν διαλυθεί με τη βοήθεια πιέσεως σε ένα διαλύτη και γενικά έχουν απορροφηθεί μέσα σε πορώδες υλικό.

Κλάση 3: **Εύφλεκτα υγρά**. Ονομάζονται οι υγρές ουσίες ή μείγματα υγρών ή υγρά που περιέχουν στερεά διαλυμένα ή διασκορπισμένα, π.χ. χρώματα, βερνίκια, λάκες, τα οποία αναδίδουν εύφλεκτους ατμούς.

Κλάση 4: **Εύφλεκτα στερεά**. Ονομάζονται οι στερεές ουσίες που με την επίδραση της θερμότητας είναι εύκολο να αναφλεχθούν ή μπορούν να προκαλέσουν πυρκαγιά.

Κλάση 5: **Οξειδωτικές ουσίες**. Περιλαμβάνει τις ουσίες που μπορούν εύκολα να ελευθερώσουν οξυγόνο και κατά συνέπεια να προκαλέσουν καύση ή/και να αυξήσουν την ένταση της πυρκαγιάς, που δημιουργήθηκε από άλλα υλικά.

Κλάση 6: **Δηλητηριώδεις τοξικές και μολυσματικές ουσίες**. Αυτές οι ουσίες υποδιαιρούνται σε δύο ομάδες: α) Στις ουσίες που μπορούν να προκαλέσουν το θάνατο ή σοβαρή βλάβη της υγείας των ανθρώπων με κατάποση, εισπνοή ή από επαφή με το δέρμα και β) στις ουσίες που περιέχουν παθογόνους μικροοργανισμούς.

Κλάση 7: **Ραδιενεργές ουσίες**. Αυτές οι ουσίες εκπέμπουν σημαντική ραδιενέργεια και διαθέτουν ειδική ακτινενέργεια μεγαλύτερη από 0,002 micro-curie/γραμμάριο. Για τις θαλάσσιες μεταφορικές ανάγκες τους υποδιαιρούνται σε τρεις ομάδες με αντίστοιχες σημάνσεις, δηλαδή Κατηγορία Ι (λευκή), Κατηγορία ΙΙ (κίτρινη) και Κατηγορία ΙΙΙ (κόκκινη).

Κλάση 8: **Διαβρωτικά**. Περιλαμβάνει ουσίες γενικά στερεές ή υγρές, που σε κανονική κατάσταση έχουν την ικανότητα να είναι σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό ικανές να προκαλέσουν ζημιά στους ζώντες ιστούς.

Κλάση 9: **Διάφορες επικίνδυνες ουσίες**. Περιλαμβάνει ουσίες που δεν θεωρούνται βέβαια ακίνδυνες, αλλά για διάφορους λόγους δεν μπορούν να καταταγούν στις προηγούμενες κατηγορίες.

**2.3.4 Διεθνείς κανονισμοί στον τομέα της ναυτικής τεχνολογίας**

**1) Σύμβαση για τις Γραμμές Φορτώσεως (International Convention on Load Lines - CLL)**

Η πρώτη προσπάθεια υιοθετήσεως μιας συμβάσεως που θα καθόριζε την εφεδρική πλευστότητα του πλοίου σε σχέση με το ύψος των εξάλων του, ώστε να εξασφαλίζει επαρκή ευστάθεια, να ορίζει το περιθώριο αντοχής λόγω των εξωτερικών πιέσεων στη γάστρα του πλοίου και να καθορίζει το μέγιστο επίπεδο φορτώσεως για την αποφυγή υπερφορτώσεως και ανατροπής του πλοίου χρονολογείται από το 1930. Αυτή η σύμβαση υπογράφηκε από 30 κράτη και ίσχυσε για 36 έτη, αλλά προέκυψαν σημαντικές αλλαγές στην κατασκευή και την τεχνολογία των εμπορικών πλοίων με αποτέλεσμα να ενσωματωθεί, με τις ανάλογες βελτιώσεις, στη σημερινή σύμβαση.

