



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
Εθνικόν και Καποδιστριακόν
Πανεπιστήμιον Αθηνών
— ΙΔΡΥΘΕΝ ΤΟ 1837 —

ΝΟΜΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

Π.Μ.Σ: ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

ΕΙΔΙΚΕΥΣΗ: ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΟ ΕΤΟΣ: 2023-2024

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

της Αλίκης Άννας Μπακογιώργου

A.M. 7340122303014

**«Ζητήματα ευθύνης από τη Διεθνή Σύμβαση του Χονγκ
Κονγκ του 2009 για την ανακύκλωση πλοίων»**

Επιβλέπουσα:

Καθηγήτρια κα. Λία Αθανασίου

Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή:

Καθηγήτρια κα Λία Ι. Αθανασίου

Επίκουρος Καθηγητής κος Νικόλαος Α. Βερβεσός

Αναπληρωτής Καθηγητής κος Δημήτριος Φ. Χριστοδούλου

Αθήνα, Σεπτέμβριος 2024

Copyright © [Αλίκη Άννα Μπακογιώργου, 2024]

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Απαγορεύεται η αντιγραφή, αποθήκευση και διανομή της παρούσας εργασίας, εξολοκλήρου ή τμήματος αυτής, για εμπορικό σκοπό. Επιτρέπεται η ανατύπωση, αποθήκευση και διανομή για σκοπό μη κερδοσκοπικό, εκπαιδευτικής ή ερευνητικής φύσης, υπό την προϋπόθεση να αναφέρεται η πηγή προέλευσης και να διατηρείται το παρόν μήνυμα.

Οι απόψεις και θέσεις που περιέχονται σε αυτήν την εργασία εκφράζουν τον συγγραφέα και δεν πρέπει να ερμηνευθεί ότι αντιπροσωπεύουν τις επίσημες θέσεις του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών.

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	8
A. Αγορά διάλυσης πλοίων: διακριτικά στοιχεία και ανάγκη αποτελεσματικής ρύθμισης	8
1. Οικονομικής σημασίας τακτική για τον πλοιοκτήτη	9
2. Μέσο απόσυρσης παρωχημένων πλοίων	10
3. Επικρατούσες συνθήκες διάλυσης και οι επιπτώσεις στην υγεία και το περιβάλλον	12
B. Επισκόπηση του υφιστάμενου νομικού πλαισίου	13
1. Διεθνές νομικό πλαίσιο.....	13
1. Σύμβαση Βασιλείας και το Πρωτόκολλο Ευθύνης και Αποζημίωσης	13
2. UNCLOS 1982.....	14
3. Marpol 73/78.....	15
4. Σύμβαση για τα συστήματα ελέγχου και αντιρρύπανσης για πλοία 2001	15
5. Συνθήκη του Ναϊρόμπι για την απομάκρυνση των ναυαγίων 2007	16
6. Διεθνής Σύμβαση Χονγκ Κονγκ 2009.....	16
2. Ευρωπαϊκό νομικό πλαίσιο.....	18
1. Κανονισμός 1013/2006.....	18
2. Κανονισμός 1257/2013.....	18
3. Ο νέος Κανονισμός 1157/2024	18
3. Κατευθυντήριες οδηγίες για την ανακύκλωση πλοίων.....	19
1. Κατευθυντήριες οδηγίες IMO	19
2. Κατευθυντήριες οδηγίες ILO	19
3. Κατευθυντήριες οδηγίες Σύμβασης Βασιλείας	19
Γ. Διάρθρωση της ύλης	20
ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ.....	22
ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΛΥΣΗ ΠΛΟΙΩΝ	22
I. Η νομικά δεσμευτική Σύμβαση της Βασιλείας για την Διασυνοριακή Διακίνηση Αποβλήτων και τα ανακύπτοντα ερμηνευτικά ζητήματα.....	22
A. Προβληματική για την υπαγωγή των λειτουργικών πλοίων στο πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης.....	22
B. Οι επιβαλλόμενες στον πλοιοκτήτη υποχρεώσεις	26
1. Η απαγόρευση του άρθρου 4 Α	27
2. Η διαδικασία της «Προηγούμενης Ενημέρωσης και Συγκατάθεσης».....	27
II. Η Διεθνής Σύμβαση Χονγκ Κονγκ για την Ασφαλή και Περιβαλλοντικά Ορθή Ανακύκλωση Πλοίων	28
A. Πεδίο εφαρμογής.....	28
B. Τα εμπλεκόμενα μέρη και οι υποχρεώσεις	30
1. Κράτος σημαίας	30
2. Κράτος εγκατάστασης μονάδας ανακύκλωσης.....	30

3. Μονάδα ανακύκλωσης πλοίων	31
4. Κράτος λιμένα.....	32
5. Πλοιοκτήτης.....	32
i) Η έννοια του πλοιοκτήτη.....	32
ii) Η περίπτωση του ενδιάμεσου αγοραστή	35
iii) Οι προβλεπόμενες υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη κατά το στάδιο προετοιμασίας του πλοίου προς ανακύκλωση.....	37
α) Τήρηση του «Καταλόγου Επικίνδυνων Υλικών»	37
β) Επιλογή εξουσιοδοτημένης μονάδας ανακύκλωσης.....	39
γ) Παροχή διαθέσιμων πληροφοριών για την κατάρτιση του Σχεδίου Ανακύκλωσης.....	40
δ) Έγγραφη ενημέρωση του κράτους σημαίας	41
ε) Διενέργεια εργασιών ελαχιστοποίησης των εναπομεινάντων στο πλοίο καταλοίπων καυσίμων	41
Γ. Επιτακτική η κύρωση της SRC και οι λόγοι άμεσης υιοθέτησής της.....	42
III. Η υλοποίηση των ευρωπαϊκών πρωτοβουλιών για την ανακύκλωση πλοίων	43
Α. Ολική ενσωμάτωση των υποχρεώσεων της Σύμβασης Βασιλείας στον Κανονισμό 1013/2006.....	45
Β. Ο Κανονισμός 1257/2013 ως εργαλείο προώθησης και εφαρμογής της Διεθνούς Σύμβασης Χονγκ Κονγκ.....	47
1. Απονομή υποχρεώσεων στον πλοιοκτήτη και τη μονάδα ανακύκλωσης.....	48
i) Τήρηση Καταλόγου Επικίνδυνων Υλικών	48
α) Πρόβλεψη για τα νεότευκτα πλοία	49
β) Πρόβλεψη για τα υπάρχοντα πλοία.....	50
γ) Επικαιροποίηση καταλόγου.....	51
ii) Ο «Ευρωπαϊκός Κατάλογος Ανακύκλωσης» και η σύγκρουση με το διεθνές δίκαιο.....	52
2. Αξιολόγηση του Κανονισμού 1257/2013	53
ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ	56
ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΩΝ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ.....	56
I. Το καθεστώς ευθύνης του πλοιοκτήτη σύμφωνα με τους διεθνείς κανόνες και η αδύνατη θεμελίωση ευθύνης του	56
Α. Αυστηρές οι ρυθμίσεις περί ευθύνης στη Σύμβαση της Βασιλείας χωρίς ουσιαστική εφαρμογή	56
1. Ποινική ευθύνη για την παράνομη διακίνηση αποβλήτων	57
2. Αστική ευθύνη του ανεφάρμοστου Πρωτοκόλλου του 1999	58
i) Χαρακτηριστικά της ευθύνης	59
ii) Κατανομή της ευθύνης μεταξύ πλοιοκτήτη και μονάδας ανακύκλωσης και η σύγκρουση με ειδικότερες διεθνείς συμβάσεις	62
B. Η ατελής διάταξη του άρθρου 10 για την ευθύνη στη Διεθνή Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ	63

Γ. Αναζήτηση βάσεων ευθύνης στο ιδιωτικό δίκαιο	64
1. Απόπειρα θεμελίωσης αδικοπρακτικής ευθύνης του πλοιοκτήτη σύμφωνα με το ελληνικό δίκαιο	64
i) Η υποχρέωση επιμέλειας για την πλήρωση του όρου «παράνομα».....	65
ii) Μη πλήρωση του όρου της αιτιώδους συνάφειας.....	67
2. Ενδοσυμβατική ευθύνη σύμφωνα με την πρότυπη σύμβαση RECYCLECON.....	68
i) Πταισματική ευθύνη του πλοιοκτήτη για παροχή Ανακριβούς Καταλόγου Επικίνδυνων Υλικών.....	69
ii) Ευθύνη τρίτου αγοραστή από την παραβίαση των συμβατικών όρων	70
Π. Το ενωσιακό καθεστώς ευθύνης του πλοιοκτήτη.....	71
Α. Νόμιμοι λόγοι ευθύνης και χρονικά όρια	71
Β. Πρόβλεψη για επιβολή αστικών και διοικητικών κυρώσεων από το κράτος σημαίας.....	72
Γ. Ποινική ευθύνη.....	73
1. Οδηγία 99/2008 για την προστασία του περιβάλλοντος.....	74
2. Εναρμόνιση της Οδηγίας 99/2008 με το Ν. 4042/2012.....	75
ΠΙ. Θεμελίωση ευθύνης του φορέα εκμετάλλευσης και των εθνικών αρχών.....	76
1. Ευθύνη του φορέα εκμετάλλευσης σύμφωνα με την Οδηγία 35/2004 και την αρχή του «ο ρυπαίνων πληρώνει»	76
2. Έλεγχος από το κράτος σημαίας.....	80
i) Η «αποκλειστική» δικαιοδοσία του κράτους σημαίας.....	80
ii) Η έννοια του γνήσιου δεσμού.....	80
iii) Ο προβληματισμός γύρω από τα ανοιχτά νηολόγια.....	81
iv) Δικαίωμα ελέγχου της τήρησης των διεθνών προτύπων και από το κράτος λιμένα ως δεύτερο επίπεδο ελέγχου της δικαιοδοσίας του κράτους σημαίας.....	82
ΙV. Συγκριτική θεώρηση του Κανονισμού 1157/2024 με τον 1013/2006.....	67
ΕΠΙΜΕΤΡΟ.....	87
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	89
Ελληνική.....	89
Ξενόγλωσση	89

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

Ελληνικές

ΑΚ	Αστικός Κώδικας
ΑΠ	Άρειος Πάγος
ΔΕΕ	Δίκαιο Εταιριών και Επιχειρήσεων
ΕΕμπΔ	Επιθεώρηση Εμπορικού Δικαίου
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕφΑθ	Εφετείο Αθηνών
ΕφΠειρ	Εφετείο Πειραιά
ΚΙΝΔ	Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου
ΚΧΒ	Κανόνες Χάγης Βίσμπυ
ΜΠΠειρ	Μονομελές Πρωτοδικείο Πειραιά
ΟΟΣΑ	Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης
ΠειρΝ	Πειραιϊκή Νομολογία
ΠΚ	Ποινικός Κώδικας
ΠΠΠειρ	Πολυμελές Πρωτοδικείο Πειραιά
ΣΕΑΚ	Σύντομη Ερμηνεία του Αστικού Κώδικα
ΣΕΕ	Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Ένωσης
ΣΛΕΕ	Συνθήκη για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Ξενόγλωσσες

BIMCO	Baltic and International Maritime Council
CLC	Civil Liability Convention
CMAC	China Maritime Arbitration Commission
Const. L. Int'l	Construction Law International
CPOIB	Critical Perspectives On International Business
Ecology L. Q.	Ecology Law Quarterly
ELNI	Environmental Law Network International
EMSA	European Maritime Safety Agency
Environ Sci Pollut Res	Environmental Science and Pollution Research

Envtl. L. Rep.	Environmental Law Reporter
Geo. Int'l Env'tl. L. Rev	Georgetown International Environmental Law Review
HNS	Hazardous and Noxious Substances (Convention)
Ind. Int'l & Comp. L. Rev	Indiana International & Comparative Law Review
IMO	International Maritime Organization
ILO	International Labour Organization
Int J. M & C L.	International Journal of Marine and Coastal Law
Int'l L. Rev.	International Law Review
Italian Y.B. Int'l L.	Italian Yearbook on International Law
JIML	Journal of International Maritime Law
JoMA	Journal of Maritime Affairs
Law Env't & Dev. J	Law, Environment and Development Journal
LLMC	Limitation of Liability for Maritime Claims (Convention)
Lloyd's Rep	Lloyd's Law Report
New J. Eur. Crim. L.	New Journal of European Criminal Law
NUJS L. Rev.	National University of Juridical Sciences Law Review
Ocean Dev. & Int'l L	Ocean Development and International Journal
Ocean Y.B.	Ocean Yearbook
SAL Prac	Singapore Academy of Law Practitioner
Sustainable Dev. L. & Poly	Sustainable Development Law and Policy
SRC (Hong Kong)	Ship Recycling Convention ‘
Trade L. & Dev.	Trade, Law and Development
Tul. Mar. L. J.	Tulane Maritime Law Journal
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea
UNEP	United Nations Environmental Programme
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development
Zbornik PFZ	Zbornik Pravnog Fakulteta Zagrebu

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

A. Αγορά διάλυσης πλοίων: διακριτικά στοιχεία και ανάγκη αποτελεσματικής ρύθμισης

Σε μία εποχή που η ναυτιλιακή βιομηχανία ακμάζει και εκατοντάδες πλοία καταχωρούνται στα βιβλία παραγγελιών προς ναυπήγηση, άλλα τόσα βρίσκονται στο τέλος της λειτουργικής τους ζωής (end-of-life-vessels), δρομολογούμενα προς εγκαταστάσεις διάλυσης, προκειμένου να ανακυκλωθούν. Πρόκειται για την περίφημη αγορά διάλυσης πλοίων (demolition market ή scrapping market), η οποία συνιστά ένα ξεχωριστό κλάδο της ναυτιλιακής αγοράς, που αξιοποιεί τα πλοία που βρίσκονται στη δύση τους. Πιο συγκεκριμένα, όταν ο πλοιοκτήτης αποφασίσει ότι η εκμετάλλευση του πλοίου δεν είναι πλέον οικονομικώς αποδοτική, αναθέτει το καθήκον της πώλησής του σε έναν μεσίτη. Το οικείο τμήμα του μεσιτικού γραφείου δρομολογεί την πώληση του πλοίου, με απώτερο σκοπό τη διάλυση, και προς τούτο απευθύνεται σε ενδιάμεσο αγοραστή (“cash buyer”)¹. Οι τελευταίοι αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του ναυτιλιακού κλάδου, καθόσον παρέχουν υπηρεσίες στον πλοιοκτήτη, και συγκεκριμένα κατ’αρχάς την τεχνογνωσία² σε μία εξειδικευμένη και δύσκολη αγορά, αυτή της διάλυσης πλοίων και επιπλέον μειώνουν τον επιχειρηματικό κίνδυνο. Σε ένα γενικότερο πλαίσιο οι ενδιάμεσοι αγοραστές αγοράζουν το πλοίο τοις μετρητοίς και έπειτα το μεταπωλούν στη μονάδα ανακύκλωσης³. Πρακτικά, αυτό που συμβαίνει είναι με την ολοκλήρωση της πώλησης, ο μεσίτης λαμβάνει προμήθεια από τον πωλητή για τις παρασχεθείσες εκ μέρους του υπηρεσίες, η οποία συνήθως πρόκειται για ένα συμφωνημένο ποσοστό επί της αξίας του συμβολαίου και οι ενδιάμεσοι αγοραστές κατά την υπογραφή της σύμβασης πώλησης (Memorandum of Agreement “MoA”) λαμβάνουν τοις μετρητοίς ορισμένο χρηματικό ποσό ως προκαταβολή και σε αντάλλαγμα αυτών και το υπόλοιπο χρηματικό ποσό κατά την παράδοση του πλοίου.

Βασικά χαρακτηριστικά της αγοράς διάλυσης είναι η ωφέλεια για τον πλοιοκτήτη μεν, καθώς λειτουργεί ως εργαλείο αποεπένδυσης (A.1) και για την κοινωνία δε, συμβάλλοντας την καθιέρωση ασφαλών συνθηκών ναυσιπλοΐας (A.2). Άλλο χαρακτηριστικό γνώρισμα της υπό εξέταση αγοράς είναι οι κινδυνώδεις συνθήκες

¹ Βλ. *Puthucherril*, From Shipbreaking to Sustainable Ship Recycling, 2010, σελ. 32: Ο ρόλος του ενδιάμεσου αγοραστή πλέον είναι τόσο σημαντικός και καθοριστικός για την επίτευξη της αγοραπωλησίας μεταξύ του πλοιοκτήτη και του διαλυτηρίου που έχει σημειωθεί ότι το 95% αυτών γίνεται με την εμπλοκή των cash buyers.

² Βλ. A statistical overview of the ship recycling, *Nikos Mikelis*, WMU Journal of Maritime Affairs, No 1 (2008), σελ. 228-240 και *M. Galley*, Shipbreaking: Hazards and Liabilities, 2014 σελ. 6 : Ο ενδιάμεσος αγοραστής γνωρίζει ανάλογα με το είδος του πλοίου το άφορτο εκτόπισμά του (lightweight tonnage-LWT ή light displacement tonnage- LTD : είναι το βάρος του πλοίου συμπεριλαμβανομένων των μηχανημάτων και του τεχνολογικού και μηχανολογικού εξοπλισμού του, συνήθως όντας νεότευκτο και παραδοθέν στον πλοιοκτήτη από το ναυπηγείο. Δεν περιλαμβάνεται το βάρος των μεταφερόμενων φορτίων, του πληρώματος και των εφοδίων κ.ά. Η ως άνω μονάδα μέτρησης είναι σημαίνουσα, καθώς αποδίδει ποσοτικά το βάρος των υλικών/μετάλλων που θα ανακτηθούν μετά το πέρας της διάλυσης. Προς τούτο, η τιμή πώλησης του προς απόσυρση πλοίου υπολογίζεται ανά τόνο αποβάρου.

³ Η τιμή του πλοίου εξαρτάται από διάφορους παράγοντες πχ. τη φυσική κατάσταση του πλοίου, τη διαθεσιμότητα πλοίων προς διάλυση την παρούσα χρονική στιγμή, τη ζήτηση μετάλλων scrap στις τοπικές αγορές διάλυσης.

υπό τις οποίες συντελείται η ανακύκλωση των πλοίων, εξαιτίας των οποίων επέρχονται σοβαρές συνέπειες στην ανθρώπινη ζωή και υγεία και το περιβάλλον.

1. Οικονομικής σημασίας τακτική για τον πλοιοκτήτη

Λόγω της μεγάλης οικονομικής αξίας του πλοίου, ο πλοιοκτήτης είτε επιθυμεί την κατασκευή νέου, είτε την αγορά ήδη υπάρχοντος πλοίου-μεταχειρισμένου- είτε την επισκευή αυτού, προσφεύγει σε χρηματοδοτικούς/πιστοληπτικούς οργανισμούς⁴, προς απόκτηση του απαιτούμενου χρηματικού ποσού. Προς τούτο, αιτείται από αυτόν η παροχή εγγυήσεων προς εξασφάλιση των ως άνω χρηματικών απαιτήσεων του δανειστή. Έτσι, το ίδιο το πλοίο λειτουργεί ως μέσο πίστης⁵, καθώς στα άρθρα 17επ του ν. ΚΙΝΔ προβλέπεται η δυνατότητα σύστασης απλής ή προτιμώμενης υποθήκης επί του πλοίου. Βέβαια, παρά την ως άνω οικονομική δέσμευση την οποία αναγκάζεται ο πλοιοκτήτης να αναλάβει, σε σχετικά σύντομο χρόνο, επιτυγχάνει να μειώσει το σταθμικό μέσο κόστος του κεφαλαίου και να αυξήσει το ενεργητικό της εταιρίας του, δια της εμπορικής εκμεταλλεύσεως του πλοίου, διατηρώντας θετικούς ισολογισμούς⁶.

Φυσικά, τα ανωτέρω δεν μπορούν να εκληφθούν σε καμία των περιπτώσεων ως εδραιωμένη κατάσταση, ένεκα της μεταβλητότητας και της κυκλικότητας που χαρακτηρίζει τη ναυτιλιακή αγορά, αλλά και εν γένει την οικονομία. Τούτο οφείλεται στο γεγονός ότι, με τη σύναψη συμβάσεων ναύλωσης επί της ουσίας εξυπηρετείται ο θεσμός της διεθνούς πώλησης, δια της μεταφοράς των προς πώληση πραγμάτων με τα ναυλωμένα πλοία, και συνεπώς η ναυτιλία επηρεάζεται από τις διακυμάνσεις της αγοράς⁷. Ως εκ τούτου, η μείωση του ρυθμού ανάπτυξης του διεθνούς εμπορίου και η

⁴ Στην πλειοψηφία των περιπτώσεων απευθύνεται σε πιστωτικά ιδρύματα και λαμβάνει χρηματοδότηση δια τραπεζικό δανεισμό.

⁵ Η απλή ναυτική υποθήκη αποτελεί το εμπράγματο βάρος πάνω στο πλοίο, το οποίο παραχωρείται από τον πλοιοκτήτη, τον κύριο του πλοίου ή τον αντιπρόσωπο αυτού με σκοπό την εξασφάλιση απαίτησης του πιστώτη/δανειστή μέσω αναγκαστικής εκποίησης και προνομιακής ικανοποίησής του από το εκπλειστηρίασμα. Η προτιμώμενη ναυτική υποθήκη απετέλεσε μεταφορά στο ναυτικό δίκαιο του ξένου θεσμού της υποθήκης επί ακινήτων που ισχύει στο αγγλικό δίκαιο (preferred mortgage). Καθιερώθηκε στη χώρα μας με το ν.δ 3899/1958 και προβλέπει έναν επιπλέον τρόπο ικανοποίησης, αυτόν της ανάληψης της διαχείρισης του πλοίου από τον ασφαλειολήπτη, με απώτερο σκοπό την απόκτηση κέρδους από την εμπορική εκμετάλλευση του πλοίου, δια της σύναψης bareboat ναύλωσης με άλλον πλοιοκτήτη.

⁶ Βλ. *M. Stopford*, Ναυτιλιακή Οικονομική, 3^η αγγλική έκδ, 2018, ο.π, σελ. 333

⁷ Ειδικότερα, η δομή της ναυτιλιακής αγοράς αποτελείται από τέσσερις επιμέρους αγορές, όμως άρρηκτα συνδεδεμένες: την αγορά ναυπήγησης (new building market) προσφέρουσα νεότευκτα πλοία, την ναυλαγορά (freight market) προσφέρουσα μεταφορικές δια θαλάσσης υπηρεσίες προσώπων και αγαθών, την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων (sale and purchase market) άλλως δευτερογενή αγορά και την αγορά διάλυσης πλοίων (demolition market). Οι χρηματοροές στις ως άνω αγορές καθορίζουν τη δυναμική των οικονομικών κύκλων στη ναυτιλία, καθώς όταν αυξάνονται οι τιμές των ναύλων, αυξάνονται και τα ρευστά διαθέσιμα των πλοιοκτητών με αποτέλεσμα να δύνανται να ανταποκρίνονται στις υψηλές τιμές που υπάρχουν στην δευτερογενή αγορά. Βέβαια, οικονομικώς αλλά και εκ τοις πράγμασι πιο συμφέρουσα είναι η αγορά νεότευκτου πλοίου αντί ενός μεταχειρισμένου, και προς τούτο οι πλοιοκτήτες προχωρούν σε παραγγελία τέτοιων. Το γεγονός αυτό, αυτομάτως οδηγεί σε πτώση των ναύλων λόγω του τεράστιου αριθμού πλοίων που εκτελούν πλόες. Συνεπεία αυτού, είναι τα αποθεματικά ταμεία των ναυτιλιακών εταιριών να υφίστανται πίεση, με αποτέλεσμα όσοι δεν δύνανται να ανταπεξέλθουν να πωλούν τα πλοία τους στη δευτερογενή αγορά, άλλως αν πρόκειται για πιο παρωχημένα και κατάλληλα προς απόσυρση στα διαλυτήρια. Όσα περισσότερα πλοία αποστέλλονται για διάλυση, τόσο μειώνεται η προσφορά, και ως εκ τούτου οι ναύλοι βρίσκονται εκ νέου σε άνοδο, και η ως άνω διαδικασία επανεκκινείται. Βλ. *Stopford Martin*, Maritime Economics, 2nd edition, σελ.79

υπερπροσφορά πλοίων σε σχέση με τη μειωμένη ζήτηση⁸, δημιουργούν τέτοιες συνθήκες στον κλάδο της ναυτιλίας, που οδηγούν στην ματαίωση των συμβάσεων πώλησης και την επακόλουθη ακύρωση των σχετικών δρομολογίων. Στην περίπτωση αυτή, οι ναυλωτές βρίσκονται στη δυσάρεστη θέση να επαναπαραδώσουν τα ναυλωμένα από αυτούς πλοία στους πλοιοκτήτες πριν από τον συμφωνηθέντα στο ναυλοσύμφωνο χρόνο λήξης της ναύλωσης.

Καθ' όλη την ως άνω περίοδο βέβαια, ο πλοιοκτήτης υποχρεούται σε κάλυψη διαφόρων δαπανών, απορρεουσών από την καθημερινή λειτουργία του πλοίου, πχ. δαπάνες συντήρησης του πλοίου και επισκευών για την αξιοπλοία του και διατήρηση της κλάσης του, προμήθειες (για ανταλλακτικά μηχανής, εξοπλισμό καταστρώματος κ.ά), ασφάλιστρα, διοικητικά έξοδα κλπ (λιμενικά τέλη χρήσης κ.ά) ανεξαρτήτως αν εκτελεί ή όχι πλόες. Επιπλέον, εάν λάβει κανείς υπόψιν και τον εξίσου καθοριστικό παράγοντα της φυσικής και ηλικιακής κατάστασης του πλοίου και το γεγονός ότι το προσδόκιμο ζωής ενός εμπορικού πλοίου ανέρχεται στα 25-30 έτη⁹, συνάγεται ότι το πλοίο στο 15^ο-20^ο έτος της ζωής του δύναται να κοστολογηθεί ως scrap¹⁰. Στο σημείο αυτό δέον όπως σημειωθεί ότι η ηλικία του πλοίου είναι αντιστρόφως ανάλογη της αποδοτικότητας των καυσίμων του, υπό την έννοια ότι όσο αυξάνονται τα χρόνια της λειτουργικής τους ζωής, άλλο τόσο μειώνεται η αποδοτικότητα, κάτι που επηρεάζει και την τιμή του ναύλου, με αποτέλεσμα ο πλοιοκτήτης –ιδίως σε μία ναύλωση κατά ταξίδι- να θέλει να απαλλαχθεί από την καταβολή των δαπανών καυσίμων και εν γένει να απομακρυνθεί από την κυριότητα επί του πλοίου.

Συνεπώς, καθίσταται σαφές ότι εάν το λειτουργικό κόστος του πλοίου είναι υψηλότερο από την αποδοτικότητά του, η επιλογή της διάλυσής¹¹ του αποτελεί μονόδρομο, και πόσο μάλλον δε όταν πρόκειται για μεταχειρισμένα πλοία, ενδεχομένως προχωρημένης ηλικίας, για τα οποία δεν υπάρχει ζήτηση στην αγορά.

2. Μέσο απόσυρσης παρωχημένων πλοίων

Όπως προεκτέθη, σε περιόδους οικονομικής ύφεσης οι ναυτιλιακές εταιρίες ωθούνται σε σημαντικές περικοπές, ενώ από την άλλη πλευρά επέρχεται αναπόφευκτα αναδιάρθρωση του στόλου, είτε αποσύροντας παρωχημένα πλοία είτε ανακατασκευάζοντάς τα. Εντούτοις, η απόσυρση πλοίων πρέπει να ιδωθεί –πέραν της οικονομικής- και από τη σκοπιά της κοινωνικής χρησιμότητας, και τούτο διότι στο παρελθόν συνέβησαν σοβαρά ναυτικά ατυχήματα, με εμπλεκόμενα παρωχημένα και κακώς συντηρημένα¹² πλοία, που συντάραξαν τον ναυτιλιακό κλάδο λόγω των καταστροφικών συνεπειών τους.

⁸ Η εν λόγω οικονομική ύφεση οδηγεί και σε πτώση των ναύλων και εν τέλει παροπλισμό μεγάλου αριθμού παρωχημένων πλοίων.

⁹ βλ.: *T. Puthurcheril*, *From Shipbreaking to Sustainable Ship Recycling*, 2009, σελ. 10 και *M. Stopford*, ο.π., σελ. 290, αντίθετα κατά τους *C. De la Rue/ Ch. Andersen*, *Shipping and the Environment*, 2009, σελ. 1029, το προσδόκιμο ζωής του πλοίου περιορίζεται στα 20-25 έτη.

¹⁰ Βλ. *M. Stopford*, ο.π., σελ. 290

¹¹ Συνεπώς το καθαρό οικονομικό όφελος του πλοιοκτήτη θα εξαρτηθεί από την τιμή scrap που έχει θέσει κάθε μονάδα ανακύκλωσης ανά LTD, αναλόγως του σημείου που βρίσκεται η αγορά διάλυσης στον οικονομικό κύκλο, ενώ παράλληλα εξαρτάται και από το είδος του πλοίου και τη χωρητικότητά του.

¹² Βλ. *A. Mandaraka-Sheppard*, *Modern Maritime Law*, Vol 2: *Managing Risks and Liabilities*, 2013, σελ. 3.

Από τα γνωστότερα ναυτικά ατυχήματα ήταν αυτό που προκλήθηκε το 2002 από το ελληνικών συμφερόντων μονοπύθμενο πετρελαιοφόρο *Prestige*, υπό σημαία Μπαχαμών και πλοιοκτησίας λιβεριάνικης εταιρίας. Το υπό κρίση πετρελαιοφόρο, ηλικίας 26 ετών, που μετέφερε 77.000 τόνους πετρελαίου, βυθίστηκε μετά από ισχυρή καταιγίδα στην ανοιχτή θάλασσα. Εντοπίστηκαν ρωγμές σε αυτό, οι οποίες προκλήθηκαν λόγω της κακοκαιρίας στις διαβρωμένες δεξαμενές του. Η διαρροή της ως άνω ποσότητας καυσιμέλαιου προκάλεσε εκτεταμένη ρύπανση στις ακτές της Πορτογαλίας, της Ισπανίας και της Γαλλίας, και επέβαλε λήψη προληπτικών μέτρων 12 δις δολάρια (3^ο πιο δαπανηρό ατύχημα). Δύο χρόνια νωρίτερα, το ηλικίας 25 ετών μονοπύθμενο πετρελαιοφόρο *Erika*, υπό σημαία Μάλτας, ναυλωμένο από θυγατρική της πετρελαϊκής εταιρίας TOTAL-FINA, καθώς έπλεε εν μέσω σφοδρής κακοκαιρίας, κόπηκε στα δύο, σε απόσταση 40 μιλίων νοτίως του ακρωτηρίου της Βρετανίας και ρύπανε σχεδόν 400χλμ της ακτογραμμής της Γαλλίας. Λόγω των καταστροφών που προκάλεσε στο περιβάλλον η διαρροή 30.000 τόνων πετρελαίου, και το εξαιρετικά υψηλό κόστος των ζημιών που προκάλεσε στις αλιευτικές δραστηριότητες και τον τουρισμό, η εν λόγω πετρελαιοκιλίδα θεωρείται μία από τις σημαντικότερες περιβαλλοντικές καταστροφές των τελευταίων ετών¹³.

Κοινό στοιχείο των παραπάνω περιστατικών είναι η προχωρημένη ηλικία των πλοίων, σε συνδυασμό με την φυσική τους κατάσταση, ιδίως η επικίνδυνη κατασκευαστική τους δομή¹⁴ και η κακή συντήρησή τους. Προς τούτο η ΕΕ προχώρησε σε λήψη μέτρων ενίσχυσης της θαλάσσιας ασφάλειας και συγκεκριμένα στα τρία πακέτα *Erika I* (3/2000), *Erika II* (12/2000) και *Erika III* (11/2005), τα οποία προβλέπουν ως ιδανικότερη λύση, προς αποφυγή επανάληψης τέλεσης σοβαρότατων ναυτικών ατυχημάτων την απόσυρση των παρωχημένων πλοίων και την ανακύκλωσή τους¹⁵.

Τα προαναφερθέντα στοιχεία αποτέλεσαν τους βασικούς παράγοντες επικινδυνότητας, αλλά και τον κεντρικό άξονα για την θέσπιση της Οδηγίας 2009/16 για τον Έλεγχο από το Κράτος Λιμένα, σύμφωνα με την οποία προβλέπονται έλεγχοι σε πλοία φέροντα υψηλό βαθμό επικινδυνότητας, δηλαδή τα δεξαμενόπλοια, τα πλοία

¹³ Βλ. *Α. Αθανασίου*, ο.π., σελ. 839

¹⁴ Ως τέτοια θεωρούνται τα δεξαμενόπλοια μονού κύτους, όπως αυτά που αναφέρθηκαν ότι βυθίστηκαν, που πλέον θεωρούνται σημαντική πηγή πρόκλησης διαρροής, και τούτο διότι σε σχέση με τα διπύθμενα, δεν διαθέτουν ένα επιπλέον προστατευτικό «στρώμα», το οποίο συμβάλλει στην εμπόδισή της ή στην καθυστέρηση της. Ωστόσο, τα τελευταία πλοία έχουν υψηλότερο κατασκευαστικό κόστος από τα άλλα και περιορισμένη μεταφορική ικανότητα. Το 1992 η MARPOL τροποποιήθηκε, θεσπίζοντας ως υποχρεωτικό την ύπαρξη διπλού κύτους για τα δεξαμενόπλοια των 5000 DWT και όρισε ότι μετά την 6/7/1993, τα δεξαμενόπλοια που παραγγέλλονται πρέπει να διαθέτουν διπλό κύτος ή άλλο εγκριθέν από τον IMO κατασκευαστικό σχεδιασμό. Για την ρύθμιση του ζητήματος πρόκλησης της διαρροής θεσπίστηκε ο ειδικός Κανονισμός 417/2002 με σκοπό την εδραίωση των προϋποθέσεων διπλού κύτους δεξαμενόπλοιων, για την επίτευξη του οποίου πρέπει είτε να καταργηθούν είτε να μετασηματιστούν τα μονοπύθμενα. Σε κάθε περίπτωση, η διάλυση μονού κύτους δεξαμενόπλοιου ως επιλογή και διαδικασία εναρμονίζεται πλήρως με την ως άνω ρύθμιση.

¹⁵ Βλ. *T. Puthurcherril*, *From Shipbreaking to...* ο.π., σελ. 13-15. Η διάλυση των πλοίων έχει αναδειχθεί ως η πιο ενδεδειγμένη επιλογή για τη διαχείριση των προς απόσυρση πλοίων, ένεκα της δυνατότητας ανακύκλωσης και επαναχρησιμοποίησης των μετάλλων του πλοίου, κάτι που αναφέρεται και στις Προοιμιακές Σκέψεις της SRC. Άλλη επιλογή αποτελεί και η ανακατασκευή του πλοίου και η μετατροπή του σε πλωτό ξενοδοχείο ή μουσείο, ενώ παράλληλα θα μπορούσε να εφαρμοστεί και η μέθοδος scuttling, κατά την οποία το πλοίο αφού απολυμαίνεται, βυθίζεται ελεγχόμενα με τη χρήση εκρηκτικών. Βέβαια, είναι ιδιαίτερος κοστοβόρα και εφαρμόζεται κυρίως σε κρατικά και πολεμικά πλοία.

που μεταφέρουν χημικές ουσίες και φυσικό αέριο, και τα επιβατηγά που είναι άνω των 12 ετών (άρθρο 14 παρ.1 και Παράρτημα Ι στοιχ. α' και β'). Επιπροσθέτως, πέραν της ηλικιακής, κρίσιμη είναι και η φυσική κατάσταση, όπως προαναφέρθηκε, κατά την οποία πλοία που θέτουν αυξημένο κίνδυνο είναι και αυτά, που δεν υπόκεινται στις κοστοβόρες –πλην όμως απαραίτητες- εργασίες συντήρησης και επισκευής, γεγονός που διευκολύνεται από τη δυνατότητα επιλογής εκ μέρους του πλοιοκτήτη και νηολογίου, ιδίως ανοιχτού, αλλά και οργάνωσης της ναυτιλιακής επιχείρησης του σε μονοβάπορη εταιρεία¹⁶ προς διατήρηση ανωνυμίας. Αυτά τα νομοθετικά κενά επεδίωξε να καλύψει η υπό κρίση Οδηγία, προβλέποντας κράτηση ή παύση λειτουργίας του πλοίου, που θεωρείται επικίνδυνο (άρθρο 19 παρ.2) και ωθώντας τους πλοιοκτήτες που διαθέτουν τέτοιου είδους πλοία στην απόσυρση από την ναυτιλιακή αγορά και κατά λογική συνέχεια στην ανακύκλωσή τους.

3. Επικρατούσες συνθήκες διάλυσης και οι επιπτώσεις στην υγεία και το περιβάλλον

Παρά την ως άνω προεκτεθείσα οικονομική και κοινωνική χρησιμότητα που έχει η επιλογή της διάλυσης πλοίων, οι μέθοδοι που ακολουθούνται, ιδίως σε κράτη της Νοτιοανατολικής Ασίας, μόνο όφελος δεν προσφέρουν¹⁷. Πιο συγκεκριμένα, η διαδικασία της διάλυσης ενέχει αυτή καθ'αυτή ορισμένο βαθμό επικινδυνότητας, και τούτο διότι το προσωπικό στα διαλυτήρια, αναλαμβάνει την μετατροπή του πλοίου σε μέταλλα, με αποτέλεσμα να απειλείται και η υγεία αυτών αλλά και το ίδιο το περιβάλλον, λόγω της μη εκκαθάρισης πριν την παράδοση του πλοίου και παραμονής επ'αυτού επιβλαβών ουσιών.

Στην Ινδία, το Πακιστάν, το Μπαγκλαντές η πρακτική διάλυσης που ακολουθείται κατά κόρον είναι το beaching, δηλαδή η προσάραξη του πλοίου σε μία παλιρροιακή¹⁸ διαζώνη μεταξύ ανοιχτής θάλασσας και ακτής, ότε και άρχεται η διαδικασία. Συνεπώς, γίνεται ευκόλως αντιληπτό ότι πρόκειται για μία διαδικασία που διεξάγεται σε εξωτερικό χώρο, εκτός των ειδικών εγκαταστάσεων της μονάδας διάλυσης και με τη χρήση ελάχιστων τεχνικών μέσων. Το πλοίο, λοιπόν, παραμένει στα εσωτερικά ύδατα της χώρας που βρίσκεται η μονάδα ανακύκλωσης και αφαιρείται τμήμα του μηχανολογικού και ηλεκτρολογικού συστήματος και εξοπλισμού του πλοίου. Όταν

¹⁶ Βλ. *M. Galley*, ο.π., σελ. 105 και *D. Christodoulou*, *The single ship company – The legal consequences from its use and the protection of its creditors*, 2000, σελ. 6-9

¹⁷ Άλλες μέθοδοι διάλυσης πλοίων είναι ο δεξαμενισμός (docking ή dry docking) και η προσάραξη σε προβλήτα ή αποβάθρα (pier breaking/alongside) σε προστατευμένη περιοχή. Για την πρώτη μέθοδο διάλυσης το κόστος είναι υψηλότερο και χρησιμοποιείται σε ορισμένες μονάδες ανακύκλωσης στην Ευρώπη, κατά βάση για τη διάλυση κρατικών πλοίων αλλά και τη συντήρηση ή επισκευή αυτών. Επί του πρακτέου, το πλοίο εισέρχεται σε μία δεξαμενή κατασκευασμένης επί της ξηράς, επιτρέποντας την έκχυση των απομεινάντων υδάτων από το πλοίο, προκειμένου αυτό να στεγνώσει τελείως. Κατόπιν αυτού, το διαλύεται, με την αφαίρεση τμημάτων του πλοίου και στη συνέχεια την μεταφορά αυτών σε άλλες μονάδες. Η δεύτερη περίπτωση χρησιμοποιείται ιδιαίτερα στην Κίνα και την Τουρκία και σε ήρεμα νερά (λιμάνια, όχθες ποταμών κλπ). Διενεργείται επί πλοίων που είναι αγκυροβολημένα σε κάποια προβλήτα και γενικά κοντά στη στεριά. Τμήματα του πλοίου αφαιρούνται με γεραμούς που βρίσκονται στη στεριά, και έπειτα αφαιρείται ό,τι έχει απομείνει από το πλοίο που βρίσκεται μέσα στο νερό. Κατόπιν αυτών των ενεργειών, το πλοίο αποστέλλεται σε δεξαμενή επί της ξηράς για την ολοκλήρωση της διάλυσης.

¹⁸ Παλίρροια ονομάζεται η διαδοχική εναλλασσόμενη ανύψωση και πτώση του επιπέδου της θάλασσας σε σχέση με την ξηρά. Σε μια παράκτια περιοχή η παλίρροια γίνεται αντιληπτή σαν επικάλυψη και αποκάλυψη της παράκτιας ζώνης από τη θάλασσα.

αρχίσει το φαινόμενο της παλίρροιας το πλοίο με αυτοδύναμη κίνηση ωθείται προς τα έξω κατά μήκος της παραλίας. Με την επικάθηση του πλοίου στην άμμο άρχεται η διαδικασία διάλυσης της από έξω προς τα μέσα, με την αποφλοίωση των μεταλλικών κατασκευών του και της αφαίρεσης του μηχανολογικού εξοπλισμού του. Τελικά, ό,τι έχει μείνει από το σκελετό του κόβεται σε κομμάτια με χειροκίνητους κόφτες προπανίου. Μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας, τα παραγόμενα/ προκύπτοντα από το σώμα του πλοίου υλικά και ιδίως ο χάλυβας θα προωθηθεί και διαμοιραστεί προς πώληση στις τοπικές αγορές.

Η όλη διαδικασία με τον τρόπο που διεξάγεται, θέτει σε κίνδυνο τη ζωή και την υγεία, καθώς είναι ελάχιστα τα απαιτούμενα πρότυπα ασφαλείας και πράγματι έχουν συμβεί πολλά εργατικά ατυχήματα, με αιτίες πρόκλησης πυρκαγιές, εκρήξεις, πτώση μεταλλικών κατασκευών κλπ. Τέτοιου είδους εργασίες εγκυμονούν και μακροπρόθεσμα κινδύνους για την υγεία, καθώς κατά την κοπή των μετάλλων απελευθερώνονται στην ατμόσφαιρα επιβλαβείς και βιοσυσσωρευμένες χημικές ουσίες όπως πχ αμιάντος, μόλυβδος, ραδιενεργά υλικά¹⁹ κλπ. Όμως όπως προεκτέθη, οι επαπειλούμενοι κίνδυνοι αφορούν και το περιβάλλον, καθώς μεγάλες ποσότητες των προαναφερθέντων υλικών αλλά και κατάλοιπα στο πλοίο πετρελαίου διοχετεύονται στο υδάτινο περιβάλλον, με ρίσκο μόλυνσης και του πόσιμου νερού. Τέλος, σε περιοχές που η εν λόγω μέθοδος είναι παγιωμένη, παρατηρούνται αυξημένα επίπεδα ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

B. Επισκόπηση του υφιστάμενου νομικού πλαισίου

1. Διεθνές νομικό πλαίσιο

1. Σύμβαση Βασιλείας και το Πρωτόκολλο Ευθύνης και Αποζημίωσης

Λόγω του διασυνοριακού χαρακτήρα της ανακύκλωσης πλοίου και δεδομένου ότι το τελευταίο δύναται να φέρει σημαία οποιοδήποτε κράτους και να πλέει με κατεύθυνση από την ΕΕ και την Άπω Ανατολή προς τα διαλυτήρια της Νοτιοανατολικής Ασίας, η πρώτη αξιολογη προσπάθεια σε διεθνές επίπεδο ρύθμισης των ανακυπτόντων από τη διασυνοριακή μετακίνηση ζητημάτων είναι η «*Σύμβαση της Βασιλείας για τον έλεγχο της Διασυνοριακής Διακίνησης Επικίνδυνων Αποβλήτων και της Διάθεσής τους*»²⁰. Πρόκειται για το πρώτο –και μέχρι στιγμής μοναδικό δεσμευτικό- διεθνές κείμενο που συνδέθηκε με την ανακύκλωση πλοίων, αν και δεν θεσπίστηκε ειδικά για τη ρύθμιση αυτού του ζητήματος. Είναι προϊόν εργασίας της

¹⁹ Shipbreaking: A Global Environmental, Health and Labour Challenge, A Greenpeace Report for IMO MEPS 44th Session, March 2000, Secretariat of Basel Convention-Technical Guidelines for the Environmentally Sound Management of the full and partial Dismantling of Ships, 2003.

²⁰ Η Σύμβαση δεν απαγορεύει τη διασυνοριακή μεταφορά αποβλήτων, αλλά την τοποθετεί σε ένα αυστηρό νομοθετικό πλαίσιο πληροφόρησης και πρότερης ρητής έγκρισης από το κράτος εισαγωγής και από τα κράτη διέλευσης κατά την ως άνω διακίνησή τους. Έτσι, βασική στόχευση της υπό κρίση Σύμβασης είναι η δημιουργία μηχανισμού γραπτής ειδοποίησης και συναίνεσης, ώστε η διασυνοριακή διακίνηση να γίνεται με διαφάνεια και να είναι δυνατός ο έλεγχος αυτής σε κάθε στάδιο. Επιπλέον, αναγνωρίζονται ως εμπλεκόμενα τα εξής φυσικά ή νομικά πρόσωπα: ο «παραγωγός» των επικίνδυνων αποβλήτων, ο οποίος με τη δράση του τα παράγει ή αν είναι άγνωστος τα κατέχει, ο «εξαγωγέας» αυτών, ευρισκόμενος υπό τη δικαιοδοσία του κράτους εξαγωγής απ' όπου εκκινεί η διακίνηση των αποβλήτων. Έπειτα, σειρά έχει ο «μεταφορέας», ο οποίος πράγματι εκτελεί τη διακίνηση αυτών, ο «εισαγωγέας» ευρισκόμενος υπό τη δικαιοδοσία του κράτους εισαγωγής, όπου καταλήγουν τα απόβλητα προς επεξεργασία ή εκκινούν για περιοχή που δεν υπάγεται σε κάποια εθνική δικαιοδοσία. Τέλος, ο «επεξεργαζόμενος», που θα διενεργήσει την επεξεργασία των αποβλήτων.

Επιτροπής του ΟΗΕ United Nations Environmental Program (“UNEP”), που είναι αρμόδια για τα περιβαλλοντικά ζητήματα. Το 1989 η ως άνω Επιτροπή²¹ κατέληξε στο κείμενο, το οποίο υπογράφηκε στη Βασιλεία της Ελβετίας, τέθηκε σε ισχύ στις 5.5.1992 και κυρώθηκε από τη χώρα μας με το Ν. 2203/2014 (ΦΕΚ 58 Α/15-4-1994)²². Στόχος της είναι η μείωση της ποσότητας των παραγόμενων επικίνδυνων²³ και μη αποβλήτων, η ελαχιστοποίηση των διασυνοριακών μεταφορών αυτών και η επεξεργασία και αξιοποίησή τους όσο το δυνατόν εγγύτερα στον τόπο παραγωγής τους²⁴. Μάλιστα, προς ενίσχυση της αρχής της εγγύτητας, τα κράτη μέλη προχώρησαν το 2015 σε τροποποίηση²⁵ της Σύμβασης της Βασιλείας, γνωστή ως Ban Amendment²⁶, προβλέποντας την απαγόρευση της εξαγωγής επικίνδυνων αποβλήτων από τα μέλη του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης («ΟΟΣΑ») προς τα αναπτυσσόμενα κράτη.

Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι δέκα χρόνια αργότερα, τα κράτη μέλη θέσπισαν το Πρωτόκολλο Ευθύνης και Αποζημίωσης για ζημίες που προκαλούνται στο στάδιο της μεταφοράς των επικίνδυνων αποβλήτων (Πρωτόκολλο 1999). Ωστόσο, ελλείψει του απαιτούμενου αριθμού κυρώσεων, είναι ανεφάρμοστο.