Κατά τη διάρκεια της 3ης Συνόδου της Συνελεύσεως τονίστηκε η αναγκαιότητα μίας νέας συμβάσεως για τις Γραμμές Φορτώσεως (Convention on Load Lines), γνωστή διεθνώς ως LL, το 1966 η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1968 και θέτει ορισμένους περιορισμούς σχετικά με το μέγιστο βύθισμα, που πρέπει να έχει ένα εμπορικό πλοίο με σκοπό τη φόρτωση μέχρι τα έξαλά του. Στην Ελλάδα η LL κυρώθηκε το 1968 ενώ σήμερα ισχύουν και οι τροποποιήσεις των ετών 1971, 1975, 1979, 1983 και τέλος το πρωτόκολλο του 1988 (που τέθηκε σε ισχύ το 2000). Από την εν λόγω σύμβαση εξαιρούνται τα πολεμικά πλοία, τα πλοία αναψυχής και τα αλιευτικά πλοία. Η γραμμή φορτώσεως ονομάζεται και Plimsoll ­ Line και προτάθηκε για πρώτη φορά το 1876, πρέπει δε να χαράσσεται στις πλευρές του πλοίου και να είναι ευδιάκριτη ώστε να είναι εύκολος ο έλεγχός της.

Η δικαιοδοσία του παράκτιου κράτους είναι σχεδόν παρόμοια με αυτήν της SOLAS (1974), π.χ. οι Λιμενικές Αρχές του παράκτιου κράτους έχουν το δικαίωμα να κρατήσουν ένα πλοίο στο λιμάνι επειδή δεν διαθέτει τα απαραίτητα πιστοποιητικά. Η τελική πράξη περιέχει τρία παραρτήματα. Το πρώτο Παράρτημα περιέχει τέσσερα κεφάλαια στα οποία δίδονται οι γενικοί ορισμοί και οι εξαιρέσεις εφαρμογής της, ο τρόπος εκτιμήσεως ή/και μετρήσεως των εξάλων, ο καθορισμός των τεχνικών προδιαγραφών και οι ειδικές απαιτήσεις ανάλογα με τον τύπο των πλοίων και το φορτίο. Το δεύτερο Παράρτημα καθορίζει τις ζώνες, τις περιοχές και τις εποχικές περιόδους ανά την υφήλιο. Τέλος στο τρίτο Παράρτημα καθορίζεται ο τύπος και η διάρκεια των αντιστοίχων πιστοποιητικών.

Σύμφωνα με τη LL κάθε πλοίο, το οποίο εκτελεί διεθνείς πλόες και υπάγεται στις διατάξεις της, πρέπει να φέρει το Διεθνές Πιστοποιητικό Γραμμής Φορτώσεως (ΠΓΦ), με το οποίο βεβαιώνεται ότι πληροί τους όρους της. Το έγγραφο αυτό εκδίδεται μετά από επιθεώρηση του πλοίου και ισχύει για πέντε (5) χρόνια, ενώ πρέπει να θεωρείται σε ετήσια βάση. Μετά την πάροδο των πέντε ετών διενεργείται νέα επιθεώρηση λαμβάνοντας υπόψη όλα τα στοιχεία και τις απαιτήσεις της αρχικής επιθεωρήσεως. Το ΠΓΦ μπορεί να παραταθεί για πέντε (5) μήνες από τη λήξη του, εφόσον δεν μπορεί να εκδοθεί νέο μετά την περιοδική επιθεώρηση. Όταν το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι, όπου δεν είναι δυνατή η επιθεώρησή του η έκδοση του ΠΓΦ μπορεί να παραταθεί μέχρι το πλοίο να φθάσει σε λιμάνι όπου είναι δυνατή η επιθεώρησή του. Σε αυτήν την περίπτωση δίνεται παράταση έως τρεις (3) μήνες ενώ χάνεται το δικαίωμα περαιτέρω παρατάσεως.