2. UNCLOS 1982

Η «*Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS)*» συνιστά διεθνή συμφωνία και θεσπίζει νομικό πλαίσιο για όλες τις θαλάσσιες δραστηριότητες, περιέχουσα ρυθμίσεις σχετικά με ζητήματα κρατικής δικαιοδοσίας σε θαλάσσιες περιοχές, ζητήματα που άπτονται οικονομικής δραστηριότητας, σχετικά με την προστασία και διατήρηση του υδάτινου περιβάλλοντος κ.ά. Επιπλέον, καθορίζει τις αρμοδιότητες και τις ευθύνες των κρατών σημαίας, λιμένα και των παράκτιων κρατών και επιτάσσει στα συμβαλλόμενα σε αυτή κράτη ως γενικό καθήκον την διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος και προς τούτο υποχρεούνται να διασφαλίζουν ότι οι δραστηριότητες που διεξάγονται υπό τη δικαιοδοσία τους, δεν προκαλούν ζημιές ή ρύπανση σε άλλα κράτη και στα χωρικά τους ύδατα²⁷.

Ως προς το πεδίο εφαρμογής της δεν περιλαμβάνει τη διάλυση πλοίων *per se*. Ωστόσο, αναγνωρίζει το ρόλο του κράτους σημαίας, το οποίο υποχρεούται στην

²¹ Στις αρχές του έτους 1989 η Επιτροπή προχώρησε σε διπλωματική διάσκεψη με απώτερο σκοπό την υιοθέτηση της Συνθήκης. Οι πληρεξούσιοι της Συνέλευσης προσκλήθηκαν από την ελβετική κυβέρνηση για το διάστημα 20-22/3/1989 στη Βασιλεία, παρουσία εκπροσώπων 116 χωρών.

²² Η χώρα μας κύρωσε και την Τροποποίηση αυτής με το Ν.3835/2010 (ΦΕΚ 43 Α/16-3-2010).

²³ Θεσπίστηκαν και άλλες Συνθήκες που προβλέπουν απαγόρευση επικίνδυνων υλικών όπως πχ. Σύμβαση Στοκχόλμης για τους έμμοτους οργανικούς ρύπους τεθείσα εν ισχύ στις 17/5/2004 και κυρωθείσα στη χώρα μας το 2006 με το Ν. 3447/2006 (ΦΕΚ 52 Α/13-03-2006), Σύμβαση Ρότερνταμ σχετικά με τη διαδικασία συναίνεσης, ύστερα από ενημέρωση για ορισμένα επικίνδυνα χημικά προϊόντα και προϊόντα φυτοπροστασίας στο διεθνές εμπόριο τεθείσα εν ισχύ 24/2/2004 και κυρωθείσα στη χώρα μας το 2003 με το Ν.3176/2003 (ΦΕΚ 208 Α'29-08-2003).

²⁴ Επειδή σύμφωνα με το άρθρο 4 παρ.5 της Σύμβασης της Βασιλείας απαγορεύεται η διασυνοριακή μεταφορά από μη μέρη σε μέρη, τα κράτη δύνανται να διακινούν απόβλητα προβαίνοντας στην κατάρτιση διμερών, πολυμερών και περιφερειακών συμφωνιών, οι οποίες βέβαια επίσης θα πρέπει να προβλέπουν περιβαλλοντικά ορθή και ασφαλή επεξεργασία των αποβλήτων στο κράτος που εν τέλει θα εναποθετηθούν (άρθρο 11 Σύμβασης της Βασιλείας).

²⁵ Η χώρα μας με το Ν.3835/2010 κύρωσε και την τροποποίηση της Σύμβασης, η οποία ισχύει από το 2019 σε διεθνές επίπεδο.

²⁶ Υιοθετήθηκε με την απόφαση III/1 στις 22 Σεπτεμβρίου 1995.

²⁷ Βλ. *M.Galley*, σελ.70

καθιέρωση και επιβολή των διεθνών κανόνων και προτύπων ασφάλειας, επί τη βάσει άσκησης της δικαιοδοτικής του λειτουργίας και διενεργώντας ελέγχους επί των διοικητικών, τεχνικών και άλλων θεμάτων του πλοίου. Ακόμη, η ως άνω εξουσία συμπεριλαμβάνει και τον έλεγχο επί της δικής τους εθνικής νομοθεσίας, αφορώσα ζητήματα ρύπανσης, ενόψει τυχόν παραβιάσεων.

Αξιοσημείωτη είναι η σύνδεση της εν θέματι Διεθνούς Σύμβασης με την SRC, καθώς η δεύτερη στο άρθρο 15 ορίζει ότι όσες χώρες επιθυμούν να επικυρώσουν την Συνθήκη για την Ανακύκλωση Πλοίων δεν διακινδυνεύουν σε καμία περίπτωση τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που προβλέπονται από την θεμελιώδη πηγή δικαίου για την προστασία της Θάλασσας, δηλ. το εθιμικό Διεθνές Δίκαιο, που κωδικοποιήθηκε από τον ΟΗΕ με την θέσπιση της UNCLOS και έχει γίνει αποδεκτή από το μεγαλύτερο μέρος της διεθνούς κοινότητας.

3. Marpol 73/78

Η MARPOL είναι το κυριότερο διεθνές νομοθέτημα, που ρυθμίζει ζητήματα ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος, προκληθείσα από την απόρριψη αποβλήτων και πετρελαίου που φέρουν τα πλοία, λόγω επιχειρησιακών ή και τυχαίων αιτίων. Η υπό κρίση Διεθνής Σύμβαση του 1973 για την Πρόληψη της Ρύπανσης της Θάλασσας, που τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο του 1978, διαπλάστηκε βάσει της Διεθνούς Σύμβασης του 1954 για την Πρόληψη της Ρύπανσης της Θάλασσας από το Πετρέλαιο (OILPOL), ύστερα από το καταστροφικό ατύχημα του Torrey Canyon το 1967 και την εκτεταμένη ρύπανση της Μάγχης που επακολούθησε²⁸. Ωστόσο, η MARPOL αναγνώρισε ότι εξίσου σοβαρή που χρήζει άμεσης ρύθμισης συνιστά και η ρύπανση που προκαλείται κατά τη διάρκεια της λειτουργικής ζωής του πλοίου. Η ιδιαιτερότητα της MARPOL έγκειται στο ότι συνετέλεσε στη διαμόρφωση προτύπων για τις πρακτικές που ακολουθούνται κατά τη διάλυση πλοίων, καταργώντας σταδιακά τα δεξαμενόπλοια μονού κύτους. Η σημασία της για τη βιομηχανία διάλυσης πλοίων έγκειται επίσης στο γεγονός ότι, προβλέπει ως υποχρέωση την διατήρηση επί του πλοίου που προορίζεται προς ανακύκλωση των βλαβερών ουσιών, αντί της απόρριψής τους στη θάλασσα, αλλά σε κάθε περίπτωση την εναπόθεσή τους πριν την διάλυση, στις ειδικές εγκαταστάσεις υποδοχής αποβλήτων στους λιμένες.

4. Σύμβαση για τα συστήματα ελέγχου και αντιρρύπανσης για πλοία 2001

Προς αντιμετώπιση ορισμένων ζώντων οργανισμών που επηρεάζουν την μεταφορική ικανότητα του πλοίου, επιβραδύνοντας το, τη στιγμή που το λειτουργικό του κόστος παραμένει ιδιαίτερα αυξημένο, γίνεται χρήση αντιρρυπαντικών χρωμάτων, τα οποία περιέχουν σε υψηλό ποσοστό τοξικές για την ανθρώπινη υγεία και επικίνδυνες για το περιβάλλον ουσίες. Οι ουσίες αυτές είναι ανθεκτικότερες στο θαλάσσιο στοιχείο και μπορεί να εισέλθουν ευκόλως στην τροφική αλυσίδα. Τα ανωτέρω συνέχονται με την ανακύκλωση πλοίου στην περίπτωση που επιλεγθεί ως μέθοδος διάλυσης, η προσάραξη στην ακτή, με αποτέλεσμα όλες αυτές οι επιβλαβείς ουσίες που φέρει το

²⁸ Βλ. Α. Αθανασίου, *Ναυτικό Δίκαιο*, 2020, ο.π., σελ. 792, 838επ, 864.

προς διάλυση πλοίο να απελευθερωθούν στον αέρα και τη θάλασσα, κατά τις διαδικασίες κοπής του χάλυβα²⁹.

5. Συνθήκη του Ναϊρόμπι για την απομάκρυνση των ναυαγίων 2007

Το υπό εξέταση θέμα της διάλυσης πλοίων μπορεί να διαπλέκεται με την εγκατάλειψη πλοίων και την ύπαρξη ναυαγίων με τους εξής δύο τρόπους: πρώτον το πλοίο που εγκαταλείπεται σκοπίμως από τον πλοιοκτήτη του, κατόπιν απομάκρυνσης και του πληρώματος, ενδέχεται στη συνέχεια να χρειαστεί να σταλεί προς διάλυση και δεύτερον για το πλοίο, που πλέον έχει καταστεί ναυάγιο, μετά από ατύχημα ή σύγκρουση επίσης μπορεί να ακολουθηθεί η διαδικασία ανακύκλωσής του, ελλείψει διαθέσιμων κεφαλαίων για την επισκευή και συντήρησή του³⁰. Ως εκ τούτου, η απομάκρυνση ναυαγίων αποτέλεσε αντικείμενο διεθνούς ενδιαφέροντος, κατά βάση λόγω του ότι τα ναυάγια ενέχουν κινδύνους για την ναυσιπλοΐα και την ασφάλεια του υδάτινου περιβάλλοντος, των ακτογραμμών των εμπλεκόμενων κρατών και των συναφών συμφερόντων τους, με αποτέλεσμα την θέσπιση της Συνθήκης του Ναϊρόμπι. Σύμφωνα με την τελευταία, ως ναυάγιο ορίζεται το πλοίο που είναι βυθισμένο ή προσαραγμένο συνεπεία ναυτικού ατυχήματος. Η απομάκρυνση πλοίων εγκαταλελειμμένων ή προσαγμένων πλοίων ή ναυαγίων ως διαδικασία περιλαμβάνει και το στάδιο της διάλυσής τους, καθιστώντας αναγκαία την συνδυαστική ερμηνεία των SRC και Συνθήκη του Ναϊρόμπι.

6. Διεθνής Σύμβαση Χονγκ Κονγκ 2009

Η Διεθνής Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ του 2009³¹ θεσπίστηκε κατόπιν συρροής πολλών σοβαρών παραγόντων: πρώτον η επικράτηση μίας αυξανόμενης διεθνούς

²⁹ Βλ. *M. Galley*, σελ.75

³⁰Βλ. *M. Galley*, *Shipbreaking: Hazards and Liabilities*, ο.π., σελ. 77-78, όπου αναφέρεται ότι τέθηκε από τη Γραμματεία του IMO κατά πόσο τα ως άνω ζητήματα χρήζουν διεθνούς ρύθμισης, καθώς η πρώτη περίπτωση εγκατάλειψης πλοίου στη θάλασσα για σκοπούς διάθεσης, συνιστά ανεξέλεγκτη επιχείρηση απόρριψης αποβλήτων, υπαγόμενη σε άλλα διεθνή νομοθετήματα (Σύμβαση Βασιλείας και Σύμβαση Λονδίνου και του Πρωτοκόλλου 1966) και υποκείμενη στις διαδικασίες των συμβαλλόμενων σε αυτές μερών. Σχετικά με την εγκατάλειψη πλοίου στην ξηρά ή σε λιμένα, με ή χωρίς πλήρωμα, δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των ανωτέρω, αλλά είναι θέμα ευθύνης του κράτους λιμένα να διώξει με το κράτος σημαίας πράξεις εγκατάλειψης πλοίων στα εσωτερικά τους ύδατα και συνεπώς άπτεται εθνικής ρύθμισης.

³¹ Υπεγράφη στο Χονγκ Κονγκ της Κίνας το 2009 με τη συμμετοχή αντιπροσώπων από 63 χώρες, ενώ 59 από αυτές υπέγραψαν την Τελική Πράξη της Διάσκεψης. Η SRC τριχοτομείται σε άρθρα, κανονισμούς και παραρτήματα. Αποτελείται από 21 άρθρα δίδοντας το βασικό νομικό άξονα, από 25 κανονισμούς διακρινόμενοι σε 4 Κεφάλαια: Γενικές Διατάξεις (1-3), Απαιτήσεις για τα πλοία (4-14), Απαιτήσεις για τις Εγκαταστάσεις Ανακύκλωσης Πλοίων (15-23), Απαιτήσεις για υποβολή εκθέσεων (24-25). Επιπλέον, τα 7 Παραρτήματα σχετικά με τις επικίνδυνες ουσίες και τα προβλεπόμενα στη Σύμβαση πιστοποιητικά συμπληρώνουν την SRC δίδοντας επεξηγηματικές πληροφορίες σχετικά με τη συμπλήρωση αυτών προκειμένου να τηρούνται τα πρότυπα που αυτή θέτει. Τα Παραρτήματα αυτά είναι εξίσου δεσμευτικά και αποτελούν σύμφωνα με το άρθρο 1 παρ.5 της SRC αναπόσπαστο μέρος αυτής, αφού ορίζει ότι : « *The Annex to this Convention forms an integral part of it. Unless expressly provided for otherwise, a reference to this Convention constitutes at the same time a reference to its Annex*».

Επιπλέον, ψηφίστηκαν και οι εξής μη δεσμευτικές – πλην όμως απολύτως συμβατές με τις απαιτήσεις και το πνεύμα της SRC- Κατευθυντήριες : Κατευθυντήριες για την Ανάπτυξη του Καταλόγου Επικίνδυνων Υλικών, [Απόφαση MEPC. 197(62) το 2011], Κατευθυντήριες για την Ανάπτυξη του Σχεδίου Ανακύκλωσης Πλοίου [Απόφαση MEPC. 196(62) το 2011], Κατευθυντήριες για την Ανάπτυξη της Ασφαλούς και Περιβαλλοντικά Ορθής Ανακύκλωσης Πλοίου [Απόφαση MEPC. 210(63) το 2011],

ανησυχίας περί των πρακτικών διάλυσης που ακολουθούνται σε ορισμένα κράτη, δεύτερον η αδυναμία επίτευξης διεθνούς συμφωνίας, αναφορικά με το εάν είναι εφαρμοστέες οι διατάξεις της Σύμβασης της Βασιλείας και του WSR (βλ. κάτωθι 2.1) ως προς τα λειτουργικά πλοία, ευρισκόμενα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, τρίτον η έλλειψη δεσμευτικότητας των σχετικά διαλαμβανόμενων στις Κατευθυντήριες Γραμμές του IMO και ILO για τη διάλυση πλοίων (βλ. κάτωθι 3.1, 3.2, 3.3) και τέταρτον οι ιδιαίτερες έντονες ασκηθείσες εκ μέρους των ΜΚΟ, όπως πχ η Greenpeace, πιέσεις για ανάγκη ειδικότερου και αυστηρότερου νομοθετικού καθεστώτος.

Ήδη από το άρθρο 1 παρ.1 SRC διαφαίνονται ο σκοπός της εν θέματι Διεθνούς Σύμβασης, ο οποίος είναι να συμβάλλει: *«στην πρόληψη, μείωση, την ελαχιστοποίηση και, στο μέτρο του δυνατού, την εξάλειψη ατυχημάτων, τραυματισμών και άλλων αρνητικών επιδράσεων στην ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον που προκαλείται από την ανακύκλωση πλοίων [...]»*³². Σε γενικές γραμμές βασική στόχευση της SRC είναι αρχικά ο σχεδιασμός, κατασκευή, προετοιμασία και λειτουργία του πλοίου με τέτοιο τρόπο ώστε να εξυπηρετεί τη μετέπειτα περιβαλλοντικά ορθή διάλυσή του, χωρίς να αμφισβητείται η ασφάλεια, αξιοπλοΐα και λειτουργικότητά του. Για την πραγματοποίηση των ανωτέρω είναι προαπαιτούμενο η SRC να έχει νομική δεσμευτικότητα και προς τούτο το άρθρο 17 SRC ορίζει ότι *«η έναρξη ισχύος της θα γίνει δύο έτη μετά την κύρωση από 15 κράτη, τα οποία πρώτον θα κατέχουν κατ'ελάχιστον 40% της χωρητικότητας της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας και κατά δεύτερον θα πρέπει να διέθεταν, κατά την τελευταία δεκαετία, συνολικό μέγιστο ετήσιο όγκο ανακύκλωσης που να αντιστοιχεί τουλάχιστον στο 3% της ολικής χωρητικότητας του συνόλου της εμπορικής ναυτιλίας των ίδιων κρατών»*.

Κατόπιν πολυετούς προσπάθειας, τόσο από την πλευρά της διεθνούς κοινότητας όσο και από την ΕΕ, τίθεται επιτέλους σε ισχύ στις 26 Ιουνίου του 2025 η Διεθνής Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ για την ανακύκλωση πλοίων. Ειδικότερα, δύο βαρύνουσες στο χώρο της ναυτιλίας κράτη, το Μπαγκλαντές με ισχυρή παρουσία στην διάλυση πλοίων και η Λιβερία με ένα μεγάλο νηολόγιο, κατέθεσαν στις 26 Ιουνίου 2023 στον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού IMO την απόφαση τους να υιοθετήσουν την σύμβαση. Η Διεθνής Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ για την ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθή ανακύκλωση των πλοίων (η Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ) πρόκειται να τεθεί σε ισχύ εντός 24 μηνών, αφού το Μπαγκλαντές και η Λιβερία έγιναν συμβαλλόμενα κράτη της Σύμβασης.

Κατευθυντήριες για την Αδειοδότηση Εγκαταστάσεων Ανακύκλωσης Πλοίων [Απόφαση MEPC. 211(63) το 2011], Κατευθυντήριες για την Έρευνα και Πιστοποίηση Πλοίων σύμφωνα με την SRC [Απόφαση MEPC. 222(64)], Κατευθυντήριες για την Επιθεώρηση Πλοίων σύμφωνα με τη SRC [Απόφαση MEPC. 223(64)] προς παροχή διευκρινήσεων και πρόταση ενιαίων διαδικασιών επί τεχνικών ζητημάτων που προκύπτουν από τις ρυθμίσεις της SRC και επί της ουσίας ομαλή ένταξη των κρατών στα προβλεπόμενα σ' αυτή πρότυπα, όταν τα τελευταία αποφασίσουν να την επικυρώσουν προσχωρώντας.

³² Ήδη στο Προοίμιο αναφέρεται ότι: *«Recognizing that recycling of ships contributes to sustainable development and, as such, is the best option for ships that have reached the end of their operating life»* καθώς επίσης *«Resolved to effectively address, in a legally-binding instrument, the environmental, occupational health and safety risks related to ship recycling»*.

2. Ευρωπαϊκό νομικό πλαίσιο

1. Κανονισμός 1013/2006

Η Κοινότητα αποτελεί η ίδια συμβαλλόμενο στη Σύμβαση της Βασιλείας μέρος³³, καθώς την κύρωσε δυνάμει της υπ' αριθμ. 93/98 απόφαση της ΕΟΚ, θεσπίζοντας ακόμη και τον Κανονισμό 259/1993, τον οποίο αντικατέστησε ο εν θέματι. Κατ' αρχάς μία από τις πιο θεμελιώδεις διατάξεις της Σύμβασης της Βασιλείας και του τροποποιητικού αυτής Πρωτοκόλλου του 1995, που εισήχθη και στον WSR, είναι αυτή του ελέγχου και της εποπτείας των διακινήσεων αποβλήτων εντός κρατών μελών, κρατών μελών του ΟΟΣΑ, αλλά και άλλα κράτη που είναι συμβαλλόμενα στη Σύμβαση της Βασιλείας μέρη. Επιπλέον, προβλέπει ρητά τη διάλυση πλοίων³⁴. Αξιοσημείωτη είναι η μονομερής από την ΕΕ ενσωμάτωση στον WSR του μέχρι στιγμής ανεφάρμοστου διεθνώς και μη νομικά δεσμευτικού Ban Amendment του 1995.

2. Κανονισμός 1257/2013

Η ΕΕ και στην περίπτωση της SRC έδειξε ενδιαφέρον, παρά το ότι ήταν – εν αντιθέσει με την Σύμβαση της Βασιλείας- ανεπίδεκτη κυρώσεως από την ίδια. Έτσι, η τελευταία προχώρησε στην υιοθέτηση του SRR, ο οποίος ρυθμίζει ειδικά το ζήτημα της ανακύκλωσης πλοίων. Τέθηκε σε ισχύ την 1.1.2019 και αντικαθιστά σε ένα βαθμό τον WSR. Επιπλέον, ο SRR εισήγαγε με επιτυχία στις διατάξεις του θεμελιώδεις αρχές του ενωσιακού δικαίου όπως πχ την αρχή της ισότητας και την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» και βασικός σκοπός ύπαρξης του κανονισμού είναι η «*πρόληψη, μείωση, ελαχιστοποίηση και, στο μέτρο του εφικτού, εξάλειψη ατυχημάτων, τραυματισμών και άλλων δυσμενών επιπτώσεων στην υγεία και το περιβάλλον, που προκαλείται από την ανακύκλωση πλοίων*» και η προώθηση της κύρωσης της SRC, όχι μόνο από τα κράτη μέλη της Ένωσης, αλλά και από τρίτα³⁵.

3. Ο νέος Κανονισμός 1157/2024

Η Ένωση αξιολογώντας το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο για την προστασία του περιβάλλοντος και της ανθρώπινης υγείας από τις δυσμενείς επιπτώσεις που μπορούν να προκύψουν από την μεταφορά αποβλήτων, διαπίστωσε ορισμένες προκλήσεις και ελλείψεις του WSR³⁶ και ως εκ τούτου προχώρησε την 11.4.2024 στην υπογραφή και υιοθέτηση του υπό κρίση Κανονισμού, ο οποίος καταργεί τον προϊσχύσαντα WSR και

³³ Το άρθρο 47 ΣΛΕΕ προσδίδει στην Ένωση νομική προσωπικότητα, καθιστώντας τη έτσι ικανή να συνάπτει διεθνείς συμβάσεις βλ. και 216 ΣΛΕΕ.

³⁴ Για την ΕΕ τα προς διάλυση πλοία θεωρούνται απόβλητα βλ. *M. Galley*, ο.π., σελ. 81 και Προοιμιακή Σκέψη 35 WSR που ορίζει : «*Επιβάλλεται να εξασφαλισθεί η ασφαλής και περιβαλλοντικά ορθή διαχείριση της διάλυσης πλοίων, ώστε να προστατεύονται η ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον. Επιπλέον, θα πρέπει να σημειωθεί ότι ένα πλοίο είναι δυνατόν να γίνει απόβλητο, σύμφωνα με τον ορισμό του άρθρου 2 της Σύμβασης της Βασιλείας [...]*».

³⁵ Βλ. υπ' αριθμ. 5 Προοιμιακή Σκέψη SRR σύμφωνα με την οποία ο SRR επιδιώκει να διευκολύνει την έγκαιρη επικύρωση της SRC τόσο εντός της Ένωσης όσο και σε τρίτες χώρες με την εφαρμογή αναλογικών ελέγχων σε πλοία και μονάδες ανακύκλωσης πλοίων βάσει της εν λόγω Σύμβασης. Για το σκοπό αυτό και προκειμένου να αποφεύγεται η επικάλυψη είναι αναγκαίο να αποκλείονται τα πλοία που φέρουν σημαία κράτους μέλους και που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού από το πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού 1013/2006 για τη μεταφορά αποβλήτων [...]. Κατά συνέπεια διευκρινίζεται ότι ένα πλοίο το οποίο υπόκειται σε εναλλακτικό καθεστώς ελέγχου κατά τη διάρκεια του κύκλου ζωής του βάσει του παρόντος Κανονισμού δεν θα πρέπει να υπόκειται στο Κανονισμό 1013/2006 (βλ. Προοιμιακή Σκέψη υπ' αριθμ. 10).

³⁶ Βλ. υπ' αριθμ. 2 Προοιμιακή Σκέψη Καν.1157/2024

τροποποιεί τον SRR. Βέβαια, πρέπει στο σημείο αυτό να ειπωθεί ότι δεν αποτελεί ακόμη ισχύον δίκαιο, καθώς σύμφωνα με το άρθρο 86 θα αρχίσει να ισχύει από τις 21.5.2026.

3. Κατευθυντήριες οδηγίες για την ανακύκλωση πλοίων

1. Κατευθυντήριες οδηγίες IMO

Οι Κατευθυντήριες Γραμμές του IMO οριστικοποιήθηκαν στην 49^η Σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (Marine Environment Protection Committee “MEPC”) τον Ιούλιο του 2003 και εγκρίθηκαν στην 23^η Συνέλευση του IMO. Οι εν θέματι Οδηγίες συντάχθηκαν προς συμπλήρωση των Οδηγιών του ILO και της Σύμβασης της Βασιλείας και απευθύνονται σε όλα τα ενδιαφερόμενα για μια διασυννοριακή ανακύκλωση πλοίου μέρη, δηλαδή στους πλοιοκτήτες, ναυπηγεία, κράτη σημαίας, κράτος λιμένα, κράτη εγκατάστασης της μονάδας ανακύκλωσης κ.ά. Βρίσκονται σε εναρμόνιση και με την SRC και με την SRR, αν και προηγούνται της πρώτης, με αποτέλεσμα να μεταλαμπαδεύσουν την ιδέα της εκ των προτέρων δράσης, με την πρόβλεψη ρύθμιση/βελτίωση της διαδικασίας της ανακύκλωσης ήδη από το στάδιο της ναυπήγησης του πλοίου. Στόχος των υπό κρίση Κατευθυντήριων Γραμμών ήταν η προετοιμασία των πλοίων για ανακύκλωση, η ελαχιστοποίηση χρήσης επικίνδυνων υλικών και των αποβλήτων που παράγονται κατά τη διάρκεια της λειτουργικής ζωής του πλοίου. Τέλος, προσπάθησαν να ενθαρρύνουν τη συνεργασία μεταξύ των εμπλεκόμενων στην ανακύκλωση μερών³⁷.

2. Κατευθυντήριες οδηγίες ILO

Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εργασίας έχει εστιάσει ήδη από το 2000 στην υγεία και τα ζητήματα ασφάλειας που σχετίζονται με τη διάλυση πλοίων. Τρία χρόνια αργότερα, το 2003 επιφορτίστηκε να «συντάξει μία σύνοψη βέλτιστων πρακτικών, λαμβάνοντας υπόψιν τις τοπικές συνθήκες και κατατείνοντας στην προετοιμασία ενός πιο ολοκληρωμένου κώδικα για την επαγγελματική ασφάλεια και υγεία κατά τη διάλυση πλοίων», συμπεριλαμβανομένης της απαίτησης τα πλοία να τηρούν καθ’ όλη τη διάρκεια της ζωής τους Κατάλογο Επικίνδυνων Υλικών. Αποτέλεσμα αυτού ήταν η έκδοση των ειδικών «Κατευθυντήριων Γραμμών για την προαγωγή ασφαλών συνθηκών εργασίας στα διαλυτήρια της Νοτιοανατολικής Ασίας και Τουρκίας». Οι ανωτέρω Κατευθυντήριες Γραμμές απευθύνονται τόσο στα ναυπηγεία όσο και στις αρμόδιες αρχές προς παροχή καθοδήγησης, με σκοπό τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας σε αυτά και την καθιέρωση ελάχιστων κριτηρίων που θα τους επέτρεπαν να κατατάσσονται στα ασφαλή και κατάλληλα. Τέλος, φιλοδοξούν την ενσωμάτωσή τους στις εθνικές εργατικές νομοθεσίες, ώστε να επιτευχθεί νομοθετική εναρμόνιση³⁸.

3. Κατευθυντήριες οδηγίες Σύμβασης Βασιλείας

Στην πέμπτη Συνεδρίαση της Διάσκεψης των Μερών το Δεκέμβριο του 1999, η Τεχνική Ομάδα Εργασίας της Σύμβασης της Βασιλείας έλαβε εντολή να συνεργαστεί με τον αρμόδιο φορέα του IMO, για την προετοιμασία Κατευθυντήριων Γραμμών σχετικά με την περιβαλλοντικά ορθή διαχείριση της ολικής ή εν μέρει διάλυσης πλοίων, παρότι υπενθυμίζεται ότι η Σύμβαση της Βασιλείας έχει ως ρυθμιστικό

³⁷ Βλ. M. Galley, ο.π. σελ. 92.

³⁸ Βλ. M. Galley, ο.π. σελ. 94.

αντικείμενο τη διαχείριση επικίνδυνων αποβλήτων εν γένει και όχι τα προς ανακύκλωση πλοία. Οι υπό κρίση «*Τεχνικές Κατευθυντήριες Γραμμές για την περιβαλλοντικά ορθή διαχείριση της ολικής ή εν μέρει διάλυσης πλοίων*» επικεντρώνονται σε ζητήματα σχετικά με τις διαδικασίες και τις τακτικές που πρέπει να τηρούνται για περιβαλλοντικά ορθή και ασφαλή διαχείριση όλων των επικίνδυνων ή άλλων αποβλήτων κατά τρόπο που θα προστατεύεται η ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον, από τις δυσμενείς επιπτώσεις που μπορεί να προκύψουν από τη μη ορθή διαχείριση των αποβλήτων³⁹. Γενικά, αποσκοπούσαν στην ένταξη των λειτουργικών προς διάλυση πλοίων στο πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης. Ωστόσο, όλες αποτελούν soft law και μέχρι στιγμής ανεφάρμοστες.

Γ. Διάρθρωση της ύλης

Η εξέταση της παρούσας εργασίας δομείται σε δύο μέρη:

– Το πρώτο παρουσιάζει τις υποχρεώσεις όλων των εμπλεκόμενων στη διαδικασία της ανακύκλωσης μερών και ιδίως του πλοιοκτήτη που απορρέουν από το διεθνές και ευρωπαϊκό νομικό πλαίσιο, αφορών την ανακύκλωση πλοίων. Ως εκ τούτου, από την κρίσιμη στιγμή που ο πλοιοκτήτης αποφασίζει και αποκαλύπτει ρητά την πρόθεση διάλυσης πλοίου, κύριοι παράγοντες αποτελούν τόσο ο πλοιοκτήτης, ο οποίος θεωρείται και παραγωγός αποβλήτων βάσει της Σύμβασης της Βασιλείας και του WSR, όσο και η μονάδα ανακύκλωσης, οι οποίοι αμφότεροι πρέπει να έρθουν αντιμέτωποι με συγκεκριμένα καθήκοντα, προκειμένου η διεθνής και η ευρωπαϊκή κοινότητα να επιτύχουν τους βασικούς στόχους τους. Σε επόμενο στάδιο, εξετάζεται η ανάληψη δράσης εκ μέρους της Κοινότητας, προκειμένου να ενεργοποιηθούν, σε περιφερειακό έστω επίπεδο, οι διεθνείς υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη. Η μελέτη προσεγγίζει το καθεστώς υποχρεώσεων που επιβάλλεται, ιδίως σε πλοιοκτήτες, με συγκριτικό τρόπο ώστε να κατανοηθούν οι ομοιότητες και οι διαφορές μεταξύ του διεθνούς και του ευρωπαϊκού νομικού πλαισίου και να καταλήξουμε, αν ρυθμίζουν αποτελεσματικά την γεμάτη με ιδιαιτερότητες, βιομηχανία διάλυσης πλοίων.

– Το δεύτερο μέρος της παρούσας προσεγγίζει το καθεστώς ευθύνης του κύριου εμπλεκόμενου μέρους στη διαδικασία ανακύκλωσης πλοίου, ήτοι του πλοιοκτήτη, που αποφασίζει να διαλύσει το σκάφος του. Το καθεστώς ευθύνης ελέγχεται βάσει του διεθνούς νομικού πλαισίου της Σύμβασης της Βασιλείας, του Πρωτοκόλλου αυτής για την ευθύνη και την αποζημίωση για οποιαδήποτε ζημία προκληθεί από τις διασυννοριακές μετακινήσεις επικίνδυνων αποβλήτων και τη διάθεσή τους και τη Διεθνή Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ, παρά το γεγονός ότι οι δύο τελευταίες νομικές πράξεις δεν έχουν ακόμη τέθηκε σε ισχύ, ελλείψει επικυρώσεων. Επιπλέον, το καθεστώς ευθύνης ελέγχεται βάσει του ευρωπαϊκού νομικού πλαισίου, ενώ στη συνέχεια, η έρευνα μεταπίπτει στο επίπεδο του ιδιωτικού δικαίου. Τέλος, επιχειρείται να καταλήξει σε ασφαλή αποτελέσματα ως προς την αποτελεσματικότητα και δεσμευτικότητα αυτών των καθεστώτων ευθύνης, σε περίπτωση που ο πλοιοκτήτης παραβιάσει τις υποχρεώσεις του, σύμφωνα με το διεθνές και ευρωπαϊκό δίκαιο, κατά το στάδιο αποστολής του πλοίου του προς διάλυση. Καταληκτικά, θα αναλυθεί η ευθύνη του κράτους σημαίας και του κράτους λιμένα αλλά εκτίθεται και συγκριτική

³⁹ Βλ. *M. Galley*, ο.π. σελ. 95.

επισκόπηση ορισμένων σημείων μεταξύ των SRR, WSR και του νέου Κανονισμού 1157/2024.

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΛΥΣΗ ΠΛΟΙΩΝ

I. Η νομικά δεσμευτική Σύμβαση της Βασιλείας για την Διασυνοριακή Διακίνηση Αποβλήτων και τα ανακύπτοντα ερμηνευτικά ζητήματα

A. Προβληματική για την υπαγωγή των λειτουργικών πλοίων στο πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης

Η Σύμβαση της Βασιλείας αποτελεί μέχρι σήμερα το μοναδικό νομικά δεσμευτικό διεθνές νομοθέτημα⁴⁰, από το οποίο προκύπτουν δεσμευτικές για τον πλοιοκτήτη υποχρεώσεις. Για το λόγο αυτό, εξάλλου, εξετάστηκε από τη νομική θεωρία το ενδεχόμενο ερμηνείας των όρων της ως άνω Σύμβασης κατά τέτοιο τρόπο, ώστε και τα πλοία που διακινούνται διασυνοριακά και οδεύουν προς διάλυση να εμπίπτουν στο ρυθμιστικό της πεδίο⁴¹. Προς τούτο, απαιτείται το πλοίο να θεωρηθεί απόβλητο και ο πλοιοκτήτης παραγωγός αποβλήτων.

Ως απόβλητα ορίζονται «τα αντικείμενα ή οι ουσίες, τα οποία απορρίπτονται ή υπάρχει πρόθεση απόρριψής τους ή ο νόμος αξιώνει την απόρριψή τους»⁴², ως παραγωγός αποβλήτων «το πρόσωπο από την δραστηριότητα του οποίου παράγονται απόβλητα ή άλλες ουσίες ή βρίσκονται στην κατοχή και υπό τον έλεγχο του τέτοια απόβλητα»⁴³ ενώ επικίνδυνα καθίστανται τα «απόβλητα που ανήκουν σε μια από τις κατηγορίες του Παραρτήματος I, εκτός αν δεν έχουν κανένα από τα χαρακτηριστικά που προσδιορίζονται στο Παράρτημα III»⁴⁴. Ωστόσο, η προβληματική εντοπίζεται στο διάταξη του άρθρου 1 παρ.4, η οποία ρητώς εξαιρεί από το πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης της Βασιλείας κάθε είδους απόβλητα που παράγονται από την κανονική και αναμενόμενη στη ναυτιλιακή πρακτική λειτουργία του πλοίου και ρυθμίζονται από άλλο διεθνές νομοθέτημα. Δεδομένων των ανωτέρω, διατυπώθηκε η άποψη ότι για όσο

⁴⁰ The Basel Convention was adopted in 1989 and entered into force in 1992, upon the deposit of the twentieth instrument of accession, according to article 25 §1 of the Convention

⁴¹ Δεδομένου ότι πρόκειται για μεγάλες ποσότητες σιδήρου και μετάλλου, καλής ποιότητας και αντοχής, καθόσον αντέχουν στις κακουχίες της θάλασσας. Έτσι, αφού ανακτηθούν τηρουμένης της προβλεπόμενης διαδικασίας μπορούν να διατεθούν στη δευτερογενή αγορά τρίτων χωρών και να κατεργαστούν ώστε να κατασκευαστούν καινούργιες πλάκες μετάλλων.

⁴² Βλ. άρθρο 2 παρ. 1 της Σύμβασης της Βασιλείας.

⁴³ Βλ. άρθρο 2 παρ.18, όπου παραγωγός αποβλήτων και ο κάτοχός τους, γιατί συχνά είναι δύσκολο να εντοπιστεί ο αρχικός παραγωγός και βλ. J. Albers, Responsibility and Liability in the Context of Transboundary Movements of Hazardous Wastes by Sea, 1999, σελ. 106, που θεωρεί ότι η έννοια του κατόχου είναι ατυχής στην περίπτωση διάλυσης πλοίων, καθώς ακόμα κι αν μεταβληθεί το καθεστώς της πλοιοκτησίας είναι πάντοτε εύκολος ο εντοπισμός του πλοιοκτήτη, λόγω της καταχώρισης αυτού στο νηολόγιο. Συνεπώς, μόνο ελλείψει νηολόγησης θα μπορεί να γίνει λόγος για «κάτοχο» του πλοίου, στην έννοια του οποίου δύναται να υπαχθεί εν προκειμένω, ο ναυλωτής bareboat, ο οποίος ασκεί νομική επί του πλοίου, μέσω του πλοιάρχου που ο ίδιος διορίζει, βλ. A. Αντάπαση, ο.π., σελ. 450 και Κιάντου-Παμπούκη, Ναυτικό Δίκαιο II, 6η έκδοση, 2007, σελ. 23

⁴⁴ Η πλειοψηφία των πλοίων που βρίσκονται στο τέλος της ζωής τους εμπεριέχουν επικίνδυνες χημικές ουσίες που εντοπίζονται στα κατασκευαστικά υλικά τους αλλά και σε υπολείμματα φορτίων ή καυσίμων. Επιπρόσθετα, η ανακύκλωση πλοίου και η συνεπακόλουθη διαχείριση/επεξεργασία των αφαιρουμένων πλακών μετάλλου μπορεί να θεωρηθεί διάθεση/απόρριψη αλλά και διαδικασία επανάκτησης.

διάστημα είναι ένα πλοίο αξιόπλοο⁴⁵ και επομένως λειτουργικό, επιτελώντας κατά κανόνα το τελικό του ταξίδι προς το διαλυτήριο δια αυτόνομης πλεύσης και συνιστώντας πολύτιμο περιουσιακό στοιχείο⁴⁶, *prima facie* δεν συνιστά απόβλητο⁴⁷. Επιπρόσθετα, λεκτέον είναι ότι η Διεθνής Σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (MARPOL) καταλαμβάνει τις περιπτώσεις που απόβλητα διαρρέουν από λειτουργικά πλοία και επιφέρουν θαλάσσια ρύπανση⁴⁸. Ειδικότερα, σύμφωνα με τη MARPOL πλοίο ορίζεται το «σκάφος παντός τύπου οποιασδήποτε λειτουργίας εις τον θαλάσσιο χώρο και περιλαμβάνει υδροπτέρυγα αερόστρωμα σκάφη, καταδυόμενα και επιπλέοντα σκάφη και σταθερές ή πλωτές εξέδρες»⁴⁹. Προς αυτή την κατεύθυνση άλλωστε οδηγούμαστε και από το γενικότερο πνεύμα που διαπνέει τη Σύμβαση της Βασιλείας, καθώς επ' ουδενί αναφέρεται σε κράτος σημαίας ή λιμένα, παρά μόνο και αποκλειστικώς σε κράτος εξαγωγής. Στον αντίποδα, σύμφωνα με τους υποστηρικτές της υπό κρίση Σύμβασης, ένα πλοίο δύναται να εμπίπτει ταυτόχρονα και στην έννοια των επικίνδυνων αποβλήτων, ήτοι να έχει διπλή προσωπικότητα, θέση η οποία επιβεβαιώθηκε με την απόφαση που λήφθηκε στην 7^η Διάσκεψη των Μερών της Σύμβασης της Βασιλείας το 2005⁵⁰. Ειδικότερα, ερμηνεύοντας περαιτέρω την έννοια του αποβλήτου, ως αντικειμένου που ο παραγωγός του έχει πρόθεση απόρριψής του, συνάγεται ότι τέτοια απόρριψη⁵¹ –με σκοπό είτε τη διάθεση είτε την αξιοποίηση–

⁴⁵ Βλ. *A.Αθανασίου*, ο.π., σελ. 482 και *I.Κ.Ρόκας/Γ.Θεοχαρίδης*, ο.π., σελ. 221-223.

⁴⁶ Βλ. *M. Galley*, ο.π., σελ. 63.

⁴⁷ Η ως άνω θεώρηση είναι μεν λογικοφανής, όμως άρχεται εκ εσφαλμένου σημείου, καθώς εν προκειμένω δεν απασχολεί η περίπτωση των αποβλήτων που παράγονται από την κανονική λειτουργία του πλοίου κατά τη διάρκεια της ζωής του, κινούμενο δι' αυτοδύναμης πλεύσης, αλλά η περίπτωση των επικίνδυνων ενσωματωμένων στην κατασκευαστική δομή του υλικών. Οι εν λόγω ουσίες δεν παράγονται στη μονάδα ανακύκλωσης, αλλά προϋπάρχουν ήδη στο σώμα του πλοίου και εκλύονται όταν λαμβάνουν χώρα εργασίες αποφλοίωσης και αποξήλωσης του σκελετού αυτού, δηλ. όταν το αντικείμενο κατά το άρθρο 2.1 της Σύμβασης της Βασιλείας υπόκειται στην «επεξεργασία» που προβλέπει το Παράρτημα IV της ίδιας. Από αυτή τη σκοπιά, το πλοίο είναι προφανώς απόβλητο, όταν βρίσκεται στη μονάδα ανακύκλωσης προς διάλυση ενώ το διάστημα πριν φτάσει σε αυτή, θεωρείται πλοίο σύμφωνα με άλλες διεθνείς συμβάσεις. Λαμβανομένων υπόψιν αυτών είναι λογικώς επόμενο ότι, αν κριθεί σε τέτοιο απόστατο χρονικό σημείο ότι συνιστά απόβλητο, δεν ενεργοποιείται εγκαίρως το προστατευτικό πλέγμα διατάξεων της Σύμβασης της Βασιλείας με σημαντικότερες αυτή που αφορά το σύστημα πληροφόρησης και συναίνεσης του κράτους εισαγωγής.

⁴⁸ Κατ' αυτή την άποψη η Σύμβαση της Βασιλείας δεν περιλαμβάνει στο ρυθμιστικό της πεδίο την περίπτωση των πλοίων που οδεύουν προς τη μονάδα ανακύκλωσης, καθώς τα προκύπτοντα από την λειτουργία ανακύκλωσης απόβλητα δημιουργούνται στο διαλυτήριο και προς ενίσχυση αυτού αναφέρεται ότι ακόμα κι αν οι ουσίες που ενδέχεται να φέρει το πλοίο εμπίπτουν στο Παράρτημα I της Σύμβασης, δεν θεωρούνται επικίνδυνες επειδή δεν εμπεριέχουν χαρακτηριστικά του Παραρτήματος III αυτής, όταν το πλοίο είναι λειτουργικό και αξιόπλοο ως μονάδα υπαγόμενο στη MARPOL.

⁴⁹ Βλ. άρθρο 4 παρ.4 MARPOL 73/78, Ν.1269/1982 (ΦΕΚ Α' 89).

⁵⁰ UNEP, Report on the Conference of the Parties to the Basel Convention on the control of transboundary movement of hazardous wastes and their disposal, UN Doc UNEP/CHW.7/33, VII 26, 2005. Στην οποία χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι « Noting a ship may become waste as defined in article 2 of the Basel Convention and that at the same time it may be defined as a ship under other international rules», Βλ. <http://www.basel.int/TheConvention/ConferenceoftheParties/ReportsandDecisions/tabid/.aspx>. Με την ίδια απόφαση κλήθηκαν τα μέρη να τηρήσουν τα πρότυπα και τις υποχρεώσεις που θέτει η Σύμβαση και ειδικότερα την υποχρέωση ενημέρωσης και κίνησης της διαδικασίας επεξεργασίας μόνο κατόπιν συναίνεσης του κράτους εισαγωγής, την ελαχιστοποίηση της διασυνοριακής διακίνησης επικίνδυνων αποβλήτων και την αρχή της περιβαλλοντικά ορθής και ασφαλούς διαχείρισης αυτών.

⁵¹ Από τη συνδυαστική ανάγνωση των άρθρων 2 παρ.4 και του Α'Β' Μέρους του Παραρτήματος υπ' αριθμ. IV της Σύμβασης.

συνιστά κάθε εργασία που αποβλέπει στην ανάκτηση, ανακύκλωση και εκ νέου χρήση των αποβλήτων. Εν προκειμένω, στον υπό κρίση επαγγελματικό κλάδο της διάλυσης πλοίων η ανάληψη μετάλλων από πλοία που είναι προς απόσυρση αποτελεί πράξη αξιοποίησης κατά τα ανωτέρω.

Επί της ως άνω θέσης μέρος της νομικής θεωρίας διατύπωσε επιφυλάξεις, οι οποίες αφορούσαν την κατά τ'άλλα ασαφή παραδοχή ότι ένα πλοίο θεωρείται απόβλητο τη στιγμή που αποφασίζεται η διάλυση του –σημείο που στην πράξη είναι ιδιαίτερα δυσχερές να εντοπιστεί και προσδιοριστεί. Η ως άνω ερμηνευτική δυσκολία διαφάνηκε ήδη από τις νομοθετικές εργασίες των συμβαλλομένων στη Σύμβαση της Βασιλείας μερών, καθώς οι προτάσεις που εισηγήθηκαν ως προς το πότε ένα πλοίο δύναται να κηρυχθεί ως απόβλητο και συνεπώς βρίσκεται στο τέλος της ζωής του, καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα περιπτώσεων, εκτεινόμενο από τη στιγμή που το κόστος επισκευής υπερβαίνει τα λειτουργικά κέρδη ή τη στιγμή υπογραφής της σύμβασης για την ανακύκλωσή του είτε με τον cash buyer είτε απευθείας με το διαλυτήριο μέχρι του χρονικού σημείου που πλέον δεν πληροί τις προϋποθέσεις αξιοπλοΐας και ναυτικής ασφάλειας και αποτελεί κίνδυνο για το θαλάσσιο περιβάλλον⁵². Κατόπιν των ανωτέρω πολλαπλών ερμηνειών, διαφαίνεται ευκρινώς η δυσκολία εφαρμογής της Σύμβασης σε πλοία που προορίζονται για απόσυρση και συνάγεται το συμπέρασμα ότι η πλήρωση του όρου «απόβλητο» θα κριθεί ad hoc αποδεικνυόμενης της πρόθεσης απόρριψης του πλοίου εκ μέρους του παραγωγού-πλοιοκτήτη. Σε περίπτωση που η επικείμενη διάλυση του πλοίου δεν γνωστοποιηθεί ρητώς, η εν λόγω πρόθεση απόρριψης θα αποτελέσει αντικείμενο απόδειξης λαμβανομένων υπόψιν σωρευτικά των συντρεχουσών αντικειμενικών συνθηκών της υπόθεσης και άλλων υποκειμενικών κριτηρίων⁵³, ενώ κρίσιμος χρόνος θεωρείται αυτός που λήφθηκε η απόφαση περί της διάλυσης του πλοίου⁵⁴.