Τα ελληνικά πλοία, τα οποία εκτελούν αποκλειστικά εσωτερικούς πλόες μπορούν να εφοδιάζονται με το Πιστοποιητικό Γραμμής Φορτώσεως Εσωτερικών Πλόων του οποίου η ισχύς είναι πενταετής με ετήσια θεώρηση. Για πλοία με μικρή χωρητικότητα και ανεξάρτητα από το γεωγραφικό χώρο των πλόων τους εκδίδεται το Πιστοποιητικό Γραμμής Φορτώσεως Πλοίων Μικρής Χωρητικότητας (ΠΓΦΠΜΧ) με ισχύ 25 ετών από την ημερομηνία ναυπηγήσεως του πλοίου και μέσω επιθεωρήσεως από τη Διεύθυνση Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων (ΔΕΕΠ). Με την πάροδο των 25 ετών και τη λήξη του ΠΓΦΠΜΧ διενεργείται νέα επιθεώρηση και έλεγχος του πλοίου. Συγκεκριμένα το ΠΓΦΠΜΧ μπορούν να έχουν στην κατοχή τους τα υπάρχοντα Φ/Γ πλοία 15-150 κοχ, τα υπάρχοντα Ε/Γ πλοία 5-150 κοχ και τα νέα πλοία Φ/Γ και Ε/Γ μήκους από 6-24 μέτρα.

**2) Σύμβαση για τη Μέτρηση της Χωρητικότητας των Πλοίων (Convention on Tonnage Measurement of Ships), γνωστή ως TONNAGE**

Τέθηκε σε ισχύ το 1982. Η TONNAGE εφαρμόζεται σε όλα τα εμπορικά πλοία, που χρησιμοποιούν διεθνείς οδούς ναυσιπλοΐας εκτός των πολεμικών πλοίων και αυτών που η χωρητικότητά τους δεν ξεπερνά τους 24 τόνους. Επίσης, η TONNAGE δεν περιλαμβάνει τον πλου στα εσωτερικά ύδατα των κρατών-μελών και σε ημίκλειστες θάλασσες, π.χ. Μαύρη θάλασσα, Κασπία θάλασσα, Μεγάλες Λίμνες.

Η μέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων υπήρξε ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα στο χώρο της διεθνούς ναυτιλίας. Το tonnage χρησιμοποιείται για την αποτίμηση των εξόδων και των φόρων και εξαιτίας της μεθόδου αυτής ο σχεδιασμός των πλοίων επηρεάζεται άμεσα σχετικά με τη μεταφορική ικανότητα, μολονότι τις περισσότερες φορές είναι θέμα ευστάθειας και ασφάλειας του πλοίου. Με την εφαρμογή της, καθιερώθηκε ο νέος τρόπος υπολογισμού της χωρητικότητας των πλοίων (GT και NT).

Συγκεκριμένα, η ολική χωρητικότητα (GRT, gross register tonnage ή GT, gross tonnage)\* είναι το άθροισμα όλων των μονίμων χώρων που είναι στεγασμένοι κάτω από το ανώτατο κατάστρωμα. Η καθαρή χωρητικότητα (NRT, net register tonnage ή NT, net tonnage)\* προκύπτει εάν από την ολική χωρητικότητα αφαιρεθούν όλοι οι χώροι του πλοίου που δεν προορίζονται για εμπορική εκμετάλλευση (π.χ. χώροι ενδιαιτήσεως αξιωματικών και πληρώματος, αποθήκες, δεξαμενές έρματος, δεξαμενές καυσίμων).