Συνεπώς, αντικειμενικά στοιχεία που συνηγορούν υπέρ της στοιχειοθέτησης πρόθεσης απόρριψης του πλοίου, όπως η ηλικία και η φυσική του κατάσταση αποτελούν απλώς ενδείξεις, όχι όμως αποδείξεις (ή έστω τεκμήρια), καθώς εκ μόνου του γεγονότος ότι ένα πλοίο είναι προχωρημένης ηλικίας ή χρειάζεται ορισμένες σημαντικές επισκευές, δεν σημαίνει απαραίτητα ότι ο πλοιοκτήτης θα επιθυμεί και την διάλυση του, δεδομένου ότι υπάρχει πάντα δυνατότητα αναβάθμισης και επισκευής του πλοίου με απώτερο σκοπό την εκτέλεση πλοών. Αντιστοίχως, εκ μόνης της παραδοχής ότι ένα πλοίο είναι σχετικά καινούργιο ή καλώς συντηρημένο, δεν σημαίνει απαραίτητα ότι δεν υπάρχει και πρόθεση απόρριψης του, καθώς ενδέχεται να μην δύναται να εξυπηρετήσει πλέον τον οικονομικό σκοπό του – με γνώμονα τα λειτουργικά έξοδα και τον αναληφθέντα κίνδυνο της συνεχώς μεταβαλλόμενης ναυλαγοράς. Εν προκειμένω, η επιλογή της διάλυσής του αποτελεί μονόδρομο για τον πλοιοκτήτη καθώς ο τελευταίος επωφελείται οικονομικά λαμβάνοντας ως αντάλλαγμα την υψηλότερη τιμή scrap. Βέβαια, δέον είναι να επισημανθεί ότι σε αυτές τις

⁵² Βλ. *M. Galley*, ο.π. σελ. 63

⁵³ Βλ. *J. Albers*, ο.π., σελ. 12

⁵⁴ Βλ. *C. De la Rue/ Ch. Anderson*,

περιπτώσεις υφίσταται δυσκολία ανταπόδειξης⁵⁵. Σχετικά με την προαναφερθείσα περίπτωση της επικοινωνίας με έναν ενδιάμεσο αγοραστή, αποτελεί μεν αντικειμενικό κριτήριο από το οποίο πιθανολογείται η πρόθεση του για ανακύκλωση του πλοίου του, χωρίς όμως και να αποδεικνύεται οδηγώντας σε ανασφαλή συμπεράσματα, καθώς μία τέτοιου είδους επαφή με cash buyer μπορεί απλώς να αποσκοπεί στην ενημέρωση του ενδιαφερόμενου πλοιοκτήτη σχετικά με την αξία του πλοίου στην αγορά διάλυσης πλοίων. Τέλος, άλλες πραγματικές ή νομικές ενέργειες που φανερώνουν ότι πλοίο προορίζεται προς διάλυση είναι η διαρκής απόσυρσή του από τη πραγματοποίηση πλοών, η διαγραφή του από το νηολόγιο στο οποίο είναι εγγεγραμμένο, η μη παράταση της ισχύος του συμβολαίου ασφαλείας του στην περίπτωση υποχρεωτικής ασφάλισής του, η μη ανανέωση των πιστοποιητικών που βεβαιώνουν την αξιοπλοΐα του κλπ⁵⁶.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η υπόθεση Sandrien⁵⁷ επί της οποίας το ολλανδικό Ανώτατο Δικαστήριο έκρινε ότι ένα πλοίο προς διάλυση συνιστά και απόβλητο, αφού εν προκειμένω υπήρχε το ενδεχόμενο να εξακολουθήσουν να απορρέουν από αυτό μεγάλες ποσότητες αμιάντου συνεπεία εσφαλμένου/αμελούς καθαρισμού του κατά το στάδιο προετοιμασίας του προς ανακύκλωση, ενώ παράλληλα απεδείχθη η πλήρωση του υποκειμενικού κριτηρίου της πρόθεσης των πλοιοκτητών προς απόρριψή του. Ειδικότερα, το Sandrien επρόκειτο για ένα δεξαμενόπλοιο μεταφοράς χημικών ουσιών, ηλικίας σχεδόν 26 ετών που έπλεε υπό σημαία Βολιβίας. Κατόπιν διενέργειας επιθεώρησης στο Άμστερνταμ (από το κράτος λιμένα) διεπιστώθη ότι το πλοίο υπέστη σε πολλά σημεία διάβρωση και κρίθηκε αναξίοπλοο. Αφορμής δοθείσης οι πλοιοκτήτες του υπό κρίση πλοίου αποφάσισαν να το αποσύρουν και να το στείλουν για διάλυση σε σχετική μονάδα στην Ινδία. Προς τούτο συμβλήθηκαν με cash buyer, με απώτερο σκοπό την τελική πώληση του στο διαλυτήριο. Μόλις οι ολλανδικές αρχές διαπίστωσαν την αναξιοπλοΐα του Sandrien απαγόρευσαν τον απόπλου, αλλά οι πλοιοκτήτες ισχυρίστηκαν ότι η επ' ονόματι Shiva Marketing Ltd. ναύλωσε το ως άνω πλοίο, προκειμένου να αξιοποιηθεί ως πλωτό ναυπήγημα και ότι έχουν ήδη εκκινήσει οι σχετικές για την μεταβολή και αναβάθμισή του. Ωστόσο, το ολλανδικό Ανώτατο Δικαστήριο απεφάνθη ότι η υπάρχουσα σύμβαση πώλησης αποδεικνύει την υποκειμενική πρόθεση των πλοιοκτητών για την διάλυση του υπό κρίση πλοίου, παρόλο που οι αντικειμενικές συνθήκες επάγονται συνέχιση της λειτουργίας του.

Λόγω των ανωτέρω ερμηνευτικών ασαφειών, τα συμβαλλόμενα στη Σύμβαση μέρη εξέδωσαν «Τεχνικές Οδηγίες για την Ολική και Μερική Διάλυση Πλοίων», οι οποίες

⁵⁵ Βλ. *ibid*, σελ. 1032 και *M. Galley*, ο.π., σελ 64-65, όπου γίνεται λόγος σε περιπτώσεις που η πρόθεση διάλυσης εκ μέρους του πλοιοκτήτη είναι ευκόλως αποκρύψιμη. Επί παραδείγματι, ο πλοιοκτήτης των πλοίων Atlantic Conveyor και Atlantic Cartier, αφού απέπλευσαν από το Αμβούργο, τα εκμεταλλεύτηκε εμπορικό για περιορισμένο χρονικό διάστημα στη νοτιοανατολική Αφρική καταλήγοντας σε διαλυτήριο στην Ινδία.

⁵⁶ Και σε αυτές όμως τις περιπτώσεις μπορεί ο πλοιοκτήτης να μην δηλώσει ρητώς την πρόθεσή του για διάλυση του πλοίου ή να στείλει με το προς διάλυση πλοίο συγκεκριμένο φορτίο προς το κράτος που εδράζεται η μονάδα ανακύκλωσης και μετά να σχεδιάσει την ανακύκλωσή του (δηλ. το πλοίο καθίσταται απόβλητο τη στιγμή που εισέλθει στο κράτος εισαγωγής) παρακάμπτοντας τις προβλεπόμενες από τη Σύμβαση της Βασιλείας υποχρεώσεις και δη αυτή της πρότερης ενημέρωσης του κράτους εισαγωγής.

⁵⁷ Βλ. *M. Galley*, ο.π., σελ.118-121

όμως είναι μη δεσμευτικές, καθιστώντας σαφές ότι ένα πλοίο είναι δυνατόν να εμπίπτει και στους δύο εννοιολογικούς ορισμούς δηλαδή να θεωρείται σύμφωνα με διεθνείς συμβάσεις ως πλοίο και βάσει της Σύμβασης της Βασιλείας ως απόβλητο⁵⁸. Σε γενικές γραμμές πάντως, αν τελικά θα υπαχθεί το πλοίο που προορίζεται προς διάλυση στο ρυθμιστικό πεδίο της Σύμβασης της Βασιλείας έγκειται στην εξακρίβωση και απόδειξη της πρόθεσης του πλοιοκτήτη να παύσει την εμπορική του εκμετάλλευση και λειτουργική του δράση και να κάνει χρήση αυτού αντιμετωπίζοντας το ως απόβλητο. Έτσι, ο πλοιοκτήτης θα εμπίπτει στον ορισμό του άρθρου 1 παρ.18 για τον «παραγωγό αποβλήτων» και το κράτος απόπλου με προορισμό το διαλυτήριο ως «κράτος εξαγωγής» του άρθρου 2 παρ.10. Συνοψίζοντας, κατά τις διαλαμβανόμενες στη Σύμβαση ρυθμίσεις, είναι προφανές ότι δεν είναι εφικτό να λάβουμε τη Σύμβαση της Βασιλείας ως ασφαλές και στεγανό νομοθέτημα προκειμένου να προσδιορίσουμε την νομική κατάσταση του παραγωγού αποβλήτων/πλοιοκτήτη, καθώς για να εφαρμοστεί απαιτείται η υπερπήδηση πολλών ερμηνευτικών και αποδεικτικών δυσχερειών.

B. Οι επιβαλλόμενες στον πλοιοκτήτη υποχρεώσεις

Η Σύμβαση της Βασιλείας κατηγοριοποιεί τα απόβλητα σε «επικίνδυνα απόβλητα» και «άλλα απόβλητα», διάκριση που οδηγεί σε διαφορετικό καθεστώς υποχρεώσεων για τον πλοιοκτήτη. Στα Παραρτήματα I και III της Σύμβασης ορίζονται τα επικίνδυνα απόβλητα, στα οποία παραπέμπει το άρθρο 1 παρ.1 περ. α' και βάσει της περ. β' και παρ.3 του ίδιου άρθρου τίθεται σε εφαρμογή το δίκαιο του κράτους εισαγωγής. Επιπλέον, δεδομένου του αναλυτικού και εκτενούς καταλόγου των υλικών που αναφέρονται στο Παράρτημα I ως επικίνδυνα, είναι εξαιρετικά δύσκολο έως ακατόρθωτο ένα πλοίο που προορίζεται για διάλυση να θεωρηθεί απλό απόβλητο, και ως εκ τούτου κατά κανόνα θα εμπίπτει στην άλλη κατηγορία, αυτή των επικίνδυνων αποβλήτων⁵⁹. Δικαιολογητικό λόγο ένταξης των πλοίων στην κατηγορία αυτή, αποτελούν κυρίως τα υλικά που αποτελούσαν συνήθη πρακτική να χρησιμοποιούνται πριν δύο ή τρεις δεκαετίες για την κατασκευή των πλοίων πχ. αμιάντος, πολυχλωριωμένα διφαινύλια, μόλυβδος, αρσενικό, υδράργυρος, αλλά σήμερα έχουν κριθεί ακατάλληλα ή έχει περιοριστεί κατά πολύ η χρήση τους, καθώς επίσης και η επαγγελματική δραστηριότητα που τα πλοία ασκούν πχ. μεταφορά χημικών ή τοξικών ουσιών επιβαρύνοντας τα αυτά καθαυτά επιπλέον λόγω των επιβλαβών και τοξικών μεταφερόμενων φορτίων⁶⁰.

⁵⁸ Βλ. *P. Portas*, *The Basel Convention, Back to the Future*, 6 *Sustainable Dev. L. & Poly* 38 (2006), σελ. 39

⁵⁹ Η διακίνηση των αποβλήτων σε αρκετές περιπτώσεις μπορεί να διενεργηθεί σε περισσότερα κράτη και ως εκ τούτου να υπαχθεί σε διαφορετικές δικαιοδοσίες, σε κάποιες εκ των οποίων που δεν θεωρούνται τα απόβλητα επικίνδυνα. Σύμφωνα με το άρθρο 6 παρ.5 ακόμα και εάν σε ορισμένα κράτη δεν αναγνωρίζονται τα απόβλητα ως επικίνδυνα, το κράτος στο οποίο αναγνωρίζονται ως τέτοια, θα πρέπει να διασφαλίσει ότι η διακίνησή τους θα λάβει χώρα τηρουμένων όλων των υποχρεώσεων και προτύπων που θέτει η εν λόγω Συνθήκη.

⁶⁰ Βλ. *M. Tsimplis*, *Marine Pollution from Shipping Activities in Baatz Y.* (ed.), *Maritime Law*, 2014, σελ. 419.

1. Η απαγόρευση του άρθρου 4 Α

Στη Σύμβαση της Βασιλείας προβλέπονται κυρίως υποχρεώσεις βαρύνουσες τα κράτη ενώ σε λίγες διατάξεις της έμμεσα ορίζονται ατομικές υποχρεώσεις. Ειδικότερα, σύμφωνα με το τροποποιητικό της Σύμβασης άρθρο 4 Α παρ.2 (Ban Amendment) ορίζεται ότι όλες οι διασυνοριακές μεταφορές επικίνδυνων αποβλήτων, τα οποία προορίζονται για ανακύκλωση ή οποιαδήποτε άλλη εργασία αξιοποίησης αναφερόμενη στο Παράρτημα IV Α' από κράτη του ΟΟΣΑ⁶¹ προς κράτος εκτός ΟΟΣΑ απαγορεύονται. Η εν λόγω τροποποίηση συμβαδίζει με την γενικότερη αρχή της εγγύτητας που χαρακτηρίζει την Σύμβαση της Βασιλείας, αποβλέποντας στην αναχαίτιση διακίνησης αποβλήτων από τα αναπτυγμένα στα αναπτυσσόμενα κράτη, τα οποία είναι γεγονός ότι έχουν χαμηλό ποσοστό συμμετοχής στην παραγωγή τους και συνεπεία αυτού δεν θα πρέπει να επιβαρύνονται υπερβολικά με το περιβαλλοντικό κόστος της ανακύκλωσης. Κατ' αποτέλεσμα των ανωτέρω, υιοθετήθηκε η υποχρέωση-βαρύνουσα τους πλοιοκτήτες- επιλογής, εφόσον επιθυμούν να αποστείλουν προς διάλυση πλοίο τους, μίας μονάδας ανακύκλωσης που λειτουργεί σε κράτος εντός των ορίων του ΟΟΣΑ. Μοναδική εξαίρεση στα προαναφερθέντα, δηλ. η δυνατότητα εξαγωγής για διάλυση σε κράτος εκτός των ορίων του ΟΟΣΑ, αποτελεί η –σπάνια- περίπτωση κατά την οποία το προορισμένο προς διάλυση πλοίο δεν θεωρείται επικίνδυνο απόβλητο (όπως ορίζονται στο Παράρτημα I, III και VIII Κατάλογος Α), αλλά απλό, ήτοι εάν ο πλοιοκτήτης αποδείξει ότι το πλοίο του δεν περιέχει επικίνδυνες και τοξικές ουσίες στην κατασκευαστική του δομή και τον εξοπλισμό του.

2. Η διαδικασία της «Προηγούμενης Ενημέρωσης και Συγκατάθεσης»

Ιδιαίτερης σημασίας είναι η ρύθμιση της Σύμβασης της Βασιλείας σχετικά με την επιβαλλόμενη στον πλοιοκτήτη και παραγωγό αποβλήτων υποχρέωση της τήρησης της προβλεπόμενης διαδικασίας «Προηγούμενης Ενημέρωσης και Συγκατάθεσης» (“Prior Informed Consent”/ PIC procedure). Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με το άρθρο 6 παρ.1 της Σύμβασης ο πλοιοκτήτης οφείλει να κοινοποιήσει εγγράφως την πρόθεσή του περί εξαγωγής του πλοίου για ανακύκλωση στην αρμόδια αρχή του κράτους εξαγωγής⁶².

⁶¹ Ο ΟΟΣΑ αποτελεί διεθνή οργανισμό, στον οποίο συμμετέχουν, εκτός των κρατών της ΕΕ, η Αυστραλία, η Ελβετία, οι ΗΠΑ, η Ιαπωνία, η Ισλανδία, το Ισραήλ, ο Καναδάς, η Ν. Ζηλανδία, η Ν. Κορέα, το Μεξικό, η Τουρκία και η Χιλή.

⁶² Οι πληροφορίες για τα μεταφερόμενα απόβλητα πρέπει να είναι επαρκείς και κατάλληλες, ώστε να είναι δυνατή διαπίστωση και αξιολόγηση τυχόν κινδύνων κατά τη διασυνοριακή μεταφορά των αποβλήτων. Συνεπώς, πρέπει να κοινοποιούνται ο λόγος μεταφοράς των –επικίνδυνων- αποβλήτων, το είδος των αποβλήτων, τα μέσα που θα αξιοποιηθούν για τη μεταφορά αυτή, τεχνικές πληροφορίες επί του σχεδίου διάθεσης και επεξεργασίας των αποβλήτων, το συμβόλαιο που έχουν συνάψει ο εξαγωγέας και ο επεξεργαζόμενος τα απόβλητα προκειμένου να ελεγχθεί αν προβλέπει περιβαλλοντικά ορθό τρόπο επεξεργασίας αυτών. Επιπλέον, είναι αναγκαίο να αποδεικνύεται ότι ο παραγωγός ή στο κράτος εξαγωγής δεν δύναται να ακολουθηθεί και τηρηθεί περιβαλλοντικά ορθή διαδικασία για τη διαχείριση και επεξεργασία των αποβλήτων καθώς και ότι ελλείπει η απαιτούμενη τεχνογνωσία. Ακόμη, υπάρχει το ενδεχόμενο τα προς διακίνηση επικίνδυνα απόβλητα να αποτελούν για το κράτος εισαγωγής πρώτη ύλη επιδεχόμενη ανακύκλωση ή επεξεργασία κι έτσι η μεταφορά τους να επιτρέπεται (βλ. άρθρο 4 παρ.9). Σε όλες τις περιπτώσεις το βάρος διασφάλισης ότι τα προς διακίνηση απόβλητα θα τύχουν περιβαλλοντικά ορθής επεξεργασίας έχει το κράτος εξαγωγής και δεν μεταπίπτει σε καμία των περιπτώσεων στο κράτος εισαγωγής (βλ. άρθρο 4 παρ.10). Προς τούτο αν υπάρχουν υποψίες από το κράτος εξαγωγής ότι δεν θα τηρηθεί η περιβαλλοντικά ορθή διαδικασία επεξεργασίας αυτών, οφείλει να απαγορεύσει την εξαγωγή τους.

Κατόπιν αυτής, η ως άνω γραπτή κοινοποίηση διαβιβάζεται στις αντίστοιχες αρμόδιες αρχές του κράτους εισαγωγής και στα κράτη ενδιάμεσων σταθμών, αν και εφόσον υπάρχουν⁶³. Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημανθεί ότι για το παραδεκτό της αίτησης εξαγωγής και εν τέλει την έγκρισή της, απαιτείται η εκ μέρους του πλοιοκτήτη πλήρωση της τυπικής προϋπόθεσης⁶⁴ κατάρτισης σύμβασης πώλησης με την εγκατάσταση ανακύκλωσης πλοίου, βεβαιώνοντας τόσο την πρόθεση διάλυσης του πλοίου όσο και την τήρηση περιβαλλοντικά ορθής και ασφαλούς διαδικασίας ανακύκλωσης. Επ' ουδενί το κράτος εξαγωγής διενεργεί ουσιαστικό έλεγχο αυτής. Εν συνεχεία, η διαδικασία που ακολουθείται περιλαμβάνει την γραπτή απάντηση από το κράτος εισαγωγής στην ως άνω αίτηση, συναινώντας στην εισαγωγή του πλοίου ή απορρίπτοντάς τη με ή χωρίς επιφυλάξεις και αιτούμενο περαιτέρω πληροφορίες (άρθρο 6 παρ.2). Έτσι, εάν έχει δοθεί από το κράτος εισαγωγής ανεπιφύλακτη γραπτή έγκριση, ο πλοιοκτήτης δύναται να προχωρήσει σε εξαγωγή του πλοίου, ασχέτως αν αυτό φέρει επικίνδυνες και τοξικές ουσίες ιδωμένες ως απόβλητα.⁶⁵ Προς τούτο, ο πλοιοκτήτης είναι υποχρεωμένος να ασφαλίσει αυτή τη μεταφορά ή να παράσχει άλλη εγγύηση (άρθρο 6 παρ.11).

II. Η Διεθνής Σύμβαση Χονγκ Κονγκ για την Ασφαλή και Περιβαλλοντικά Ορθή Ανακύκλωση Πλοίων

Η διαπίστωση των ως άνω ερμηνευτικών ζητημάτων περί της εφαρμοσιμότητας ή μη της Σύμβασης της Βασιλείας επί πλοίων που προορίζονται προς διάλυση ανάγκασε τον IMO να προχωρήσει στην υιοθέτηση μίας σύμβασης, η οποία είναι προσανατολισμένη ειδικώς στο ζήτημα της ασφαλούς και περιβαλλοντικά ορθής ανακύκλωσης πλοίων (SRC).

A. Πεδίο εφαρμογής

Η υπό κρίση φιλόδοξη Σύμβαση του IMO, σε αντίθεση με άλλες διεθνείς συμβάσεις, δίδει στην έννοια του πλοίου ιδιαίτερη ευρύτητα. Μάλιστα, υπό το φως του σκοπού και του αντικειμένου της ρύθμισης, ήτοι την αποτελεσματική αντιμετώπιση των αρνητικών συνεπειών που προκαλούνται από την ανακύκλωση⁶⁶ πλοίων στην υγεία και το περιβάλλον, η SRC περιλαμβάνει άμεση και αυτόνομη θετική εννοιολογική οριοθέτηση στον ορισμό του πλοίου καθιστώντας τον ευρύτερο ακόμη και από αυτόν

⁶³ Αναφέρεται στην απορρέουσα από τη Σύμβαση της Βασιλείας και του τροποποιητικού αυτής Πρωτοκόλλου υποχρέωση, τα συμβαλλόμενα σε αυτή κράτη ανεξαρτήτως του χαρακτηρισμού τους ως κράτος εισαγωγής, εξαγωγής, σημαίας, λιμένα ή ενδιάμεσο σταθμό, να απαγορεύουν την εξαγωγή/διακίνηση επικίνδυνων αποβλήτων, στις περιπτώσεις που δεν έχει εκδοθεί επίσημο έγγραφο και έχει δοθεί έγκριση/συναίνεση ή σε κράτος που πιστεύεται ότι δεν θα γίνει περιβαλλοντικά ορθή και ασφαλής μεταχείριση αυτών.

⁶⁴ Βλ. *J. Krueger*, Prior Informed Consent and the Basel Convention: The hazards of what isn't known, *The Journal of Environment & Development*, Vol. 7, No. 2 (1998), υποσημ. 5, σελ. 119.

⁶⁵ Βλ. *Wiswall F.*, Hazardous Convention, Dumping Convention and Liability in C. De la Rue (ed.), *Liability for damage to the marine environment*, 1993, σελ. 195.

⁶⁶ Ως ανακύκλωση πλοίου ορίζεται η μέθοδος επανάκτησης των υλικών μέσω της ολικής ή μερικής διάλυσης του πλοίου σε εγκατάσταση μονάδας ανακύκλωσης με άπώτερο σκοπό αυτά να επανακτηθούν και επαναχρησιμοποιηθούν, αλλά επ' ουδενί δεν εμπίπτει στον ορισμό αυτό η περαιτέρω διάθεση των επικίνδυνων σε άλλες εγκαταστάσεις. Έτσι, καθίσταται σαφές ότι η ανακύκλωση πλοίου άρχεται και ολοκληρώνεται μόλις το πλοίο εισαχθεί στη μονάδα ανακύκλωσης.

κατά την επιστημονική-τεχνική έννοια του όρου αυτού, μη θέτοντας παράλληλα και κανέναν περιορισμό σχετικά με την αξία και τη λειτουργικότητά του⁶⁷. Ειδικότερα, ως πλοίο θεωρείται κάθε «σκάφος οιοδήποτε τύπου που εκτελεί ή έχει εκτελέσει πλόες στο υδάτινο περιβάλλον» (άρθρο 2 παρ. 7 SRC), με ενδεικτικώς αναφερόμενα ορισμένα ναυπηγήματα, όπως οι πλωτές μονάδες παραγωγής, αποθήκευσης και εκφόρτωσης (Floating Production Storage and Offloading Units, “FPSO”)⁶⁸, τις πλωτές εγκαταστάσεις αποθήκευσης μόνο (Floating Storage Unit, “FSU”). Με βάση το ως άνω άρθρο στην έννοια του πλοίου εμπίπτουν και τα ρυμουλκούμενα⁶⁹, ακόμα κι αν αυτά στερούνται δικής τους κινητήριας δύναμης και έλκονται από το ρυμουλκό που έχει δική του κινητήρια δύναμη ενώ ρητώς συμπεριλαμβάνονται και τα υποβρύχια σκάφη, διακρινόμενα σε συμβατικά και βαθυσκάφη. Τα πρώτα πλέον επί της επιφάνειας της θάλασσας, πριν και μετά την κατάδυσή τους ενώ τα δεύτερα προορίζονται προς μόνιμη κατάδυση για τεχνικούς και επιστημονικούς λόγους, στερούμενα ικανότητας επίπλευσης⁷⁰. Δεδομένων των στοχεύσεων της SRC και του νόμου μη διακρίνοντας θα πρέπει να γίνει δεκτό ότι για την εφαρμογή της, δεν απαιτείται να πληρείται η επιστημονική έννοια του πλοίου σύμφωνα με την οποία αναγκαία είναι η ικανότητα επίπλευσης και ως εκ τούτου όλα τα είδη υποβρυχίων συνιστούν πλοία. Τέλος, σχετικά με τα σκάφη αναψυχής θεωρούνται πλοία υπό την προϋπόθεση ότι διενεργούν διεθνείς πλόες και να πληρούν το κατώτατο όριο χωρητικότητας που προβλέπει η SRC⁷¹. Κατόπιν όλων αυτών, συνάγεται ότι η από το ρυθμιστικό πεδίο της SRC τίθενται εκποδών τα ναυπηγήματα που φέρουν τη σημαία μη συμβαλλόμενου⁷² στη Σύμβαση κράτους ή τα πολεμικά πλοία⁷³ ή επιτελούν αποκλειστικώς κρατικούς-μη εμπορικούς

⁶⁷ Αντίθετα, σε ορισμένα νομοθετικά καθεστάτα, που περιέχουν ρυθμίσεις για την διάλυση πλοίων πχ κινεζικός νόμος National Development and Reform Commission of the People’s Republic of China, Green Ship Recycling General Regulation, εξομοιούται με πλοίο και κάθε πλωτό ναυπήγημα που δεν έχει πλέον ικανότητα πλεύσης ή οικονομική αξία, και είναι κατάλληλο προς διάλυση βλ. *Y. Zhao/ Y. Chang, A Comparison of Ship-Recycling Legislation Between Chinese Law and the 2009 Hong Kong Convention*, *Ocean Development & International Law* 45:1 (2014), σελ. 57.

⁶⁸ Βλ. *Α.Αθανασίου*, ο.π. σελ. 844-846 και 875

⁶⁹ ΜΠΠ 356/2019, Επισκ. ΕΔ 2/2019, σχόλιο Μ. Κουλουφάκου, σελ.336-352 διαθέσιμο σε sakkoulasonline.gr. *Α. Αντάπαση*, ο.π., σελ 45, αναφέρει ότι τα ετεροκινούμενα ναυπηγήματα εμπίπτουν στην επιστημονική έννοια του πλοίου. Εν αντιθέσει, ΚΙΝΔ άρθ. 1.

⁷⁰ Βλ. *Α.Αντάπαση*, ο.π. σελ 46-47.

⁷¹ Βλ. *M. Tsimplis, The Recycling of Yachts in R. Coles/ F. Lorenzon , The Law of Yachts and Yachting*, 2014, σελ. 318.

⁷² Βλ. άρθ. 3 παρ. 1 στ. 1 SRC. Βλ. *Y. Chang, Ocean Governance*, 2012, σελ. 93.

⁷³ Βλ. άρθ. 3 παρ. 2 SRC. Η συγκεκριμένη εξαίρεση θεωρείται ως ένα από τα τρωτά σημεία της SRC. Βλ. *S. Karim, Prevention of Pollution...*, ο.π., σελ. 96, κατά το οποίο κρίνεται ορθή η εξαίρεση των πολεμικών πλοίων.

σκοπούς⁷⁴ ή έχουν χωρητικότητα κάτω των 500g/t⁷⁵ ή εκτελούν καθ'όλη τη διάρκεια της λειτουργικής τους ζωής πλώες μόνο σε εθνικά⁷⁶ ή εσωτερικά⁷⁷ ύδατα.

B. Τα εμπλεκόμενα μέρη και οι υποχρεώσεις

1. Κράτος σημαίας

Η Διοίκηση του κράτους σημαίας του πλοίου φέρει το βάρος σύμφωνα με την SRC της υιοθέτησης αποτελεσματικών μέτρων προς διασφάλιση της τήρησης των υποχρεώσεων και επιταγών που αυτή θέτει από το πλοίο που φέρει τη σημαία του⁷⁸. Πιο συγκεκριμένα, τα κύρια καθήκοντα του κράτους σημαίας υπό την SRC αφορούν την επαλήθευση του Καταλόγου Επικίνδυνων Υλικών (IHM), τη διεξαγωγή επιθεωρήσεων και τη συνεπαγόμενη χορήγηση πιστοποιήσεων στα πλοία που υπάγονται στη δικαιοδοσία του, φέροντας τη σημαία του. Επιπλέον, πρέπει να διασφαλίζει ότι το Μέρος I του Καταλόγου Επικίνδυνων Υλικών, που περιλαμβάνει τα επικίνδυνα υλικά που απαριθμούνται στα Παραρτήματα Α⁷⁹ και Β της SRC, συμπληρώνεται –αν πρόκειται για νεότευκτο- κατά το στάδιο της κατασκευής του πλοίου και εντός 5 ετών από την έναρξη ισχύος της SRC και για τα ήδη υπάρχοντα σε κάθε περίπτωση πριν την ανακύκλωση και ενημερώνεται καθ' όλη τη διάρκεια λειτουργίας τους. Αναφορικά με τα Μέρη II και III για τα λειτουργικώς παραγόμενα απόβλητα πρέπει να ελέγχει, εάν προστέθηκε/προσαρτήθηκε στο Μέρος I του Καταλόγου (Καν. υπ' αριθμ.5), προκειμένου να υπάρχει συνταχθείς ένας ολοκληρωμένος Κατάλογος Επικίνδυνων Υλικών τη στιγμή της άφιξης και εισόδου του πλοίου στη μονάδα ανακύκλωσης. Προκειμένου να επιβεβαιωθεί ότι ο Κατάλογος Επικίνδυνων Υλικών είναι σύμφωνος με τις απαιτήσεις της SRC, το κράτος σημαίας οφείλει να διεξάγει τους σχετικούς ελέγχους (Καν. υπ' αριθμ.10). Κατόπιν της επιτυχούς ολοκλήρωσης των ανωτέρω επιθεωρήσεων, το κράτος σημαίας εκδίδει το Διεθνές Πιστοποιητικό Απογραφής Επικίνδυνων Υλικών (International Certificate on Inventory of Hazardous Materials "ICIMH")(Καν. υπ' αριθμ.11 παρ.1) και τέλος υποχρεούται να προβεί μία τελευταία φορά σε έλεγχο, προκειμένου να εκδώσει το Διεθνές Πιστοποιητικό Καταλληλότητας προς Ανακύκλωση (International Ready for Recycling Certificate "IRRC")(Καν. υπ' αριθμ.11 παρ.11).

2. Κράτος εγκατάστασης μονάδας ανακύκλωσης

Πρόκειται για το κράτος που είναι συμβαλλόμενο στην SRC μέρος και υπό τη δικαιοδοσία του οποίου λειτουργεί η εγκατάσταση ανακύκλωσης πλοίων. Υποχρέωση

⁷⁴ Βλ. άρθρο 3 παρ.2 SRC

⁷⁵ Βλ. άρθρο 3 παρ.3 SRC και καταλαμβάνει κυρίως τα μικρά αλιευτικά σκάφη. Ωστόσο, η ίδια η SRC παροτρύνει τα κράτη να θεσπίζουν τα αρμόζοντα ή και αντίστοιχα με τα προβλεπόμενα σ' αυτή μέτρα και για τα πλοία που εκπίπτουν του ρυθμιστικού της πεδίου. Βλ. άρθρο 3 παρ.2 : «*However, each Party shall ensure, by the adoption of appropriate measures not impairing operations or operational capabilities of such ships owned or operated by it, that such ships act in a manner consistent with this Convention, so far as is reasonable or practicable*» και το άρθρο 3 παρ.3 τελ.εδ: «*However, each Party shall ensure by the adoption of appropriate measures that such ships act in a manner consistent with this Convention, so far as is reasonable or practicable*».

⁷⁶ Βλ. άρθρο 3 παρ.3 SRC

⁷⁷ Βλ. άρθρο 2 παρ.7 SRC

⁷⁸ Βλ. άρθρο 4 παρ.1 SRC

⁷⁹ Γενικά σύμφωνα με τον Κανονισμό υπ' αριθμ. 4.1 και 4.2 η εγκατάσταση επικίνδυνων ουσιών που απαριθμούνται στο Παράρτημα Α πρέπει να αποφεύγονται ή να περιορίζονται στο ελάχιστο.

του εν θέματι κράτους είναι η καθιέρωση ενός μηχανισμού προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η εγκατάσταση διάλυσης είναι εξουσιοδοτημένη και έχει δομηθεί-οργανωθεί και λειτουργεί με ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθό τρόπο σύμφωνα με τους Κανονισμούς και τις απαιτήσεις της SRC. Προς τούτο, το κράτος ανακύκλωσης θα ορίσει την αρμόδια αρχή⁸⁰, η οποία θα παρέχει την άδεια λειτουργίας⁸¹, κατόπιν επιθεώρησης του χώρου της μονάδας και της επαλήθευσης/έγκρισης των απαιτούμενων από την SRC εγγράφων (Καν. υπ' αριθμ.16)⁸². Η ανωτέρω αρμόδια αρχή θα πρέπει να εγκρίνει, ρητώς ή σιωπηρώς, και το Σχέδιο Ανακύκλωσης του – συγκεκριμένου-Πλοίου. Τέλος, αν ένα κράτος έχει επαρκή στοιχεία ότι μονάδα ανακύκλωσης λειτουργεί ή πρόκειται να λειτουργήσει, παραβιάζοντας τις προβλεπόμενες στην SRC διατάξεις, μπορεί να αιτηθεί διερεύνηση και ελέγχου της μονάδας που υπάγεται στη δικαιοδοσία του άλλου μέρους (Καν. υπ' αριθμ. 9 παρ.4).

3. Μονάδα ανακύκλωσης πλοίων

Σύμφωνα με την SRC μία μονάδα ανακύκλωσης πλοίων εγκεκριμένη από το συμβαλλόμενο σε αυτή μέρος μπορεί να δεχτεί προς ανακύκλωση μόνο πλοία που συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της Σύμβασης (άρθρο 17 παρ.1). Ειδικότερα, μπορεί να δέχεται μόνο πλοία που έχει άδεια να ανακυκλώνει (άρθρο 17 παρ.2) και υποχρεούται να συντάσσει Σχέδιο Ανακύκλωσης Πλοίου για το κάθε πλοίο ξεχωριστά, το οποίο αναλαμβάνει να ανακυκλώσει, αφού λάβει κάθε διαθέσιμη πληροφορία από τον πλοιοκτήτη. Προφανώς, είναι υποχρεωμένη να ενημερώσει την αρμόδια αρχή ότι θα ανακυκλώσει το πλοίο (Καν. υπ' αριθμ.9). Επίσης, πρέπει να καταρτιστεί ένα Σχέδιο Εγκατάστασης Ανακύκλωσης Πλοίων (Ship Recycling Facility Plan“SRFP”), το οποίο πρέπει να εγκριθεί από το συμβούλιο ή άλλο διοικητικό όργανο της μονάδας. Ακόμη, είναι υποχρέωση της μονάδας ανακύκλωσης η λήψη προληπτικών μέτρων, προς αντιμετώπιση των δυσμενών για την ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον συνεπειών, προκληθεισών σε μη ασφαλείς συνθήκες (Καν. υπ' αριθμ.19)⁸³, και προς διασφάλιση ορθούς διαχείρισης επικίνδυνων υλικών (Καν. υπ' αριθμ.20). Αυτονοήτως, υποχρεούται σε κατάστροψη σχεδίου ετοιμότητας και αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης (Καν. υπ' αριθμ.21) και σε παροχή κατάλληλου εξοπλισμού και εκπαίδευσης στο προσωπικό (Καν. υπ' αριθμ. 22). Τέλος, βαρύνεται με την υποχρέωση

⁸⁰ Βλ άρθρο 2 παρ.3 που δίδει τον ορισμό: «*“Competent Authority(ies)” means a governmental authority or authorities designated by a Party as responsible, within specified geographical area(s) or area(s) of expertise, for duties related to Ship Recycling Facilities operating within the jurisdiction of that Party as specified in this Convention*».

⁸¹ Δίνεται για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα και δεν θα ισχύει πάνω από 5 χρόνια (βλ. Κανονισμό υπ' αριθμ. 15 παρ.5: «*The authorization shall be valid for a period specified by the Party but not exceeding five years*»). Το κράτος μπορεί να καθορίσει να περιορίσει υπό ποιες προϋποθέσεις η υπό κρίση αδειοδότηση παύει να ισχύει, ανανεώνεται, τροποποιείται.

⁸² Οι αρμόδιες αρχές έχουν τη δυνατότητα να “μεταβιβάσουν” την αρμοδιότητα τους σχετικά με την παροχή πιστοποίησης σε αρμόδιο προς τούτο Οργανισμό, διατηρώντας όμως πάντα την πλήρη ευθύνη τους. (βλ. Κανονισμό υπ' αριθμ. 16.3: «*In every case, the Competent Authority (ies) retains full responsibility for the authorization issued*»).

⁸³ «*Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall establish management systems, procedures and techniques which do not pose health risks to the workers concerned or to the population in the vicinity of the Ship Recycling Facility and which will prevent, reduce, minimize and to the extent practicable eliminate adverse effects on the environment caused by Ship Recycling, taking into account guidelines developed by the Organization*».

αναφοράς στην αρμόδια αρχή τυχόν περιστατικών, ατυχημάτων κλπ (Καν. υπ' αριθμ.23).

4. Κράτος λιμένα

Ιδωμένης της ολιστικής προσέγγισης που προάγει η SRC σχετικά με το ζήτημα της ανακύκλωσης πλοίου, προβλέπει και για το συμβαλλόμενο κράτος λιμένα υποχρεώσεις αναγόμενες σε τρία επίπεδα. Αρχικά, ένα συμβαλλόμενο στην SRC κράτος υποχρεούται να απαγορεύει ή περιορίζει την εγκατάσταση ή τη χρήση επικίνδυνων υλικών σε πλοία, ενώ βρίσκονται σε λιμένες, ναυπηγεία, εγκαταστάσεις επισκευής, υπεράκτιους τερματικούς σταθμούς⁸⁴. Επίσης, επί των πλοίων ασκείται από το κράτος λιμένα έλεγχος προς επιβεβαίωση της εγκυρότητας των ICIHM και IRRC πιστοποιητικών, όσο το πλοίο βρίσκεται σε οποιοδήποτε λιμένα ή υπεράκτιο τερματικό σταθμό (άρθρο 8 παρ.1)⁸⁵. Επιπλέον, αν ένα κράτος έχει επαρκή στοιχεία ότι ένα πλοίο λειτουργεί ή πρόκειται να λειτουργήσει, κατά παράβαση των προβλεπόμενων στην SRC διατάξεων, μπορεί να ζητήσει την διεξαγωγή ελέγχου του πλοίου, όταν αυτό εισέλθει σε λιμένα ή υπεράκτιο τερματικό σταθμό άλλου μέρους (άρθρο 9 παρ.2). Εφόσον διαπιστωθεί παράβαση το κράτος λιμένα δύναται να προειδοποιήσει το πλοίο για ενδεχόμενη κράτησή του ή καθυστέρηση ή και να του απαγορεύσει να αγκυροβολήσει⁸⁶. Η πιο σημαντική «υποχρέωση»- δυνατότητα είναι αυτή της άσκησης ελέγχου από το κράτος λιμένα αναφορικά με την τήρηση των απαιτήσεων της SRC και επί πλοίων μη συμβαλλόμενων σε αυτή κρατών. Κατ' αυτόν τον τρόπο διασφαλίζεται ότι πλέον δεν θα τυγχάνουν ευνοϊκότερης μεταχείρισης τα πλοία που φέρουν τη σημαία μη συμβαλλόμενων μερών (άρθρο 3 παρ.4).

5. Πλοιοκτήτης

ι) Η έννοια του πλοιοκτήτη

Η Διεθνής Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ υιοθετεί έναν μάλλον ευρύτατο ορισμό για τον πλοιοκτήτη, ο οποίος αναφέρεται στον Κανονισμό -όπως και οι επιβαλλόμενες σχετικές υποχρεώσεις που βαρύνουν τα ιδιωτικά μέρη- που περιέχεται στο Παράρτημα (Annex) και όχι στο κύριο μέρος της, αποτελώντας ωστόσο βάσει της παρ.5 του άρθρου 1 εξίσου δεσμευτικό και αχώριστο αυτού τμήμα⁸⁷. Ως πλοιοκτήτης νοείται «το φυσικό/α πρόσωπο/α ή νομικό πρόσωπο του εμφανιζόμενο στο νηολόγιο ως ιδιοκτήτης του πλοίου, ή αν δεν υπάρχει νηολόγηση, το φυσικό ή νομικό πρόσωπο στο οποίο ανήκει το πλοίο ή οποιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο, όπως ο

⁸⁴ Βλ. Κανονισμό υπ' αριθμ. 4 παρ.2 σύμφωνα με τον οποίο: «*In accordance with the requirements specified in Appendix 1 to this Convention each Party: shall prohibit and/ or restrict the installation or use of such materials on ships, whilst in its ports, shipyards, ship repair yards, or offshore terminals*».

⁸⁵ Βλ. άρθρο 8 παρ.1: «*A ship to which this Convention applies may, in any port or offshore terminal of another Party, be subject to inspection by officers duly authorized by that Party for the purpose of determining whether the ship is in compliance with this Convention. Except as provided in paragraph 2, any such inspection is limited to verifying that there is on board either an International Certificate of Inventory of Hazardous Materials or an International Ready for Recycling Certificate, which, if valid, shall be accepted*».

⁸⁶ Βλ. άρθρο 4: «*If the ship is detected to be in violation of this Convention, the Party carrying out the inspection may take steps to warn, detain, dismiss, or exclude the ship from its ports. A Party taking such action shall immediately inform the Administration of the ship concerned and the Organization*».

⁸⁷ Αυτό που διαφοροποιείται είναι η διαδικασία που απαιτείται να ακολουθήσουν τα συμβαλλόμενα μέρη για τροποποίηση των διατάξεων, Βλ. άρθρο 18 SRC

διαχειριστής ή ο ναυλωτής γυμνού σκάφους, που έχει αναλάβει την ευθύνη λειτουργίας του πλοίου από τον ιδιοκτήτη του. Εν τούτοις όταν ένα πλοίο ανήκει σε ένα κράτος και λειτουργείται από εταιρία, η οποία σε αυτό το κράτος είναι δηλωμένη ως διαχειριστής του πλοίου, ιδιοκτήτης νοείται η εταιρία. Ο όρος αυτός περιλαμβάνει επίσης εκείνους που έχουν την κυριότητα του πλοίου για περιορισμένο χρονικό διάστημα μέχρι την πώληση ή την παράδοση σε εγκατάσταση ανακύκλωσης πλοίων». Είναι καταφανής η ευρύτητα του ως άνω ορισμού εν συγκρίσει με την έννοια που αποδίδεται στον όρο «πλοιοκτήτη» σε άλλα νομοθετήματα, τα οποία περιλαμβάνουν μόνο τον εμφανιζόμενο στο νηολόγιο. Έτσι, και εδώ οι υποχρεώσεις για τα πλοία βαρύνουν κατ' αρχήν τον πλοιοκτήτη που είναι καταχωρημένος στο νηολόγιο. Η υπό κρίση νομοθετική επιλογή έγκειται πρώτον στα πλεονεκτήματα που φέρει η νηολόγηση πλοίου, ήτοι την βεβαίωση ότι πληρούνται οι νομικές απαιτήσεις και τα διεθνή πρότυπα ενώ είναι εύκολη η εύρεση του πλαισίου ιδιοκτησίας και δεύτερον στην προσπάθεια συντονισμού των ρυθμίσεων της SRC με την γενικώς αποδεκτή περιβαλλοντική αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» (“polluter pays” principle)⁸⁸. Σύμφωνα με την τελευταία ο ρυπαίνων/πλοιοκτήτης που επωφελήθηκε μεν οικονομικά από την εκμετάλλευση του πλοίου, αλλά το επιβάρυνε δε με επιβλαβείς ουσίες, οφείλει να αναλάβει τα απαραίτητα μέτρα και να καταβάλει τα απαιτούμενα έξοδα με σκοπό την ορθή και ασφαλή διάλυση των πλοίων του και την αποφυγή πρόκλησης ή επιδείνωσης της ρύπανσης.

Πέραν των προαναφερθέντων, είναι σημαντικό να γίνει λόγος για την καταφανή ευρύτητα του υπό κρίση ορισμού, ένεκα της οποίας ορισμένα πρόσωπα εξομοιούνται και θεωρούνται εξίσου με τον πλοιοκτήτη υπεύθυνα πρόσωπα, με στόχο την καλύτερη εφαρμογή της SRC και την αποσύνδεση των υποχρεώσεων που αφορούν την πλοιοκτησία *per se*. Η επέκταση προέκυψε από την ανάγκη να υπαχθούν στο εν λόγω πλαίσιο ευθύνης και να ρυθμιστούν περιπτώσεις, στις οποίες ελλείπει το στοιχείο της εγγραφής σε νηολόγιο κατά το χρόνο παράδοσης του πλοίου στη μονάδα ανακύκλωσης⁸⁹, γεγονός που συμβαίνει συχνά στην ναυτιλιακή πρακτική. Εν προκειμένω, για να μην καταστεί η SRC ανεφάρμοστη, η ίδια φαίνεται πως αποσυνδέει την κυριότητα επί του πλοίου από την έννοια της πλοιοκτησίας και αφήνει περιθώριο και σε άλλα πρόσωπα, που έχουν αναλάβει απλώς την τεχνική διεύθυνση του πλοίου, όπως πχ ο διαχειριστής και ο ναυλωτής γυμνού σκάφους, να θεωρηθούν ως πλοιοκτήτες.

Στο σημείο αυτό είναι αναγκαίο να αποσαφηνιστούν και οι όροι «πλοιοδιαχειριστής» και «ναυλωτής γυμνού σκάφους». Ως προς τον πρώτο, ο διαχειριστής είναι ένα τρίτο προς την εκμετάλλευση του πλοίου πρόσωπο και δυνάμει σύμβασης αναλαμβάνει έναντι αμοιβής: συνήθως μεν την τεχνική διεύθυνση του πλοίου, που ανήκει σε άλλον, δηλαδή τη συντήρηση, τον εξοπλισμό και την επάνδρωσή

⁸⁸ Βλ. J. Johnston, Is the Polluter Pays Principle Really Fundamental? in M. Faure/ H. Lixin/ S. Hongjun S (eds.) Maritime Pollution Liability and Policy, 2010, σελ. 111 και S. Kingston/ V. Heyvaert/ A. Čavoški, European Environmental Law, 2017, σελ. 100-101

⁸⁹ Βλ. Puthucherril, σελ.79 για την περίπτωση του δανέζικου κατ' αρχάς πλοίου «Kong Frederik IX ή Riky» που παρουσιάζει εξαιρετικό ενδιαφέρον μέχρι να φτάσει σε μονάδα ανακύκλωσης στην Ινδία, καθώς δεν είναι σαφές υπό τη σημαία ποιου κράτους έφερε εκεί. Πιο συγκεκριμένα, ειδικό ως προς τις εκτελωνίσεις υποστηρίζουν ότι το πλοίο έπλεε υπό σημαία της Βόρειας Κορέα, ενώ ο αιτών που εισήγαγε την υπόθεση στο Ανώτατο Δικαστήριο της Ινδίας, ισχυρίστηκε ότι το πλοίο έφερε τη σημαία του κράτους Ρόζα, ενός ανύπαρκτου δηλαδή κράτους.