*[\* προσοχή: τα GRT και NRT αντικαταστάθηκαν από τα GT και NT όταν ο ΙΜΟ υιοθέτησε τη Σύμβαση International Convention on Tonnage Measurement of Ships στις 23 Ιουνίου 1969. Δεν πρέπει η κατ’ αυτούς τους τρόπους υπολογιζόμενη χωρητικότητα να συγχέεται με την Χωρητικότητα εκτοπίσματος (dead weight tonnage - dwt). Το deadweight υπολογίζεται σε τόννους "νεκρού βάρους". Η χωρητικότητα αυτή είναι διάφορη των παραπάνω αφού υπολογίζεται σε βάρος, δηλαδή σε τόνους των 2.240 λιβρών. Η χωρητικότητα εκτοπίσματος προσδιορίζει το μέγιστο συνολικό βάρος που μπορεί να μεταφέρει ασφαλώς το πλοίο σε φορτίο, εφόδια κ.ά. εφόσον διατηρεί το βύθισμα (γραμμή φόρτωσης) που προβλέπεται από τους ισχύοντες κανονισμούς. Από το συνολικό αυτό βάρος αν αφαιρεθεί το βάρος καυσίμων, εφοδίων (ύδατος, τροφίμων, κλπ) και έρματος προκύπτει το πραγματικό βάρος που μένει για το φορτίο δηλ. η πραγματική σε φορτίο μεταφορική ικανότητα του πλοίου, που ονομάζεται Xωρητικότητα φορτίου (loading or carrying capacity).]*

Η έκδοση του Διεθνούς Πιστοποιητικού Καταμετρήσεως (ΠΚ) είναι αρμοδιότητα της Αρχής, του προσώπου ή του οργανισμού που έχει εξουσιοδοτηθεί από αυτήν. Στην Ελλάδα η TONNAGE έχει κυρωθεί με τον Ν.1373/83 (ΦΕΚ 92 Α/83).

Το ΠΚ αποδεικνύει τις διαστάσεις (μήκος, πλάτος, ύψος) και τη χωρητικότητα (ολική, καθαρή) του πλοίου καθώς και την ισχύ των μηχανών του. Η σπουδαιότητα της ορθής καταμετρήσεως και καταχωρίσεως των στοιχείων του πλοίου στο ΠΚ συνεπάγεται (σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς μέχρι σήμερα):

α) Την οργανική σύνθεση του πληρώματος καθώς και των πιστοποιητικών ικανότητας που πρέπει να διαθέτει αυτό.

β) Τη δυνατότητα απόπλου, πλου και κατάπλου σε λιμάνια, στενά, ημίκλειστες θάλασσες εξαιτίας του μήκους ή του βυθίσματος ή ακόμη λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών και

γ) τις οικονομικές υποχρεώσεις και τα τέλη του (λιμενικά, φαρικά, διελεύσεως καναλιών κλπ.).

Η έκδοσή του ΠΚ είναι απαραίτητη και προηγείται της νηολογήσεως και της εκδόσεως Πιστοποιητικού Εθνικότητας του πλοίου. Το ΠΚ εκδίδεται από την Αρχή Νηολογήσεως του πλοίου και είναι οριστικό εκτός και αν αναφέρεται ρητά σε αυτό η προσωρινή του ισχύ, οπότε πρέπει να ορίζεται η χρονική διάρκεια της ισχύος του. Το προ­σω­ρι­νό ΠΚ εκδίδεται εφόσον είναι αδύνατη η έκδοση του οριστικού για οποιονδήποτε λόγο με αποτέλεσμα να καθυστερεί η νηολόγηση του πλοίου. Σε περιπτώσεις κατά τις οποίες η χωρητικότητα του πλοίου έχει υποστεί μεταβολή εξαιτίας μεγάλων επισκευών ή και μετασκευών ο πλοιοκτήτης ή ο πλοίαρχος πρέπει να ζητήσουν νέα καταμέτρηση και έκδοση νέου ΠΚ από την αρμόδια Αρχή.