του. πολλές φορές δε και την εμπορική διαχείριση, δηλαδή την επιμέλεια για την εκμετάλλευση του πλοίου (τη σύναψη ναυλώσεων ή μεταφοράς πραγμάτων, την είσπραξη του ναύλου, την έκδοση φορτωτικών κλπ)⁹⁰. Με την ανωτέρω έννοια, ο διαχειριστής είναι πρόσωπο που αναμειγνύεται στην εκμετάλλευση του πλοίου με διαφορετική ιδιότητα από αυτή του πλοιοκτήτη, εφοπλιστή ή του ναυλωτή. Ειδικότερα, εμφανίζεται προς τα έξω αντί εκείνου που εκμεταλλεύεται το πλοίο και συνεπώς δημιουργεί υποχρεώσεις και ευθύνη σε βάρος εκείνου. Συνεπώς, γίνεται δεκτό ότι ο διαχειριστής συνδέεται με τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή με σύμβαση μισθώσεως υπηρεσιών, που περιέχει στοιχεία εντολής⁹¹ και συναλλάσσεται με τρίτους για λογαριασμό αυτών, ενεργώντας ως άμεσος αντιπρόσωπός τους (ΑΚ 211). Εν προκειμένω, σύμφωνα με την παρ.8 του άρθρου 1 SRC είναι κρίσιμη μόνο η τεχνική διαχείριση⁹².

Σχετικά με το ναυλωτή γυμνού σκάφους, πρόκειται για πρόσωπο στο οποίο παραχωρείται η εμπορική και τεχνική (ναυτική) διαχείριση του πλοίου και λόγω αυτού περιέρχεται στον ίδιο και η κατοχή και ο πλήρης έλεγχος του πλοίου. Αυτός εκμεταλλεύεται το πλοίο στο όνομα και για λογαριασμό του, φέρει όλες τις δαπάνες για τη λειτουργία συντήρηση και την εκμετάλλευσή του, ιδίως δε εξοπλίζει, εφοδιάζει (συμπεριλαμβανομένων των καυσίμων) και επανδρώνει το πλοίο κατά τις ανάγκες της εκμεταλλεύσεως, μισθοδοτεί και διατρέφει το πλήρωμα και τον πλοίαρχο, τον οποίο μάλιστα και διορίζει⁹³. Επιπλέον, καταβάλλει ασφάλιστρα⁹⁴ και δαπάνες επιθαλάσσιας αρωγής⁹⁵, καθώς επίσης έχει τη δυνατότητα να προχωρήσει σε παράλληλη νηολόγηση του πλοίου⁹⁶. Ratio της εξίσωσης του προσώπου αυτού με τον πλοιοκτήτη είναι το γεγονός ότι διαδραματίζει κανονικά ρόλο ναυτικού επιχειρηματία, αφού αναλαμβάνει τον κίνδυνο και επωφελείται οικονομικά από την εκμετάλλευση του πλοίου. Επιπρόσθετα, και στην αυτή περίπτωση καταφάσκει η εφαρμογή της αρχής «ο ρυπαίνω πληρώνει», καθώς ανάλογα το είδος και τη φύση του φορτίου που έχει αναλάβει να μεταφέρει, ενδέχεται να επιβαρύνει το πλοίο με επιβλαβείς ουσίες⁹⁷.

⁹⁰ Βλ. *Αντάπαση*, ο.π., σελ.443 επ., όπου αναλύεται και ο ειδικός τύπος συμβάσεως της BIMCO για την διαχείριση των πλοίων

⁹¹ Βλ. *Αντάπαση*, ο.π., σελ.447 επ. και Κιάντου-Παμπούκη, *Ναυτικό Δίκαιο I*, ο.π., σελ.366

⁹² Ευλόγως ακολουθήθηκε αυτή η νομοθετική επιλογή, καθώς οι διαχειρίστριες εταιρίες συνιστούν εξίσου οικονομικά ισχυρές οντότητες, και δεδομένης της επίδειξης επί των πλοίων των διακριτικών γνωρισμάτων τους, εμφανίζονται στους τρίτους ως αυτές που έχουν τον κύριο λόγο ως προς τη λειτουργία και εκμετάλλευση του πλοίου.

⁹³ Βλ. *Κιάντου-Παμπούκη*, *Ναυτικό Δίκαιο I*, ο.π., σελ.361

⁹⁴ Βλ. *M. Pijaca/ B. Bulum B., Insurance of Risks under the Bareboat Charter Contract, Zbornik PFZ 76 (1) (2017)*, σελ. 88-89.

⁹⁵ Βλ. *Κιάντου Παμπούκη*, *Ναυτικό Δίκαιο II*, ο.π., σελ. 23

⁹⁶ Βλ. *M. Galley*, ο.π., σελ. 100, υποσημ.3 στην οποία αναφέρεται ότι στην περίπτωση ναύλωσης bareboat, που η ναυλώτρια εταιρία διαθέτει τόσο την τεχνική όσο και την εμπορική εκμετάλλευση, επιτρέπεται όσο το πλοίο είναι νηολογημένο σε ένα κράτος, παράλληλα –κατά την περίοδο της ναύλωσης- να φέρει τη σημαία άλλου κράτους. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου ο ναυλωτής δύναται να επιλέξει ποιο νηολόγιο προσφέρει τα ευνοϊκότερα για αυτόν εμπορικά πλεονεκτήματα και να υπαγάγει το πλοίο σε αυτό. Ωστόσο, τα σχετικά με την πλοιοκτησία θέματα εξακολουθούν να ρυθμίζονται από το κύριο νηολόγιο. Ωστόσο, η ως άνω δυνατότητα παράλληλης νηολόγησης δεν υφίσταται στην χώρα μας, λόγω του Ν. 4256/2014, προς προστασία των επιφυλασσόμενων στα κεφάλαια εξωτερικού προνομίων.

⁹⁷ Βλ. *Αλ. Κιάντου-Παμπούκη*, ο.π. σελ 21-22, που αναφέρει ότι η μεταφορά υδρογονανθράκων διενεργείται κατά βάση από πλοία υπό ναύλωση γυμνού σκάφους.

Στο σημείο αυτό ανακύπτει εύλογα το ερώτημα, εάν, βάσει της φράσης «οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο» του ορισμού, θα μπορούσε να εξομοιωθεί και ο χρονοναυλωτής με τον πλοιοκτήτη, καθώς σε άλλες διεθνείς συμβάσεις υπάρχει σχετική πρόβλεψη. Η απάντηση στον υπό κρίση νομικό προβληματισμό μάλλον κατατείνει σε αρνητικό συμπέρασμα, καθώς όπως προέβλεψε ο διεθνής νομοθέτης ρητώς το διαχειριστή και το ναυλωτή bareboat, έτσι θα είχε συμπεριλάβει και το ναυλωτή κατά χρόνο, εάν υπήρχε η σχετική πρόθεση. Άλλωστε, ο χρονοναυλωτής, διαθέτει μόνο την εμπορική διεύθυνση του πλοίου⁹⁸, ενώ η ναυτική (τεχνική) διαχείριση και εκμετάλλευση παραμένει στον πλοιοκτήτη-εκναυλωτή, η κατοχή και ο έλεγχος του πλοίου παραμένουν επίσης στον τελευταίο.

ii) Η περίπτωση του ενδιάμεσου αγοραστή

Είναι αδιαμφισβήτητη η πρόθεση του διεθνούς νομοθέτη να εξασφαλίσει την τήρηση και εφαρμογή των προβλεπόμενων στη SRC υποχρεώσεων, καθώς, διευρύνοντας έτι περαιτέρω τον ορισμό, υπήγαγε στην έννοια του πλοιοκτήτη πρόσωπα που απλώς αποκτούν «προσωρινή κυριότητα» επί του πλοίου⁹⁹, όπως πχ. οι ενδιάμεσοι αγοραστές («cash buyers»)¹⁰⁰, που μεσολαβούν μεταξύ πλοιοκτήτη και μονάδας ανακύκλωσης. Βέβαια, στο σημείο αυτό ανακύπτει το ερώτημα σχετικά με το εάν οι ενδιάμεσοι αγοραστές, είναι διατεθειμένοι να εκπληρώσουν τις προβλεπόμενες στη SRC υποχρεώσεις, καθώς αποκτούν επί βραχεία κυριότητα επί του πλοίου¹⁰¹.

Ειδικότερα, η διαδικασία που ακολουθείται για την μεταβίβαση του πλοίου στον cash buyer και εν τέλει την πώληση στη μονάδα ανακύκλωσης είναι η εξής: ο πλοιοκτήτης, που λαμβάνει την επιχειρηματική απόφαση απόσυρσης ενός πλοίου του, έρχεται σε επικοινωνία με έναν μεσίτη (“broker”), ο οποίος, όπως προαναφέρθηκε, είναι γνώστης του κλάδου αυτού της ναυτιλιακής αγοράς και αναλαμβάνει την πώληση του προς διάλυση πλοίου. Η αγορά τέτοιων πλοίων γίνεται συνήθως από cash buyer, ο οποίος ειδικεύεται στις τοπικές αγορές διάλυσης και το τίμημα της αγοραπωλησίας δίδεται τοις μετρητοίς αντί άλλου τρόπου χρηματοδότησης όπως πχ η πίστωση. Έπειτα, ο ενδιάμεσος αγοραστής μεταπωλεί το προς διάλυση πλοίο στη μονάδα ανακύκλωσης και ένεκα της επαγγελματικής του δικτύωσης δύναται να κατορθώσει την επίτευξη μίας ιδιαίτερα συμφέρουσας συμφωνίας.

Ως προς το νομικό χαρακτηρισμό, ο ενδιάμεσος αγοραστής θεωρείται ως κύριος αγοραστής του πλοίου, που ενεργεί τη δικαιοπραξία στο όνομα και για λογαριασμό του, με απώτερο σκοπό τη μεταπώληση. Έτσι, δεν τίθεται ζήτημα λοιπόν εφαρμογής των διατάξεων 703 επ ΑΚ περί μεσιτείας, καθώς δεν ενεργεί την δικαιοπραξία της πώλησης για όνομα και για λογαριασμό του πλοιοκτήτη¹⁰². Κατ’ ακολουθία των ανωτέρω, για τη μεταβίβαση του πλοίου ο πλοιοκτήτης με τον ενδιάμεσο αγοραστή

⁹⁸ Βλ. *I. Ρόκα/Γ. Θεοχαρίδη*, *Ναυτικό Δίκαιο*, 3^η έκδοση, 2015, σελ.139 και 142

⁹⁹ Βλ. *M. Galley*, *Shipbreaking – A Convenient Washing of Hands*, *Mountbatten Journal of Legal Studies*, 12 (2) 2008, σελ. 107.

¹⁰⁰ Βλ. *The role of the cash buyer*, *GMS Leadership*, *GMS Tokyo Conference on Ship Recycling*, 18th November 2013: «*Cash buyers are not brokers. They are principals/traders: they buy vessels on a cash basis from ship owners and resell to ship recycling yards on Letters of Credit*».

¹⁰¹ Βλ. *T. Puthucherril*, *Trans-Boundary Movement of Hazardous Ships for Their Last Rites: Will the Ship Recycling Convention Make a Difference*, 24 *Ocean Y.B.* 283, 2010, σελ. 328.

¹⁰² Στο σημείο αυτό πάντως πρέπει να σημειωθεί ότι ο μεσίτης δεν αποκτά κυριότητα επί του πλοίου, όπως ο ενδιάμεσος αγοραστής. Βλ. *M. Galley*, ο.π., σελ. 5 και *H. Jessen in B. Soyler/A. Tettenborn*, ο.π., σελ. 90-91

προχωρούν στην κατάρτιση σύμβασης πώλησης γνωστή ως «Memorandum of Agreement» (“MoA”)¹⁰³, η οποία έχει τη μορφή συμβάσεως προσχώρησης συμπεριλαμβανομένων σε αυτή γενικών, προδιατυπωμένων και τεθέντων από τον cash buyer όρων¹⁰⁴. Η διαδικασία της μεταβίβασης θεωρείται περατωθείσα με την εκτέλεση του Πρωτοκόλλου Παράδοσης και Παραλαβής (Protocol of Delivery and Acceptance “PoDA”). Σε γενικές γραμμές ό,τι ισχύει για την κοινή μεταβίβαση ενός πλοίου, δηλ. στο πλαίσιο αγοραπωλησίας χωρίς να υπάρχει περαιτέρω σκοπός ανακύκλωσής του, εφαρμόζεται και εν προκειμένω, ήτοι η πράξη της μεταβίβασης διενεργείται κατά τα οριζόμενα στα 12 & 13 ΚΙΝΔ και ΑΚ 1034 τηρουμένων και των οικείων συστατικών διατυπώσεων δημοσιότητας. Ο αρχικός πλοιοκτήτης υποχρεούται να διαγράψει το πλοίο από το νηολόγιο και να λάβει το σχετικό πιστοποιητικό βεβαιών τη διαγραφή και τη μη ύπαρξη εκκρεμών υποθηκών. Έπειτα, επέρχεται το στάδιο της μετανηολόγησης του πλοίου από τον cash buyer, από το οποίο βέβαια θα εξαρτηθεί και η παράδοση του πλοίου, όπως θα αναλυθεί κατωτέρω.

Στις περισσότερες των περιπτώσεων, η παράδοση πραγματοποιείται “on delivery basis”, δηλαδή σε αγκυροβόλιο έξω από το διαλυτήριο κατά την οποία ο ενδιάμεσος αγοραστής παραλαμβάνει το πλοίο στο αγκυροβόλιο και το οδηγεί απευθείας στη μονάδα ανακύκλωσης, ότε και η κυριότητα μεταβιβάζεται στο διαλυτήριο. Στην υπό κρίση περίπτωση ενόψει του ότι η χρονική διάρκεια που κατέχει ο ενδιάμεσος αγοραστής το πλοίο εκτελώντας πλόες εντός εθνικών υδάτων, είναι σύντομη και περιορισμένη, δεν προχωρεί σε μετανηολόγηση του πλοίου. Η άλλη περίπτωση είναι να παραδοθεί το πλοίο σε βάση “as-is-where-is”, (δηλ. όπου είναι, όπως είναι), κατά την οποία ο cash buyer παραλαμβάνει το πλοίο από οποιοδήποτε σημείο αυτό βρίσκεται και εν συνεχεία το προορίζει για τη μονάδα διάλυσης¹⁰⁵. Προς εκτέλεση του διεθνή πλου από το σημείο που εντοπίζεται έως τη μονάδα ανακύκλωσης, ο cash buyer θα πρέπει να προβεί σε μετανηολόγηση –κατά βάση σε ανοιχτό νηολόγιο που διευκολύνει τέτοιου είδους βραχυπρόθεσμες εγγραφές- και ασφάλιση του πλοίου, επανδρώνοντας το με πλήρωμα, εφοδιάζοντάς το με τα απαραίτητα καύσιμα και κατέχοντας έγκυρα πιστοποιητικά περί της καλής κατάστασης και ασφαλούς λειτουργίας του.

Συμπερασματικά, κατά την SRC πλοιοκτήτης θεωρείται κατ’ αρχήν ο αρχικός κύριος το πλοίου, ενώ το διάστημα που μεσολαβεί από την σύναψη της σύμβασης πώλησης έως τη διαγραφή του από το νηολόγιο και την παράδοση στον cash buyer, αυτός που έχει την τεχνική διεύθυνση του πλοίου. Προφανώς, από τη στιγμή που το παραλαμβάνει ο cash buyer και μέχρι το τελικό στάδιο της άφιξής του στη μονάδα

¹⁰³ Βλ. N. Mikelis in H. Psarftis, ο.π., σελ. 219.

¹⁰⁴ Υπάρχει βέβαια το ενδεχόμενο τα συμβαλλόμενα στην πώληση μέρη να κάνουν χρήση άλλης πρότυπης σύμβασης πχ τη RECYCLECON της BIMCO.

¹⁰⁵ Βλ. Consideration of the draft international convention for the safe and environmentally sound recycling of ships- The Role of the cash buyer- Submitted by the Republic of the Marshall Islands: « [...] Ships are sold for recycling by owners either on the basis of (a) “as is where is” in any geographical location or (b) delivered at the outer anchorage of a recycling facility. Under (a), the Cash Buyer becomes the legal owner, i.e. “Ship owner” of the vessel during the voyage to the ship-recycling facility. In (b), the vessel is delivered to the Cash Buyer and then within hours, days or weeks re-delivered to the ship-recycling facility and during the asset is not re-flagged by the Cash Buyer and her beaching is done in a flagless status».

ανακύκλωσης, την πλοιοκτησία αποκτά ο τελευταίος, πλην όμως σε εξαιρετικά σύντομο χρονικό διάστημα.

iii) Οι προβλεπόμενες υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη κατά το στάδιο προετοιμασίας του πλοίου προς ανακύκλωση

α) Τήρηση του «Καταλόγου Επικίνδυνων Υλικών»

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, είναι τέτοια η δομή της SRC, ώστε να ρυθμίζει αποτελεσματικά το ιδιαίτερα περίπλοκο ζήτημα της ανακύκλωσης πλοίων, αποσκοπώντας στην σταδιακή αντικατάσταση των επικίνδυνων υλικών που χρησιμοποιούνται από την κατασκευή του πλοίου έως τη συντήρηση και διάλυσή του και απειλούν την υγεία και ασφάλεια των εργαζομένων μεν και το περιβάλλον δε¹⁰⁶. Γενικά, η υπό κρίση Σύμβαση επιβάλλει την απαγόρευση ή τον περιορισμό εγκατάστασης ή αξιοποίησης επικίνδυνων υλικών που αναφέρονται στο Μέρος I, όπως είναι ενδεικτικά ο αμιάντος, άλλες ουσίες που καταστρέφουν το όζον κ.ά., σε πλοία που το κράτος σημαίας τους είναι συμβαλλόμενο στη SRC μέρος ή επιχειρούν σε λιμάνια, ναυπηγεία επισκευής ή υπεράκτιους τερματικούς σταθμούς συμβαλλόμενου μέρους, ανεξαρτήτως της σημαίας που φέρουν¹⁰⁷. Στόχος τη ρύθμισης είναι όχι μόνο η μείωση της χρήσης των ως άνω υλικών σε πλοία που φέρουν τη σημαία ενός συμβαλλόμενου στη Σύμβαση μέρους, αλλά και η επέκταση αυτής σε πλοία μη συμβαλλόμενων μερών¹⁰⁸.

Ειδικότερα, οι προβλεπόμενες για τον πλοιοκτήτη υποχρεώσεις διατρέχουν όλο τον κύκλο ζωής του πλοίου¹⁰⁹, ξεκινώντας από το στάδιο της ναυπήγησης. Σύμφωνα με τη SRC ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να τηρεί Κατάλογο Επικίνδυνων Υλικών (“Inventory of Hazardous Material”) δυνάμει του άρθρου 5 του Καν. SRC τόσο για τα νέα όσο και

¹⁰⁶ Στο σημείο αυτό είναι σημαντικό να αναφερθεί και η soft law πρόβλεψη των Κατευθυντήριων Γραμμών του IMO για την τήρηση του Πράσινου Διαβατηρίου (“Green Passport”), την οποία ο διεθνής νομοθέτης κατέστησε υποχρεωτική. Για τις σημαντικότερες διαφορές μεταξύ του Καταλόγου Επικίνδυνων Υλικών και του Πράσινου Διαβατηρίου βλ. P. Donner P/G. Theoharidis/T. Johansson, *Methods to Promote Improved Governance in Maritime Administrations of Developing Nations* in L. Frohold, *Corporate Social Responsibility in the Maritime Industry*, 2018, σελ. 80-82. Ειδικότερα, για την εγκυρότητα και πληρότητα του πρώτου απαιτείται πιο λεπτομερής και ακριβής περιγραφή των επικίνδυνων υλικών σε σχέση με το δεύτερο και ο Κατάλογος τηρείται και για τα νεότευκτα αλλά και για τα ήδη υπάρχοντα πλοία.

¹⁰⁷ Regulation 4 Annex 1 SRC.

¹⁰⁸ Ειδικότερα, η SRC καταλείπει περιθώρια στα Κράτη να λαμβάνουν το καθένα μεμονωμένα ή από κοινού με άλλα αυστηρότερα μέτρα συνάπτοντας διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες για την πρόληψη, την ελαχιστοποίηση ή την εξάλειψη των αρνητικών επιδράσεων στην ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον που προκαλείται από την ανακύκλωση πλοίων. (βλ. Άρθρο 1 παρ.2: «*No provision of this Convention shall be interpreted as preventing a Party from taking, individually or jointly, more stringent measures consistent with international law, with respect to the safe and environmentally sound recycling of ships, in order to prevent, reduce or minimize any adverse effects on human health and the environment*»). Η ως άνω πρόβλεψη ευλόγως μπορεί να ιδωθεί υπό τη σκοπιά ότι η SRC θέτει το minimum των απαιτήσεων και προτύπων για την προστασία των εμπλεκόμενων στη διαδικασία της ανακύκλωσης πλοίου μερών και κατά τα λοιπά δίνει την δυνατότητα στα Κράτη να πάρουν νομοθετικές πρωτοβουλίες σχετικά με το επίπεδο ελέγχου και συμμόρφωσης με τις Κατευθυντήριες Οδηγίες της SRC. Άλλως, δύναται να ερμηνευθεί ότι τα Κράτη το καθένα ξεχωριστά μπορεί να λάβει αυστηρότερα μέτρα όσον αφορά και σε άλλο Κράτος, συμβαλλόμενο ή μη στην SRC, αρκούντος του ότι αυτά θα είναι σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο.

¹⁰⁹ Rebecca Prentiss Pskowski, *No country for Old Ships?: Emerging Liabilities for Ship Recycling Stakeholders*, *Tulane Maritime Law Journal*, vol 45, 2020, p. 69.

για τα υπάρχοντα πλοία. Για τα πρώτα ο εν θέματι Κατάλογος πρέπει να περιέχει το Μέρος I με τις ουσίες των Παραρτημάτων A και B και για τα δεύτερα σύμφωνα με την παρ.2 του άρθρου 5 πρέπει να καταρτιστεί το αργότερο πέντε έτη μετά την έναρξη ισχύος της SRC και σε κάθε περίπτωση πριν το πλοίο πάει για ανακύκλωση, εάν αυτό προκύψει νωρίτερα. Έτσι, καθίσταται σαφές ότι ήδη υπάρχοντα και νέα πλοία πρέπει να διατηρούν τον εν θέματι Κατάλογο και κυρίως το Μέρος I¹¹⁰ κατά τη διάρκεια της ζωής τους, ενώ όταν εισέρχονται στα διαλυτήρια προστίθενται σε αυτό και τα Μέρη II και III. Ως Κατάλογος Επικίνδυνων Υλικών νοείται το εξατομικευμένο για το κάθε πλοίο έγγραφο, το οποίο πρέπει να τηρείται και ενημερώνεται καθ' όλη τη διάρκεια της λειτουργικής ζωής του πλοίου (άρθρο 5 παρ.3 SRC) με σκοπό να μπορεί το κράτος σημαίας να εξετάσει, εάν το διαλυτήριο που έχει επιλεγεί είναι τεχνικώς και λειτουργικώς κατάλληλο για τη διάλυση του κατά περίπτωση πλοίου¹¹¹. Ο εν λόγω Κατάλογος διακρίνεται σε τρία μέρη ως εξής: το Μέρος I αφορά στην ποσοτική και ποιοτική καταγραφή των διαλυθέντων στα Παραρτήματα A και B¹¹² της SRC επικίνδυνων υλικών και στο πού βρίσκονται επακριβώς στη δομή και στον εξοπλισμό του πλοίου (συνοδεύεται από ενδείξεις των σημείων του πλοίου στα οποία βρίσκονται και κατά προσέγγιση των ποσοτήτων τους) ενώ τα Μέρη II και III καθορίζουν τα απόβλητα που παράγονται από την λειτουργία του πλοίου και άλλα τυχόν αποθέματα/εφόδια επί του πλοίου, καταγράφονται στη συνέχεια από τον πλοιοκτήτη, σε κάθε περίπτωση πριν την ανακύκλωση.

Σχετικά με την κατάρτιση του Μέρους I η διαδικασία που τηρείται άρχεται με τη διενέργεια εκ μέρους του πλοιοκτήτη ενός δειγματοληπτικού/οπτικού ελέγχου¹¹³ και εν συνεχεία υπόκειται σε αρχική επιθεώρηση από την αρμόδια αρχή¹¹⁴ σύμφωνα με τον Καν. υπ' αριθμ. 10 παρ.1 SRC και διαπιστώνεται εάν πληρούνται τα πρότυπα που θέτει η Σύμβαση και οι Κατευθυντήριες Γραμμές του IMO (λαμβανομένων υπόψιν δυνάμει του Καν. υπ' αριθμ. 5 παρ.1 SRC).¹¹⁵ Έπειτα, επί θετικής έκβασης του ελέγχου, εκδίδεται το Διεθνές Πιστοποιητικό Καταλόγου Επικίνδυνων Υλικών (“International Certificate on Inventory of Hazardous Materials”)¹¹⁶. Σύμφωνα με την παρ.2 του ιδίου

¹¹⁰ Τηρείται και αναθεωρείται καθ' όλη τη διάρκεια εκμετάλλευσης του πλοίου, καθώς μπορεί να υπάρξει επισκευή ή αλλαγή στη δομική κατασκευή και τον εξοπλισμό του πλοίου να είναι αναγκαίο να γίνει ορισμένη εγκατάσταση που θα περιέχει επικίνδυνα υλικά που απαριθμούνται στο Παράρτημα II.

¹¹¹ Βλ. Center for International Environmental Law, ο.π., σελ.24.

¹¹² Πρέπει να γίνει διάκριση των Appendixes A και B από το Annex, το οποίο περιλαμβάνει τους σχετικούς με τις υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη Κανονισμούς.

¹¹³ Η εν λόγω διάταξη περιγράφει την προετοιμασία του σχεδίου, το οποίο θα προβλέπει τον δειγματοληπτικό/οπτικό έλεγχο, με βάση τον οποίο τηρήθηκε ο Κατάλογος Επικίνδυνων Υλικών

¹¹⁴ Βλ. άρθρο 2 παρ.3 SRC που αναφέρει ότι η επιθεώρηση γίνεται από τον αρμόδιο φορέα που ορίζει το κράτος σημαίας. Δέον όπως επισημανθεί ότι το Κράτος της σημαίας του πλοίου είναι το μόνο υπεύθυνο για την πληρότητα, την ορθότητα και την αποτελεσματικότητα της επιθεώρησης λαμβάνοντας τα απαιτούμενα μέτρα, ώστε να συμμορφώνεται με τις προβλεπόμενες στη SRC υποχρεώσεις του (βλ. Κανονισμό υπ' αριθμ.10 παρ.4). Οι επιθεωρήσεις λαμβάνουν χώρα βάσει των μη υποχρεωτικών Κατευθυντήριων για την Επιθεώρηση, Έρευνα και Πιστοποίηση του πλοίου.

¹¹⁵ Daniel Engels, European Ship Recycling Regulation, Entry into force Implications of the Hong Kong Convention, 2013, σελ. 38-40.

¹¹⁶ Βλ. Κανονισμό υπ' αριθμ. 11.2 κατά τον οποίο το εν λόγω Πιστοποιητικό δεν εκδίδεται για πλοίο που υπόκειται σε μια αρχική και ταυτόχρονα τελική επιθεώρηση πριν την αναχώρησή του για την Εγκατάσταση Μονάδας Ανακύκλωσης. Ακόμη, υπάρχουν περιπτώσεις που το Διεθνές Πιστοποιητικό χάνει την εγκυρότητά του ή εξαρχής δεν ισχύει όπως για παράδειγμα εάν η επιθεώρηση δεν για την πιστοποίησή του δεν έλαβε χώρα σύμφωνα με τον Κανονισμό υπ' αριθμ. 10 παρ.1 ή εάν δεν εγκρίθηκε σύμφωνα με τον Κανονισμό υπ' αριθμ. 11 και 12, ενώ άλλοι ουσιαστικοί λόγοι είναι όταν η κατάσταση

άρθρου, προκειμένου να υπάρχει συχνός έλεγχος τήρησης της ως άνω κρισιμότητας υποχρέωσης περί συνεχούς ενημέρωσης του Μέρους I του Καταλόγου, ο αρμόδιος φορέας προβαίνει στις λεγόμενες αναθεωρημένες επιθεωρήσεις, οι οποίες διεξάγονται ανά τακτά χρονικά διαστήματα¹¹⁷, μικρότερα των 5 ετών¹¹⁸. Έτσι, αν μεσολαβήσει κάποια επισκευή ή εργασία αναβάθμισης ή μετασχηματισμού της δομής, του εφοδιασμού και των τεχνικών μέσων του πλοίου, υπάρχει δυνατότητα διενέργειας επιπλέον επιθεωρήσης του με απόφαση του πλοιοκτήτη κατά την παρ. 3 του αυτού άρθρου με σκοπό και πάλι την διαπίστωση ότι το πλοίο, παρά τις αλλαγές που υπέστη, συνεχίζει να ανταποκρίνεται στα οριζόμενα στον Καν. υπ' αριθμ. 4 παρ.1 SRC. Τέλος, πριν την διάλυση του πλοίου ο πλοιοκτήτης¹¹⁹ υποχρεούται σε τελευταία ενημέρωση του Μέρους I του Καταλόγου και των υπαγόμενων σε αυτό Μέρος II και III.

β) Επιλογή εξουσιοδοτημένης μονάδας ανακύκλωσης

Ο διεθνής νομοθέτης, αποσκοπώντας στον περιορισμό επιλογής μονάδων ανακύκλωσης, που κατά βάση δεν πληρούν τις απαιτήσεις και προδιαγραφές για τη διενέργεια ασφαλούς και περιβαλλοντικά ορθής διάλυσης, προέβλεψε σχετική υποχρέωση με την οποία βαρύνεται ο πλοιοκτήτης. Ειδικότερα, σύμφωνα με τον Καν. υπ' αριθμ. 8 παρ. 1 SRC υποχρεούται να επιλέξει αποκλειστικά κάποια μονάδα ανακύκλωσης από αυτές που έχουν κριθεί ως κατάλληλες, πληρούσες τα ειδικά κριτήρια που θέτει η Σύμβαση¹²⁰. Είναι καταφανές ότι η SRC τον ωθεί να επιλέξει εκείνος απευθείας μία από τις εξουσιοδοτημένες μονάδες ανακύκλωσης και τον απομακρύνει από την επιλογή της διαμεσολάβησης ενός cash buyer. Στην περίπτωση βέβαια που ο πλοιοκτήτης μεταβιβάσει το πλοίο του σε cash buyer, η ως άνω υποχρέωση βαρύνει τον τελευταίο, ο οποίος αποκτά κυριότητα επί του πλοίου έστω και για σύντομη χρονική περίοδο¹²¹.

Δεδομένων των ανωτέρω, καταλήγουμε ευχερώς στο συμπέρασμα ότι, τη SRC διακρίνει η οριοθέτηση και προκαθορισμός των εξουσιοδοτημένων μονάδων

του πλοίου δεν συμβαδίζει με τα αναγραφόμενα στο Πιστοποιητικό στοιχεία. Αυτή η μη ανταπόκριση θα πρέπει να είναι εξόφθαλμη, καθώς η SRC προάγει την επίδειξη πίστης στα πιστοποιητικά που έχει εκδώσει ένα Κράτος μέλος στην SRC (βλ. Κανονισμό υπ' αριθμ. 11.12 κατά τον οποίο: «*A Certificate issued under the authority of a Party shall be accepted by other Parties and regarded for all purposes covered by this Convention as having the same validity as a certificate issued by them*»). Τέλος, το υπό κρίση πιστοποιητικό παύει να ισχύει και όταν ο πλοιοκτήτης προβαίνει σε διαγραφή του πλοίου από το νηολόγιο που είναι αυτό καταχωρημένο και εγγραφή του σε άλλο, το οποίο είναι και πλέον αρμόδιο για την έκδοση αυτού.

¹¹⁷ Με βάση τον Κανονισμό υπ' αριθμ. 6 και το άρθρο 18 παρ. 2 της SRC κάθε Κράτος Μέρος έχει τη δυνατότητα να προτείνει διορθώσεις, τροποποιήσεις ή και συμπληρώσεις στα Παραρτήματα I και II για τις επικίνδυνες ουσίες. Προς τούτο απαιτείται ειδοποίηση και διαβούλευση Ειδικών Επιτροπών του Ο.Η.Ε, προκειμένου να συγκροτηθεί ειδική τεχνική επιτροπή που θα ελέγξει και αξιολογήσει, λαμβάνοντας υπόψη πλειάδα κριτηρίων και προϋποθέσεων βάσει του Κανονισμού υπ' αριθμ. 6 παρ.4, αν κάποια από τις ως άνω ουσίες είναι δυνατό να προκαλέσει αρνητικές συνέπειες στην ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον κατά τη διαδικασία της ανακύκλωσης του πλοίου.

¹¹⁸ Βλ. Κανονισμό υπ' αριθμ. 10 παρ.1.2 SRC.

¹¹⁹ Βλ. Κανονισμό υπ' αριθμ. 8 παρ. 5 SRC.

¹²⁰ Στους υπ' αριθμ. 15 επ Κανονισμούς της SRC προβλέπονται οι προϋποθέσεις και η διαδικασία εξουσιοδότησης των μονάδων ανακύκλωσης, πλήρως εναρμονισμένων με τα προβλεπόμενα στις Κατευθυντήριες Οδηγίες του ILO.

¹²¹ Προς διασφάλιση της τήρησης αυτής της υποχρέωσης κρίνεται σκόπιμη η ενσωμάτωση συγκεκριμένης ρήτρας στη σύμβαση πώλησης, που θα δεσμεύει ρητά τον ενδιάμεσο αγοραστή σε επιλογή κατάλληλης βάσει SRC μονάδας ανακύκλωσης.

ανακύκλωσης, για τις οποίες δεν ισχύει κάποιος γεωγραφικός περιορισμός, αφού μία τέτοια κατάλληλη μονάδα δύναται να λειτουργεί και σε αναπτυσσόμενο κράτος υπό την προϋπόθεση ότι πληροί τις απαιτήσεις ασφαλείας που τάσσει η ίδια η Σύμβαση. Τέτοιου είδους επιλογή ενδέχεται να αποδειχθεί ιδιαιτέρως δαπανηρή και κοστοβόρα, καθώς το ποσό που θα λάβει εν τέλει ο πλοιοκτήτης από την πώληση του προς ανακύκλωση πλοίου είναι πολύ μικρότερο από αυτό που θα διατεθεί για τη διενέργεια των εργασιών διάλυσης¹²². Στον αντίποδα, στη Σύμβαση της Βασιλείας το κράτος εξαγωγής κρίνει κατά περίπτωση την καταλληλότητα του εκάστοτε διαλυτηρίου να διενεργήσει την ανακύκλωση του πλοίου με περιβαλλοντικά ασφαλή και ορθό τρόπο, λαμβάνοντας υπόψιν τη σύμβαση πώλησης μεταξύ πλοιοκτήτη και διαλυτηρίου στην οποία γινόταν λόγος για την περιβαλλοντικά ορθή διαδικασία διάλυσης.

Στο ίδιο πνεύμα η SRC δεν θέτει κανένα περιορισμό και για τις μεθόδους διάλυσης που θα ακολουθηθούν πχ ως προς την διάλυση πλοίου σε παραλία δια της προσάραξης, γνωστή ως *beaching*¹²³, καθώς λαμβάνει υπόψιν τις πραγματικές συνθήκες που επικρατούν στην αγορά διάλυση πλοίων, με ένα αρκετά μεγάλο μέρος των κρατών ανακύκλωσης¹²⁴ να επιλέγουν αυτή, ως κύριο τρόπο ανακύκλωσης των προς απόσυρση πλοίων. Προς τούτο, επικεντρώνεται με τις ρυθμίσεις που προβλέπει στην υιοθέτηση μέτρων που θα αφορούν την εκπαίδευση του εργατικού δυναμικού, την επαγρύπνηση σχετικά με την αποτελεσματική αντιμετώπιση εργατικών ατυχημάτων και την προστασία του περιβάλλοντος, καθώς επίσης και την εγκαθίδρυση συστημάτων ελέγχου.

γ) Παροχή διαθέσιμων πληροφοριών για την κατάρτιση του Σχεδίου Ανακύκλωσης

Κατόπιν ανάλυσης της υποχρέωσης επιλογής εξουσιοδοτημένης μονάδας ανακύκλωσης, σκόπιμη κρίνεται η αναφορά στην λογικώς επόμενη υποχρέωση, με την οποία βαρύνεται ο πλοιοκτήτης, αυτή της παροχής διαθέσιμων πληροφοριών προς τη μονάδα σχετικά με το πλοίο σύμφωνα με τον Καν. υπ' αριθμ. 8 παρ.4 SRC. Σκοπός είναι η κατάρτιση του Σχεδίου Ανακύκλωσης Πλοίου (Ship Recycling Plan), το οποίο απαιτείται στη Σύμβαση το διαλυτήριο να έχει καταρτίσει και κατέχει. Η εν λόγω υποχρέωση εκπληρώνεται με την κατάθεση αντιγράφου του Καταλόγου Επικίνδυνων Υλικών στην τελική του μορφή, καθώς επίσης παρέχονται γραπτώς και στοιχεία κατόπιν εκτίμησης σχετικά με τις περαιτέρω επιβαρύνσεις του πλοίου ένεκα πρόσθετων παραγόμενων αποβλήτων και αποθεμάτων στο διάστημα από την ολοκλήρωση του Καταλόγου και την άφιξή του στη μονάδα. Στις πληροφορίες που πρέπει να δοθούν περιλαμβάνονται και όσες προκύπτουν από τα σχέδια κατασκευής του πλοίου και έγγραφα αφορώντα τυχόν επισκευές ή εκσυγχρονισμό ή μεταβολής της δομής του¹²⁵. Τέλος, στην εξαιρετικά πιθανή περίπτωση κατά την οποία, προκειμένου το προς διάλυση πλοίο να φτάσει στη μονάδα ανακύκλωσης, μεσολαβήσει *cash buyer*,

¹²²Βλ. *M. Tsimplis* in *Y. Baatz*, ο.π. σελ.422

¹²³ Βλ. *Y. Chang/N. Wang/S. Durak.*, *Ship Recycling and Marine Pollution*, *Marine Pollution Bulletin* 60 (2010), σελ. 1394

¹²⁴ Βλ. *N. Mikelis*, *UNCTAD's Multi Year Expert Meeting on Transport and Trade Facilitation*, 2010, σελ. 36-37, σύμφωνα με τον οποίο εφαρμόζεται η μέθοδος του *beaching* σε ποσοστό που ανέρχεται στα 3/4 της παγκόσμιας χωρητικότητας.

¹²⁵Βλ. *International Chamber of Shipping*, *Shipping Industry Guidelines on Transitional Measures for Shipowners Selling Ships for Recycling*, 2nd ed., 2016, σελ. 13.

θα πρέπει προς εξασφάλιση τήρησης της εν λόγω υποχρέωσης να συμπεριληφθεί στη σύμβαση πώλησης μία ρήτρα σύμφωνα με την οποία θα καταρτιστεί Σχέδιο Ανακύκλωσης Πλοίου και θα του παρασχεθούν αντίγραφα με τα απαραίτητα προς τούτο στοιχεία.

δ) Έγγραφο ενημέρωση του κράτους σημαίας

Ο πλοιοκτήτης, εκτός από την υποχρέωση επιλογής κατάλληλης μονάδας ανακύκλωσης και παροχής κάθε διαθέσιμης πληροφορίας για την κατάρτιση του Σχεδίου Ανακύκλωσης Πλοίων, υποχρεούται σύμφωνα με τον Καν. υπ' αριθμ. 24 SRC¹²⁶ σε έγγραφη και έγκαιρη ενημέρωση της αρμόδιας αρχής του κράτους σημαίας σχετικά με την πρόθεση του να αποστείλει προς απόσυρση το πλοίο του. Η θέσπιση αυτής της απαίτησης αποβλέπει στην δυνατότητα, εκ μέρους του κράτους σημαίας δια του αρμόδιου φορέα, πραγματοποίησης των αναγκαίων ελέγχων και της τελικής επιθεώρησης, κατά την οποία αξιολογείται ο Κατάλογος Επικίνδυνων Υλικών *per se* και η ταύτιση των πληροφοριών στο προαναφερθέν Σχέδιο Ανακύκλωσης Πλοίου. Ως εκ τούτου, αναγνωρίζεται η επιλεγμένη μονάδα ανακύκλωσης ως η ενδεδειγμένη για το εκάστοτε πλοίο και σύμφωνα με τον Καν. υπ' αριθμ. 11 παρ. 11 SRC εκδίδεται το Πιστοποιητικό Καταλληλότητας προς Ανακύκλωση (“Ready for Recycle Certificate”)¹²⁷.

Εν προκειμένω και σε αντίθεση με τη Σύμβαση της Βασιλείας, η εκπλήρωση αυτής της υποχρέωσης δεν ενεργοποιεί περαιτέρω διαδικαστικές ενέργειες και στάδια προς ενημέρωση του κράτους ανακύκλωσης και συναίνεσής του προς το κράτος σημαίας¹²⁸ ή την οποιαδήποτε επικοινωνία¹²⁹ μεταξύ των ως άνω δύο κρατών. Κατά τη SRC μόνο η μονάδα ανακύκλωσης δύναται να ενημερώσει/πληροφορήσει το κράτος ανακύκλωσης για την επικείμενη διάλυση.

ε) Διενέργεια εργασιών ελαχιστοποίησης των εναπομεινάντων στο πλοίο καταλοίπων καυσίμων

Σύμφωνα με τον Καν. υπ' αριθμ. 8 παρ. 2 SRC¹³⁰ κατά το στάδιο της προετοιμασίας του πλοίου προς ανακύκλωση, απαιτείται επίσης η διενέργεια εργασιών ελαχιστοποίησης «της ποσότητας των καταλοίπων των φορτίων, των εναπομεινάντων

¹²⁶ « A ship owner shall notify the Administration in due time and in writing of the intention to recycle a ship in order to enable the Administration to prepare for the survey and certification required by this Convention».

¹²⁷ Σύμφωνα με τον Κανον. υπ' αριθμ. 8 παρ.6 το εν λόγω πιστοποιητικό πρέπει να φέρει το πλοίο, πριν την διενέργεια οποιαδήποτε ενέργειας για την πραγματοποίηση της ανακύκλωσης (Καν. υπ' αριθμ. 8 παρ. 6)

¹²⁸ Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημανθεί ότι δεν υπάρχει ρητή νομοθετική πρόβλεψη ότι το κράτος ανακύκλωσης οφείλει να δώσει εγγράφως τη συναίνεσή του σχετικά με το Σχέδιο Ανακύκλωσης Πλοίου, υποβαλλόμενο από το διαλυτήριο. Στην ίδια κατεύθυνση το άρθρο 16 παρ.6 SRC προβλέπει τη δυνατότητα του κράτους σημαίας περί παροχής σιωπηρής έγκρισης των υπό κρίση σχεδίων.

¹²⁹ βλ. V. Rossi, ο.π., σελ. 291.

¹³⁰ « (2) conduct operations in the period prior to entering the Ship Recycling Facility in order to minimize the amount of cargo residues, remaining fuel oil, and wastes remaining on board» και «(3) in the case of a tanker, arrive at the Ship Recycling Facility with cargo tanks and pump room(s) in a condition that is ready for certification as Safe-for-entry, or Safe-for-hot work, or both, according to national laws, regulations and policies of the Party under whose jurisdiction the Ship Recycling Facility operates».

καυσίμων καθώς και των αποβλήτων που παραμένουν στο πλοίο»¹³¹. De lege lata γίνεται αντιληπτό ότι ο διεθνής νομοθέτης επέλεξε την διατήρηση τέτοιων επιβλαβών για την υγεία και το περιβάλλον υλικών σε όσο τον δυνατόν χαμηλότερα επίπεδα, και όχι την πλήρη απαλλαγή αυτών. Πάντως, για λόγους πληρότητας και ιστορικότητας, πρέπει στο σημείο αυτό να αναφερθεί ότι, κατά τις νομοπαρασκευαστικές διαδικασίες για τη θέσπιση της SRC, είχε παρουσιαστεί ως πρόταση να βαρύνεται ο πλοιοκτήτης με την υποχρέωση πλήρους καθαρισμού του πλοίου προκειμένου το τελευταίο να είναι εντελώς απαλλαγμένο από απόβλητα και άλλες επικίνδυνες ουσίες, πριν την αναχώρησή του προς το διαλυτήριο, εδραζόμενο σε κάποιο αναπτυσσόμενο κράτος¹³². Ωστόσο, εν τέλει δεν υιοθετήθηκε, καθώς η εκπλήρωση μίας τέτοιας υποχρέωσης – με την αφαίρεση πχ εξαρτημάτων - θα επιδρούσε σοβαρά και καθοριστικά στην υλική αξιοπλοία του πλοίου, καθιστώντας το ανίκανο να εκτελέσει τον τελικό του πλου προς το διαλυτήριο¹³³.

Ειδικές ρυθμίσεις για τις εργασίες καθαρισμού έχει θεσπίσει ο διεθνής νομοθέτης, σύμφωνα με τις οποίες το προς ανακύκλωση δεξαμενόπλοιο απαιτείται, όταν αφικνείται στην μονάδα ανακύκλωσης, να είναι οι δεξαμενές του και το αντλιοστάσιο σε τέτοια κατάσταση, ώστε να είναι δυνατή η βεβαίωση του ως ασφαλούς είτε προς είσοδο (Safe-for-entry) είτε προς εργασία σε υψηλές θερμοκρασίες (Safe-for-hot work)¹³⁴ ή και τα δύο, ανάλογα με το δίκαιο του κράτους ανακύκλωσης¹³⁵. Σχετικά με την ως άνω πρόβλεψη, η Νορβηγία είχε προτείνει το κράτος σημαίας να παρέχει τις οικείες πιστοποιήσεις, κατά τον τελικό έλεγχο του πλοίου, κάτι που εν τέλει δεν υιοθετήθηκε λόγω έντονης άρνησης της πλευράς των πλοιοκτητών¹³⁶.

Γ. Επιτακτική η κύρωση της SRC και οι λόγοι άμεσης υιοθέτησής της

Η Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ επικεντρώνεται άμεσα στη ρύθμιση της ανακύκλωσης των πλοίων και υπό την έννοια ότι η διαδικασία της ανακύκλωσης θεωρείται η καλύτερη επιλογή για τα πλοία που έχουν φτάσει στο τέλος τους διάρκεια

¹³¹ Τέτοιου είδους εργασίες αναλαμβάνει να φέρει εις πέρας εταιρία απολύμανσης, η οποία ενεργεί ως υπεργολάβος. Βλ. *M. Stopford*, ο.π., σελ. 846

¹³² Βλ. *S. Karim*, *Shipbreaking in Developing Countries: A Requiem for Environmental Justice from the Perspective of Bangladesh*, 2017, παρ. 4.3.2.3

¹³³ Άλλως, θα έπρεπε να ακολουθηθεί η διαδικασία της ρυμούλκησης, μίας ιδιαίτερα δαπανηρής διαδικασίας. Βλ. *N. Mikelis*, *UNCTAD's Multi-Year Expert...*, ο.π., σελ. 37 και *T. Puthurcheril*, ο.π., σελ. 176

¹³⁴ Βλ. Κανονισμό υπ' αριθμ. 1 παρ.6 και 7: « *“Safe-for-entry” means a space that meets the following criteria: the oxygen content of the atmosphere and the concentration of flammable vapours are within safe limits; any toxic materials in the atmosphere are within permissible concentrations; and any residues or materials associated with the work authorized by the Competent person will not produce uncontrolled release of toxic materials or an unsafe concentration of flammable vapours under existing atmospheric conditions while maintained as directed*», και *“Safe-for-hot work” means a space that meets the following criteria: a safe, non-explosive condition, including gas-free status, exists for the use of electric arc or gas welding equipment, cutting or burning equipment or other forms of naked flame, as well as heating, grinding, or spark generating operations, Safe-for-entry requirements of regulation 1.6 are met, existing atmospheric conditions will not change as a result of the hot work; and all adjacent spaces have been cleaned, or inerted, or treated sufficiently to prevent the start or spread of fire*».

¹³⁵ Η φράση «*ανάλογα με τις απαιτήσεις του εθνικού δικαίου του κράτους ανακύκλωσης*» εξασθενεί την οικεία υποχρέωση του πλοιοκτήτη, καθώς δύναται να επιλέξει κράτος με ευμενέστερους όρους εισαγωγής. βλ. *S. Karim*, *Environmental Pollution from the Shipbreaking Industry: International Law and National Legal Response*, 22 *Geo. Int'l Envtl. L. Rev.* [iii] (2010), σελ. 216

¹³⁶ Βλ. *S. Karim*, *Shipbreaking in Developing Countries*, ο.π., παρ. 4.3.2.3

λειτουργίας. Η SRC επιδιώκει να διασφαλίσει ότι η ανακύκλωση πλοίων θα διεξάγεται χωρίς περιττούς κινδύνους για την ανθρώπινη υγεία και ασφάλεια και το περιβάλλον.

Ειδικότερα, ένα από τα θετικά στοιχεία του SRC είναι ότι επιδιώκει να προωθήσει την περιβαλλοντικά ορθή και ασφαλή ανακύκλωση πλοία, αφού προβλέπει τις διαδικασίες που θα πρέπει να ακολουθηθούν και διενεργηθούν από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη για ανακύκλωση των πλοίων από την αρχή της λειτουργικής τους ζωής, και όχι μόνο τη χρονική στιγμή που το πλοίο φτάνει στο τέλος αυτής. Η SRC αντιλαμβάνεται πλήρως τους όρους και τις ιδιαίτερες συνθήκες που ενυπάρχουν στη ναυτιλία. Οι ρυθμίσεις της είναι διεξοδικές και διαπλέκονται με τη συνολική πορεία του πλοίου, από τη ναυπήγηση και την εμπορική εκμετάλλευση, επιδρώντας εμμέσως ακόμη και στη χρηματοδότηση για να καταλήξουν στο στάδιο της ανακύκλωσης, το οποίο ρυθμίζουν με συνέπεια και λεπτομέρεια.

Ο βασικός στόχος της SRC είναι να προωθήσει την ενδεχόμενη υποκατάσταση των επικίνδυνων υλικών στην κατασκευαστική δομή και κατά τη συντήρηση πλοίων, με άλλα υλικά, κατά προτίμηση μη επικίνδυνα ή λιγότερο επικίνδυνα. Επομένως, σε αντίθεση με τη Σύμβαση της Βασιλείας που αποσκοπεί στον έλεγχο της διασυνοριακής διακίνησης επικίνδυνων αποβλήτων, η προσέγγιση που ακολουθεί η SRC είναι η σταδιακή απομάκρυνση επικίνδυνων υλικών επί στα πλοία, ώστε στο μέλλον η ανακύκλωση αυτών να αποτελεί λιγότερο επικίνδυνη και ολοένα φιλικότερη διαδικασία προς το περιβάλλον. Η SRC επομένως εφαρμόζει την προληπτική προσέγγιση με πιο αποτελεσματικό τρόπο, ώστε να επιτευχθεί ο τελικός στόχος της πλήρους απομάκρυνσης ή ελαχιστοποίησης στο μέγιστο δυνατό βαθμό των επικίνδυνων αποβλήτων στα πλοία.

Επιπροσθέτως, η SRC διέπεται από την αρχή της «μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης» για πλοίο τρίτης χώρας που α) οδηγήθηκε προς ανακύκλωση σε μονάδα εγκατάστασης ανακύκλωσης κράτους μέρους της Συνθήκης, β) αγκυροβόλησε σε λιμάνι κράτους μέρους και γ) πλέον εν γένει σε μονάδες εγκατάστασης ανακύκλωσης κράτους μέρους. Τέλος, η SRC περιλαμβάνει ειδικότερες διατάξεις για την έρευνα και την επιθεώρηση των πλοίων και των μονάδων εγκατάστασης ανακύκλωσης. Η εν θέματι Συνθήκη έχει βασιστεί εξ ολοκλήρου σ' ένα σύστημα ελέγχων και ερευνών τόσο του κράτους σημαίας και του κράτους λιμένα όσο και του κράτους των εγκαταστάσεων ανακύκλωσης.

III. Η υλοποίηση των ευρωπαϊκών πρωτοβουλιών για την ανακύκλωση πλοίων

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, λαμβάνοντας υπόψιν την σύνδεση μεταξύ της σταδιακά αυξανόμενης ανταγωνιστικότητας που επικρατεί στη ναυτιλιακή βιομηχανία και των αναγκαίων πλέον υψηλών ευρωπαϊκών προτύπων σχετικά με την ασφάλεια, την υγεία και τη βιωσιμότητα¹³⁷, προχώρησε σε νομοθετικές ενέργειες προς πλήρωση των υφιστάμενων νομοθετικών κενών από τα ήδη θεσπισμένα διεθνή κείμενα. Χαρακτηριστική είναι η έκθεση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου του 2008 στην σχετική Κυβερνητική Διαβούλευση για την περιβαλλοντική πολιτική αφορώσα την αγορά

¹³⁷ Βλ. *Lemonia Tsaroucha*, Future challenges for the EU Maritime Safety Regime, chapter 3; Environmental Sustainability for Maritime Safety and Security; Legal implications to ships, cargo and the human element, 9th International Conference of Maritime Law, σελ. 25.

διάλυσης πλοίων¹³⁸, η οποία ανέφερε ότι: «είναι ηθικά απαράδεκτο να επιτρέπεται και να εξακολουθείται η υποβάθμιση της υγείας των ανθρώπων και του περιβάλλοντος συνεπεία των επικρατουσών στις μονάδες ανακύκλωσης συνθηκών, αποδεχόμενοι ότι η υγεία χιλιάδων εργαζομένων στην Άπω Ανατολή τίθεται σε κίνδυνο» και ότι η ΕΕ είναι «εν μέρει υπεύθυνη για τα υφιστάμενα κοινωνικά και περιβαλλοντικά προβλήματα στον τομέα της διάλυσης πλοίων». Έτσι, η ΕΕ αποφάσισε να αναλάβει δράση σε συνεργασία με τον ΙΜΟ, προκειμένου να παύσει η ακολουθητέα μέχρι τότε πρακτική της διασυνοριακής μεταφοράς αποβλήτων γνωστή ως “dumping” και να βρεθεί μία παγκοσμίου εμβέλειας βιώσιμη λύση.

Κατόπιν των ανωτέρω, λεκτέον είναι ότι η ΕΕ υιοθέτησε τον Κανονισμό 1013/2006 (Waste Shipment Regulation “WSR”)¹³⁹ προς διευκόλυνση της εφαρμογής της Σύμβασης της Βασιλείας και του τροποποιητικού αυτής Πρωτοκόλλου, προβλέποντας ρητά την εφαρμογή του και προς τα διάλυση πλοία¹⁴⁰. Παρά ταύτα, ο εν λόγω Κανονισμός δεν μπόρεσε να ρυθμίσει αποτελεσματικά τη μεταφορά και εν τέλει ανακύκλωση των προς διάλυση πλοίων, με αποτέλεσμα η ΕΕ να προχωρήσει στην έκδοση του Κανονισμού 1257/2013 (Ship Recycling Regulation “SRR”)¹⁴¹, ο οποίος τέθηκε σε ισχύ από την 1.1.2019 και κωδικοποίησε την SRC, η οποία δεν ήταν επιδεκτική επικύρωσης από διεθνείς οργανισμούς, όπως η ΕΕ. Βασικός σκοπός του SRR ήταν να διευκολύνει¹⁴² θέτοντας σε άμεση εφαρμογή, ενδοκοινοτικά, τη SRC. Οι δύο Κανονισμοί αλληλοαποκλείονται μεταξύ τους, καθώς ο SRR εφαρμόζεται, όταν το πλοίο φέρει σημαία ευρωπαϊκού κράτους, ανεξαρτήτως της γεωγραφικής τους θέσης, ενώ αντίθετα στο ρυθμιστικό πεδίο του WSR εμπίπτουν τα πλοία που αποπλέουν προς το κράτος ανακύκλωσης από οποιαδήποτε ευρωπαϊκή χώρα, ανεξαρτήτως της σημαίας που φέρουν. Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι για τα πλοία που είναι νηολογημένα σε ευρωπαϊκά κράτη και προσορμίζονται εντός της Ένωσης, τίθεται εκποδών ο WSR και εφαρμόζεται αποκλειστικώς ο SRR, ενώ πλέον μόνο για τα μη ευρωπαϊκά πλοία που αναχωρούν από κάποιο ευρωπαϊκό λιμένα προς όποια μονάδα ανακύκλωσης θα ισχύσει ο WSR¹⁴³.

¹³⁸ Διαθέσιμη εδώ: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-6-2008-0156_EN.html

¹³⁹ Διαθέσιμος εδώ: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX%3A32006R1013>

¹⁴⁰ Βλ. Προοιμιακή Σκέψη 37 WSR: «Επιβάλλεται να εξασφαλιστεί η ασφαλής και περιβαλλοντικά ορθή διαχείριση της διάλυσης των πλοίων, ώστε να προστατεύονται η ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον. Επιπλέον, θα πρέπει να σημειωθεί ότι ένα πλοίο είναι δυνατόν να γίνει απόβλητο σύμφωνα με τον ορισμό του άρθρου 2 της Σύμβασης της Βασιλείας και ότι ταυτόχρονα είναι δυνατόν να ορίζεται ως πλοίο σύμφωνα με άλλους διεθνείς κανόνες».

¹⁴¹ Διαθέσιμος εδώ: <https://eur-lex.europa.eu/legalcontent/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02013R1257-20180704>

¹⁴² Βλ. Υπ’ αριθμ. 5 Προοιμιακής Σκέψης SRR και άρθρο 1 παρ.3 του τροποποιητικού αυτής που αναφέρει ότι : «Ο SRR αποσκοπεί στη διευκόλυνση της επικύρωσης της SRC»

¹⁴³ Δίδεται παράδειγμα νηολογημένου στην Ελλάδα πλοίου που εκτελεί πλόες εκτός ΕΕ: Αποπλέει από την Ταϊλάνδη την 1.1.2019 με προορισμό μονάδα ανακύκλωσης στη Νότια Ινδία. Η πλοιοκτήτρια εταιρία αυτού του πλοίου θα υπέχει θέση ευθύνης με βάση τη Σύμβαση της Βασιλείας, καθώς η Ταϊλάνδη είναι συμβαλλόμενο κράτος. Παράλληλα όμως, λόγω της νηολόγησής του, πλοιοκτήτρια πρέπει να τηρεί και τις προβλεπόμενες στον SRR υποχρεώσεις, ανεξαρτήτως του γεγονότος ότι, όταν πάρθηκε η απόφαση για διάλυσή του, δεν ελλειμενίζονταν εντός ΕΕ.

A. Ολική ενσωμάτωση των υποχρεώσεων της Σύμβασης Βασιλείας στον Κανονισμό 1013/2006

Βασικός στόχος των προεκτεθέντων ευρωπαϊκών πρωτοβουλιών είναι να διασφαλιστεί ότι τα πλοία που συνδέονται με ισχυρό δεσμό με την ΕΕ (με κριτήριο τη νηολόγησή τους ή το ιδιοκτησιακό καθεστώς), πρόκειται να ανακυκλώνονται σε εγκαταστάσεις ανακύκλωσης που τηρούνται ασφαλείς και περιβαλλοντικά ορθές διαδικασίες διάλυσης. Επί της ουσίας, η ΕΕ απέβλεψε στην παρεμπόδιση εξαγωγής αποβλήτων από κοινοτικά πλοία που προορίζονται προς διάλυση σε αναπτυσσόμενα κράτη -της Νότιας Ασίας κατά κύριο λόγο-, χωρίς τη δημιουργία περιττών οικονομικών επιβαρύνσεων¹⁴⁴. Ως εκ τούτου, με το άρθρο 36 Καν. 1013/2006 εισάγεται ρητά η απαγόρευση του άρθρου 4 Α της Σύμβασης Βασιλείας, περί της επιβαλλόμενης στους πλοιοκτήτες υποχρέωσης μη εξαγωγής επικίνδυνων αποβλήτων από την Κοινότητα σε εκτός του ΟΟΣΑ κράτη. Η υπό κρίση απαγόρευση αφορά τα απόβλητα που προβλέπονται στο Παράρτημα V του Κανονισμού και στα οποία περιλαμβάνεται και το πλοίο, ένεκα των επικίνδυνων υλικών που φέρει¹⁴⁵ σύμφωνα με τον Κανονισμό¹⁴⁶ ή κατά το εθνικό δίκαιο του κράτους εισαγωγής. Συνεπώς, οποιαδήποτε προσπάθεια απεμπλοκής του πλοίου από την έννοια του επικίνδυνου αποβλήτου, λόγω του ότι μπορεί να φέρει και ανακυκλώσιμα/μη επικίνδυνα υλικά, είναι άνευ ετέρου ανώφελη¹⁴⁷.

Επιπλέον, ο WSR θεσπίζοντας ένα παρόμοιο με τη Σύμβαση της Βασιλείας καθεστώς υποχρεώσεων για τους πλοιοκτήτες, επιβάλλει οποιαδήποτε διασυνοριακή διακίνηση αποβλήτων, τα οποία προορίζονται για εργασίες αξιοποίησης εκτός των κρατών ΟΟΣΑ, να υπόκειται στη διαδικασία «Προηγούμενης γραπτής κοινοποίησης και συγκατάθεσης» (άρθρα 3 παρ.1 και 4 WSR). Ως εκ τούτου οι πλοιοκτήτες υποχρεούνται, πριν την ανακύκλωση του πλοίου, να γνωστοποιήσουν εγγράφως την σχετική πρόθεση του για διάλυση αυτού και να ειδοποιήσει την αρμόδια αρχή του κράτους εξαγωγής¹⁴⁸. Για την πραγματοποίηση της ως άνω κοινοποίησης απαιτείται η

¹⁴⁴ COM (2008), 767 final, from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions - An EU strategy for better ship dismantling, par. 4.

¹⁴⁵ Όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω τα πλοία αποτελούν πρωτίστως επικίνδυνα απόβλητα, λόγω των υλικών που έχουν χρησιμοποιηθεί για την κατασκευή τους, αλλά και λόγω του ότι είναι επιβαρυνμένα με επιβλαβείς ουσίες από τα φορτία που μεταφέρουν.

¹⁴⁶ Το Παράρτημα V περιλαμβάνει καταλόγους επικίνδυνων υλικών, τα οποία θεωρούνται και ως τέτοια και από τη Σύμβαση της Βασιλείας. Κάποια από αυτά εντοπίζονται στην δομή του πλοίου και μερικά στον εξοπλισμό του. Τέτοιες ουσίες εξαιτίας των οποίων τα απόβλητα/πλοία συνιστούν επικίνδυνα απόβλητα είναι όσα εμπεριέχουν «*απορρίμματα μετάλλων και κραμάτων αντιμονίου, αρσενικού, βηρυλλίου, καδμίου, μόλυβδου, υδραργύρου, σεληνίου, τελλουρίου και θαλλίου*». Επίσης, εντοπίζονται «*σε ηλεκτρολογικά και ηλεκτρονικά συναρμολογήματα, τα οποία περιέχουν κατασκευαστικά στοιχεία, όπως συσσωρευτές και άλλες ηλεκτρικές στήλες που περιλαμβάνονται στον κατάλογο Α, διακόπτες υδραργύρου, γυαλί από καθοδικές λυχνίες και άλλα είδη ενεργοποιημένου γυαλιού και πυκνωτές PCB, ή έχουν μολυνθεί από συστατικά του παραρτήματος I (π.χ. κάδμιο, υδράργυρο, μόλυβδο, πολυχλωροδιφαινύλια) σε αναλογία τέτοια ώστε να εμφανίζουν χαρακτηριστικά του παραρτήματος III*» και «*απόβλητα μεταλλικών καλωδίων επενδυμένα ή μονωμένα με πλαστικές ύλες που περιέχουν ή έχουν μολυνθεί από ορυκτή πίσσα, PCB (3), μόλυβδο, κάδμιο, άλλες οργανικές αλογονούχες ενώσεις ή άλλα συστατικά του παραρτήματος I στο βαθμό που εμφανίζουν τα χαρακτηριστικά του παραρτήματος III*».

¹⁴⁷ Βλ. άρθρο 36 παρ.1 στ. δ' WSR, το οποίο ορίζει ότι η απαγόρευση ισχύει και στην περίπτωση που το απόβλητο συνιστά κράμα επικίνδυνων και μη επικίνδυνων υλικών.

¹⁴⁸ Σύμφωνα με το άρθρο 2 παρ. 6 WSR και το άρθρο 1 παρ. 1 περ. στ' και Παράρτημα II Β' Οδηγίας 2006/12/ΕΚ η διάλυση πλοίου αποτελεί «πράξη αξιοποίησης» - εν αντιθέσει με την «πράξη διάθεσης»

συμπλήρωση και κατάθεση των προδιατυπωμένων Εγγράφων Κοινοποίησης και Μεταφοράς, τα οποία παρατίθενται στα ΙΑ και ΙΒ του WSR¹⁴⁹ και περιλαμβάνουν προσδιοριστικά της ταυτότητας του δηλούντος στοιχεία και της μονάδας που θα διενεργήσει τις εργασίες αξιοποίησης, ήτοι τη μονάδα ανακύκλωσης¹⁵⁰. Επιπλέον, ο πλοιοκτήτης κατά το άρθρο 4 παρ.4 WSR οφείλει να προσκομίσει και αντίγραφο της σύμβασης πώλησης (καλύπτουσα το σύνολο της μεταφοράς κατ' άρθρο 5 παρ.2 WSR) με την εκάστοτε μονάδα ανακύκλωσης, ενώ σύμφωνα με το άρθρο 6 θα πρέπει να δοθεί χρηματική εγγύηση προς κάλυψη τυχόν εξόδων, προκύπτοντα από την επανεισαγωγή του πλοίου στο κράτος εξαγωγής, σε περίπτωση που η πράξη αξιοποίησης των αποβλήτων κατέστη μη εφικτή κατά τα προβλεπόμενα στη σύμβαση ή η μεταφορά θεωρήθηκε παράνομη¹⁵¹. Τέλος, ο πλοιοκτήτης οφείλει να αναμείνει την έγκριση/συγκατάθεση¹⁵² από τον αρμόδιο φορέα του κράτους εισαγωγής για να ξεκινήσει τις σχετικές με την διάλυση του πλοίου ενέργειες, όπως τη μετακίνηση, ανάκτηση ή διάθεση αυτού (άρθρο 9 παρ.1 WSR), η οποία, αντίθετα με ό,τι ισχύει στη Σύμβαση της Βασιλείας, μπορεί να παρασχεθεί υπό όρους (άρθρο 9 παρ.1 β' 4 WSR)¹⁵³ ή σιωπηρά (άρθρο 1 τελ. εδ' 4 WSR). Οποιαδήποτε ένσταση διατυπώνεται εντός αποκλειστικής 30νθήμερης προθεσμίας από την ημερομηνία αποστολής της απόδειξης παραλαβής και πρέπει να συνοδεύεται από πλήρη αιτιολόγηση¹⁵⁴.

Παρά του γεγονότος όμως, ότι ο WSR προοριζόταν αρχικά να εφαρμοστεί σε πλοία που ο πλοιοκτήτης είχε πρόθεση διάλυσής τους, τελικά αποδείχθηκε ότι ήταν ένα νομοθετικά αναποτελεσματικό μέσο για τη ρύθμιση των διαδικασιών που ακολουθούνται κατά την ανακύκλωση πλοίων. Από τη νομολογία συνάγεται ότι μεγάλο μέρος της πλοιοκτησίας εξακολουθεί να επιλέγει εγκαταστάσεις διάλυσης πλοίων εκτός κοινοτικών και του ΟΟΣΑ κρατών (με εξαίρεση την Τουρκία που

¹⁴⁹ Βλ. Παράρτημα 10 για την Έγγραφο Γνωστοποίηση σχετικά με τη διασυνοριακή διακίνηση αποβλήτων και Παράρτημα 11 για Έγγραφο διακίνησης σχετικά με τη διασυνοριακή μετακίνηση/διάθεση αποβλήτων εντός της ΕΕ.

¹⁵⁰ Πάντως, η αρμόδια αρχή δύναται να ζητήσει την προσκόμιση επιπρόσθετων και συμπληρωματικών στοιχείων κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 4 παρ.3 WSR.

¹⁵¹ Βλ. 35 παρ.2 WSR.

¹⁵² Η ρητώς παρασχεθείσα έγκριση είναι ενιαύσια, ωστόσο υπάρχει δυνατότητα αναπροσαρμογής των χρονικών ορίων (άρθρο 9 παρ.4 WSR) · αντίθετα η σιωπηρή έχει διάρκεια 30 ημερών, κάτι που δεν θα επηρέαζε λογικά τον πλοιοκτήτη, ο οποίος συνήθως επιθυμεί την άμεση διευθέτηση της εξαγωγής και διάλυσης του πλοίου.

¹⁵³ Έχει ενιαύσια διάρκεια, όμως υπάρχει δυνατότητα κατά περίπτωση παράτασης ή μείωσης αυτής, ενώ η σιωπηρή ισχύει για 30 ημέρες.

¹⁵⁴ Βλ. λόγους άρνησης, δυνάμει του άρθρου 11 WSR: «η προγραμματισμένη μεταφορά ή διάθεση δεν είναι σύμφωνη με μέτρα που έχουν ληφθεί για την εφαρμογή των αρχών της εγγύτητας, της κατά προτεραιότητα αξιοποίησης...». Ο WSR υιοθετεί ως βασική αρχή την αρχή της εγγύτητας, ακριβώς όπως η Σύμβαση της Βασιλείας.

συνιστά το μοναδικό κράτος εντός ΟΟΣΑ με ιδιαίτερα αυξημένη και ενεργό δράση στην διάλυση πλοίων¹⁵⁵) ελλείπει διαθέσιμη για ανακύκλωση χωρητικότητα¹⁵⁶.

B. Ο Κανονισμός 1257/2013 ως εργαλείο προώθησης και εφαρμογής της Διεθνούς Σύμβασης Χονγκ Κονγκ

Εμφορούμενη από το πνεύμα καθιέρωσης ενός καθεστώτος για περιβαλλοντικά ορθή και ασφαλή διάλυση πλοίων, η ΕΕ υιοθέτησε περαιτέρω ρυθμιστικά μέτρα και ειδικότερα θέσπισε τον Κανονισμό 1257/2013¹⁵⁷, του οποίου βασικός στόχος σύμφωνα με το άρθρο 1¹⁵⁸ είναι η προώθηση και εν τέλει εφαρμογή της SRC¹⁵⁹. Εκ του λόγου τούτου, εντάσσει στο σώμα της τους διευρυνμένους ορισμούς της SRC για το πλοίο¹⁶⁰ και τον πλοιοκτήτη¹⁶¹. Το πρόσωπο που βαρύνεται με τις προβλεπόμενες στον SRR

¹⁵⁵ Βλ. *T. Puthurcheril*, *From Shipbreaking to...*, ο.π., σελ. 41-42, κατά τον οποίο οι μονάδες ανακύκλωσης που βρίσκονται στην Τουρκία θεωρείται ότι ακολουθούν πιο ασφαλείς, κατάλληλες και περιβαλλοντικά ορθές διαδικασίες διάλυσης πλοίου πχ τη μέθοδο slipway, αντί της μεθόδου beaching, που είναι ευρέως γνωστή και η πλέον συχνότερα εφαρμοζόμενη στα κράτη εκτός του ΟΟΣΑ. Σ αυτή την περίπτωση η προσάραξη γίνεται σε ειδικά διαμορφωμένο μέρος της παραλίας με τη βοήθεια νεωλκείου, συνήθως εκτεινόμενο μέχρι την παραλία. Κατά τη διάρκεια της διάλυσης του, το πλοίο παράλληλα ανελκείται, οπότε ένα μέρος του μένει στεγνό και σε σταθερή κλίση.

¹⁵⁶ Χαρακτηριστική είναι η καταστρατήγηση του WSR, αφού το 91% των πλοίων που υπάγονταν στο πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού 1013/2006, δεν τήρησε την υποχρέωση διάλυσης των πλοίων εντός κρατών του ΟΟΣΑ, λόγω του ότι η διαθέσιμη για ανακύκλωση χωρητικότητα ήταν περιορισμένη.

¹⁵⁷ Στο πεδίο εφαρμογής του SRR ανήκουν τα πλοία που φέρουν σημαία κράτους μέλους της ΕΕ, αλλά και πλοία που φέρουν σημαία τρίτου κράτους, όταν αγκυροβολούν σε λιμάνι κράτους μέλους της ΕΕ (βλ. άρθρο 12 SRR). Προς τούτο, εξαιρεί τα τελευταία από τον WSR (βλ. άρθρο 27 SRR). Έτσι, για αυτά αίρεται η επιβαλλόμενη από τη Σύμβαση της Βασιλείας και τον WSR απαγόρευση της διασυνοριακής μετακίνησης των επικίνδυνων ουσιών που εντοπίζονται στη κατασκευαστική δομή του πλοίου. Βέβαια, εδώ παρατηρείται το εξής παράδοξο: να θεωρείται παράνομη η διακίνηση ενός μηχανήματος που περιέχει τοξικές ουσίες και να είναι νόμιμη η εξαγωγή ενός πλοίου γεμάτο τέτοιες. Για αυτό ο SRR προβλέπει στο άρθρο 30 τη δυνατότητα ελέγχου από την Επιτροπή εάν ορισμένες παραβάσεις εμπίπτουν στο ρυθμιστικό πεδίο της περιβαλλοντικής Οδηγίας 99/2008.

¹⁵⁸ Στο εν λόγω άρθρο φαίνεται ότι ο SRR έχει τριαδική στόχευση: α) την προστασία της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος από την διαδικασία διάλυσης των πλοίων, β) την εισαγωγή κανόνων για την ορθή διαχείριση επικίνδυνων ουσιών επί των πλοίων και όπως προαναφέρθηκε γ) τη διευκόλυνση της επικύρωσης της SRC. Επί της ουσίας με την πρόωρη εφαρμογή των προτύπων και απαιτήσεων της SRC μέσω του SRR, ο τελευταίος φιλοδοξεί να εξασφαλίσει τη συμμόρφωση και εγκαταστάσεων ανακύκλωσης πλοίων με περιβαλλοντικά ασφαλείς και ορθές πρακτικές διάλυσης πλοίων. Έτσι, καθίσταται σαφές ότι ο βασικός στόχος είναι να αποφευχθεί η διάλυση πλοίων που φέρουν σημαία κράτους μέλους της Ένωσης, σε εγκαταστάσεις που δεν λαμβάνονται τα απαιτούμενα μέτρα προστασίας για το εργατικό δυναμικό και το περιβάλλον.

¹⁵⁹ Βέβαια υπάρχει και ο αντίλογος σύμφωνα με τον οποίο υποστηρίζεται ότι μάλλον καθίσταται δυσκολότερη η προώθηση της επικύρωσης της SRC, καθώς τα κράτη μέλη δεν θα είναι αναγκαία η κύρωση μιας Διεθνούς Συνθήκης, εφόσον υπάρχει ο SRR και μέσω αυτού ήδη τηρούνται οι προϋποθέσεις της πρώτης. Όμως, με αυτόν τον τρόπο καθίσταται πιο πιθανό να κυρωθεί η SRC από κράτη εκτός ΕΕ, αν αποφασίσουν να βελτιώσουν τις εγκαταστάσεις ανακύκλωσης που βρίσκονται υπό τη δικαιοδοσία τους, καθιστώντας τες πιο ανταγωνιστικές.

¹⁶⁰ Βλ. 3 παρ. 1 SRR

¹⁶¹ Βλ. 3 παρ. 14 SRR: « “πλοιοκτήτης” νοείται το φυσικό ή νομικό πρόσωπο το εμφανόμενο στο νηολόγιο ως ιδιοκτήτης του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων των φυσικών ή νομικών προσώπων που έχουν στην ιδιοκτησία τους πλοίο για περιορισμένη περίοδο, εκκρεμούσης της πώλησης ή της μεταβίβασής του σε μονάδα ανακύκλωσης πλοίων, ή αν δεν υπάρχει νηολόγηση, το φυσικό ή νομικό πρόσωπο στο οποίο ανήκει το πλοίο ή οποιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής ή ο ναυλωτής γυμνού σκάφους, στο οποίο έχει ανατεθεί η ευθύνη λειτουργίας του πλοίου από τον ιδιοκτήτη του».

είναι λοιπόν, κατ' αρχήν, ο κύριος «σκάφος οποιουδήποτε τύπου» και εμφανιζόμενος στο νηολόγιο, έστω κι αν απέκτησε την κυριότητα για περιορισμένο χρονικό διάστημα (δηλ. ο cash buyer), ενώ και αυτός που έχει αναλάβει την τεχνική διεύθυνση του πλοίου, αν το πλοίο δεν είναι νηολογημένο.

Αντίστοιχες με την SRC είναι οι υποχρεώσεις που βαρύνουν τα ως άνω υπόχρεα πρόσωπα αναφορικά με τις προεργασίες που πρέπει να γίνουν πριν την ανακύκλωση του πλοίου. Ειδικότερα, σύμφωνα με το άρθρο 6 παρ.1 SRR απαιτείται η παροχή κάθε διαθέσιμης πληροφορίας προς τη μονάδα ανακύκλωσης, ώστε να καταρτιστεί το Σχέδιο Ανακύκλωσης Πλοίου, καθώς επίσης και η, ενώπιον της αρμόδιας αρχής και εντός της προβλεπόμενης από αυτή προθεσμίας¹⁶², έγγραφη γνωστοποίηση εκ μέρους του πλοιοκτήτη της πρόθεσης του περί ανακύκλωσης του πλοίου σε ορισμένη ή ορισμένες μονάδες ανακύκλωσης. Ο πλοιοκτήτης προκειμένου να είναι ολοκληρωμένη η ως άνω κοινοποίηση, οφείλει να καταθέσει αντίγραφο του Καταλόγου Επικίνδυνων Υλικών και να αποκαλύψει κάθε παρεχόμενη προς τη μονάδα ανακύκλωσης πληροφορία. Εφόσον εγκριθεί το Σχέδιο Ανακύκλωσης Πλοίου, η αρμόδια αρχή χορηγεί Πιστοποιητικό Καταλληλότητας προς Ανακύκλωση δυνάμει του άρθρου 6 παρ.2 γ. Τέλος, ισχύει και εν προκειμένω η υποχρέωση για διενέργεια ελαχιστοποίησης των εναπομεινάντων στο πλοίο (άρθρο 6 παρ.2 β SRR) και αντιστοίχως στα δεξαμενόπλοια (άρθρο 6 παρ.3 SRR) καταλοίπων.

1. Απονομή υποχρεώσεων στον πλοιοκτήτη και τη μονάδα ανακύκλωσης

ι) Τήρηση Καταλόγου Επικίνδυνων Υλικών

Η ολιστική προσέγγιση της SRC σχετικά με τον έλεγχο χρήσης και διακίνησης των επικίνδυνων υλικών στον τομέα της ναυτιλιακής βιομηχανίας, από το στάδιο της κατασκευής και συντήρησής τους έως τη διάλυσή τους, υιοθετείται και στον SRR. Συνεπώς, ο SRR, ακολουθώντας τους ορισμούς και την τριμερή διάκριση¹⁶³ της SRC σχετικά με τον Κατάλογο Επικίνδυνων Υλικών (άρθρο 5 SRR), εισάγει την απαγόρευση εγκατάστασης και χρήσης τους. Επιπρόσθετα, σύμφωνα με την παρ.2 του ίδιου άρθρου οι ουσιαστικές για τον πλοιοκτήτη υποχρεώσεις αντιδιαστέλλονται ανάλογα με το εάν το πλοίο είναι νεότευκτο ή ήδη υπάρχον, καθώς επίσης και εάν είναι ενωσιακά ή μη, αφού πλέον ο SRR απαιτεί την τήρηση Καταλόγου Επικίνδυνων Υλικών και από μη ενωσιακά πλοία¹⁶⁴ που απλά ελλιμενίζονται σε κράτος μέλος της

¹⁶² Η χώρα μας μέχρι στιγμής δεν έχει καθορίσει αρμόδιο φορέα, που θα επιλαμβάνεται των κοινοποιήσεων των ενδιαφερόμενων πλοιοκτητών, παρόλο που η προθεσμία έχει παρέλθει. Προς τούτο, η Επιτροπή προχώρησε στις 6.6.2019 σε Επίσημη Ειδοποίηση επισημαίνοντας στα κράτη την υποχρέωση συμμόρφωσης με τα σχετικώς διαλαμβανόμενα στον Κανονισμό, τασσόμενης παράλληλα αποκλειστικής προθεσμίας 2 μηνών, άλλως θα επανέλθει με αιτιολογημένη γνώμη, αφού προηγουμένως παράσχει στο κράτος τη δυνατότητα διατύπωσης παρατηρήσεων (άρθρο 258 ΣΛΕΕ). Η Επίσημη Ειδοποίηση της Επιτροπής διαθέσιμη εδώ: https://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-19-2772_en.pdf

¹⁶³ Το πρώτο μέρος προβλέπει τις ουσίες που φέρει το πλοίο κατά τη λειτουργία του ή μετά από κάποια επιθεώρηση, το δεύτερο αφορά τα απόβλητα που ενυπάρχουν στο πλοίο και παρήχθησαν κατά τη λειτουργία του και τέλος το τρίτο τα διάφορα αποθέματα/εφόδια/ κατάλοιπα που υπάρχουν στο πλοίο.

¹⁶⁴ Ο SRR επιτρέπει δύο ειδών επιθεωρήσεων στα πλοία που φέρουν σημαία κράτους εκτός ΕΕ: την αρχική επιθεώρηση προς διαπίστωση ύπαρξης ή εγκυρότητας του πιστοποιητικού καταλληλότητας προς ανακύκλωση, και μία λεπτομερέστερη, διενεργηθείσα από το κράτος λιμένα. Η δεύτερη γίνεται όταν το πλοίο δεν φέρει έγκυρο πιστοποιητικό ή υπάρχουν βάσιμοι λόγοι να πιστευτεί ότι ι) η κατάσταση του

ΕΕ (άρθρο 12). Τέλος, στην παρ.3 του ίδιου άρθρου για την κατάρτιση του ως άνω καταλόγου προβλέπεται και η ενεργοποίηση όσων προβλέπονται στις Κατευθυντήριες Γραμμές του ΙΜΟ. Παρά ταύτα, εντοπίζονται και ορισμένες διαφοροποιήσεις μεταξύ των δύο νομοθετημάτων, αφού στη SRR έχει διευρυνθεί ο κατάλογος των υλικών που θεωρούνται επικίνδυνα¹⁶⁵, όπως πχ τα PFOs¹⁶⁶ και τα HBCDD¹⁶⁷. Η απαίτηση περί τήρησης Καταλόγου Επικίνδυνων Υλικών διακρίνεται σε δύο σκέλη: σε αυτό της κατάρτισης του (που θα αναλυθεί στα Β.1.ι.α και Β.1.ι.β) και σε αυτό της επικαιροποίησής του (βλ. Β.1.ι.γ). Σε γενικότερο πλαίσιο, η ως άνω υποχρέωση του πλοιοκτήτη συνίσταται κατά βάση στο διορισμό -κατ' ενάσκηση της υποχρέωσης επιμέλειάς του- κατάλληλων και εξειδικευμένων επαγγελματιών, στους οποίους αναθέτει την διενέργεια δειγματοληπτικών/οπτικών ελέγχων και τη σύνταξη και υποβολή εκθέσεων δυνάμει του άρθρου 5 παρ.4 SRR¹⁶⁸.

α) Πρόβλεψη για τα νεότευκτα πλοία

Κατά τον SRR, αν συντρέχει περίπτωση νεότευκτου πλοίου¹⁶⁹, η υποχρέωση τήρησης του Καταλόγου Επικίνδυνων Υλικών βαρύνει πρωτίστως το ναυπηγείο και δευτερευόντως τον πλοιοκτήτη, τουλάχιστον κατά την έως την παράδοση του ναυπηγούμενου πλοίου χρονική περίοδο, καθώς το τελευταίο αναλαμβάνει το σχεδιασμό και την ναυπήγησή του. Ως εκ τούτου, κατά το στάδιο αυτό καταρτίζει τη σύμβαση ναυπήγησης, με τη χρήση προδιατυπωμένων συμβάσεων¹⁷⁰ εμπεριέχουσες σχετικές ρήτρες, όπως αυτή της IMO Hazardous Material Inventory και αυτή της Environmental Protection (άρθρο IV). Δια αυτών των συμβάσεων ο πλοιοκτήτης

πλοίου δεν ανταποκρίνεται στο πιστοποιητικό που φέρει και ι) δεν εφαρμόζεται στο πλοίο η σχετική για την τήρηση του Μέρους I του Καταλόγου Επικίνδυνων Υλικών διαδικασία.

¹⁶⁵ Βλ. τις ειδικότερες οδηγίες “EMSA’s Best Practice Guidance on the Inventory of Hazardous Material (“EMSA’s Guidance on IHM” αναφορικά με την τήρηση και επικαιροποίηση του Καταλόγου Επικίνδυνων Υλικών.

¹⁶⁶ Perfluorooctane sulfonic acid, ή υπερφθοροοκτάνιο σουλφονικό οξύ, βλ. ειδική μελέτη της EMSA για τις εμπεριεχόμενες στα Παραρτήματα του SRR επικίνδυνες ουσίες διαθέσιμη εδώ: <http://www.emsa.europa.eu/emsadocuments/latest/download/5034/3168/23.html>

¹⁶⁷ Hexabromocyclododecane ή εξαβρωμοκυκλοδωδεκάνιο. Βλ. *M. Tsimplis* in *R. Coles/ F. Lorenzon*, ο.π., σελ. 332-334, που εκθέτει τις βασικές διαφορές μεταξύ SRC και SRR. Βλ. επίσης *N. Mikelis* in *H. Psarafitis*, ο.π., σελ. 235-237 για τη συνήθη χρήση των υπό κρίση επικίνδυνων υλικών στην δομή και τον εξοπλισμό των εμπορικών πλοίων.

¹⁶⁸ Ως ανεξάρτητοι επαγγελματίες, που δύνανται να υποστηρίξουν την παροχή των κατάλληλων για την κατάρτιση και ενημέρωση του Καταλόγου Επικίνδυνων Υλικών θεωρούνται οι ειδικές προς αυτό εταιρίες (specialist IMH service providers), αλλά και οι νηογνώμονες. Έτσι, καθίσταται εφικτή η διασφάλιση της συμμόρφωσης με τις προβλεπόμενες στον SRR απαιτήσεις αλλά και η εξακρίβωση της πληρότητας και ορθότητας των προρισμάτων μέσω έρευνας παρακολούθησης, βλ. *EMSA’s Guidance on IHM*, ο.π., σελ. 7-8.

¹⁶⁹ Βλ. άρθρο 3 παρ.2 SRR: Ως «νέο πλοίο» νοείται το πλοίο: α) του οποίου η σύμβαση ναυπήγησης συνάπτεται την ημερομηνία θέσης σε εφαρμογή του παρόντος κανονισμού ή αργότερα, ή β) εάν δεν υπάρχει σύμβαση ναυπήγησης, πλοίο στο οποίο έχει τεθεί η τρόπιδα ή το οποίο βρίσκεται σε παρόμοιο στάδιο ναυπήγησης έξι μήνες μετά την ημερομηνία θέσης σε εφαρμογή του παρόντος κανονισμού ή αργότερα, ή γ) που παραδίδεται 30 μήνες μετά την ημερομηνία θέσης σε εφαρμογή του παρόντος κανονισμού ή αργότερα».

¹⁷⁰ Βλ. <https://www.bimco.org/-/media/BIMCO/Contracts-and-Clauses/Contracts/Sample-copies/Sample-copyNEWBUILDCON.ashx> για την προδιατυπωμένη σύμβαση NEWBUILDCON BIMCO

δύναται να καθορίσει συγκεκριμένα τεχνικά και ποιοτικά χαρακτηριστικά¹⁷¹, που επιθυμεί να έχει το προς παράδοση πλοίο, και τα οποία προφανώς θα ανταποκρίνονται στις επιβαλλόμενες από SRR απαιτήσεις και πρότυπα ασφαλείας. Ακολούθως, θα πρέπει να γίνεται εκτενής αναφορά στα επικίνδυνα υλικά και μάλιστα θα πρέπει να προσδιορίζεται η θέση τους στη δομή και τον εξοπλισμό του πλοίου αλλά και η περιεκτικότητά τους. Επιπρόσθετα, είναι άξιο να σημειωθεί ότι, με τις προαναφερθείσες προδιατυπωμένες πρότυπες συμβάσεις γίνεται ευθεία παραπομπή στον SRC και τις Κατευθυντήριες Οδηγίες του IMO, οπότε ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να επιβάλλει ειδική ρήτρα στη σύμβαση ναυπήγησης περί της μη χρήσης των προβλεπόμενων στον διευρυμένο του SRR κατάλογο επικίνδυνων υλικών. Τέλος, σύμφωνα με τις Κατευθυντήριες Οδηγίες της EMSA ο πλοιοκτήτης δύναται, πριν την παράδοση του πλοίου, να προβαίνει στη διενέργεια τυχαίων ελέγχων¹⁷², προκειμένου να διαπιστώνεται η συμμόρφωση του ναυηγείου επί της ως άνω ρήτρας¹⁷³.

β) Πρόβλεψη για τα υπάρχοντα πλοία

Αναφορικά με τα υπάρχοντα πλοία δηλ. αυτά τα οποία υπόκεινται ήδη σε εμπορική εκμετάλλευση και λειτουργία (άρθρο 5 παρ.1 SRR), υπόχρεο πρόσωπο για την κατάρτιση του Καταλόγου Επικίνδυνων Υλικών είναι αποκλειστικά ο πλοιοκτήτης, τηρώντας και τα διαλαμβανόμενα στις Κατευθυντήριες Οδηγίες της EMSA και του IMO. Ειδικότερα, ο πλοιοκτήτης θα πρέπει, στο μέτρο του δυνατού, να συγκεντρώσει όλες τις διαθέσιμες πληροφορίες, αφορώσες την δομική κατασκευή και τον εξοπλισμό του πλοίου, και εν συνεχεία απαιτείται η καταγραφή αυτών και η επεξεργασία τους κατόπιν αξιολόγησης των οικείων εγγράφων και ταξινόμηση των υλικών που ευρέθησαν σε αυτά¹⁷⁴, σύμφωνα με τον κατάλογο των επικίνδυνων υλικών του Παραρτήματος I και II¹⁷⁵ του SRR. Έπειτα, ο SRR, επιβάλλοντας την ως άνω υποχρέωση τόσο στα κοινοτικά όσο και στα εξωκοινοτικά/τρίτα πλοία, θεσπίζει στα άρθρα 5 παρ.4 και 12 παρ.3 αντίστοιχα την προπαρασκευή ενός σχεδίου, στο οποίο θα αναλύεται ο οπτικός ή δειγματοληπτικός έλεγχος (Visual/Sampling Check Plan “VSCP”), στον οποίο θα βασίζεται η κατάρτιση του Καταλόγου Επικίνδυνων Υλικών. Τον παραπάνω έλεγχο ακολουθεί ο φυσικός δειγματοληπτικός έλεγχος, ο οποίος, όπως προεκτέθη, για τα υπάρχοντα πλοία είναι στοχευμένος. Εντούτοις, οι Κατευθυντήριες Οδηγίες της EMSA προτείνουν την διενέργεια πρόσθετων τυχαίων ελέγχων, σε περιπτώσεις επισκευής ή αναβάθμισης/μετασχηματισμού του πλοίου. Όταν ολοκληρωθούν οι παραπάνω διαδικασίες, ο πλοιοκτήτης από τους διεξαχθέντες ελέγχους και τα ήδη διαθέσιμα αλλά και τυχόν προκύπτοντα στοιχεία, προβαίνει στην καταγραφή των μη ασφαλών υλικών του Μέρους I του Καταλόγου Επικίνδυνων Υλικών. Τέλος, αφού καταρτιστεί ο υπό κρίση Κατάλογος, χορηγείται το

¹⁷¹ Βλ. υπ’ αριθμ. 4 παρ. 2 NEWBUILDCON 186, σύμφωνα με την οποία το ναυπηγείο έχει υποχρέωση παροχής Δήλωσης Συμμόρφωσης (Statement of Compliance) με το Green Passport των Κατευθυντήριων Γραμμών του IMO.

¹⁷² Βλ. EMSA’s Guidance on IHM, ο.π., σελ. 12

¹⁷³ βλ. M. Galley, ο.π., σελ. 168.

¹⁷⁴ Βλ. H. Klein, ο.π., σελ. 174

¹⁷⁵ Σε αυτές περιλαμβάνονται οι εξής: το κάδμιο, το εξασθενές χρώμιο, ο μόλυβδος, ο υδράργυρος και οι ενώσεις αυτών, το πολυβρωμιούχο διφαινύλιο (PBBs), οι πολυβρωμιούχοι διφαινυλαιθέρες (PBDEs), τα πολυχλωριούχα ναφθαλίνια (όσα έχουν πάνω από 3 άτομα χλωρίου), κάθε ραδιενεργή ουσία, καθώς και ορισμένες χλωριούχες παραφίνες μικρής αλυσίδας (αλκάνια, C10-C13) και τέλος το βρωμιούχο επιβραδυντικό φλόγας (HBCDD)

Πιστοποιητικό Καταλόγου (Inventory Certificate), κατόπιν ελέγχου από την αρμόδια αρχή.

γ) Επικαιροποίηση καταλόγου

Σύμφωνα με τον SRR ο πλοιοκτήτης έχει διαρκή υποχρέωση, καταβάλλοντας κάθε δυνατή προσπάθεια, να τηρεί ενημερωμένο Κατάλογο Επικίνδυνων Υλικών, όπως χαρακτηριστικά προκύπτει από την φράση «*καθ' όλη τη διάρκεια εκμετάλλευσης του πλοίου*», αποσκοπώντας στην καταγραφή του Μέρους ΙΙ του Καταλόγου, το οποίο αφορά τα επικίνδυνα υλικά και τις επιβλαβείς ουσίες με τις οποίες επιβαρύνεται το πλοίο ένεκα της εμπορικής του εκμετάλλευσής (πχ. μεταφορά επικίνδυνου φορτίου). Χαρακτηριστικές επίσης περιπτώσεις μετά τις οποίες απαιτείται επικαιροποίηση του Καταλόγου είναι, όταν πραγματοποιούνται επισκευές με συνέπεια να μεταβάλλεται η κατασκευαστική δομή του πλοίου ή τα συστήματα και ο εξοπλισμός του. Σε συνέχεια της ήδη εκτεθείσας διάκρισης περί ενωσιακών και τρίτων πλοίων, δέον όπως αναφερθεί ότι και εδώ ισχύει η υποχρέωση περί της τήρησης ενημερωμένου Καταλόγου Επικίνδυνων Υλικών, για όλα τα πλοία –και ανεξαρτήτως σημαίας¹⁷⁶- που ελλιμενίζονται στον ενωσιακό υδάτινο χώρο. Η διαφοροποίηση εν προκειμένω, έγκειται στο γεγονός ότι τα ενωσιακά πλοία πρέπει να τηρούν Πιστοποιητικού Καταλόγου, ενώ για τα εξωκοινοτικά αρκεί η ύπαρξη Δήλωσης Συμμόρφωσης (άρθρο 3 παρ.25 SRR)¹⁷⁷. Προκειμένου να καταστεί εφικτή η συμμόρφωση στην εν λόγω υποχρέωση, οι Κατευθυντήριες Γραμμές της EMSA προτείνουν ο πλοιοκτήτης να διορίσει και αναθέσει σε εξειδικευμένο πρόσωπο (πχ το πρόσωπο που είχε αναλάβει την διενέργεια τυχαίων και στοχευμένων ελέγχων στο στάδιο της κατάρτισης του Καταλόγου)¹⁷⁸ την ενάσκηση των απαραίτητων ενεργειών ανανέωσης του Καταλόγου και όλως επικουρικώς να εντάξει ένα σύστημα ποιοτικής διαχείρισης (quality management system) στην εταιρία του. Ειδικότερα, πρόκειται για ένα σύστημα εξατομικευμένο για κάθε πλοίο, χάριν του οποίου παρέχονται επικαιροποιημένες και έγκυρες πληροφορίες σχετικά με τον Κατάλογο Επικίνδυνων Υλικών, και το οποίο δεν επηρεάζεται από άλλους μεταβλητούς παράγοντες, όπως η σημαία που φέρει το πλοίο ή το καθεστώς πλοιοκτησίας και γενικότερα αλλαγές σε πρόσωπα νευραλγικής για τη ναυτιλιακή επιχείρηση σημασίας (πχ. τεχνικός διευθυντής, IHM expert). Έτσι, οι καταγραφείσες και υπό επεξεργασία πληροφορίες που λαμβάνονται υπόψιν πριν την ανακύκλωση του πλοίου, δεν θα είναι αποσπασματικές και ατελείς. Προς ενίσχυση αυτού του συστήματος και προκειμένου να αξιολογηθούν σωστά τυχόν επικίνδυνα υλικά, που προέκυψαν από επισκευές ή μετασχηματισμό του πλοίου, προτείνεται η δημιουργία ειδικού λογισμικού και ο προκαθορισμός του είδους και της περιοδικότητας των ελέγχων.