**3) Συμφωνία για τα Επιβατηγά Πλοία που Εμπλέκονται σε Ειδικά Ταξίδια (Special Trade Passenger Ships Agreement - STP)**

Οι δραστηριότητες του ΙΜΟ σχετικά με τη μεταφορά των επιβατών είναι διττής μορφής, δηλαδή διευκόλυνση της μεταφοράς των επιβατών και των τουριστών και παροχή όσο το δυνατό καλύτερης ασφάλειας των επιβατών και των αποσκευών τους. Στην 6η Σύνοδο της Συνελεύσεως (1969) αποφασίστηκε η διενέργεια Συνδιασκέψεως με σκοπό την κατάρτιση συμφωνίας για τα Επιβατηγά Πλοία που Εμπλέκονται σε Ειδικά Ταξίδια (1971), π.χ. κρουαζιέρες, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1974 και σήμερα έχει υπογραφεί από 17 κράτη-μέλη. Η συμφωνία αυτή, γνωστή ως STP, αναφέρεται στην ασφάλεια των πλοίων που μεταφέρουν μεγάλο αριθμό επιβατών σε ταξίδια αναψυχής και υπερπόντια ταξίδια.

**4) Σύμβαση για τη Μεταφορά των Επιβατών και των Αποσκευών τους (Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea), γνωστή ως PAL**

Στη Συνδιάσκεψη της Αθήνας (1974), με την παρουσία 35 αντιπροσώπων των κρατών-μελών και 5 διεθνών οργανισμών, ετοιμάστηκε από τη Νομική Επιτροπή ένα προσχέδιο συμβάσεως σχετικά με τη μεταφορά των επιβατών και των αποσκευών τους. Τέθηκε σε ισχύ το 1987 και είναι γνωστή ως PAL.

Σύμφωνα με την PAL, ο μεταφορέας θεωρείται υπεύθυνος σε περίπτωση που υποστεί ζημιά ή απώλεια ο επιβάτης εφόσον το γεγονός είναι απόρροια λάθους ή αμέλειας του κοινού μεταφορέα. Το όριο της ευθύνης καθορίζεται σε 55.000 δολ. για κάθε μεταφορά. Το πρωτόκολλο αύξησε τα όρια σε ειδικές περιπτώσεις κατά 300%. Υπάρχουν δύο κατηγορίες αγωγών, αυτές που αφορούν απώλεια ζωής ή τραυματισμού και αυτές που αφορούν φθορά περιουσίας, ζημιές του πλοίου ή των λιμενικών εγκαταστάσεων. Με την επικύρωση της PAL προέκυψε νέα αύξηση των ορίων της ευθύνης σε 80.000 λίρες Αγγλίας, μετά το ατύχημα του πλοίου Herald­ of­Free­Enterprise (1987) στο λιμάνι Zeebrugge του Βελγίου.

**5) Σύμβαση για την Ασφάλεια των Αλιευτικών Πλοίων (International Convention for the Safety of Fishing Vessels)**

Εφαρμόστηκε το 1984, αφορά στα αλιευτικά σκάφη με μήκος άνω των 24 μέτρων και είναι γνωστή ως SFV.

**2.3.5 Διεθνείς κανονισμοί για τη διευκόλυνση των θαλασσίων μεταφορών.**

**Η Σύμβαση για τη Διευκόλυνση της Διεθνούς Ναυτιλιακής Κυκλοφορίας (Convention on Facilitation of Maritime Traffic), γνωστή διεθνώς ως FAL**

Το πρόβλημα της κινήσεως των εμπορικών πλοίων στα διάφορα λιμάνια έχει απασχολήσει αρκετούς οργανισμούς στο παρελθόν όπως το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο (International Chamber of Shipping - ICS) και την Επιτροπή Θαλασσίων Μεταφορών και Επικοινωνιών (Maritime Transport Committee), [*προσοχή είναι διαφορετικό από το Maritime Traffic Control, MTC*].

Τέθηκε σε ισχύ το 1967 και είναι γνωστή διεθνώς ως FAL. Η FAL εφαρμόζεται σε όλα τα εμπορικά πλοία εκτός των πολεμικών και των σκαφών αναψυχής. Οι άμεσοι στόχοι της FAL είναι:

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

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

**2.4 Άλλες Συμβάσεις του ΙΜΟ**

**2.4.1 Διεθνής Σύμβαση για τον Έλεγχο των Επιζημίων Αντισκωριακών Ουσιών στα Πλοία, 2001, (International Convention on the Control of Harmful Anti­fouling Systems on Ships ­ AFS)**

Σύμφωνα με αυτή, αρχικά απαγορεύεται η χρήση επιζημίων οργανικών ουσιών (organotins) στις αντισκωριακές βαφές που χρησιμοποιούνται στα πλοία και πρόκειται να καθιερώσει κατάλληλους μηχανισμούς προκειμένου να εμποδίσει τη μελλοντική χρήση άλλων βλαβερών ουσιών στα αντισκωριακά συστήματα.

Τα κράτη-μέλη πρέπει να εφαρμόζουν τους κανονισμούς της συμβάσεως στα πλοία που υψώνουν τη σημαία τους, αλλά και σε πλοία αλλοδαπά που λειτουργούν για τα δικά τους συμφέροντα (operate under their authority) και τέλος σε όλα τα πλοία που επισκέπτονται ένα δικό τους λιμάνι ή επισκευαστική μονάδα ή τερματικό σταθμό.

Τα πλοία άνω των 400 κοχ που ασκούν διεθνή ταξίδια οφείλουν να περάσουν μία αρχική επιθεώρηση πριν το πλοίο αναλάβει δραστηριότητες ή πριν του εκδοθεί για πρώτη φορά το ειδικό πιστοποιητικό για τις αντισκωριακές ουσίες (International Anti-Fouling System Certificate), αλλά και μία ακόμη επιθεώρηση όταν τα συστήματα αυτά αλλάζουν ή αντι- καθίστανται.

**2.4.2 Διεθνής Σύμβαση για τα Καύσιμα των Πλοίων, 2001, (Bunkers Convention)**

Η Σύμβαση αυτή υιοθετήθηκε με σκοπό να εξασφαλίσει ότι επαρκής, άμεση και αποτελεσματική αποζημίωση δίδεται στα πρόσωπα που υπέστησαν ζημιές από περιστατικά θαλάσσιας ρυπάνσεως από πετρέλαιο, όταν αυτό είναι ‘fuel’ και μεταφέρεται στις δεξαμενές καυσίμων των πλοίων. Η Σύμβαση εφαρμόζεται όταν προκαλείται ζημιά στο έδαφος, περιλαμβάνοντας και την αιγιαλίτιδα ζώνη, καθώς και στην αποκλειστική οικονομική ζώνη των κρατών-μελών. Για τη Σύμβαση, ζημιά από ρύπανση σημαίνει τα εξής:

α) Απώλεια ή ζημιά που προκαλείται, όχι πάνω στο πλοίο, από ρύπανση/μόλυνση λόγω της διαρροής ή απορρίψεως καυσίμων από το πλοίο, όποτε και αν συμβεί, με την προϋπόθεση ότι η μείωση της ρυπάνσεως του περιβάλλοντος, εκτός από την απώλεια κέρδους λόγω της μειώσεως, θα περιοριστεί στα κόστη που απορρέουν από τα "λογικά" μέτρα για την επαναφορά της περιοχής στην αρχική της κατάσταση.

β) Τα κόστη των προληπτικών μέτρων και οι πρόσθετες απώλειες ή ζημιές που προκαλούνται από αυτά τα μέτρα.

Η απαίτηση-κλειδί στη Σύμβαση Bunkers είναι η αναγκαιότητα του πλοιοκτήτη να διαθέτει υποχρεωτικά ασφαλιστική κάλυψη (insurance cover). Μία ακόμη σημαντική παράμετρος θεωρείται η απαίτηση για άμεσες ενέργειες, που επιτρέπει την αγωγή για αποζημίωση λόγω προκλήσεως ζημιάς απευθείας στον ασφαλιστή.