¹⁷⁶ παρατηρείται σημαντική διαφορά σε σχέση με τα προβλεπόμενα στην SRC, καθώς η τελευταία ορίζει μόνο ότι τα πλοία φέροντα σημαία τρίτου κράτους δεν θα πρέπει να απολαμβάνουν ευμενέστερης αντιμετώπισης (άρθ. 3 παρ. 4 SRC) και δεν προβλέπει για αυτά περαιτέρω υποχρεώσεις.

¹⁷⁷ «*Νοείται το πιστοποιητικό συγκεκριμένο για κάθε πλοίο, το οποίο εκδίδεται για τα πλοία που φέρουν σημαία τρίτης χώρας και συνοδεύεται από Κατάλογο Επικίνδυνων Υλικών*».

¹⁷⁸ Υπάρχει η δυνατότητα να ανατεθεί σε νηογνώμονα. Βλ. *International Chamber of Shipping*, ο.π., σελ. 7.

ii) Ο «Ευρωπαϊκός Κατάλογος Ανακύκλωσης» και η σύγκρουση με το διεθνές δίκαιο

Κατά το άρθρο 6 παρ.2 του SRR ο πλοιοκτήτης «οφείλει να διασφαλίσει ότι, τα πλοία που προορίζονται για ανακύκλωση, ανακυκλώνονται μόνο σε εγκαταστάσεις ανακύκλωσης πλοίων, που περιλαμβάνονται στον Ευρωπαϊκό Κατάλογο Ανακύκλωσης». Κατ' ακολουθία των ανωτέρω, καθίσταται σαφές ότι η υπό κρίση υποχρέωση είναι καίριας σημασίας για τον SRR και ότι οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να ενεργούν, καταβάλλοντας τη δέουσα επιμέλεια και κάθε δυνατή προσπάθεια¹⁷⁹, προκειμένου να διασφαλίσουν ότι, τα προς διάλυση πλοία τους, θα ανακυκλωθούν σε εγκαταστάσεις που ακολουθούν ασφαλείς και περιβαλλοντικά ορθές διαδικασίες διάλυσης, λειτουργούν με αυστηρούς κανόνες και περιλαμβάνονται κατά περιοριστικό τρόπο στον Ευρωπαϊκό Κατάλογο (European List)¹⁸⁰. Η υποβολή σχετικής αίτησης στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποτελεί sine qua non όρο για την ένταξη μίας μονάδας ανακύκλωσης στον Ευρωπαϊκό Κατάλογο και υποχρεούνται να πληρούν ορισμένες προϋποθέσεις ως προς την κατασκευή και λειτουργία τους¹⁸¹. Ωστόσο, και εγκαταστάσεις διάλυσης πλοίων εκτός ΕΕ μπορούν να υποβάλλουν τέτοια αίτηση προκειμένου να συμπεριληφθούν στον Ευρωπαϊκό Κατάλογο περιέχων όλες τις εξουσιοδοτημένες μονάδες. Το γεγονός αυτό επιβεβαιώνεται, καθώς στον εν λόγω Κατάλογο περιλαμβάνονται διαλυτήρια κριθέντα ως κατάλληλα που βρίσκονται στην Τουρκία και τις ΗΠΑ, ενώ υπάρχει δυνατότητα και για ένταξη νέων μονάδων διάλυσης, οι οποίες πληρούν τις τιθέμενες στον SRR ποιοτικές απαιτήσεις και προδιαγραφές¹⁸².

Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, διαπιστώνονται αντικρουόμενες σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο προβλέψεις. Ειδικότερα, όπως αναλύθηκε ήδη, ο

¹⁷⁹ Θα μπορούσε θεωρητικά να υποστηριχθεί ότι η αυξημένη επιμέλεια που πρέπει να επιδείξει ο πλοιοκτήτης εξικνείται μέχρι του σημείου διεξαγωγής επιτόπιας επιθεώρησης στο διαλυτήριο, προκειμένου να βεβαιώσει, ότι οι διαδικασίες ανακύκλωσης του πλοίου διενεργούνται βάσει του Σχεδίου Ανακύκλωσης Πλοίου. Ωστόσο, κάτι τέτοιο εντάσσεται μάλλον στη σφαίρα του ανέφικτου, αν αναλογιστεί κανείς το ιδιαίτερα υψηλό κόστος ενός τέτοιου ελέγχου, πολλώ δε μάλλον κατά το στάδιο αυτό που η κυριότητα του πλοίου έχει μεταβιβαστεί στη μονάδα ανακύκλωσης.

¹⁸⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv%3A0J.L.2023.190.01.0013.01.ENG>

¹⁸¹ The Marine Professionals (MARPROF Environmental Ltd), Report on the European List of ship – recycling facilities, 2020, σελ.6

¹⁸² Με βάση το άρθρ. 13, η μονάδα που εξουσιοδοτείται από τις αρμόδιες αρχές της για τη διεξαγωγή των δραστηριοτήτων ανακύκλωσης πλοίων θα πρέπει: «να έχει σχεδιασθεί, κατασκευασθεί και λειτουργεί με ασφαλή και φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο· να λειτουργεί από κατασκευασμένες δομές· να θεσπίζει συστήματα διαχείρισης και παρακολούθησης, διαδικασίες και τεχνικές με σκοπό την πρόληψη, μείωση, ελαχιστοποίηση και στο μέτρο του εφικτού, εξάλειψη: i) των κινδύνων για την υγεία των ενδιαφερόμενων εργαζομένων και για τον πληθυσμό κοντά στη μονάδα ανακύκλωσης πλοίων, και ii) των δυσμενών για το περιβάλλον επιπτώσεων από την ανακύκλωση πλοίων· ε) να καταρτίζει σχέδιο μονάδας ανακύκλωσης πλοίων· [...]· να ζ) εξασφαλίζει την ασφαλή και φιλική προς το περιβάλλον διαχείριση και αποθήκευση επικίνδυνων υλικών και αποβλήτων [...]· η) να καταρτίζει και διατηρεί σχέδιο ετοιμότητας και αντίδρασης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, διασφαλίζει ταχεία πρόσβαση σε εξοπλισμό σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, όπως είναι ο εξοπλισμός και τα οχήματα πυρόσβεσης, τα ασθενοφόρα και οι γερανοί, στα πλοία και σε όλους τους χώρους των εγκαταστάσεων ανακύκλωσης· θ) να μεριμνά για την ασφάλεια και την εκπαίδευση των εργαζομένων, συμπεριλαμβανομένης της διασφάλισης της χρήσης προσωπικού προστατευτικού εξοπλισμού για εργασίες που απαιτούν τέτοια χρήση· ι) να τηρεί μητρώα σχετικά με τα συμβάντα, τα ατυχήματα, τις επαγγελματικές νόσους και τις χρόνιες επιδράσεις και, εφόσον ζητείται από τις αρμόδιες αρχές, αναφέρει συμβάντα, ατυχήματα, επαγγελματικές νόσους και χρόνιες επιδράσεις που προκαλούν ή μπορούν να προκαλέσουν κινδύνους για την ασφάλεια των εργαζομένων, την ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον· [...]».

διεθνής νομοθέτης στο άρθρο 4 Α της Σύμβασης της Βασιλείας έθεσε κατά απόλυτο τρόπο απαγόρευση εξαγωγής των αποβλήτων, -άρα και των πλοίων που συνιστούν εξ ορισμού απόβλητα-, από ευρωπαϊκό σε κράτος εκτός ΟΟΣΑ, με σκοπό την ανακύκλωση, ακόμα και αν έχει κριθεί, κατόπιν αυστηρών επιθεωρήσεων, ότι φέρουν τα απαραίτητα εγγύα ασφαλείας¹⁸³. Δηλαδή αποκλείονται εκ μόνου του γεγονότος ότι λειτουργούν εκτός των γεωγραφικών ορίων που θέτει η Σύμβαση της Βασιλείας. Αντίθετα, ο SRR προβλέπει τη δυνατότητα περίληψης στον Ευρωπαϊκό Κατάλογο οποιασδήποτε μονάδας ανακύκλωσης, ανεξαρτήτως γεωγραφικών ορίων, αρκεί να πληροί τα αυξημένα πρότυπα ασφαλείας και προδιαγραφές που επιβάλλει ο ίδιος. Προς επίλυση αυτής της σύγκρουσης και δεδομένου ότι τη Σύμβαση της Βασιλείας την έχει κυρώσει η ίδια η ΕΕ ως οργανισμός¹⁸⁴, δεν θα εφαρμοστεί η αρχή της χρονικής προτεραιότητας και το ερμηνευτικό κριτήριο για αρμονία με το ευρωπαϊκό δίκαιο, αλλά θα διενεργηθεί σχετικός έλεγχος νομιμότητας από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο δυνάμει του άρθρου 263 ΣΛΕΕ¹⁸⁵. Συνεπώς, από τα παραπάνω συνάγεται ότι ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να επιλέγει εγκαταστάσεις διάλυσης πλοίων, που πληρούν τις τιθέμενες στον SRR απαιτήσεις, πλην όμως δεν βρίσκονται σε κράτη εκτός του ΟΟΣΑ.

Εντούτοις, έχει διατυπωθεί και η αντίθετη άποψη, σύμφωνα με την οποία ο SRR δεν έρχεται σε αντίθεση με τη Σύμβαση της Βασιλείας, ούτε την καταστρατηγεί, εκ του λόγου ότι ο SRR αποβλέπει στην καθιέρωση ασφαλών και περιβαλλοντικά ορθών διαδικασιών ανακύκλωσης πλοίων, ενώ η δεύτερη, όπως αναδείχθηκε στο υπό ΙΑ, λόγω πρακτικών και αποδεικτικών δυσχερειών περί της ύπαρξης ή μη της πρόθεσης του πλοιοκτήτη διάθεσης του πλοίου, δεν εφαρμόζεται στις αυτές περιπτώσεις (ενν. διάλυσης πλοίων). Αυτό το νομοθετικό κενό θέλησε να καλύψει ο ευρωπαϊκός νομοθέτης, προβλέποντας καλή τη πίστη τον Ευρωπαϊκό Κατάλογο. Συμπληρωματικά, εφαρμόζοντας την ύψιστη και θεμελιώδη ευρωπαϊκή αρχή της ισότητας¹⁸⁶, αποφεύγει τη διάκριση μεταξύ των μονάδων ανακύκλωσης σε εντός και εκτός της ΕΕ και του ΟΟΣΑ. Συνοψίζοντας, με βάση την άποψη αυτή, ο πλοιοκτήτης δεν θα πρέπει να στερείται της δυνατότητας επιλογής μίας μονάδας ανακύκλωσης, μόνο λόγω του ότι αυτή λειτουργεί σε εκτός του ΟΟΣΑ κράτος.

2. Αξιολόγηση του Κανονισμού 1257/2013

Αποσκοπώντας στη διασφάλιση της υγείας και ασφαλών εργασιακών συνθηκών, η ΕΕ υιοθέτησε τον SRR, επιτυγχάνοντας δύο βασικούς της στόχους, την καθιέρωση

¹⁸³ Βλ. *M. Tsimplis in R. Coles/ F. Lorenzon (eds.), ο.π., σελ. 327*

¹⁸⁴ Ως εκ τούτου η ΕΕ θα πρέπει να αποφεύγει την έκδοση παράγωγου δικαίου, που έρχεται σε αντίθεση με τις αναληφθείσες από αυτή υποχρεώσεις σύμφωνα με το διεθνές ουσιαστικό δίκαιο. Βλ. άρθρο 18 της Σύμβασης της Βιέννης 1969 για τις Διεθνείς Συνθήκες που ορίζει : «*το Κράτος υποχρεούται όπως απόσχη εκ πράξεων, αίτινες θ' απεστερούν συνθήκην τινά του αντικειμένου και σκοπού ταύτης*».

¹⁸⁵ «*Το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης ελέγχει τη νομιμότητα των νομοθετικών πράξεων, πράξεων του Συμβουλίου, της Επιτροπής, και της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας, εκτός των συστάσεων και γνωμών, και των πράξεων του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου που παράγουν νομικά αποτελέσματα έναντι τρίτων. Ελέγχει επίσης τη νομιμότητα των πράξεων των λοιπών οργάνων ή οργανισμών της Ένωσης που προορίζονται να παράγουν έννομα αποτελέσματα έναντι τρίτων*»

¹⁸⁶ Βλ. προοιμιακή σκέψη υπ' αριθμ. 8 SRR: «*Η αρχή της ισότητας στο ενωσιακό δίκαιο θα πρέπει να τηρείται και η εφαρμογή της να παρακολουθείται, ιδίως κατά την κατάρτιση και αναπροσαρμογή του Ευρωπαϊκού Καταλόγου όσον αφορά τις μονάδες ανακύκλωσης πλοίων σε κράτος μέλος καθώς και τις μονάδες ανακύκλωσης πλοίων σε τρίτες χώρες που πληρούν τις απαιτήσεις του παρόντος Κανονισμού*»

ενός νομοθετήματος που θα έχει πρώτον δεσμευτική ισχύ και δεύτερον άμεση εφαρμογή στα κράτη μέλη της. Ως εκ τούτου, κατάφερε να επιβάλλει μια εναρμονισμένη πολιτική ως προς την ανακύκλωση πλοίων σε όλη την επικράτεια της και να αποτελέσει εργαλείο προώθησης της επικύρωσης της SRC από τα κράτη μέλη. Ο SRR, αν και σε πολλά σημεία του έχει υιοθετήσει και συμπεριλάβει απαιτήσεις και πρότυπα που θέτει η SRC, την υπερβαίνει κιόλας, αφού υιοθετεί μεγαλύτερο επίπεδο ασφάλειας και καθορίζει όρους λειτουργίας εγκαταστάσεων ανακύκλωσης που εδράζονται και εκτός ΕΕ. Αυτό καθίσταται εφικτό, καθώς περιλαμβάνει διατάξεις εξωεδαφικής ακεραιότητας¹⁸⁷.

Ωστόσο, παρά τη φιλοδοξία να υιοθετηθεί εντός της Ένωσης ένα σταθερό και ολοκληρωμένο σύστημα αυστηρών κανόνων που ρυθμίζουν την ανακύκλωση πλοίων, το βασικό πρόβλημα παραμένει. Όπως έχει ήδη αναφερθεί και σε άλλα σημεία της παρούσας, ένεκα του ότι η διαδικασία μετανηολόγησης των πλοίων είναι στην πράξη εύκολη και φθηνή, αρκετοί πλοιοκτήτες πλοίων που φέρουν σημαία κράτους μέλους, αποφασίζουν πριν την ανακύκλωση να αλλάξουν οι ίδιοι τη σημαία του πλοίου τους ή να το πουλήσουν σε cash buyer και αυτός με τη σειρά του θα προβεί κατά κανόνα σε μετανηολόγηση. Με αυτόν τον τρόπο, οι πλοιοκτήτες παρακάμπτουν τον SRR και τις απαιτήσεις και υποχρεώσεις που αυτός θέτει. Αυτό συμβαίνει κατά κύριο λόγο, επειδή το κόστος ανακύκλωσης σε μια μονάδα περιληφθείσα στον Ευρωπαϊκό Κατάλογο είναι δυσθεώρητα υψηλότερο εν συγκρίσει με το τίμημα που θα καταβάλει σε ένα διαλυτήριο στη Νότια Ασία. Δυστυχώς, στον SRR δεν προβλέφθηκε σχετικά διάταξη πχ επιβολής κυρώσεων στην περίπτωση αλλαγής νηολογίου, προκειμένου να αντιμετωπιστεί το υπό κρίση ζήτημα.

Κατόπιν διαπίστωσης των ανωτέρων κενών που άφησε ο SRR, καθίσταται σαφές ότι απαιτείται η υιοθέτηση και λειτουργία ένας οικονομικού μηχανισμού, καθώς ο πλοιοκτήτης πλοίου που φέρει σημαία κράτους μέλους, δεν έχει κανένα οικονομικό κίνητρο να ανακυκλώσει το πλοίο του σε μονάδα ανακύκλωσης που ακολουθεί περιβαλλοντικά ασφαλείς και ορθές πρακτικές διάλυσης. Έτσι, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε το 2017 το πολλά υποσχόμενο, καινοτόμο και χρηματοδοτικό μέσο δια της καθιέρωσης Άδειας Ανακύκλωσης Πλοίου. Ειδικότερα, σύμφωνα με το άρθρο 29 SRR η πρόταση αφορά τη *«θέσπιση χρηματοδοτικού μέσου, το οποίο θα διευκολύνει την ασφαλή και ορθή ανακύκλωση πλοίων και τη συνοδεύει, εφόσον ενδείκνυται»*. Δυνάμει της ως άνω διάταξης επέρχεται επέκταση των υποχρεώσεων των πλοιοκτητών, καθώς η χορήγηση της Άδειας Ανακύκλωσης θα εξαρτάται από την εκπλήρωση ορισμένων υποχρεώσεων οικονομικής φύσεως. Επί του πρακτέου, η εν θέματι πρόταση αφορά την συγκέντρωση προσόδων/επαναλαμβανόμενων χρεώσεων¹⁸⁸ προερχόμενες από όλα τα πλοία ανεξαρτήτως σημαίας, τα οποία θα εισέρχονται ή ελλιμενίζονται σε λιμάνι της ΕΕ, με σκοπό τη δημιουργία κεφαλαίου ανακύκλωσης. Έπειτα, οι πλοιοκτήτες πλοίων με σημαία ΕΕ, θα μπορούν να διεκδικήσουν καταβολή αποζημίωσης επιδεικνύοντας

¹⁸⁷ Βλ. άρθρο 13 παρ.2γ σύμφωνα με το οποίο, εφόσον απαιτείται, όταν ολοκληρώνεται η διαδικασία της ανακύκλωσης να διαβιβάζεται η δήλωση ολοκλήρωσης από το φορέα εκμετάλλευσης της μονάδας στην υπηρεσία που εξέδωσε το πιστοποιητικό καταλληλότητας του πλοίου δηλ. στο κράτος σημαίας, ενώ κατά την SRC πρέπει η μονάδα να γνωστοποιείται στην αρμόδια αρχή του ιδίου κράτους και να αποστέλλεται αντίγραφο στο κράτος της σημαίας.

¹⁸⁸ Η εν λόγω πρόταση είναι σύμφωνη και με την αρχή του «ο ρυπαίνων πληρώνει», καθώς η χρέωση θα υπολογίζεται ανάλογα με τη χωρητικότητα του φορτίου.

αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με την διάλυση αυτών σε «πράσινη» μονάδα εντός ή εκτός ΕΕ.

Εν κατακλείδι, η υιοθέτηση του SRR συνιστά πράγματι εξέλιξη σε σύγκριση με προϋφιστάμενα διεθνή και νομοθετικά κείμενα, που ρυθμίζουν την ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθή διάλυση των πλοίων. Εντούτοις, και εδώ εντοπίζονται νομοθετικά κενά και αδύναμα σημεία, όπως η καταστρατήγησή του δια της ευκόλως μεταπήδησης από νηολόγια κρατών μελών σε νηολόγια τρίτων κρατών εκτός ΕΕ, προσφέροντα σημαίες ευκαιρίας. Επιπροσθέτως, ο SRR στερείται διεθνούς δεσμευτικότητας και ομοιομορφίας, απαραίτητων στοιχείων για αποτελεσματική αντιμετώπιση/ρύθμιση του εν θέματι και με έντονα στοιχεία διασυνοριακότητας θέματος, αντί της υιοθέτησης ενωσιακών κανονισμών με ορισμένο ρυθμιστικό ορίζοντα.

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΩΝ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

II. Το καθεστώς ευθύνης του πλοιοκτήτη σύμφωνα με τους διεθνείς κανόνες και η αδύνατη θεμελίωση ευθύνης του

A. Αυστηρές οι ρυθμίσεις περί ευθύνης στη Σύμβαση της Βασιλείας χωρίς ουσιαστική εφαρμογή

Όπως εξηγήθηκε διεξοδικώς και ανωτέρω, η διεθνής πρωτοβουλία, που οδήγησε στην υιοθέτηση της Σύμβασης της Βασιλείας, σηματοδότησε μία νέα οπτική για τη διαχείριση των επικίνδυνων αποβλήτων. Επιπλέον, ελλείπει οποιοδήποτε άλλου εφαρμοζόμενου – επί του παρόντος- διεθνούς νομικού κειμένου, η Σύμβαση της Βασιλείας συνιστά το πρώτο και μοναδικό δεσμευτικό διεθνές νομοθέτημα, που συνδέεται κατά κάποιο τρόπο με την ανακύκλωση πλοίων, ιδωμένης υπό το πρίσμα της ελαχιστοποίησης της ποσότητας και του βαθμού επικινδυνότητας των παραγόμενων από το πλοίο αποβλήτων. Βασικό της άξονα αποτελεί η διάθεση αυτών όσο το δυνατόν πλησιέστερα στην πηγή παραγωγής και προέλευσής τους, αποσκοπώντας στην επίτευξη ασφαλούς και περιβαλλοντικά ορθής διαχείρισής τους, συνεπώς με την προστασία της ανθρώπινης ζωής και υγείας. Για το σκοπό αυτό, η Σύμβαση της Βασιλείας θέτει κατ' αρχήν βάσεις ποινικής και αστικής ευθύνης, εναποθέτοντας σε κάθε συμβαλλόμενο μέρος τη λήψη κατάλληλων –από νομικής άποψης- ποινικής και αστικής φύσεως μέτρων για την πρόληψη μεν και επιβολή κυρώσεων δε, σε περίπτωση που διαπιστωθεί πράξη παράνομης διακίνησης επικίνδυνων ή άλλων αποβλήτων.

Ωστόσο, παρά τις φιλοδοξίες περί καθιέρωσης ενός ολοκληρωμένου και στεγανού συστήματος, στο οποίο προβλέπεται ο καταλογισμός ποινικής ευθύνης μεν, επαρκή και χωρίς καθυστέρηση αποκατάσταση της ζημίας δε (αστική ευθύνη), η Σύμβαση της Βασιλείας αποδείχθηκε ανεπαρκής. Το γεγονός αυτό οφείλεται εκ πρώτοις στην δυσκολία εφαρμογής αυτής στην περίπτωση των λειτουργικών πλοίων που προορίζονται προς ανακύκλωση και ειδικότερα, ως προς την απόδοση αστικής ευθύνης, στο ανεφάρμοστο Πρωτόκολλο της Σύμβασης της Βασιλείας, ελλείπει επαρκούς αριθμού επικυρώσεων δυνάμει του άρθρου 29 της Σύμβασης¹⁸⁹.

Ως εκ τούτου, η αποτυχία επικύρωσης του ως άνω Πρωτοκόλλου για το καθεστώς ευθύνης και αποζημίωσης συνδυαστικά με την παράκαμψη της Σύμβασης της Βασιλείας από την ναυτιλιακή βιομηχανία και τις μονάδες ανακύκλωσης¹⁹⁰, οδηγεί στην αναποτελεσματικότητα του καθεστώτος ευθύνης που προβλέπει η ίδια και

¹⁸⁹ Άρθρο 9 παρ.1 του Πρωτοκόλλου το οποίο επακριβώς ορίζει: “*The Protocol shall enter into force on the ninetieth day after the date of deposit of the twentieth instrument of ratification, acceptance, formal confirmation, approval or accession*”

¹⁹⁰ Όπως ειπώθηκε και ανωτέρω, αυτό οφείλεται στην απροθυμία εκ μέρους της πλοιοκτησίας να περιληφθούν τα λειτουργικά πλοία στην έννοια των αποβλήτων της Σύμβασης, και άρα στο ρυθμιστικό της πεδίο εν γένει, και στις πραγματικές και αποδεικτικές δυσχέρειες περί της διάγνωσης της πρόθεσης του πλοιοκτήτη να διαθέσει το πλοίο.

συνεπώς στην εξακολούθηση διεξαγωγής επικίνδυνων και επιβλαβών πρακτικών διάλυσης.

1. Ποινική ευθύνη για την παράνομη διακίνηση αποβλήτων

Η επιβολή περιβαλλοντικής ποινικής ευθύνης αποτελεί πρωταρχικό μέλημα τόσο για τη διεθνή όσο και την ευρωπαϊκή κοινότητα. Βέβαια, μέρος της θεωρίας έχει υποστηρίξει ότι, η απειλή ποινικοποίησης ενεργειών που επιφέρουν περιβαλλοντική ρύπανση και η κατάργηση της ασυλίας, μπορεί να αποτελέσουν αντικίνητρο για τη ναυτιλιακή βιομηχανία¹⁹¹. Επιπλέον, επισημαίνουν ότι σε τέτοιου είδους περιστατικά, οι επιβαλλόμενες ποινικές κυρώσεις δεν επέτυχαν την αποκατάσταση/επανόρθωση της ίδιας της περιβαλλοντικής υποβάθμισης, και κατ' αποτέλεσμα τον κύριο στόχο της εν γένει προστασίας του περιβάλλοντος. Παρά ταύτα, κατά τη γνώμη της γράφουσας, η πρόβλεψη και καθιέρωση περιβαλλοντικής ποινικής ευθύνης θα μπορούσε να προσφέρει ένα επιπλέον επίπεδο προστασίας πριν από το συμβάν, μέσω της λήψης προστατευτικών μέτρων ακριβώς λόγω του φόβου ποινικής δίωξης για πρόκληση περιβαλλοντικής ζημίας¹⁹². Με άλλα λόγια, η προστιθέμενη αξία της περιβαλλοντικής ποινικής ευθύνης θα μπορούσε να ιδωθεί υπό τη σκοπιά εφαρμογής θεμελιωδών αρχών του περιβαλλοντικού δικαίου, αυτών της αρχής της πρόληψης και προφύλαξης¹⁹³.

Η Σύμβαση της Βασιλείας δομεί ένα σταθερό σύστημα, εισάγοντας δυνάμει του άρθρου 9 παρ.1 την ποινική ευθύνη για κάθε παράνομη διασυνοριακή διακίνηση επικίνδυνων ή άλλων αποβλήτων, στην περίπτωση μας προορισμένων για ανακύκλωση πλοίων. Ειδικότερα, η παρανομία καταφάσκει με την παραβίαση των διατάξεων της Σύμβασης, ενώ για την στοιχειοθέτηση της αντικειμενικής υπόστασης απαιτείται η ύπαρξη επικίνδυνων αποβλήτων, τα οποία διακινούνται διασυνοριακά και κατά παράβαση των προβλεπόμενων στη Σύμβαση διαδικασιών. Με μία απλή επισκόπηση του άρθρου 9, διακρίνεται η περιπτώσιολογική παράθεση γεγονότων που συνιστούν παράνομη διακίνηση επικίνδυνων αποβλήτων, και άρα παράβαση της ίδιας της Σύμβασης, όπως η εξαγωγή πλοίου που έχει πραγματοποιηθεί χωρίς την τήρηση της διαδικασίας «Προηγούμενης Ενημέρωσης και Συγκατάθεσης» του άρθρου 6, δηλ. την εξαγωγή χωρίς την γραπτή συναίνεση του κράτους εισαγωγής (άρθρο 9 παρ.1 περ.α' και περ.β'). Άλλες περιπτώσεις παρανομίας αποτελούν η διασυνοριακή μεταφορά πλοίου για την οποία ναι μεν έχει παρασχεθεί από το κράτος εξαγωγής συγκατάθεση, πλην όμως είναι προϊόν απατηλής παράστασης ψευδών γεγονότων ή ψευδούς δήλωσης ή παραποίησης των υποβληθέντων από τον πλοιοκτήτη εγγράφων (άρθρο 9 παρ. 1 περ.γ' και περ.δ'). Τέλος, εξίσου σημαντική είναι η αυτή της σκόπιμης, συνειδητούς απόρριψης επικίνδυνων αποβλήτων, κατά παράβαση της Σύμβασης της Βασιλείας και των αρχών του διεθνούς δικαίου, όπως η αρχή της εγγύτητας, δηλ. σε γεωγραφικά

¹⁹¹ Βλ. *John Witte*, *Salvage, safety, the regulatory environment and protection for the salvor*, chapter 6 *Criminalization for Maritime Safety and Security; Legal implications to ships, cargo and the human element*, 9th International Conference of Maritime Law, σελ. 23.

¹⁹² Βέβαια, η οριοθέτηση του περιβαλλοντικού εγκλήματος εμφανίζει πολλές δυσχέρειες, εννοιολογικές αρχικά, καθώς η υποκειμενική υπόσταση/βουλητικό στοιχείο για τη στοιχειοθέτηση ποινικής ευθύνης διαφέρει σε κάθε έννομη τάξη και δευτερευόντως λόγω του ότι πρόκειται για έναν κλάδο που τέθηκε υπό ενδελεχή επιστημονική διερεύνηση τα τελευταία χρόνια και που είναι συνεχώς εξελισσόμενος.

¹⁹³ Βλ. περαιτέρω για διάκριση μεταξύ των δύο αυτών αρχών *L. Ramajani, J. Peel*, *The Oxford handbook of International environmental law*, Oxford University Press, 2^η έκδοση, 2021, σελ. 211-213, 276-278, 306-308.

απομακρυσμένο αναπτυσσόμενο κράτος (άρθρο 9 παρ.1 περ.ε'). Εκτός από όσα προβλέπονται ρητώς, τα κράτη μέλη δύνανται να επεκτείνουν τον κατάλογο με τα περιστατικά που συνιστούν παράνομη διακίνηση αποβλήτων.

Η παρ. 5 του ίδιου άρθρου αποτελεί εξουσιοδοτική της επιβολής ποινικών κυρώσεων από τον εθνικό νομοθέτη διάταξη, καθώς κάθε συμβαλλόμενο κράτος θα ορίσει το καθεστώς ευθύνης, το βαθμό υπαιτιότητας, τις επιβαλλόμενες ποινές και ζητήματα που σχετίζονται με το βάρος απόδειξης¹⁹⁴. Οι πιο διαδεδομένες ποινές που επέβαλαν τα κράτη μέλη ήταν φυλάκιση, χρηματικά πρόστιμα, αναστολή αδειών ασκήσεως επαγγέλματος και κατάσχεση κερδών¹⁹⁵. «*Βέβαια, στην πράξη, ο πλοιοκτήτης θα υποστεί και άλλες - πλην των ποινικών και οικονομικών συνεπειών που συνεπάγεται η εφαρμογή της Σύμβασης της Βασιλείας. Όπως είθισται να συμβαίνει, τα τραπεζικά ιδρύματα και οι ασφαλιστικές εταιρείες εξαρτούν κατά κανόνα την διατήρηση σε ισχύ των χρηματοδοτικών και ασφαλιστικών συμβάσεων αντίστοιχα από την τήρηση κανόνων ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος από την πλευρά του πλοιοκτήτη. Η γνωστοποίηση της ποινικής δίωξης σε βάρος του θα επιφέρει, πιθανώς, την καταγγελία κάποιων ή όλων των χρηματοδοτικών και ασφαλιστικών συμβάσεων, που έχει συνάψει. Η ποινική δίωξη επιφέρει ζημίες επίσης στην επαγγελματική φήμη (reputational damages) της ναυτιλιακής εταιρείας, ενώ σε περίπτωση εισηγμένης πλοιοκτήτριας θα υπάρξει αντίκτυπος και στην τιμή της μετοχής*»¹⁹⁶. Τέλος, ρυθμίζεται στην παρ. 2 του αυτού άρθρου η επιβολή λήψη μέτρων επανεισαγωγής του πλοίου σε περίπτωση που εξήχθη κατά παράβαση της Σύμβασης της Βασιλείας.

Σχετικά με το υπεύθυνο για την παράνομη εξαγωγή του πλοίου πρόσωπο, στο οποίο θα επιβληθούν οι προβλεπόμενες ποινικές κυρώσεις, θεωρείται κατ' αρχήν ο έχων την κυριότητα του πλοίου και παραγωγός των επικίνδυνων αποβλήτων πλοιοκτήτης. Σε περίπτωση που δεν είναι δυνατόν να εντοπιστεί αυτός, θα είναι το πρόσωπο που είχε την κυριότητα των αποβλήτων κατά τη διακίνηση, εν προκειμένω στην περίπτωση εξαγωγής πλοίου, αυτός που ασκεί τη νομή του πλοίου κατά τη διακίνηση, αλλά και κάθε άλλο πρόσωπο που εμπλέκεται στην παράνομη διακίνηση πλοίων πχ ο ενδιάμεσος αγοραστής.

2. Αστική ευθύνη του ανεφάρμοστου Πρωτοκόλλου του 1999

Στο άρθρο 12 της Σύμβασης της Βασιλείας καλούνται τα συμβαλλόμενα μέρη να συνεργαστούν, προκειμένου να υιοθετηθεί Πρωτόκολλο, το οποίο θα ορίζει την ευθύνη και τις προϋποθέσεις αποζημίωση, ένεκα πρόκλησης ζημίας, από παράνομη διακίνηση επικίνδυνων αποβλήτων – εν τοιαύτη περιπτώσει πλοίου. Πράγματι, στις 10.12.1999 εγκρίθηκε το «Πρωτόκολλο Ευθύνης και Αποζημίωσης για ζημίες που οφείλονται στην διασυνοριακή διακίνηση επικίνδυνων αποβλήτων και στη διάθεσή τους», πλην όμως δεν έχει τεθεί έως σήμερα σε εφαρμογή, ελλείψει του απαιτούμενου αριθμού επικυρώσεων.

¹⁹⁴ Στην χώρα μας έχει εκδοθεί ο Ν.4042/2012 για την ποινική προστασία του περιβάλλοντος.

¹⁹⁵ Βλ. Secretariat of the Basel Convention, Instruction Manual on the Prosecution of Illegal Traffic of Hazardous Wastes or other Wastes, 2012, σελ. 22.

¹⁹⁶ Βλ. Δέσποινα Φαρμακίδη, Το νομικό καθεστώς (διεθνές και ενωσιακό), της διάλυσης πλοίων. Υποχρεώσεις και ευθύνη πλοιοκτήτη, σελ.66.

Το υπό κρίση Πρωτόκολλο προβλέπει τις ζημίες για αποκατάσταση των οποίων θα δοθεί αποζημίωση. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το άρθρο 2 παρ.2 του Πρωτοκόλλου ως ζημία νοείται: « i) η απώλεια ζωής ή σωματική βλάβη, ii) η απώλεια ή ζημιά σε περιουσιακά στοιχεία εκτός της περιουσίας που κατέχει το πρόσωπο που είναι υπεύθυνο σύμφωνα με το παρόν Πρωτόκολλο, iii) η απώλεια εισοδήματος που απορρέει άμεσα από οικονομικό συμφέρον από οποιαδήποτε χρήση του περιβάλλοντος, που προκλήθηκε ως αποτέλεσμα της υποβάθμισης του περιβάλλοντος, λαμβάνοντας υπόψη την εξοικονόμηση και το κόστος, iv) το κόστος των μέτρων αποκατάστασης από την υποβάθμιση του περιβάλλοντος, που περιορίζεται στο κόστος των μέτρων που έχουν ληφθεί ή πρόκειται να ληφθούν και v) το κόστος των προληπτικών μέτρων, συμπεριλαμβανομένης οποιασδήποτε απώλειας ή ζημιάς που προκαλείται από τη λήψη τέτοιων μέτρων, στο βαθμό που η ζημία προκύπτει από επικίνδυνες ιδιότητες των αποβλήτων που υπόκεινται στη διασυνοριακή διακίνηση».

ι) Χαρακτηριστικά της ευθύνης

Η Σύμβαση της Βασιλείας προβλέπει το καθεστώς αστικής ευθύνης, η οποία, μεταξύ άλλων αποδίδεται και στον πλοιοκτήτη. Για τον καταλογισμό αυτής, απαιτείται αρχικά η θετική διαπίστωση εφαρμογής της Σύμβασης της Βασιλείας και του Πρωτοκόλλου του 1999 στην περίπτωση ανακύκλωσης πλοίου και έπειτα η απόδειξη της εμπλοκής του πλοιοκτήτη στη παράνομη διακίνηση επικίνδυνων αποβλήτων, προϋπόθεση που είναι αποδεικτικά δυσχερής, λόγω της διακοπής κάθε συνδέσμου μεταξύ πλοίου και πλοιοκτήτη, με τη μεσολάβηση ενδιάμεσου αγοραστή και την εν συνεχεία νηολόγησή του σε ανοιχτό νηολόγιο¹⁹⁷. Πρόκειται για ευθύνη οριοθετημένη, αλλά όχι κατ' απόλυτο τρόπο¹⁹⁸. Ειδικότερα, από το γράμμα και το γενικότερο πνεύμα του Πρωτοκόλλου του 1999 είναι προφανές ότι, κατ' αρχήν υπόχρεο είναι το πρόσωπο που έχει την υποχρέωση να γνωστοποιήσει την πρόθεση και την επικείμενη διασυνοριακή διακίνηση του πλοίου (άρθρο 6 της Σύμβασης της Βασιλείας). Ως εκ τούτου, το πρόσωπο που είναι κατά κύριο λόγο υπεύθυνο για οποιαδήποτε ζημία είναι ο πλοιοκτήτης. Εντούτοις, τα άρθρα 4 και 5 του Πρωτοκόλλου επεκτείνουν το καθεστώς

¹⁹⁷ Βλ. J. Alcaide/ F. Piniella/ E. Diaz, The “Mirror Flags”: Ship registration in globalized ship breaking industry, Transportation Research Part D, vol. 48 (2016), σελ. 379

¹⁹⁸ Σύμφωνα με τη Δέσποινα Φαρμακίδη ο.π. σελ 68 : «η ευθύνη συγκεντρώνεται αποκλειστικά και μόνο σε ένα πρόσωπο. Χαρακτηριστικά αναφέρεται η Civil Liability Convention 1992/2000 για την Αστική Ευθύνη για ζημίες ρύπανσης από πετρέλαιο (εφεξής “CLC”), στο πλαίσιο της οποίας το ερέτρο του ευθυνόμενου προσώπου υποδεικνύει την οριοθέτηση της ευθύνης κατ' απόλυτο τρόπο και την περιορίζει στον εγγεγραμμένο στο νηολόγιο κύριο του πλοίου (άρθ. III παρ. 1 CLC) Βλ. J. Albers, ο.π., σελ. 249, που επιβεβαιώνει ότι η οριοθέτηση της ευθύνης λειτουργεί ως ασφαλιστική δικλείδα για τους ζημιωθέντες, που προστατεύονται από την αβέβαιη έκβαση μιας αγωγής που στρέφεται κατά πλειόνων συνευθυνομένων προσώπων. Έτι περαιτέρω, επισημαίνεται ότι η οριοθέτηση της ευθύνης καθιστά την ασφάλιση παθητικού πιο οικονομική, καθώς λιγότερα πρόσωπα καλούνται σε υποχρεωτική κάλυψη της ευθύνης τους. Το τελευταίο επιχείρημα δεν είναι όμως πειστικό εν προκειμένω. Τούτο ισχύει διότι στο Πρωτόκολλο του 1999, η ασφάλιση είναι υποχρεωτική μόνο για ένα πρόσωπο, όπως ακριβώς και στην Διεθνή Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη για ζημιά ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης, που προβλέπει υποχρεωτική ασφάλιση για ένα μόνο από τα εις ολόκληρον υπεύθυνα πρόσωπα (Bunker 2001, άρθ. 7). Παρ' όλα αυτά, υπό ορισμένες περιστάσεις ο ζημιωθείς μπορεί να ενεργηθεί από την ύπαρξη περισσότερων συνυπευθύνων. Επί περιορισμένης ευθύνης, δεν αποκλείεται ο μοναδικός υπεύθυνος να πτωχεύσει ή να επικαλεστεί τον περιορισμό της ευθύνης του. Και κάτι τέτοιο μπορεί να μην δημιουργεί προβλήματα στην αποζημίωση των ζημιών που οφείλονται σε ρύπανση από πετρέλαιο, καθώς η CLC διαθέτει διεπίπεδο σύστημα αποζημίωσης με την συνδρομή του IOPC (International Oil Pollution Compensation) Fund. Ωστόσο, στην πλειονότητα των συστημάτων ευθύνης, όπως και στο παρόν, υφίσταται ένα και μοναδικό αποζημιωτικό επίπεδο».

ευθύνης σε κάθε πρόσωπο που συνέβαλε στην πρόκληση ζημίας λόγω της μη συμμόρφωσής του με τις προβλεπόμενες στη Σύμβασης της Βασιλείας διατάξεις ή λόγω εκ προθέσεως ή εξ αμελείας (εσφαλμένης) πράξης ή παράλειψης, καθιερώνοντας την από κοινού ευθύνη του πλοιοκτήτη με πρόσωπα όπως πχ οι μεσίτες αποβλήτων ή οι cash buyers¹⁹⁹. Τούτων δοθέντων, είναι σημαντικό να επισημανθεί ότι, δυνάμει του άρθρου 4 της Σύμβασης, ο πλοιοκτήτης ευθύνεται αντικειμενικά, ενώ τα υπόλοιπα πρόσωπα υπέχουν πταισματική ευθύνη δυνάμει του άρθρου 5 της ίδιας και συνεπώς πρέπει να αποδειχθεί υπαιτιότητα και η αιτιώδης συνάφεια μεταξύ παράνομης πράξης και ζημίας²⁰⁰.

Ωστόσο, σύμφωνα με το άρθρο 4 παρ.5 της Σύμβασης της Βασιλείας, ο πλοιοκτήτης και τα υπόχρεα εν γένει πρόσωπα, όπως παρουσιάστηκαν ανωτέρω, δεν φέρουν καμία ευθύνη, εάν αποδείξουν ότι η ζημία ήταν αποτέλεσμα ένοπλης πράξης/ένοπλης σύγκρουσης, εχθροπραξιών, εμφυλίου πολέμου ή εξέγερσης, ενός φυσικού φαινομένου εξαιρετικού, απρόβλεπτου και αναπότρεπτου, ή αποτέλεσμα εξολοκλήρου συμμόρφωσης με μέτρο αναγκαστικού χαρακτήρα δημόσιας αρχής του ζημιωθέντος κράτους ή αθέμιτης και εκ προθέσεως/δόλιας πράξης τρίτου, συμπεριλαμβανομένων και των ζημιωθέντων.

Επιπλέον, είναι σημαντικό να επισημανθούν δύο επιπλέον χαρακτηριστικά της εν λόγω ευθύνης: δυνάμει του άρθρου 14 χαρακτηρίζεται ως υποχρεωτικής ασφαλισμένη, καλύπτουσα τα ανώτατα όρια ευθύνης του Παραρτήματος Β του Πρωτοκόλλου, και δυνάμει του άρθρου 12 περιορισίμη, εκτός αν συντρέχει η προαναφερθείσα περίπτωση του άρθρου 5, όπου η ευθύνη είναι απεριόριστη. Έτσι, καθίσταται σαφές ότι μόνο η ευθύνη του πλοιοκτήτη που είναι αντικειμενική επιδέχεται περιορισμού, δικαίωμα που λειτουργεί ως αντίβαρο της ως άνω ευθύνης του, ενώ αντιθέτως για τα υπόλοιπα υπόχρεα πρόσωπα που εμπίπτουν στο άρθρο 5, αποστερούνται το δικαίωμα περιορισμού ευθύνης ακόμα και για ελαφρά αμέλεια.

Ο υπολογισμός του ύψους της αποζημίωσης θα γίνει με βάση το εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο, καθώς στο Παράρτημα Β' του Πρωτοκόλλου τίθενται μόνο τα επιβαλλόμενα ελάχιστα ποσοτικά όρια²⁰¹, και ανά περιστατικό. Πιο συγκεκριμένα, ανάλογα τον όγκο αποβλήτων διαφέρουν οι μονάδες πίστωσης και μονάδα μέτρησης είναι ο τόνος, με αποτέλεσμα αν είναι χαμηλός ο όγκος των αποβλήτων, θα είναι πολύ

¹⁹⁹ Βλ. *M. Sundram*, Basel Convention on Transboundary Movement of Hazardous Wastes: Total Ban Amendment, 1997, σελ.33

²⁰⁰ Είναι σημαντικό βέβαια να επισημανθεί ότι, δυνάμει του τελευταίου εδαφίου του άρθρου 5, τυχόν εθνικού δικαίου προβλέψεις περί ευθύνης των προστηθέντων, εφαρμόζονται κανονικά χωρίς να επηρεάζονται από τα προβλεπόμενα στο Πρωτόκολλο του 1999. Η ως άνω νομοθετική επιλογή επιβεβαιώνεται και στο άρθρο 11 του Πρωτοκόλλου το οποίο ορίζει : “ *whenever the provisions of the Protocol and the provisions of a bilateral, multilateral or regional agreement apply to liability and compensation for damage caused by an incident arising during the same portion of a transboundary movement, the Protocol shall not apply provided the other agreement is in force for the Party or Parties concerned and had been opened for signature when the Protocol was opened for signature, even if the agreement was amended afterwards*”. Το εν λόγω νομοθέτημα κατισχύει έναντι άλλων εφαρμοζόμενων νομοθετημάτων, που προηγούνται με βάση την αρχή της χρονικής προτεραιότητας. Συνεπώς, γίνεται αντιληπτό ότι, το εν λόγω νομοθέτημα δεν προβλέπει ένα στεγανό σύστημα ευθύνης, καθώς επιτρέπει να εφαρμόζονται παράλληλα κι άλλες συμβάσεις περί αστικής ευθύνης, θέτοντας ελάχιστα standards ευθύνης. Βλ. *M. Tsimplis*, Liability and Compensation..., σελ. 318 και 330.

²⁰¹ Βλ. *A. Daniel*, Civil Liability Regimes as a Complement to Multilateral Environmental Agreements: Sound International Policy of False Comfort, *RECIEL* 12, 2003, σελ. 230

χαμηλά και τα ελάχιστα όρια ευθύνης, ενώ αντίθετα αν είναι υψηλός (ειδικά όταν απόβλητο θεωρείται το πλοίο), τότε θα είναι πολύ αυξημένα.

Στη νομική θεωρία έχουν διατυπωθεί αντικρουόμενες απόψεις σχετικά με το εάν υφίσταται ή όχι σύγκρουση μεταξύ της LLMC και του Πρωτοκόλλου του 1999 ως προς το ζήτημα του περιορισμού της ευθύνης των προς αποζημίωση υπόχρεων προσώπων. Σύμφωνα με την μία άποψη, η LLMC καταλαμβάνει στο ρυθμιστικό της πεδίο και τις ναυτικές απαιτήσεις που προκύπτουν από την μεταφορά του πλοίου προς το διαλυτήριο, καθώς το πλοίο εξακολουθεί να διατηρεί το ναυτικό χαρακτήρα και τη λειτουργικότητά του²⁰², ακόμα και κατά τη διάρκεια του τελευταίου του πλου. Επιπλέον, δεν εντάσσει ρητώς τις ως άνω απαιτήσεις στις εξαιρούμενες του άρθρου 3 αυτής. Έτσι, η άσκηση του δικαιώματος του πλοιοκτήτη να προβεί σε δήλωση περιορισμού ή σύστασης κεφαλαίου θα διέπεται από την LLMC, ενώ η διαδικασία που θα ακολουθηθεί, ρυθμίζεται από την εθνική νομοθεσία του κράτους του δικάζοντος δικαστή²⁰³, υπό την αυτονόητη βέβαια προϋπόθεση ότι η εν λόγω διεθνής σύμβαση θα έχει κυρωθεί από τη *lex fori*. Στον αντίποδα, υποστηρίζεται η μη εφαρμογή της LLMC, στις υπό κρίση ναυτικές απαιτήσεις, με δικαιολογητική βάση το άρθρο 11 του Πρωτοκόλλου, το οποίο το ίδιο προβλέπει την κατίσχυση του Πρωτοκόλλου έναντι άλλων διεθνών συμβάσεων, με τις οποίες τίθεται ζήτημα ρυθμιστικής σύγκρουσης και είναι προγενέστερες χρονικά, όπως εν προκειμένη η LLMC. Ωστόσο, εάν καταλήξουμε στην θέση περί εφαρμογής της LLMC έναντι του Πρωτοκόλλου, δεδομένου ότι η πρώτη περιλαμβάνει μόνο διατάξεις αφορώσες τον περιορισμό της ευθύνης και όχι την θεμελίωση αυτής, τίθεται ζήτημα ρυθμιστικού κενού. Πάντως, η έλλειψη στεγανότητας που χαρακτηρίζει το Πρωτόκολλο του 1999, όπως έχει ήδη αναφερθεί, θα επέτρεπε τη συνδυαστική εφαρμογή²⁰⁴ των υπό κρίση νομοθετημάτων, με το πρώτο να ρυθμίζει τη θεμελίωση της ευθύνης και τη δεύτερη τον περιορισμό²⁰⁵.

²⁰² Βλ. *Λία Αθανασίου*, Η προβληματική του συνολικού περιορισμού ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις, 2005, σελ.210

²⁰³ Εάν η *lex fori* παραπέμπει στους δικονομικούς κανόνες της χώρας μας, τα άρθρα 234-248 του ν.ΚΙΝΔ θα τύχουν εφαρμογής.

²⁰⁴ Σε γενικές γραμμές, η συνδυαστική αυτή εφαρμογή δεν δημιουργεί ιδιαίτερα ζητήματα, ως προς την μη δυνατότητα περιορισμού της υποκειμενικής ευθύνης των υπεύθυνων προσώπων, καθώς και το άρθρο 12 παρ.2 του Πρωτοκόλλου αποκλείει τον αυτό περιορισμό και το άρθρο 4 LLMC προβλέπει την έκπτωση από το δικαίωμα αυτό σε περίπτωση επίδειξης προσωπικά βαριάς πταισματικής συμπεριφοράς (δηλ. που οφείλεται σε δόλο ή βαριά αμέλεια), -την οποία αποδοκιμάζει ο νομοθέτης για λόγους κυρωτικούς αλλά και παιδευτικούς (ενίσχυση της υπεύθυνης επιχειρηματικής δράσης)-, ως προς το ότι η συγκεκριμένη ζημία θα επακολουθήσει πιθανώς. Το μοναδικό σημείο διαφοροποίησης έγκειται στην περίπτωση της ελαφράς αμέλειας, για την οποία δεν χωρεί περιορισμός βάσει του άρθρου 12 παρ.2 του Πρωτοκόλλου, ενώ στο άρθρο 4 LLMC καταλείπεται χώρος για περιορισμό της ευθύνης με βαθμό υπαιτιότητας την ελαφρά αμέλεια. Βάσει των ανωτέρω, οι μοναδικές περιπτώσεις εφαρμογής της LLMC για τον περιορισμό της υποκειμενικής αστικής ευθύνης του δικαιούχου, η θεμελίωση της οποίας γίνεται δυνάμει του Πρωτοκόλλου του 1999, είναι η ζημία να οφείλεται σε ελαφρά αμέλεια και να μην ήταν προβλέψιμη η επέλευσή της. Σχετικά με την έκπτωση από το δικαίωμα περιορισμού βάσει του άρθρου 4 LLMC βλ. *Α. Αθανασίου*, ο.π., σελ.831-836

²⁰⁵ Βλ. *J.Albers*, ο.π., σελ 273 που συμπεραίνει ότι δεν υφίσταται πειστικός λόγος υπέρ του επιχειρήματος περί της μη συνδυαστικής εφαρμογής των δύο νομοθετημάτων.

ii) Κατανομή της ευθύνης μεταξύ πλοιοκτήτη και μονάδας ανακύκλωσης και η σύγκρουση με ειδικότερες διεθνείς συμβάσεις

Στη διασυνοριακή διακίνηση προορισμένων προς ανακύκλωση πλοίων, η ευθύνη καταλογίζεται είτε στον πλοιοκτήτη είτε στη μονάδα ανακύκλωσης ανάλογα με το χρόνο επέλευσης της ζημίας²⁰⁶. Ειδικότερα, για οποιαδήποτε ζημία προκύψει κατά τη διάρκεια του τελευταίου ταξιδιού του πλοίου προς την μονάδα ανακύκλωσης και μέχρι την παράδοσή του εκεί, υπεύθυνος είναι ο πλοιοκτήτης²⁰⁷, ενώ από τη στιγμή άφιξης του πλοίου στο διαλυτήριο και την παραλαβή του η ευθύνη μετακυλιείται στο διαλυτήριο²⁰⁸. Στο σημείο αυτό πρέπει βέβαια να επισημανθεί ότι, αν κατά τη διάρκεια του τελευταίου προς το διαλυτήριο πλου, προκληθεί ρύπανση από εμμένον πετρέλαιο ή άλλες επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες, ενεργοποιείται το καθεστώς ευθύνης που προβλέπουν οι ειδικότερες διεθνείς συμβάσεις CLC και HNS, -εφόσον πληρούνται οι απαιτήσεις και προϋποθέσεις εφαρμογής αυτών-, αφού όπως προαναφέρθηκε το Πρωτόκολλο του 1999 κατισχύει έναντι άλλων ειδικότερων και προγενέστερων διεθνών νομοθετημάτων.

Ειδικότερα, κατά το τελευταίο ταξίδι του πλοίου προς τη μονάδα ανακύκλωσης, υπάρχει το ενδεχόμενο πρόκλησης ζημίας από ρύπανση²⁰⁹, η οποία κατά το άρθρο I παρ.6 συνίσταται σε «απώλεια ή ζημία που προκαλείται από διαφυγή ή εκροή πετρελαίου», εννοώντας διαρροή εμμένοντος πετρελαίου, το οποίο μπορεί να μεταφέρεται ως φορτίο, αλλά μπορεί να αποτελεί καύσιμο ή κατάλοιπα²¹⁰ του πλοίου. Για να εμπίπτει στην CLC θα πρέπει να πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου II, που ορίζει ότι η Σύμβαση εφαρμόζεται «αποκλειστικά σε ζημία από ρύπανση που προκαλείται στο έδαφος (συμπεριλαμβανομένων των χωρικών υδάτων) ή στην ΑΟΖ συμβαλλόμενου κράτους»²¹¹. Εξ αντιδιαστολής συνάγεται ότι, όσες ζημιές ρύπανσης προκληθούν από διαρροή πετρελαίου, εκτός της τιθέμενης από το άρθρο I παρ.1 CLC γεωγραφική ζώνης, δηλ. στην ανοιχτή θάλασσα, θα τύχει εφαρμογής το Πρωτόκολλο του 1999.

Σχετικά με την περίπτωση της ρυθμιστικής σύγκρουσης μεταξύ των δύο ανεφάρμοστων νομοθετημάτων, του Πρωτοκόλλου του 1999 και της HNS (Hazardous and Noxious Substances Convention 1996/2010) λεκτέα είναι τα ακόλουθα : η HNS εγκαθιδρύει ειδικό σύστημα αποζημίωσης για ζημιές από τη θαλάσσια μεταφορά μεγάλου αριθμού ετερογενών φορτίων (χύδην ή συσκευασμένων) που

²⁰⁶ Βλ. *Tadayoshi Terao*, From shipbreaking to Ship Recycling: The relocation of Recycling sites and the expanding international approach, Michida ed, in *Economic Integration and Recycling in Asia: An Interim Report*, Chosakenkyu Hokokusho, Institute of Developing Economics, 2011, σελ. 119 και 124-125

²⁰⁷ Ευθύνεται αντικειμενικά και εις ολόκληρον με τα υπόλοιπα πταισματικώς συνυπόχρεα πρόσωπα.

²⁰⁸ Βλ. *Y. Urano*, The current picture and the future vision of the ship recycling industry: the contributions of Japan to achieving sustainable, safe and environmental sound recycling of ships, *World Maritime Dissertations*, 2012, σελ.30-31 στις οποίες επισημαίνεται ότι εάν η ζημία ρύπανσης από διαφυγή ή εκροή πετρελαίου προκληθεί αποκλειστικά κατά το στάδιο της μεταφοράς, τότε εφαρμόζεται η CLC, ενώ εάν προκύψει αντίστοιχη ζημία από την παράδοση του πλοίου στη μονάδα διάλυσης και κατά τη διάρκεια ανακύκλωσής του, ενεργοποιείται η εφαρμογή του Πρωτοκόλλου του 1999.

²⁰⁹ Βλ. για την υπόθεση Eide Carrier: <https://shipbreakingplatform.org/spotlight-harrier-case/>

²¹⁰ Αρκεί να πληρείται το κατασκευαστικό και λειτουργικό κριτήριο του άρθρου I παρ.1 και το πλοίο να θεωρείται ως δεξαμενόπλοιο.

²¹¹ Βλ. *Α. Αθανασίου*, ο.π.,σελ.842 επ.

χαρακτηρίζονται ως επικίνδυνα ή επιβλαβή. Η οριοθέτηση των ρυθμιστικά κρίσιμων ουσιών πραγματοποιείται με παραπομπή σε υφιστάμενους καταλόγους διεθνών συμβάσεων ή κωδίκων (άρθρο 1), όπως αυτοί εκάστοτε ισχύουν πχ MARPOL, Κώδικες IBC (International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk) και IMDGC (International Maritime Dangerous Goods Code). Στο σημείο αυτό δέον όπως σημειωθεί ότι, οι εν λόγω χημικές ή επιβλαβείς ουσίες δύνανται να μεταφέρονται όχι μόνο ως φορτίο, αλλά μπορεί να βρίσκονται και ως κατάλοιπα²¹² στους χώρους του πλοίου. Ως εκ τούτου, η υπό κρίση Σύμβαση καλύπτει και την περίπτωση που αυτές οι ουσίες μεταφέρονται ως απόβλητα²¹³, κατισχύοντας του Πρωτοκόλλου του 1999. Ωστόσο, δεδομένου ότι ο αριθμός των ουσιών που σήμερα καταλαμβάνονται από την HNS ανέρχεται στις 6.000 περίπου, χωρίς η απαρίθμηση αυτή να είναι αποκλειστική, γίνεται αντιληπτό ότι καταλείπονται ευρύτατα περιθώρια εφαρμογής στο Πρωτόκολλο του 1999, το οποίο καταλαμβάνει στο ρυθμιστικό του πεδίο όλες τις επικίνδυνες ουσίες, χωρίς να παραπέμπει σε ειδικούς καταλόγους και παραρτήματα²¹⁴.

B. Η ατελής διάταξη του άρθρου 10 για την ευθύνη στη Διεθνή Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ

Η Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ έχει αναμφίβολα εισάγει στον κλάδο της διάλυσης πλοίων βελτιωτικά μέτρα - ρυθμίσεις σε σχέση με προηγούμενα διεθνή νομοθετικά κείμενα, ως προς τις ασφαλείς και περιβαλλοντικά ορθές διαδικασίες που πρέπει να τηρούνται στις οικείες εγκαταστάσεις. Ωστόσο, ορισμένα αδύναμα σημεία της υπό κρίση Σύμβασης δεν μπορούν να αγνοηθούν. Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά στο καθεστώς ευθύνης είναι περισσότερο από προφανές ότι η SRC προβλέπει ένα πιο επιεικές για τους πλοιοκτήτες καθεστώς σε σύγκριση με την Σύμβαση της Βασιλείας.

Όπως προεκτέθη, η Σύμβαση της Βασιλείας προβλέπει την ποινικοποίηση της παράνομης διασυνοριακής διακίνησης αποβλήτων ή άλλων ουσιών και επιβάλλει ποινικές κυρώσεις σε περίπτωση αθέτησης των απαιτήσεων της, ειδικά από τους πλοιοκτήτες-παραγωγούς των αποβλήτων. Αντίθετα, στην SRC η μόνη περί ευθύνης αναφορά, -ένεκα παραβίασης των προβλεπόμενων σε αυτήν υποχρεώσεων- γίνεται στο άρθρο 10, το οποίο ατελώς ορίζει ότι : « *Οποιαδήποτε παραβίαση των απαιτήσεων της παρούσας Σύμβασης απαγορεύεται από τις εθνικές νομοθεσίες και στην περίπτωση πλοίου, οι κυρώσεις θα πρέπει να επιβληθούν σύμφωνα με το δίκαιο της Διοίκησης, οπουδήποτε και αν συμβεί η παραβίαση*», ενώ σύμφωνα με το άρθρο 2 παρ.2 ως Διοίκηση ορίζεται : «*η κυβέρνηση του κράτους του οποίου τη σημαία δικαιούται να φέρει*

²¹² Βλ. *M. Jacobsson*, *The HNS Convention and its 2010 Protocol* in B. Soyer/ A. Tettenborn, *Pollution at Seas: Law and Liability*, 2012, σελ. 26 επ.

²¹³ Βλ. *J. Albers*, ο.π., σελ. 234 και *M. Tsimplis*, ο.π., σελ. 316 σχετικά με την ενιαία αντιμετώπιση των επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών, ανεξαρτήτως αν μεταφέρονται ως φορτία ή συνιστούν απόβλητα του πλοίου.

²¹⁴ Βλ. *M. Tsimplis*, ο.π., σελ. 316 και υποσημ. 228. Σύμφωνα με το Παράρτημα I του Πρωτοκόλλου 1999, οι ουσίες μόνο που θεωρούνται ως ακίνδυνες κατά τα διαλαμβανόμενα στο Πρωτόκολλο του 1999 ή κατά το εθνικό δίκαιο των συμβαλλόμενων κρατών, εκπίπτουν *rationae materiae* του ρυθμιστικού πεδίου του Πρωτοκόλλου. Επιπλέον, με κριτήριο τη χρονική οριοθέτηση της ευθύνης προτάσσεται η εφαρμογή του Πρωτοκόλλου, καθώς το τελευταίο καλύπτει και τα ακραία στάδια της μεταφοράς, δηλ. μέχρι και την παράδοση του φορτίου (“door to door”). Αντίθετα, το καθεστώς ευθύνης στην HNS περιλαμβάνει σύμφωνα με το άρθρο 1 παρ.9 το στάδιο από τη φόρτωση των επικίνδυνων ή επιβλαβών ουσιών στο πλοίο έως την εκφόρτωσή τους στο λιμένα προορισμού (“tackle to tackle”).

το πλοίο ή υπό τη δικαιοδοσία του οποίου αυτό λειτουργεί». Συνεπώς, από τα ανωτέρω συνάγεται ότι η SRC θεωρεί τα συμβαλλόμενα κράτη, τα μόνα αρμόδια να καθορίσουν τη φύση της ευθύνης, σε επίπεδο εθνικής νομοθεσίας και δικαίου αλλά και να νομοθετήσει τις επιβαλλόμενες -στα πλοία που φέρουν τη σημαία του ή βρίσκονται υπό τη δικαιοδοσία του- κυρώσεις, λόγω παραβίασης των απαιτήσεων που θέτει η Σύμβαση για ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθή διαδικασία διάλυσης.

Δεδομένου ότι η SRC δεν έχει κυρωθεί από τον απαιτούμενο αριθμό συμβαλλόμενων κρατών και συνεπώς είναι έως σήμερα ανεφάρμοστη, δεν έχει ενεργοποιηθεί ούτε το άρθρο 10 αυτής, δηλ. τα κράτη δεν έχουν εκπληρώσει το νομοθετικό έργο περί καθορισμού της ευθύνης και επιβολής κυρώσεων. Ως εκ τούτου, είναι άγνωστο το είδος και η βαρύτητα των ποινών που θα προβλεφθούν και θα επιβάλλονται, σε περιπτώσεις παραβίασης των απαιτήσεων της SRC. Η μοναδική κατεύθυνση που δίνει η SRC είναι ότι οι κυρώσεις που πρόκειται να καθοριστούν από το κράτη πρέπει να είναι αυστηρές, με σκοπό την αποτροπή τέλεσης των ως άνω παραβιάσεων. Ωστόσο, αυτή η κατεύθυνση που δίδει η SRC αλλά και γενικά η επιεικής προσέγγιση που τηρεί, έχει κριθεί από τη νομική θεωρία, με βασικά επιχειρήματα αυτό της μη ποινικοποίησης των ανορθολογικών διαδικασιών ανακύκλωσης (σε αντίθεση με τη Σύμβαση της Βασιλείας) και ότι πρόκειται για ένα υπερεθνικής διάστασης ζήτημα, η ρύθμιση του οποίου δεν μπορεί να ανατεθεί στην αρμοδιότητα μεμονωμένων κρατών, καθώς κατ' αυτόν τον τρόπο δεν είναι δυνατή η επίτευξη ομοιόμορφων αποτελεσμάτων. Σε συνέχεια αυτού, πρέπει να επισημανθεί ότι αυτήν ακριβώς την ανομοιομορφία στα διάφορα καθεστάτα ευθύνης δύναται να αξιοποιήσει ο πλοιοκτήτης, μετανηολογώντας το πλοίο κατά τον αμέσως πριν την ανακύκλωση χρόνο, ώστε να εμπίπτει στη δικαιοδοσία κράτους σημαίας με ευνοϊκότερες για αυτόν ποινές²¹⁵.

Γ. Αναζήτηση βάσεων ευθύνης στο ιδιωτικό δίκαιο

Κατόπιν των ανωτέρω, καθίσταται σαφές ότι παρά την πολυπλοκότητα και το μεγάλο εύρος του κανονιστικού πλαισίου σχετικά με την ορθολογική ανακύκλωση πλοίων, το προβλεπόμενο καθεστώς ευθύνης κρίνεται αναποτελεσματικό και ανεπαρκές. Έτσι, η θεωρία έχει καταφύγει σε αναζήτηση ικανοποιητικών βάσεων για καταλογισμό της ευθύνης στον πλοιοκτήτη. Εκκινώντας πάντα από το ιδιωτικό δίκαιο, τέτοιες θεμελιωτικές της ευθύνης βάσεις αποτελούν ο νόμος και η σύμβαση μεταβίβασης της κυριότητας του πλοίου.

1. Απόπειρα θεμελίωσης αδικοπρακτικής ευθύνης του πλοιοκτήτη σύμφωνα με το ελληνικό δίκαιο

Σε αυτό το κεφάλαιο, θα εξεταστεί η δυνατότητα θεμελίωσης αδικοπρακτικής ευθύνης του πλοιοκτήτη για ζημίες που προκλήθηκαν κατά το διάστημα παραμονής του πλοίου στο διαλυτήριο, όπως για παράδειγμα από απώλεια ζωής ή σωματική βλάβη ένεκα εργατικού ατυχήματος ή περιβαλλοντική ρύπανση. Αυτονοήτως βέβαια, για μία τέτοια διερεύνηση, a fortiori πρέπει να παραβλεφθεί η μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου -είτε στη μονάδα ανακύκλωσης απευθείας σπανιότερα είτε σε κάποιον

²¹⁵ Βλ. *T. Puthucherril*, ο.π., σελ. 174-176, σύμφωνα με τον οποίο το φαινόμενο του forum shopping ευνοείται από την ανομοιομορφία των καθεστώτων ευθύνης ανά κράτος μέλος.

μεσολαβούντα ενδιάμεσο αγοραστή στις περισσότερες περιπτώσεις- και κατά συνέπεια και η μετάπτωση της ευθύνης σε αυτούς²¹⁶. Επί του πρακτέου, ο πλοιοκτήτης δεν υπέχει πλέον θέση ευθύνης, από τη στιγμή δηλαδή που το πλοίο πωλήθηκε και η κυριότητα του οποίου μεταβιβάστηκε, οπότε έχει εκφύγει της σφαίρας ελέγχου του.

Μία τέτοια υπόθεση αποτέλεσε αυτή του *Mohamed Edris vs. Zodiac Maritime*, στην οποία έλαβε χώρα εργατικό ατύχημα σε εγκατάστασης διάλυσης πλοίων στο Chittagong του Μπαγκλαντές²¹⁷. Κατόπιν, ο εργαζόμενος-ζημιωθείς άσκησε αγωγή αποζημίωσης ένεκα πρόκλησης βαριάς σωματικής βλάβης. Πιο συγκεκριμένα, ο ενάγων είχε καταρτίσει σύμβαση εξαρτημένης εργασίας με την εταιρεία διάλυσης πλοίων επ' ονόματι «*Ferdous Steel Corporation*». Τον Απρίλιο του 2015 συμμετείχε στις εργασίες διάλυσης του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων «*Eurus London*», κατά τη διάρκεια των οποίων, και ελλείψει του απαραίτητου και κατάλληλου εξοπλισμού, η κατακρήμνιση του έλικα του υπό κρίση πλοίου τραυμάτισε σοβαρότατα τον εργαζόμενο-ενάγοντα επιφέροντας ανεπανόρθωτες σωματικές βλάβες, με τον ίδιο να απολλύει το αριστερό κάτω άκρο του και σε κάποιο βαθμό την όρασή του.

Το ενδιαφέρον σε αυτή την υπόθεση είναι ότι, παρά τα ως άνω δεχθέντα περί αποξένωσης του πλοιοκτήτη από το πλοίο του μετά την πώληση αυτού και την μετακύλιση της ευθύνης στον ενδιάμεσο αγοραστή ή την μονάδα ανακύκλωσης, η πλοιοκτήτρια εταιρία προχώρησε σε εξωδικαστικό συμβιβασμό με τον ενάγοντα, και ως εκ τούτου δεν εκδόθηκε δικαστική απόφαση²¹⁸ που να αποφαινεται επί του θέματος. Αφορμής δοθείσης της ως άνω υπόθεσης, θα διερευνηθεί παρακάτω, εάν είναι εφικτή η θεμελίωση αδικοπρακτικής ευθύνης στον πλοιοκτήτη από τη σκοπιά του ελληνικού δικαίου, δηλ. με νόμιμη βάση ευθύνης το άρθρο 914 ΑΚ, σε αντίστοιχη περίπτωση που η ζημία λαμβάνει χώρα στις μονάδες ανακύκλωσης. Το άρθρο 914 ΑΚ απαιτεί σωρευτικά να συντρέχουν οι προϋποθέσεις της εκδήλωσης συμπεριφοράς, η οποία πρέπει να είναι παράνομη και υπαίτια, να έχει επέλθει ζημία και να υφίσταται αιτιώδης συνάφεια μεταξύ αυτών²¹⁹.

ι) Η υποχρέωση επιμέλειας για την πλήρωση του όρου «παράνομα»

Ο εθνικός μας νομοθέτης επέλεξε την θέσπιση γενικής ρήτηρας αδικοπρακτικής ευθύνης (ΑΚ 914), εν αντιθέσει με άλλα δίκαια που την αντιμετωπίζουν περιπτωσιολογικά. Η διάταξη του άρθρου 914 ορίζει ότι: «*Όποιος ζημιώσει άλλον παράνομα και υπαίτια έχει υποχρέωση να τον αποζημιώσει*». Από τη διάταξη αυτή

²¹⁶ Βλ. *N. Mikelis in Psarftis H.*, ο.π., σελ. 239 και *M. Galley*, ο.π., σελ. 217, όπου κάνει λόγο σε ηθική περισσότερο ευθύνη, η οποία δεν μπορεί να αξιωθεί δικαστικά.

²¹⁷ Βλ. δημοσίευση της βρετανικής δικηγορικής εταιρείας Leigh Day που είχε αναλάβει την άσκηση αγωγής κατά της επίσης βρετανικής ναυτιλιακής εταιρείας Maritime Zodiac: <https://www.leighday.co.uk/News/News2017/December-2017/Legal-action-against-London-based-shipping-company>, και το σχολιασμό της αγωγής από τον τύπο: <https://www.theguardian.com/global-development/2017/dec/02/chittagong-shipbreaking-yards-legalfight>

²¹⁸ Η εν λόγω αγωγή ήχθη ενώπιον των βρετανικών δικαστηρίων, καθώς συνιστά τον τόπο έδρας του εναγόμενου νομικού προσώπου. Βλ. Ν. Νίκα, Εγχειρίδιο Πολιτικής Δικονομίας, έκδοση 3^η, 2018, σελ.51, σύμφωνα με τον οποίο κάθε κράτος δια της εθνικής νομοθεσίας του και των κανόνων εσωτερικού δικαίου καθορίζει ποιες διαφορές θα εμπίπτουν στη δικαιοδοσία του, λαμβάνοντας υπόψη τα θεμελιώδη κριτήρια του στενότερου συνδέσμου και της αρχής της μείζονος εγγύτητας.

²¹⁹ Αντίστοιχες είναι και οι προϋποθέσεις θεμελίωσης αδικοπρακτικής ευθύνης και στο common law, δηλ. η ύπαρξη καθήκοντος, η παράβασή του, η επέλευση ζημίας και η αιτιώδης συνάφεια. Βλ. Α. Γεωργιάδη, ΣΕΑΚ Ι, σελ. 1836.

συνάγεται ότι προϋποθέσεις γενέσεως ευθύνης προς αποζημίωση από αδικοπραξία είναι : α) ζημιόγonos συμπεριφορά (πράξη ή παράλειψη), β) παράνομος χαρακτήρας της πράξεως ή παραλείψεως, γ) υπαιτιότητα, δ) ζημία, ε) πρόσφορος αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ της ζημιόγonus συμπεριφοράς (ήτοι του «νόμιμου λόγου ευθύνης») και του επελθόντος ζημιόγonus αποτελέσματος. Ειδικότερα, σχετικά με τον όρο «παράνομα», κατά την κρατούσα γνώμη νοείται η διευρυμένη έννοια της παρανομίας, που μπορεί να συνίσταται, -πέραν της αντίθεσης σε ειδική διάταξη νόμου/ απαγορευτικός ή επιτακτικός κανόνας δικαίου που προσβάλλει τα προστατευόμενα δικαιώματα ή συμφέροντα άλλου-, σε παραβίαση της γενικής υποχρέωσης επιμέλειας²²⁰. Κατά τη νομολογία παρανομία συνιστά και η παραβίαση της γενικής υποχρέωσης πρόνοιας και ασφάλειας στο πλαίσιο της συναλλακτικής και γενικότερα της κοινωνικής δραστηριότητας των ατόμων δηλ. η παραβίαση της κοινωνικά επιβεβλημένης και απορρέουσας από την θεμελιώδη δικαιοϊκή αρχή της συνεπούς συμπεριφοράς υποχρέωσης για λήψη ορισμένων μέτρων επιμέλειας για την αποφυγή πρόκλησης ζημίας σε έννομα αγαθά τρίτων προσώπων. Με λίγα λόγια αρκεί και η συμπεριφορά αυτή να αντιβαίνει στο γενικότερο πνεύμα του δικαίου ή τις επιταγές της έννομης τάξης, όπως αυτές απορρέουν από τις αρχές της καλής πίστης και των χρηστών ηθών. Η υπό κρίση διάταξη, δεν περιέχει επιταγή ή απαγόρευση, αλλά μόνο προβλέπει την κύρωση (υποχρέωση αποζημίωσης), εφόσον ορισμένη πράξη είναι παράνομη ένεκα παράβασης ενός κανόνα δικαίου. Προς τούτο, η διάταξη του άρθρου 914 αποτελεί «λευκό κανόνα δικαίου», καθώς δεν ορίζει τι επιτρέπεται και τι απαγορεύεται, αλλά παραπέμπει για το χαρακτηρισμό μίας πράξης ως παράνομης ή μη, στο σύνολο της κείμενης νομοθεσίας, και εφόσον βάσει της νομοθεσίας αυτής ορισμένη πράξη χαρακτηριστεί παράνομη, επιβάλλεται η ως άνω κύρωση²²¹. Το παράνομο δε αξιολογείται εξ αποτελέσματος, δηλ. από την πρόκληση της ζημίας του δικαιώματος²²² ή του εννόμου συμφέροντος του ζημιωθέντος και όχι από τη παράνομη συμπεριφορά του δράστη.

Με βάση τα ανωτέρω ισχύοντα στο ελληνικό δίκαιο και ιδίως την αρχή της καλής πίστης και των χρηστών ηθών (ΑΚ 281 και ΑΚ 288), καθίσταται σαφές ότι ο πλοιοκτήτης βαρύνεται με μία γενικότερη υποχρέωση πρόνοιας, ένεκα της οποίας θα πρέπει να τηρεί και επιδεικνύει τη δέουσα επιμέλεια, όταν λαμβάνει αποφάσεις σχετικά με την ανακύκλωση πλοίου του, υπό την έννοια της αποφυγής ακατάλληλων μονάδων ανακύκλωσης και έτσι ως ένα βαθμό δύναται να αποτρέψει/παρεμποδίσει τον κίνδυνο και κατ' επέκταση την επέλευση ζημίας. Εξ αντιδιαστολής, εάν επιλέξει μονάδα ανακύκλωσης που διενεργεί ανορθολογικές πρακτικές διάλυσης, παραβιάζει την υποχρέωση επιμέλειας, καταφάσκει η απαιτούμενη παρανομία και, εφόσον πληρούνται και οι υπόλοιπες προϋποθέσεις, θεμελιώνεται αδικοπρακτική ευθύνη. Βέβαια, στο σημείο αυτό πρέπει να επισημανθεί και η αντίθετη άποψη, σύμφωνα με την οποία είναι ανεπίτρεπτη η υπέρμετρη αυτή διεύρυνση του όρου «παράνομα», με την κατάφαση της παραβίασης της γενικότερης υποχρέωσης πρόνοιας, και δεχόμενη μόνο ως παρανομία την παράβαση ειδικής διάταξης νόμου. Όμως, η διαφωνία αυτή δεν έχει στην πραγματικότητα μεγάλη σημασία, καθώς δεν κρίνεται η στοιχειοθέτηση της

²²⁰ Βλ. Μ. Σταθόπουλο, Γενικό Ενοχικό Δίκαιο, 2018, σελ. 962επ.

²²¹ Βλ αναλυτικά εδώ: <https://efotopoulou.gr/proipotesis-orismenou-tis-agogis-apozimiosis-apo-adikopraxia-kat-arthro-914>.

²²² Όταν δε πρόκειται για προσβολή απόλυτων δικαιωμάτων όπως η ζωή και η υγεία, δίνεται άλλη έμφαση στην έννοια του «παράνομου».

αδικοπρακτικής ευθύνης από την πλήρωση αυτού του όρου, αλλά από την ιδιαιτέρως δυσαπόδεικτη και δυσχερώς θεμελιούμενη κατάφαση του αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ της παράνομης και υπαίτιας συμπεριφοράς και της επέλευσης της ζημίας²²³.

ii) Μη πλήρωση του όρου της αιτιώδους συνάφειας

Κατά την προσπάθεια θεμελίωσης αδικοπρακτικής ευθύνης και αφού καταλήξουμε στην πλήρωση των προϋποθέσεων της ύπαρξης παράνομης και υπαίτια συμπεριφοράς εκ μέρους του πλοιοκτήτη, –λόγω της μη επίδειξης της απαιτούμενης επιμέλειας και πρόνοιας-, και της πρόκλησης ζημίας (συνιστώσα σε σωματική βλάβη ή κάθε άλλη ζημία) στο διαλυτήριο, επέρχεται το τελευταίο επίπεδο ελέγχου που αφορά την ύπαρξη αιτιώδους συνάφειας μεταξύ των ανωτέρω. Ειδικότερα, εξετάζεται εάν η υπαίτια συμπεριφορά ήταν- κατά τη συνήθη πορεία των πραγμάτων και τα διδάγματα της κοινής πείρας- αντικειμενικώς ικανή και πρόσφορη να επιφέρει το επιζήμιο αποτέλεσμα και το οποίο πράγματι επήλθε²²⁴. Στην ελληνική έννομη τάξη, ο προσδιορισμός της έννοιας του αιτιώδους συνδέσμου γίνεται με βάση τη θεωρία της πρόσφορης αιτιότητας²²⁵, σύμφωνα με την οποία εξετάζεται εάν ο μέσος συνετός συναλλασσόμενος μπορούσε να προβλέψει την πρόκληση αυτής της ζημίας, λαμβάνοντας υπόψιν τα διδάγματα της κοινής πείρας και λογικής. Πρόσφορη αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της παράνομης συμπεριφοράς και του δράστη υπάρχει, όταν η συμπεριφορά αυτή, κατά το χρόνο και τις συνθήκες, υπό τις οποίες έλαβε χώρα, ήταν ικανή, κατά τη συνήθη πορεία των πραγμάτων και χωρίς τη μεσολάβηση άλλου περιστατικού να επιφέρει τη συγκεκριμένη ζημία. Δηλαδή, πρόσφορη θεωρείται η αιτία, η οποία δεν προκάλεσε απλώς κατά λογική αιτιότητα τη ζημία, - ως *condition sine qua non*-, αλλά είχε γενικώς την τάση και την ικανότητα να οδηγήσει σε αυτήν, κατά τη συνήθη πορεία των πραγμάτων και εν ολίγοις κρίσιμη για την κατάφαση της ευθύνης προς αποζημίωση είναι η «προβλεψιμότητα» του αποτελέσματος από τον τρίτο παρατηρητή μέσο λογικό άνθρωπο²²⁶.

Στην περίπτωση της διάλυσης πλοίων, ένας τέτοιος παράγοντας που αποδεικνύει την ως άνω προβλεψιμότητα αποτελεί η τιμή πώλησης του προς ανακύκλωση πλοίου. Ειδικότερα, όσο πιο υψηλό είναι το ποσό που θα λάβει ο πλοιοκτήτης από την πώληση του πλοίου που προορίζεται για διάλυση, τόσο πιο βέβαιη είναι η γνώση του πρώτου ως προς το γεγονός της διενέργειας επικίνδυνων για την υγεία και τη ζωή των εργαζομένων διαδικασιών διάλυσης, και σε αυτό έγκειται και το χαμηλό κόστος (πχ η προαναφερθείσα μέθοδος “beaching”)²²⁷. Όλα τα προαναφερθέντα συντελούν στην θεμελίωση της αδικοπρακτικής ευθύνης του πλοιοκτήτη, ο οποίος γνώριζε ή όφειλε να γνωρίζει ότι για την ανακύκλωση του πλοίου, θα ακολουθηθούν ανορθολογικές διαδικασίες και θα λάβει χώρα υπό επικίνδυνες για την υγεία συνθήκες, παρόλαυτα

²²³ Βρίσκονται σε σχέση αιτίου-αποτελέσματος.

²²⁴ Βλ. Α. Γεωργιάδη, Εγχειρίδιο Ειδικού Ενοχικού Δικαίου, 2014, σελ. 654

²²⁵ Βλ. Μ. Σταθόπουλο, ο.π., σελ. 612

²²⁶ Βλ. ΑΠ 1182/2021, 1183/2021, ΑΠ 156/2021, ΑΠ 14/2021, ΑΠ 220/2021, ΕφΑθ 755/2020

²²⁷ Το ότι η συγκεκριμένη μέθοδος υπάγεται στις πιο επικίνδυνες για τη ζωή και την ανθρώπινη υγεία είναι γνωστό στο χώρο της ναυτιλίας, συνδεδεμένη με πολλά εργατικά ατυχήματα και θανάτους. Η επιλογή ενός πλοιοκτήτη να πωλήσει το πλοίο σε cash buyer αποτελεί σημαντικό δείκτη σχετικά με τη μονάδα ανακύκλωσης στην οποία θα καταλήξει το πλοίο και κυρίως θα βρίσκεται στο Πακιστάν, την Ινδία και το Μπαγκλαντές, αλλά και τις διαδικασίες ανακύκλωσης που θα ακολουθηθούν.

επέδειξε αδιαφορία/αμέλεια, αποσκοπώντας στην ελαχιστοποίηση του κόστους της ανακύκλωσης και στην αύξηση των κερδών του.

Σε διαφορετικό μάλλον συμπέρασμα θα καταλήγαμε, αν εφαρμοστέο δίκαιο ήταν το αγγλικό, καθώς κρίσιμο για την έκδοση απόφασης είναι το πραγματικό πλαίσιο της διαφοράς της κύριας δίκης, μέσα στο οποίο ο πλοιοκτήτης πρέπει να εκπληρώσει το καθήκον επιμέλειας, με το οποίο βαρύνεται. Ειδικότερα, το πραγματικό πλαίσιο σε τέτοιες περιπτώσεις διασυνοριακής μεταφοράς πλοίου προς την μονάδα ανακύκλωσης χαρακτηρίζεται από την μεσολάβηση ενός τρίτου προσώπου (cash buyer), στον οποίο πωλείται αρχικά το πλοίο, με αποτέλεσμα ο αρχικός πλοιοκτήτης να αποξενώνεται τελείως από το πλοίο του, και έτσι διακόπτεται η αιτιώδης συνάφεια μεταξύ αυτού και της ζημίας²²⁸. Επιπλέον, άλλα στοιχεία που συνηγορούν υπέρ αυτής της θέσης είναι ότι κατά πρώτον ο πλοιοκτήτης δεν έχει καμία συμμετοχή/εμπλοκή στην επιλογή διαλυτηρίου, κατά δεύτερον μεσολαβεί ορισμένη χρονική περίοδος από την πώληση του πλοίου μέχρι την επέλευση της ζημίας και τέλος ότι δεν ασκεί επίδραση στις επικρατούσες στις μονάδες ανακύκλωσης εργασιακές συνθήκες.

2. Ενδοσυμβατική ευθύνη σύμφωνα με την πρότυπη σύμβαση RECYCLECON

Όπως προαναφέρθηκε, εναλλακτική βάση προς θεμελίωση της ευθύνης του πλοιοκτήτη από τη σκοπιά του ιδιωτικού δικαίου αποτελεί η σύμβαση μεταβίβασης κυριότητας του πλοίου με σκοπό την ανακύκλωση. Για την διευκόλυνση των υπό κρίση συναλλαγών, η BIMCO εξέδωσε προδιατυπωμένη σύμβαση πώλησης, την RECYCLECON²²⁹ (Standard Contract for the Sale of Vessels for Ship Recycling), με σκοπό την καθιέρωση χρήσης αυτής έναντι του προαναφερθέντος Memorandum of Agreement, που καταρτιζόταν με τον ενδιάμεσο αγοραστή σε αντίστοιχες περιπτώσεις. Στη ρήτρα 17 της RECYCLECON επισημαίνεται ο σκοπός της κατάρτισης της υπό κρίση σύμβασης : « το πλοίο πωλείται μόνο για σκοπούς ανακύκλωσης». Πρέπει να επισημανθεί ότι η υπό κρίση πρότυπη σύμβαση εναρμονίζεται πλήρως με τα προβλεπόμενα στις Κατευθυντήριες Οδηγίες του IMO νομικά κείμενα για τη διάλυση πλοίων, αλλά και σε μεγάλο βαθμό με την SRC, καθώς ενσωματώνει πολλές προβλεπόμενες σε αυτή υποχρεώσεις όπως λ.χ η τήρηση Καταλόγου Επικίνδυνων Υλικών. Ως εκ τούτου, ο αντισυμβαλλόμενος του πωλητή/ αγοραστή του πλοίου έχει, με βάση τη σύμβαση πώλησης, αξίωση σε εκπλήρωση των ως άνω υποχρεώσεων.

Βέβαια, στο σημείο αυτό πρέπει να αναφερθεί ότι πολλές ναυτιλιακές επιχειρήσεις στο πλαίσιο εφαρμογής της περιβαλλοντικής τους πολιτικής αναλαμβάνουν εκουσίως να τηρήσουν τις (νομικές και ηθικές) υποχρεώσεις που θέτει η SRC, ως και στο παρόν στάδιο που είναι ακόμα ανεφάρμοστη. Η τήρηση των διεθνών αυτών απαιτήσεων έχει να κάνει σε μεγάλο βαθμό με τη δυνατότητα αναζήτησης και εν τέλει λήψης

²²⁸ Στην υπόθεση *Marc Rich & Co v Bishop Rock Marine Co Ltd*, γνωστής ως *The "Nicholas H."* Case (1996) AC 211, το House of Lords είχε αντίστοιχη δικανική πεποίθηση και κρίση. Ειδικότερα, ο νηογνώμονας είχε εναχθεί από το δικαιούχο του φορτίου, ένεκα ολικής απώλειας του φορτίου που συνέβη λόγω αναξιοπλοίας του πλοίου. Ο τελευταίος ισχυρίστηκε ότι ο νηογνώμονας παρενέβη το καθήκον επιμέλειας που τον βαρύνει και δεν προέβη στις απαιτούμενες επιθεωρήσεις του πλοίου. Η κρατούσα γνώμη διατύπωσε την θέση περί της μη θεμελίωσης αδικοπραξίας εκ μέρους του νηογνώμονα, ελλείψει αιτιώδους συνάφειας, καθώς αυτή διακόπτεται με την εμπλοκή άλλων ενδιάμεσων.

²²⁹ Διαθέσιμη εδώ: <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/recyclecon>

χρηματοδότησης, καθώς πολλά πιστωτικά ιδρύματα ακολουθούν τις σχετικές αρχές Responsible Ship Recycling Standards “RSRS”, που θέτουν ως απαραίτητη προϋπόθεση για την λήψη χρηματοδότησης την τήρηση ορθολογικών και ασφαλών διαδικασιών διάλυσης των πλοίων εκ μέρους των αιτούντων χρηματοδότηση πλοιοκτητριών εταιριών²³⁰.

ι) Πταισματική ευθύνη του πλοιοκτήτη για παροχή Ανακριβούς Καταλόγου Επικίνδυνων Υλικών

Δεδομένης της ενσωμάτωσης αυτούσιων υποχρεώσεων της SRC στην RECYCLECON²³¹ αξίζει να εξεταστεί η υπ’ αριθμ. 18 παρ. 2 και παρ.3 ρήτρα, δυνάμει της οποίας ο πλοιοκτήτης βαρύνεται με την υποχρέωση παράδοσης στον αντισυμβαλλόμενο²³² επικαιροποιημένου αντιγράφου του τηρουμένου Καταλόγου Επικίνδυνων Υλικών²³³. Ειδικότερα, στο εν λόγω αντίγραφο θα πρέπει να αναφέρεται κάθε διαθέσιμη στον πλοιοκτήτη πληροφορία²³⁴, ενώ σε αντίθετη περίπτωση θα ευθύνεται πταισματικά²³⁵. Όμως, στην παρ. 4 του ίδιου άρθρου της ρήτρας συνεχίζει με την φράση “*but always without guarantee*”, καταδεικνύοντας την αποδεικτική δυσχέρεια της έλλειψης καλής πίστης, καθώς, ο πλοιοκτήτης προκειμένου να εκπληρώσει την υπό εξέταση υποχρέωσή του, αναθέτει το καθήκον κατάρτισης του Καταλόγου Επικίνδυνων Υλικών σε τρίτο εξειδικευμένο πρόσωπο, του οποίου την επαγγελματική κρίση εμπιστεύεται και δεν μπορεί να έχει λεπτομερή γνώση των συστατικών του πλοίου του υλικών. Συνεπώς, ο πλοιοκτήτης, σχετικά με το εάν παραβίασε την υπό κρίση υποχρέωση, θα κριθεί στο μέτρο της επίδειξης της απαιτούμενης επιμέλειας για τον διορισμό κατάλληλου προσώπου, καθήκον του οποίου είναι η τέλεση δειγματοληπτικού ελέγχου του πλοίου κατά την κατάρτιση του Καταλόγου Επικίνδυνων Υλικών. Γίνεται δεκτό ότι και στην περίπτωση που διενεργηθεί έλεγχος με την απαιτούμενη απολύτως επιμέλεια, και πάλι δεν είναι δεδομένη η διαπίστωση ασφαλούς συμπεράσματος σχετικά με την ύπαρξη επιβλαβών

²³⁰ Βλ. αναλυτικά για τα RSRS της Maersk εδώ: <file:///C:/Users/USER/Downloads/responsible-ship-recycling-standard-pdf.pdf>, της Nordea: <https://www.nordea.com/en/doc/nordea-rsrs-1.pdf>, της KFW: <https://www.kfw-ipex-bank.de/Business-sectors/Mobility/Maritime-Industrie/Responsible-Ship-Recycling-Standards/>

²³¹ Απαρτίζεται από δύο μέρη, κατά τα οποία στο πρώτο συμπληρώνονται τα στοιχεία των συμβαλλόμενων μερών και του πλοίου και στο δεύτερο αναγράφεται ο σκοπός, ήτοι η δέσμευση των μερών να ακολουθήσουν περιβαλλοντικά ορθές και ασφαλείς πρακτικές ανακύκλωσης του πλοίου, όπως επιτάσσεται από το διεθνές και εθνικό δίκαιο και τις σχετικές Οδηγίες του IMO και ορισμοί (μεταξύ άλλων του Καταλόγου Επικίνδυνων Υλικών, του Σχεδίου Μονάδας Ανακύκλωσης Πλοίου, του Σχεδίου Ανακύκλωσης Πλοίου, της Δήλωσης Συμμόρφωσης). Το εν λόγω συμβόλαιο δεν περιέχει καμία παραπεμπτική στην SRC ρήτρα, αλλά μόνο στις Κατευθυντήριες του IMO. Αυτό έγκειται στο ότι να μην είναι επιθυμητό και καταβάλλεται μία γενικότερη προσπάθεια διεθνώς και ευρωπαϊκώς να τεθεί σε ισχύ η SRC, αλλά δεν αποτελεί βασικό σκοπό του εν θέματι συμβολαίου η παρακίνηση της διεθνούς κοινότητας να την κυρώσει.

²³² Αν συντρέχει η περίπτωση της άμεσης διάλυσης του πλοίου, αντισυμβαλλόμενος του πλοιοκτήτη στην υπό κρίση σύμβαση πώλησης θεωρείται η μονάδα ανακύκλωσης, άλλως και συχνότερα ο ενδιαμέσος αγοραστής, που αγοράζει το πλοίο και του μεταβιβάζεται η κυριότητά του επί αυτού και δεν μεσολαβεί απλά μεταξύ πλοιοκτήτη και μονάδας.

²³³ Σύμφωνα με το Part II της RECYCLECON το Μέρος I του Καταλόγου Επικίνδυνων Υλικών απαιτείται να χορηγηθεί κατόπιν της υπογραφής της σύμβασης πώλησης, ενώ τα άλλα δύο Μέρη δύνανται να παρασχεθούν μαζί με το πλοίο.

²³⁴ Συγκεκριμένα αναφέρει τη φράση “*to the best of the seller’s knowledge*”.

²³⁵ Αρκούσης της απόδειξης περί έλλειψης καλής πίστης στο πρόσωπό του και το αποδεικτικό βάρος της οποίας φέρει ο αγοραστής.

και επικίνδυνων ουσιών στην δομική κατασκευή, εξοπλισμό, συστήματα του πλοίου, λόγω της αδυναμίας πρόσβασης του διορισθέντος επαγγελματία σε όλα τα μέρη του, μερικά εκ των οποίων είναι και κλειστά/σφραγισμένα²³⁶.