Η Σύμβαση απαιτεί τα πλοία άνω των 1.000 κοχ να διαθέτουν ασφαλιστική κάλυψη ή άλλη οικονομική ασφάλιση, π.χ. εγγυητική τράπεζας, με σκοπό να αντιμετωπίσουν την ευθύνη του πλοιοκτήτη (registered owner) μέχρι ένα ποσό ίσο με τα όρια της ευθύνης σύμφωνα με το εφαρμόσιμο εθνικό ή διεθνές θεσμικό πλαίσιο, αλλά για όλες τις περιπτώσεις, να μην ξεπερνά τα όρια που θέτει η Σύμβαση LLMC (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976), όπως αυτή τροποποιήθηκε.

Σύμφωνα με το πρωτόκολλο (1996) της τελευταίας Συμβάσεως, που τέθηκε σε ισχύ το 2004, ο περιορισμός της ευθύνης για απώλεια ανθρώπινης ζωής ή προσωπικού τραυματισμού για πλοία κάτω από 2.000 κοχ είναι 2 εκατομμύρια (SDR – special drawing rights, ως ειδική μονάδα μετρήσεως), δηλαδή 3,17 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ. Για τα μεγαλύτερα πλοία ισχύουν τα εξής:

α) Για κάθε τόνο από 2.001 έως 30.000, 800 SDR ($ΗΠΑ 1,269).

β) Για κάθε τόνο από 30.001 έως 70.000, 600 SDR ($ΗΠΑ 952).

γ) Για κάθε τόνο άνω των 70.000, 400 SDR ($ΗΠΑ 634).

Επίσης, ο περιορισμός της ευθύνης για αγωγές περιουσιακών στοιχείων για τα πλοία κάτω από 2.000 κοχ είναι 1 εκατομμύριο SDR ($ΗΠΑ 1,586). Για τα μεγαλύτερα πλοία αντίστοιχα τα ποσά είναι:

α) Για κάθε τόνο από 2.001 έως 30.000, 400 SDR ($ΗΠΑ 634).

 β) Για κάθε τόνο από 30.001 έως 70.000, 300 SDR ($ΗΠΑ 476). γ) Για κάθε τόνο άνω των 70.000, 200 SDR ($ΗΠΑ 317).

**2.4.3 Διεθνής Σύμβαση για τον Έλεγχο και τη Διαχείριση του Έρματος και των Ιζημάτων των Πλοίων, 2004 (International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments - BWM)**

Σύμφωνα με το άρθρο 2 της Συμβάσεως στη γενική υποχρέωση των κρατών περιλαμβάνονται μέτρα όπως η πρόληψη, η μείωση ή και η εξαφάνιση των βλαβερών θαλασσίων και άλλων παθογόνων οργανισμών διαμέσου του ελέγχου και της διαχειρίσεως του θαλασσέρματος και των ιζημάτων των πλοίων.

Το άρθρο 5 της Συμβάσεως αναφέρεται στη δυνατότητα των λιμένων και των τερματικών σταθμών να παρέχουν ευκολίες υποδοχής των ιζημάτων όποτε συμβαίνει καθαρισμός ή επισκευές των δεξαμενών έρματος. Παράλληλα το άρθρο 6 προτρέπει τα κράτη-μέλη, είτε μεμονωμένα, είτε σε συνεργασία, να διεξάγουν επιστημονική και τεχνική έρευνα στη διαχείριση του θαλασσέρματος, καθώς και στις επιπτώσεις αυτού στα ύδατα της δικαιοδοσίας τους.

Τα πλοία απαιτείται να περνούν από επιθεώρηση και πιστοποίηση (άρθ. 7), αλλά είναι πιθανόν να επιθεωρηθούν από τους υπεύθυνους των λιμενικών ελέγχων (port state control officers, άρθ. 9), οι οποίοι επαληθεύουν το έγκυρο πιστοποιητικό του πλοίου (πρόσθετα ελέγχουν το βιβλίο αναφορών για το θαλάσσιο έρμα ή και αντιπροσωπευτικό δείγμα από το τελευταίο).