Συνοψίζοντας, γίνεται αντιληπτό ότι καθίσταται σχεδόν αδύνατη η θεμελίωση ευθύνης του πλοιοκτήτη με νόμιμο λόγο ευθύνης τη σύμβαση πώλησης, αφού ο πλοιοκτήτης δεν είναι αντικειμενικά σε θέση να διασφαλίσει έχων καμία αμφιβολία την πληρότητα και ακρίβεια των παρεχόμενων στον αγοραστή πληροφοριών του Καταλόγου. Παρά ταύτα, θεμελιώνεται κανονικά η ενδοσυμβατική ευθύνη του πλοιοκτήτη με βάση τη RECYCLECON στην περίπτωση που οι ατέλειες και ανακρίβειες των πληροφοριών του Καταλόγου οφείλονταν στην πλημμελή ενημέρωσή του και στην μη διενέργεια των εκ του νόμου απαιτούμενων επιθεωρήσεων.

ii) Ευθύνη τρίτου αγοραστή από την παραβίαση των συμβατικών όρων

Στο παρόν υποκεφάλαιο θα εξεταστεί το περιεχόμενο της υπ' αριθμ. 17 ρήτρας της RECYCLECON, σύμφωνα με το πρώτο σκέλος της οποίας ορίζεται ότι η πώληση του πλοίου γίνεται αποκλειστικά για την ανακύκλωσή του, παρεμποδίζοντας με αυτόν τον τρόπο την πρακτική που συχνά ακολουθείται, της προσωρινής έστω συνέχισης της εμπορικής λειτουργίας αυτού μέχρι την άφιξη του στο διαλυτήριο²³⁷. Κατά το δεύτερο σκέλος αυτής, προβλέπεται η υποχρέωση του αγοραστή να αναλάβει αυτός την εκκίνηση των σχετικών με την ανακύκλωση διαδικασιών, όπως αυτά προβλέπονται και έχουν συμφωνηθεί στη σύμβαση, ήτοι η διάλυση του πλοίου να διενεργηθεί στην μονάδα ανακύκλωσης που έχει ειδικά επιλεγεί και συμφωνηθεί από τα μέρη στο Part I, να εξασφαλίσει επίσης ότι θα γίνει βάσει του Σχεδίου Ανακύκλωσης της Μονάδας και του Σχεδίου Ανακύκλωσης του Πλοίου, καταρτισμένος για κάθε πλοίο ξεχωριστά ανάλογα τα ποιοτικά και τεχνικά του χαρακτηριστικά.

Μη τηρουμένων των ανωτέρω, ο αγοραστής²³⁸ προβαίνει σε θεμελιώδη παραβίαση της σύμβασης²³⁹, όπως γίνεται αντιληπτό από τη γραμματική ερμηνεία της υπό κρίση ρήτρας, η οποία αναφέρει τη φράση “*undertake and warrant*” ως προς την εκπλήρωση των αυτών υποχρεώσεων, λειτουργώντας ως condition. Στο ίδιο νομικό πόρισμα θα καταλήγαμε και βάσει ερμηνείας της υπ' αριθμ. 18 παρ.1 ρήτρας, κατά την οποία ο πλοιοκτήτης, προκειμένου να διακριβώσει ότι η ανακύκλωση θα λάβει χώρα σε κατάλληλη μονάδα, τηρούσα τις απαιτήσεις της SRC και της μεταξύ των μερών συναφθείσας σύμβασης, δύναται να ζητήσει αντίγραφο του Σχεδίου Ανακύκλωσης της Μονάδας και να προβεί σε επιτόπια επιθεώρηση αυτής. Σε περίπτωση παραβίασης των παραπάνω, ο αρχικός πλοιοκτήτης και πωλητής του πλοίου δύναται να κινηθεί κατά του αγοραστή, επικαλούμενος ότι ο εν λόγω συμβατικός όρος ήταν ουσιώδης για τη

²³⁶ Βλ. και Explanatory Notes to RECYCLECON.

²³⁷ Βλ. *Y. Chang*, ο.π., σελ. 95.

²³⁸ Με βάση τη ναυτιλιακή πρακτική ήταν σκόπιμο να υπαχθεί στην έννοια του πλοιοκτήτη και ο ενδιάμεσος αγοραστής, όπως έχει ήδη αναλυθεί στο πρώτο μέρος της παρούσας. Με το ίδιο σκεπτικό θα μπορούσαμε και εν προκειμένω να θεωρήσουμε τον cash buyer πλοιοκτήτη/πωλητή σύμφωνα και με την SRC και τον SRR, προς διασφάλιση του γεγονότος ότι ο πλοιοκτήτης δεν θα αποφύγει την ευθύνη του σχετικά με την ανακύκλωση του πλοίου του. Ωστόσο, εδώ είναι τελεολογικά ορθότερο να ταυτίσουμε αυτόν με τον ρόλο του αγοραστή και αυτό διότι ο πλοιοκτήτης είναι το πρόσωπο το οποίο εκμεταλλεύτηκε το πλοίο καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής του και είχε εποπτεία των δραστηριοτήτων του κατά τη λειτουργία του.

²³⁹ Βλ. *H. Jessen in B.Soyer/A. Tettenborn*, ο.π., σελ. 98.

σύναψη της σύμβασης πώλησης, οπότε η παραβίαση αυτού οδηγεί σε καταγγελία της σύμβασης και γέννηση σχετικής αξίωσης αποζημίωσης²⁴⁰. Για το σκοπό αυτό αρκεί να επικαλεστεί και αποδείξει ότι έχει υποστεί ζημία, έστω και οικονομική (πχ. από την αρνητική δημοσιότητα της πλοιοκτήτριας εταιρίας, ένεκα της διάδοσης το γεγονός της ανακύκλωσης πλοίου σε ακατάλληλες και μη εξουσιοδοτημένες μονάδες).

III. Το ενωσιακό καθεστώς ευθύνης του πλοιοκτήτη

A. Νόμιμοι λόγοι ευθύνης και χρονικά όρια

Ο WSR θεσπίζει ένα καθεστώς ευθύνης, το οποίο βασίζεται στη συνεργασία με τα κράτη μέλη, προς αντιμετώπιση περιπτώσεων παραβίασης εκ μέρους του πλοιοκτήτη διατάξεων του Κανονισμού, με τις προβλεπόμενες σε βάρος του υποχρεώσεις²⁴¹. Ειδικότερα, σύμφωνα με το άρθρο 35 παρ. 2 WSR το εν λόγω καθεστώς ευθύνης ενεργοποιείται με την κατάφαση της «παράνομης μεταφοράς», συνιστώμενη το νόμιμο λόγο ευθύνης του πλοιοκτήτη, η οποία συντελείται: όταν το πλοίο εξάγεται προς ανακύκλωση χωρίς ή κατά παράβαση της καθορισμένης στον Κανονισμό διαδικασίας «Προηγούμενης Ενημέρωσης και Συγκατάθεσης» (περ. α', β' και ζ') ή έχοντας δοθεί συγκατάθεση από τις αρμόδιες αρχές, πλην όμως είναι προϊόν «παραποίησης, ψευδούς δήλωσης, παραπλάνησης ή απάτης» (περ. γ'). Επιπλέον, παράνομη είναι και η μεταφορά που πραγματοποιείται με τρόπο που δεν προσιδιάζει με το περιεχόμενο των εγγράφων μεταφοράς (περ. ζ') ή με την εν ισχύει ενωσιακή και διεθνή νομοθεσία (περ. ε'). Τελευταία περίπτωση παράνομης μεταφοράς αποτελεί αυτή, που διενεργείται καταστρατηγώντας την προβλεπόμενη στο άρθρο 36 WSR²⁴² κύρια υποχρέωση του πλοιοκτήτη να επιλέξει μονάδα ανακύκλωσης εντός των ορίων του ΟΟΣΑ (περ. στ'). Σχετικά με τα χρονικά όρια ευθύνης, προκύπτουν από το ίδιο το κριτήριο εφαρμογής του WSR, δηλαδή την σύμπτωση του κράτους εξαγωγής με κάποιο κράτος μέλος. Ως εκ τούτου, ο πλοιοκτήτης υπέχει θέση ευθύνης, αν αποδειχθεί ότι το πλοίο, ανεξαρτήτως σημαίας, απέπλευσε από κοινοτικό λιμένα με σκοπό να ανακυκλωθεί και εφόσον πληρούται ένας από τους ως άνω νόμιμους λόγους ευθύνης.

Κατά παρόμοιο τρόπο δομείται το καθεστώς ευθύνης και στον SRR, που προβλέπει στο άρθρο 22 SRR ότι τα κράτη μέλη είναι αρμόδια να «εισάγουν διατάξεις οι οποίες ορίζουν κυρώσεις σε περίπτωση παράβασης του παρόντος Κανονισμού και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίζουν την επιβολή τους. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη συνεργάζονται μεταξύ τους σε διμερές ή πολυμερές επίπεδο για την διευκόλυνση της πρόληψης και του εντοπισμού ενδεχόμενης καταστρατήγησης και παράβασης του παρόντος κανονισμού [...], τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή την εθνική τους νομοθεσία σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος Κανονισμού και την επιβολή κυρώσεων». Από τα ανωτέρω, καθίσταται σαφές ότι ευθύνη του πλοιοκτήτη γεννάται

²⁴⁰ Από τα ανωτέρω, καθίσταται σαφές ότι δεν προβλέπεται στο εν θέματι συμβόλαιο λύση αυτού, καθώς θεωρήθηκε ότι, το να υπάρξουν συνέπειες αθέτησης αυτού σε αυτό το ακραίο στάδιο, δεν θα ήταν τελέσφορο, αφού θα ακυρωνόταν ολόκληρο ένεκα της παραβίασης του θεμελιώδους όρου περί της τήρησης «πράσινης ανακύκλωσης». Έτσι, προβλέφθηκε η ελευθερία των μερών να καθορίσουν το συμβόλαιο σύμφωνα με το δίκαιο που διέπει τη συμφωνία τους.

²⁴¹ Βλ. άρθρο 50 WSR

²⁴² «Απαγορεύεται η εξαγωγή από την Κοινότητα...των αποβλήτων που προορίζονται για αξιοποίηση σε χώρες στις οποίες δεν έχει εφαρμογή η απόφαση του ΟΟΣΑ»

σε περίπτωση παράβασης των διαλαμβανόμενων στον Κανονισμό υποχρεώσεων. Ενδεικτικά, οι λόγοι ευθύνης συνίστανται στην παράλειψη ή πλημμελή τήρηση του Καταλόγου Επικίνδυνων Υλικών, επιλογή μονάδας ανακύκλωσης μη πληρούσα τις προβλεπόμενες στον Κανονισμό προϋποθέσεις καταλληλότητας, μη γνωστοποίηση των απαραίτητων για την κατάρτιση του Σχεδίου Ανακύκλωσης Πλοίου από τη μονάδα πληροφοριών, έναρξη των εργασιών διάλυσης χωρίς την τήρηση της διαδικασίας προηγούμενης ενημέρωσης και πιστοποίησης ενώπιον των αρμόδιων αρχών του κράτους σημαίας και παράλειψη διενέργειας εργασιών προς ελαχιστοποίηση των φερόμενων από το πλοίο καταλοίπων.

Ιδιαίτερη μνεία θα γίνει στον προαναφερθέντα νόμιμο λόγο ευθύνης περί της επιλογής μη εξουσιοδοτημένης από τον Ευρωπαϊκό Κατάλογο μονάδας ανακύκλωσης. Χαρακτηριστικός είναι ο τρόπος με τον οποίο πραγματώνεται αυτή η παράβαση, ήτοι δια της πώλησης του προς ανακύκλωση πλοίου σε ενδιάμεσο αγοραστή και η εν συνεχεία -και πριν την τελική του πώληση στο επιλεγμένο από αυτόν διαλυτήριο-μετανηολόγηση του. Εντούτοις και παρά το γεγονός ότι, η τήρηση της εν λόγω υποχρέωσης είναι θεμελιώδους σημασίας, διατρέχοντας όλο τον Κανονισμό με την πρόβλεψη σχετικών ρυθμίσεων, η ήσσονος βαρύτητας παράβαση αυτής εκφεύγει των χρονικών ορίων ευθύνης, καθώς άπαξ και μετανηολογηθεί το πλοίο παύει να εμπίπτει στο ρυθμιστικό πεδίο του SRR. Κατόπιν όμως επισκόπησης όλης της διαδικασίας θέσπισης του SRR, και ειδικότερα λαμβάνοντας υπόψιν την Πρόταση της οικείας Επιτροπής²⁴³, συνάγεται ότι ο SRR εκουσίως αποφεύγει τη νομοθέτηση προς αντιμετώπιση/ καταπάτηση της ως άνω καταστρατήγησης του ίδιου. Συγκεκριμένα, στο υπό το άρθρο 5 παρ.2 της Πρότασης συγκεκριμένα τέθηκε ότι : *«Σε περίπτωση πώλησης του πλοίου και αποστολής του για ανακύκλωση σε μονάδα που δεν περιλαμβάνεται στον ευρωπαϊκό κατάλογο εντός διαστήματος μικρότερου των έξι μηνών μετά την πώληση, οι κυρώσεις: α) επιβάλλονται από κοινού στον τελευταίο και τον προτελευταίο ιδιοκτήτη, εάν το πλοίο εξακολουθεί να φέρει σημαία κράτους μέλους της ΕΕ, β) επιβάλλονται μόνο στον προτελευταίο ιδιοκτήτη, εάν το πλοίο δεν φέρει πλέον σημαία κράτους μέλους της ΕΕ»*, πλην όμως δεν ενσωματώθηκε στο τελικό κείμενο.

Εν κατακλείδι, κατά τον SRR το καθεστώς ευθύνης με υποκείμενο τον πλοιοκτήτη εκτείνεται καθ'όλη τη διάρκεια που διατηρεί την κυριότητα επί του πλοίου του και μέχρι να γίνει δεκτό από τη μονάδα ανακύκλωσης, ότε και μετακυλιέται στην τελευταία²⁴⁴, ενώ ο ευρωπαϊκός νομοθέτης απέχει συνειδητά από την πρόβλεψη ρύθμισης περί παράτασης της ευθύνης του πλοιοκτήτη και στο διάστημα μετά την μεταβίβαση της κυριότητας του πλοίου σε ενδιάμεσο αγοραστή²⁴⁵.

B. Πρόβλεψη για επιβολή αστικών και διοικητικών κυρώσεων από το κράτος σημαίας

Τόσο ο WSR όσο και ο SRR περιλαμβάνουν διατάξεις που ορίζουν αρμόδια τα κράτη μέλη για την επιβολή κυρώσεων, σε περίπτωση παραβίασης των ρυθμίσεών τους, και την λήψη μέτρων που εξασφαλίζουν την εφαρμογή τους. Ειδικότερα, τα

²⁴³ Διαθέσιμη: eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52012PC0118&from=en

²⁴⁴ Εκτός αν δεν γίνει τελικώς αποδεκτό με αποτέλεσμα την επαναφορά του καθεστώτος ευθύνης του πλοιοκτήτη σύμφωνα με το άρθρο 6 παρ.5 εδ β' SRR.

²⁴⁵ Βλ. N. Mikelis in. H. Psarftis, ο.π., σελ. 238-240.

άρθρα 50 και 22 των ως άνω Ευρωπαϊκών Κανονισμών ορίζουν ρητά ότι οι κυρώσεις που θα προβλεφθούν θα πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Τούτο διαφαίνεται και από την υπ' αριθμ. 17 Προοιμιακή σκέψη του SRR, στο οποίο χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι «τα κράτη μέλη πρέπει να νομοθετούν κανόνες σχετικά με τις επιβαλλόμενες σε περίπτωση παραβίασης του Κανονισμού κυρώσεις και να διασφαλίζουν ότι οι κυρώσεις αυτές εφαρμόζονται, ώστε να αποφεύγεται η καταστρατήγηση των κανόνων για την ανακύκλωση πλοίων. Οι κυρώσεις, δύνανται να είναι αστικής ή διοικητικής φύσεως»²⁴⁶.

Κατόπιν των ανωτέρω, δίνεται η εντύπωση ότι ο SRR ακολουθεί την ίδια κατεύθυνση με την SRC σχετικά με το καθεστώς ευθύνης του πλοιοκτήτη. Μία τέτοια άποψη είναι εσφαλμένη, καθώς παραβλέπει την δυνατότητα της ΕΕ να παρεμβαίνει, εφόσον διαπιστώνεται η ανεπάρκεια των δράσεων των κρατών στο πεδίο του καθορισμού και επιβολής αποτρεπτικών και αποτελεσματικών κυρώσεων²⁴⁷. Η δυνατότητα αυτή οφείλεται στο ότι η ΕΕ διαθέτει συντρέχουσα αρμοδιότητα στον περιβαλλοντικό τομέα σύμφωνα με το άρθρο 191 ΣΕΕ και ένεκα της θεμελιώδους ενωσιακής αρχής, αυτή της επικουρικότητας (άρθρο 5 ΣΕΕ). Αυτό ρητώς παρατίθεται στην υπ' αριθ. 22 Προοιμιακή σκέψη του SRR κατά την οποία: « Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος Κανονισμού, δηλ. η πρόληψη, η μείωση ή η εξάλειψη των δυσμενών επιπτώσεων στην ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον που οφείλονται στην ανακύκλωση, λειτουργία και συντήρηση πλοίων που φέρουν σημαία κράτους μέλους δεν δύναται να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, λόγω του διεθνούς χαρακτήρα της ναυτιλίας και της ανακύκλωσης των πλοίων, αλλά δύναται λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων του μέτρου, να επιτευχθεί καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας²⁴⁸, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας²⁴⁹ του ίδιου άρθρου, ο παρών Κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου αυτού». Έτσι, γίνεται αντιληπτό ότι ο SRR προβλέπει ένα πιο αυστηρό καθεστώς ευθύνης σε σύγκριση με την SRC.

Γ. Ποινική ευθύνη

Υπό το πρίσμα και των δύο προαναφερθέντων Κανονισμών, γεννάται ποινική ευθύνη του πλοιοκτήτη, εφόσον συντρέχουν οι προβλεπόμενες στο νόμο προϋποθέσεις. Το ενδιαφέρον εδώ επικεντρώνεται στο άρθρο 30 SRR σύμφωνα με το οποίο η Επιτροπή θα εκτιμήσει ποιες παραβάσεις του παρόντος Κανονισμού εμπίπτουν

²⁴⁶ Επομένως, τα κράτη αποφασίζουν στις εθνικές τους νομοθεσίες σχετικά με τη φύση των επιβαλλόμενων υποχρεώσεων, οι οποίες μπορεί να είναι είτε αστικές είτε διοικητικές, αλλά πάντα σε αρμονία με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει».

²⁴⁷ Βλ. άρθρο 25 SRR για την ειδική Ship Recycling Regulation Committee, η οποία συνδράμει τα κράτη στην εφαρμογή αποτελεσματικών και αναλογικών κυρώσεων. Αντίθετα, σχετικά με την επιβολή ποινικών κυρώσεων αποκλειστικά αρμόδια είναι τα κράτη.

²⁴⁸ Βλ. Σχετικά με την αρχή της επικουρικότητας *Nicolas de Sadeleer*, Principle of subsidiarity and the EU environmental policy, *Journal for European Environmental Planning Law (JEEPL)*, vol 9 (1), 2012, σελ. 63-70

²⁴⁹ Βλ. για αρχή αναλογικότητας *Jan H. Jans*, Proportionality revised, *Legal Issues of Economic Integration*, vol. 27 (3), 2000, σελ. 239-265 και βλ. *Aurelien Portuese*, Principle of Proportionality as principle of Economic Efficiency, *European Law Journal*, vol. 18 (4), 2013, σελ. 1-24.

στο πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας 2008/99/ΕΚ²⁵⁰ σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος μέσω του ποινικού δικαίου, και συνεπώς θα πρέπει να θεωρούνται ποινικά κολάσιμες. Η ως άνω υπαγωγή αποσκοπεί στην ευθυγράμμιση των περι παραβάσεων διατάξεων του SRR με αυτών του WSR, που εντάσσονται ρητά στο ρυθμιστικό πεδίο της ως άνω Οδηγίας. Ως εκ τούτου οι SRR και WSR προβλέπουν ένα ενιαίο καθεστώς ποινικής ευθύνης, που απαρτίζεται από την Οδηγία 99/2008 ΕΚ (βλ. κάτωθι Γ.1) και από το εκάστοτε εφαρμοστέο εθνικό ποινικό δίκαιο (βλ. κάτωθι Γ.2).

1. Οδηγία 99/2008 για την προστασία του περιβάλλοντος

Η υπό εξέταση Οδηγία, ορίζει στην υπ' αριθμ. 5 Προοιμιακή Σκέψη ότι «για να επιτευχθεί αποτελεσματική προστασία του περιβάλλοντος είναι ιδιαίτερα αναγκαίο να θεσπισθούν αποτρεπτικότερες κυρώσεις για τις δραστηριότητες που είναι επιβλαβείς για το περιβάλλον και οι οποίες συνήθως προκαλούν ή ενδέχεται να προκαλέσουν ουσιαστική βλάβη στον αέρα, συμπεριλαμβανομένης της στρατόσφαιρας, το έδαφος, το νερό, τα ζώα ή τα φυτά, συμπεριλαμβανομένης της διατήρησης των βιολογικών ειδών» και προς τούτο «υποχρεώνει τα κράτη μέλη να προβλέπουν ποινικές κυρώσεις στην εθνική τους νομοθεσία για σοβαρές παραβάσεις διατάξεων του κοινοτικού δικαίου σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος» (υπ' αριθμ. 10 Προοιμιακή Σκέψη). Με λίγα λόγια, πρωταρχικός στόχος της Οδηγίας είναι η αποτελεσματικότερη – μέσω του ποινικού δικαίου- προστασία του περιβάλλοντος²⁵¹. Ειδικότερα, σύμφωνα με το άρθρο 3 περ. γ' της Οδηγίας η παράνομη διακίνηση αποβλήτων, εμπίπτουσα στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 2 παρ. 35 WSR, συνιστά ποινικό αδίκημα. Τούτο διότι η εν λόγω μεταφορά είναι παράνομη, τελεσθείσα κατά παράβαση της οικείας κοινοτικής νομοθεσίας που εκτίθεται στο Παράρτημα Α²⁵², και με υπαιτιότητα (δόλο ή βαριά αμέλεια)²⁵³. Επιπλέον, κατά το άρθρο 6 της Οδηγίας ποινικά υπόλογα μπορεί να θεωρηθούν πέραν των φυσικών προσώπων και νομικά, όταν το ποινικό αδίκημα διαπράττεται επ' ωφελεία του από οποιοδήποτε φυσικό πρόσωπο, το οποίο κατέχει ιθύνουσα θέση εντός του νομικού προσώπου και ενεργεί ατομικά ή ως μέλος οργάνου του νομικού προσώπου με βάση εξουσία αντιπροσώπευσης, εξουσία λήψης αποφάσεων και εξουσία άσκησης ελέγχου.

²⁵⁰ Σχετικά με την αρμοδιότητα της Ένωσης ως προς τη ρύθμιση ποινικού δικαίου ζητημάτων, βλ. G. Vagliasindi, *The European Harmonization in the Sector of Protection of the Environment through Criminal Law: The Results Achieved and Further Needs for Intervention*, 3 *New J. Eur. Crim. L.* (2012) σελ. 321, που αναφέρεται ότι δίδονται στην ΕΕ αρμοδιότητες ποινικού δικαίου, ήδη πριν την Συνθήκη της Λισαβόνας, και ειδικά σε θέματα που αφορούν το περιβάλλον. Ratio αυτής της νομοθετικής επιλογής συνιστά η ανάγκη ύπαρξη ενός σταθερού και ενοποιημένου συστήματος, χάριν στο οποίο θα επιτυγχάνονται ομοιόμορφες λύσεις και θα παύσουν να υπάρχουν φαινόμενα «δικαστηριακής άγρας».

²⁵¹ Στην πραγματικότητα δεν στοχεύει στην εφαρμογή μιας συγκεκριμένης διεθνούς περιβαλλοντικής συμφωνίας, αλλά μάλλον μιας σειράς διεθνών περιβαλλοντικών συμφωνιών, στις οποίες η ΕΕ και τα κράτη μέλη της είναι συμβαλλόμενα μέρη, όπως η Σύμβαση της Βασιλείας Βλ. Ricaro M. Pereira, *Environmental criminal liability and enforcement in European and International Law*, Brill Nijhoff, 2009, σελ. 176

²⁵² Βλ. άρθρο 2 στοιχ. α περ. i Οδηγίας 2008/99 ΕΚ

²⁵³ Η επιβολή αυτού του ιδιαίτερα υψηλού βαθμού υπαιτιότητας έγκειται στην ανάγκη πρώτον αποτύπωσης της κοινωνικής αποδοκμασίας (βλ. υπ' αριθμ 3 Προοιμιακή Σκέψη) κυρίως ως προς τις ειδικές και μη ανεκτές παραβατικές συμπεριφορές, που προσβάλλουν ανεπανόρθωτα το περιβάλλον και δεύτερον καταπολέμησής τους.

Έτσι, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τέτοιου είδους συμπεριφορές συνιστούν ποινικό αδίκημα και επιπλέον ότι τα ίδια λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα, ώστε αδικήματα όπως το προαναφερόμενο της παράνομης διακίνησης αποβλήτων, -εν προκειμένω πλοίου-που προορίζεται προς διάλυση, θα τιμωρούνται με αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές ποινικές κυρώσεις (άρθρο 5 Οδηγίας)²⁵⁴. Κατόπιν των ανωτέρω συνάγεται ότι πλοιοκτήτρια εταιρία που με υπαιτιότητα στέλνει το ελλιμενισμένο σε κοινοτικά ύδατα πλοίο της για διάλυση σε αναπτυσσόμενο κράτος, υπάγεται στο άρθρο 3 της Οδηγίας. Τα πλοία που φέρουν σημαία ενωσιακού κράτους, όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο, υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής του SRR, χωρίς ωστόσο αυτό να αναιρεί ή μεταβάλλει σημαντικά τα προεκτεθέντα, καθώς στο άρθρο 30 της Οδηγίας ορίζεται ότι και η καταστρατήγηση διατάξεων του SRR δύναται να ποινικοποιηθεί δια της Οδηγίας 2009/88 ΕΚ, αφού επανεξεταστεί από την Επιτροπή.

2. Εναρμόνιση της Οδηγίας 99/2008 με το Ν. 4042/2012

Όπως προαναφέρθηκε, η Οδηγία 2008/99 ΕΚ για την προστασία του περιβάλλοντος μέσω του ποινικού δικαίου επιτάσσει στα κράτη μέλη τη λήψη όλων των απαραίτητων ρυθμιστικών μέτρων, ώστε να διασφαλιστεί η επίτευξη των θεμελιωδών στόχων, που απορρέουν από το γράμμα και το πνεύμα της. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη βαρύνονται με την επιβολή αποτελεσματικών, αναλογικών και αποτρεπτικών ποινικών κυρώσεων σε περίπτωση που τόσο φυσικά όσο και νομικά πρόσωπα παραβιάζουν τις υποχρεωτικές διατάξεις του νόμου (άρθρα 3 και 6 Οδηγίας) και επιπλέον με την υποχρέωση μεταφοράς των διαλαμβανόμενων στην υπό κρίση Οδηγία διατάξεων στα εθνικά τους δίκαια (άρθρο 8 παρ.1 Οδηγίας)²⁵⁵.

Στο πλαίσιο αυτό, ο εθνικός μας νομοθέτης θέσπισε τον Ν. 4042/2012 για την ποινική προστασία του περιβάλλοντος. Πράγματι, ο υπό κρίση νόμος μεταφέρει στο εθνικό μας δίκαιο την Οδηγία 2008/99 ΕΚ στο σύνολό της, προκειμένου να εναρμονιστεί το εσωτερικό μας δίκαιο με την ευρωπαϊκή νομοθεσία ως προς αυτό το μείζον ζήτημα. Συνεπώς, επιτυγχάνεται η ενσωμάτωση των σχετικών με τα αδικήματα διατάξεων, με χαρακτηριστικότερη αυτή του αδικήματος της παράνομης διακίνησης αποβλήτων (άρθρο 3 περ. β')²⁵⁶, την οποία υπέχουν ευθέως θέση ευθύνης και τα νομικά πρόσωπα βάσει του άρθρου 4 του ν. 4042/2012. Για την πλήρωση του ως άνω αδικήματος απαιτείται πρώτον η παράνομη μεταφορά αποβλήτων να υποκινείται από κερδοσκοπικά κριτήρια και δεύτερον η μεταφορά να αφορά μη αμελητέα ποσότητα

²⁵⁴ Έτσι, καθίσταται σαφές ότι η Οδηγία 2008/99 ΕΚ προβλέπει όλα εκείνα τα στοιχεία που είναι επαρκή για την θεμελίωση ικανής βάσης ποινικής ευθύνης του πλοιοκτήτη, σε περίπτωση αθέτησης των προβλεπόμενων στον WSR εις βάρος του υποχρεώσεων.

²⁵⁵ «Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τους νόμους, τους κανονισμούς και διοικητικές διατάξεις που απαιτούνται για τη συμμόρφωση με την Οδηγία πριν από τις 26 Δεκεμβρίου 2010»

²⁵⁶ «Τιμωρούνται σύμφωνα με το άρθρο 28 του ν. 1650/ 1986, όπως τροποποιείται με το άρθρο 7 του παρόντος νόμου: η συλλογή, μεταφορά, ανάκτηση ή διάθεση αποβλήτων, συμπεριλαμβανομένης της επιχειρησιακής εποπτείας των πράξεων αυτών και της επακόλουθης συντήρησης των εγκαταστάσεων διάθεσης, και συμπεριλαμβανομένων δράσεων που εκτελούνται από εμπόρους ή μεσίτες (διαχείριση των αποβλήτων), που προκαλούν ή ενδέχεται να προκαλέσουν το θάνατο ή σοβαρές σωματικές βλάβες σε πρόσωπα ή ουσιαστικές βλάβες στην ποιότητα του αέρα, στην ποιότητα του εδάφους ή στην ποιότητα του νερού ή στα ζώα ή τα φυτά». Η Ειδική Υπηρεσία Επιθεώρησης Περιβάλλοντος διενεργεί τη σχετική προκαταρκτική και προανακριτική εξέταση βλ. άρθρο 9 του υπό εξέταση νόμου και Α. Ζήσης, Ειδικοί Ποινικοί Νόμοι, Β', 2018, σελ. 1150.

αποβλήτων. Το σημείο διαφοροποίησης εν προκειμένω, είναι ότι σε περίπτωση που εφαρμοστέο είναι το ελληνικό δίκαιο, για την πλήρωση της υποκειμενικής υπόστασης του αδικήματος, αρκεί και η απλή αμέλεια²⁵⁷, ενώ τιμωρούνται και οι περιπτώσεις διακινδύνευσης. Επιπροσθέτως, στο άρθρο 7 θεμελιώνεται η νομική βάση για την επιβολή κυρώσεων, επιβάλλοντας στερητικές της ελευθερίας ποινές ή και χρηματικές. Πιο συγκεκριμένα, στο άρθρο 7 παρ.5 Ν.4042/2012 –δια παραπομπής του άρθρου 5 Ν.4042/2012- ορίζονται οι επιβαλλόμενες στα νομικά πρόσωπα ποινικές κυρώσεις και τα ποινικά υπόλογα πρόσωπα, που μπορεί να είναι το αυτό νομικό πρόσωπο αλλά και «φυσικό πρόσωπο που κατέχει ιθύνουσα θέση εντός του νομικού προσώπου και ενεργεί ατομικά ή ως μέλος οργάνου του νομικού προσώπου με βάση εξουσία εκπροσώπησης, λήψης αποφάσεων και άσκησης ελέγχου» (πχ πρόεδρος ΔΣ, διαχειριστής, διευθυντικά στελέχη κλπ) και ως εκ τούτου υπέχουν θέση ευθύνης εποπτεύοντας και ελέγχοντας τα υφιστάμενα σε αυτά πρόσωπα. Έτσι, σύμφωνα με την παρ. 3 του ίδιου άρθρου τα ως άνω φυσικά πρόσωπα δύνανται να διωχθούν ως αυτουργοί, ηθικοί αυτουργοί και συνεργοί, κατά παράβαση της ως άνω υποχρέωσής τους για άσκηση εποπτείας και ελέγχου, ενώ στο νομικό πρόσωπο που επωφελήθηκε από την προαναφερθείσα παράβαση θα επιβληθούν οι κυρώσεις του άρθρου 5 παρ.3, όπως διοικητικών προστίμων, πρόσκαιρος ή οριστικός αποκλεισμός από δημόσιες παροχές ή ενισχύσεις, προσωρινή ή σε περίπτωση υποτροπής απαγόρευση άσκησης επαγγελματικής δραστηριότητας, η δημοσίευση της αμετάκλητης καταδικαστικής απόφασης σε δύο εφημερίδες ευρείας κυκλοφορίας, με δαπάνη του νομικού προσώπου.

III. Θεμελίωση ευθύνης του φορέα εκμετάλλευσης και των εθνικών αρχών

Για λόγους ιστορικότητας και πληρότητας του υπό κρίση ζητήματος, στην πρώτη υποενότητα (III.1) θα αναλυθεί η Οδηγία 35/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την περιβαλλοντική ευθύνη, βασικός άξονας της οποίας αποτελεί η ευθύνη του φορέα εκμετάλλευσης για αποκατάσταση της προκληθείσας από δραστηριότητά του περιβαλλοντικής ζημίας ή προκληθέντος άμεσου κινδύνου ανάλογης ζημίας, ενώ στη δεύτερη (III.2) η ευθύνη κράτους μέλους ένεκα παραβίασης διεθνούς ή ενωσιακού δικαίου.

1. Ευθύνη του φορέα εκμετάλλευσης σύμφωνα με την Οδηγία 35/2004 και την αρχή του «ο ρυπαίνων πληρώνει»

Από την επισκόπηση των SRC και SRR γίνεται αντιληπτή η εμπλοκή φορέα εκμετάλλευσης της μονάδας ανακύκλωσης, μεταξύ άλλων σε καθώς ήδη από τις Προοιμιακές Σκέψεις 16, 17 και 20 καθορίζεται η συμμετοχή του τόσο στην εκπόνηση του Σχεδίου Ανακύκλωσης Πλοίου και του Σχεδίου Μονάδας Ανακύκλωσης Πλοίου όσο και στην έκδοση της Δήλωσης Ολοκλήρωσης σύμφωνα με την οποία βεβαιώνεται ότι η ανακύκλωση του πλοίου έχει ολοκληρωθεί σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στα SRC και SRR πρότυπα. Η Οδηγία καθιστά σαφές ότι δεν καλύπτει σε καμιά περίπτωση τη ζημία ιδιωτών και γενικά την παραδοσιακή ζημία σε υλικά αγαθά, περιορίζοντας την ισχύ της στη ζημία του περιβάλλοντος -ή κατ'άλλους «οικολογική ζημία»-, όπως

²⁵⁷ Βλ. άρθ. 3: η Οδ. 2008/99 θέτει το ελάχιστο απαιτούμενο όριο και πέραν του σημείου αυτού τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να αυστηροποιήσουν ή θέσουν επιπλέον προϋποθέσεις/απαιτήσεις στις ήδη υπάρχουσες διατάξεις.

αυτή προσδιορίζεται στο κείμενό της, με το σκεπτικό ότι οι εθνικές νομοθεσίες καλύπτουν ήδη τις ζημίες αυτές χρησιμοποιώντας τους κανόνες του αστικού δικαίου.

Ειδικότερα, στην αιτιολογική σκέψη 14 του προοιμίου αναφέρεται με σαφήνεια ότι *«η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται σε περιπτώσεις προσωπικής βλάβης, ζημίας ιδιωτικής περιουσίας ή οποιασδήποτε οικονομικής απώλειας και δεν επηρεάζει ενδεχόμενα δικαιώματα όσον αφορά ζημίες του είδους αυτού»*. Η μεσολάβηση του κοινοτικού δικαίου στον τομέα της περιβαλλοντικής ζημίας δικαιολογήθηκε, στο όνομα της αρχής της επικουρικότητας, από την ανεπάρκεια των εθνικών δικαστικών συστημάτων να μαποκαταστήσουν τα μολυσμένα εδάφη και τις ζημίες στη βιοποικιλότητα. Η Οδηγία, αφού προσδιορίζει στο άρθρο 1 το αντικείμενό της, ορίζοντας ότι σκοπός της είναι να διαμορφώσει ένα πλαίσιο για την περιβαλλοντική ευθύνη βάσει της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει», με στόχο την πρόληψη και την αποκατάσταση της περιβαλλοντικής ζημίας, προβαίνει σε μια σειρά από ορισμούς που καθορίζουν τις δραστηριότητες που καλύπτει η οδηγία. Καταρχήν, ως «ζημία», κατά την Οδηγία, νοείται η μετρήσιμη δυσμενής μεταβολή φυσικού πόρου ή η μετρήσιμη υποβάθμιση υπηρεσίας συνδεδεμένης με φυσικό πόρο που μπορεί να συμβεί άμεσα ή έμμεσα (άρθρο 2 παρ. 2). Ειδικότερα, ως «περιβαλλοντική ζημία» νοείται: *α) Η ζημία προστατευόμενων ειδών και φυσικών οικοτόπων, ήτοι οποιαδήποτε ζημία έχει σημαντικά δυσμενείς συνέπειες για την επίτευξη ή τη συντήρηση της κατάστασης διατήρησης αυτών των οικοτόπων ή ειδών. Η σημασία αυτών των ειδών αξιολογείται σε σχέση με την αρχική κατάσταση.*

Στο σημείο αυτό εισάγεται εξαίρεση που αφορά τις δυσμενείς συνέπειες που είχαν προσδιοριστεί εκ των προτέρων και που προήλθαν από πράξη φορέα εκμετάλλευσης, ο οποίος είχε εξουσιοδοτηθεί ρητά από τις αρμόδιες αρχές. *β) Η ζημία των υδάτων, ήτοι οποιαδήποτε ζημία επηρεάζει δυσμενώς, σε σημαντικό βαθμό, την οικολογική, χημική ή/και ποσοτική κατάσταση ή/και το οικολογικό δυναμικό των συγκεκριμένων υδάτων και γ) η ζημία του εδάφους, ήτοι οποιαδήποτε ρύπανση του εδάφους, η οποία δημιουργεί σοβαρό κίνδυνο δυσμενών συνεπειών για την ανθρώπινη υγεία, ως αποτέλεσμα της άμεσης ή έμμεσης εισαγωγής εντός του εδάφους, επί του εδάφους ή στο υπέδαφος ουσιών, παρασκευασμάτων, οργανισμών ή μικροοργανισμών* (άρθρο 2 παρ. 1). Αντιθέτως, η διάχυτη ρύπανση δεν καλύπτεται καταρχήν από την Οδηγία, εκτός αν είναι δυνατόν να αποδειχθεί η αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της ζημίας και των δραστηριοτήτων μεμονωμένων φορέων εκμετάλλευσης. Παράδειγμα διάχυτης ζημίας είναι η ατμοσφαιρική ρύπανση, η οποία καθαυτή δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας (πρβλ. Άρθρ. 2 παρ. 1 α-γ), εκτός αν καταλήγει σε μία από τις τρεις κατηγορίες ζημιών του άρθρου 2.

Μετά από μια προσεκτική θεώρηση της Οδηγίας διαπιστώνει κανείς ότι προβλέπονται μόνο δύο πιθανώς ευθυνόμενα πρόσωπα: αφενός «ο φορέας της εκμετάλλευσης και αφετέρου, σε σπανιότερες περιπτώσεις, «ο τρίτος», που προκάλεσε τη ζημία στη θέση του φορέα της εκμετάλλευσης. Σε γενικές γραμμές η οδηγία κινείται στα πλαίσια της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει», που αποτελεί τον πυρήνα της, επιβάλλοντας υποχρεώσεις στον φορέα της εκμετάλλευσης -και περιστασιακά σε τρίτους Η Οδηγία ορίζει ως «φορέα της εκμετάλλευσης» οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, ιδιωτικού ή δημοσίου δικαίου, το οποίο εκμεταλλεύεται ή ελέγχει την επαγγελματική δραστηριότητα ή, όταν αυτό προβλέπεται από την εθνική νομοθεσία,

στο οποίο έχει μεταβιβασθεί αποφασιστική οικονομική αρμοδιότητα όσον αφορά την τεχνική λειτουργία τέτοιας δραστηριότητας, συμπεριλαμβανομένου του κατόχου σχετικής άδειας ή εξουσιοδότησης ή οποιουδήποτε προσώπου καταχωρεί ή κοινοποιεί τέτοια δραστηριότητα (άρθρο 2 παρ. 6). Στον ορισμό αυτό παρατηρούνται δύο σκέλη: το πρώτο σκέλος αναφέρεται στο πρόσωπο που εκμεταλλεύεται ή ελέγχει την επιχείρηση και το δεύτερο σκέλος στο πρόσωπο που έχει αποφασιστική οικονομική αρμοδιότητα όσον αφορά την τεχνική λειτουργία της δραστηριότητας. Το πρώτο σκέλος του ορισμού αποτελεί μια αυτόνομη σύλληψη του κοινοτικού δικαίου, ενώ το δεύτερο σκέλος εναπόκειται στο εφαρμοζόμενο από κάθε κράτος-μέλος εθνικό δίκαιο, διότι ισχύει υπό την επιφύλαξη του εθνικού δικαίου. Ο ορισμός του άρθρου 2 παρ. 6 φαίνεται να προέρχεται από τον αντίστοιχο ορισμό του «φορέα της εκμετάλλευσης» της Οδηγίας IPPC²⁵⁸.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει, επίσης, το άρθρο 3 της Οδηγίας το οποίο προβλέπει το είδος της ευθύνης και διακρίνει μεταξύ των δύο κατηγοριών καλυπτόμενων δραστηριοτήτων. Εγκαθιδρύει, καταρχήν, καθεστώς αντικειμενικής ευθύνης για ένα ευρύ φάσμα ρυπογόνων και επικίνδυνων δραστηριοτήτων που προβλέπονται από το περιβαλλοντικό δίκαιο και ειδικότερα οποιεσδήποτε από τις επαγγελματικές δραστηριότητες που απαριθμούνται στο παράρτημα III της Οδηγίας (όσων δηλαδή έχουν χαρακτηριστεί με άμεση ή έμμεση αναφορά στην κοινοτική νομοθεσία ως συνεπαγόμενες άμεσους ή πιθανούς κινδύνους για την ανθρώπινη υγεία ή το περιβάλλον) και σε οποιαδήποτε επικείμενη απειλή τέτοιας ζημίας συνεπεία οποιασδήποτε εκ των δραστηριοτήτων αυτών. Από την άλλη μεριά συμπληρωματικά προβλέπει καθεστώς υποκειμενικής ευθύνης (υπό την προϋπόθεση πταίσματος, δηλαδή δόλου ή αμέλειας του φορέα της εκμετάλλευσης) για δραστηριότητες -εξ ορισμού μη επικίνδυνες- που αφορούν στη ζημία προστατευόμενων ειδών και φυσικών οικοτόπων, δηλαδή για ζημία στη βιοποικιλότητα, που προκαλεί η άσκηση οποιασδήποτε από τις επαγγελματικές δραστηριότητες, πλην εκείνων οι οποίες απαριθμούνται στο παράρτημα III και σε οποιαδήποτε επικείμενη απειλή τέτοιας ζημίας συνεπεία οποιασδήποτε εκ των δραστηριοτήτων αυτών²⁵⁹.

Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες δεν έχει ακόμη συμβεί περιβαλλοντική ζημία, αλλά επίκειται απειλή τέτοιας ζημίας, η Οδηγία προβλέπει ότι ο φορέας της εκμετάλλευσης λαμβάνει αμελλητί τα απαραίτητα προληπτικά μέτρα (άρθρο 5 παρ. 1). Αν ο φορέας της εκμετάλλευσης δεν συμμορφώνεται προς τις υποχρεώσεις του ή δεν είναι δυνατόν να προσδιοριστεί ή δεν υποχρεούται δυνάμει της Οδηγίας να αναλάβει τις δαπάνες, η αρμόδια αρχή δύναται να λάβει η ίδια αυτά τα προληπτικά μέτρα (άρθρο 5 παρ. 4 εδ. β'). Το κόστος βαρύνει το φορέα της εκμετάλλευσης, πλην όμως εάν αυτός δεν το καταβάλει, αναλαμβάνει να το καλύψει η αρμόδια αρχή και στη συνέχεια το ανακτά από το φορέα της εκμετάλλευσης (άρθρο 8 παρ. 1 και 2). Περαιτέρω, τα κράτη μέλη πρέπει να προβλέψουν ότι, όπου κρίνεται αναγκαίο ή πάντως όταν η επικείμενη απειλή περιβαλλοντικής ζημίας δεν εξαλείφεται παρά τα προληπτικά μέτρα που λαμβάνει ο

²⁵⁸ Βλ. διπλωματική εργασία *Τριανταφυλλιάς Μπακαλοπούλου*, Η Οδηγία 2004/35/ΕΚ σχετικά με την περιβαλλοντική ευθύνη: Μία sui generis ευθύνη, 2006, σελ.12

²⁵⁹ Βλ. ο.π., σελ.13

φορέας της εκμετάλλευσης, οι φορείς της εκμετάλλευσης ενημερώνουν άμεσα την αρμόδια αρχή για όλες τις πτυχές της κατάστασης (άρθρο 5 παρ. 2). Η αρμόδια αρχή μπορεί ανά πάσα στιγμή να απαιτήσει από τον φορέα της εκμετάλλευσης να της παρέχει πληροφορίες για τυχόν απειλή περιβαλλοντικής ζημίας ή να λάβει τα αναγκαία μέτρα πρόληψης. Μπορεί, επίσης, να δώσει εντολές στον φορέα της εκμετάλλευσης για τα αναγκαία μέτρα που πρέπει να ληφθούν ή να λάβει η ίδια τα αναγκαία προληπτικά μέτρα (άρθρο 5 παρ. 3).

Αν η περιβαλλοντική ζημία έχει πλέον επέλθει, ο φορέας της εκμετάλλευσης έχει καταρχήν υποχρέωση να ενημερώσει την αρμόδια αρχή. Πέραν τούτου έχει και άλλες δύο βασικές υποχρεώσεις. Αφενός πρέπει να λάβει όλα τα εφικτά μέτρα για τον άμεσο έλεγχο, περιορισμό, απομάκρυνση ή άλλου είδους διαχείριση των συγκεκριμένων ρύπων ή/και οποιωνδήποτε άλλων ζημιωγόνων παραγόντων, προκειμένου να περιορισθεί ή να προληφθεί η περαιτέρω περιβαλλοντική ζημία και οι δυσμενείς συνέπειες για την ανθρώπινη υγεία ή η περαιτέρω υποβάθμιση των υπηρεσιών. Αφετέρου οφείλει να λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα αποκατάστασης τα οποία καθορίζονται από το φορέα της εκμετάλλευσης και υποβάλλονται στην αρμόδια αρχή προς έγκριση, αφού ακουστούν όλα τα πρόσωπα που έχουν έννομο συμφέρον (άρθρο 6 παρ. 1 σε συνδυασμό με άρθρο 7). Η αρμόδια αρχή μπορεί, ανά πάσα στιγμή, να απαιτήσει από το φορέα της εκμετάλλευσης συμπληρωματικές πληροφορίες για τη ζημία, να λάβει η ίδια όλα τα εφικτά μέτρα ή να απαιτήσει από το φορέα της εκμετάλλευσης να λάβει τα μέτρα αυτά ή να δώσει σχετικές εντολές στον φορέα της εκμετάλλευσης για τα μέτρα αποκατάστασης που πρέπει να ληφθούν (άρθρο 6 παρ. 2).

Από την εκτίμηση των διατάξεων των άρθρων 5, 6 και 8, όπως αναλύθηκαν παραπάνω, προκύπτει ότι η Οδηγία καλύπτει δύο σενάρια για τη θεμελίωση της ευθύνης του φορέα της εκμετάλλευσης: σύμφωνα με το πρώτο σενάριο ο φορέας της εκμετάλλευσης λαμβάνει ο ίδιος τα μέτρα πρόληψης και/ή αποκατάστασης (πρωτογενής ή λειτουργική ευθύνη του φορέα της εκμετάλλευσης), ενώ σύμφωνα με το δεύτερο σενάριο, όταν ο φορέας της εκμετάλλευσης δεν καταβάλει, η δημόσια αρχή αναλαμβάνει να καλύψει το κόστος και στη συνέχεια αναζητά τα έξοδα στα οποία έχει υποβληθεί από τον φορέα της εκμετάλλευσης που προκάλεσε τη ζημία ή την επικείμενη απειλή ζημίας (δευτερογενής ή οικονομική ευθύνη του φορέα της εκμετάλλευσης). Και στις δύο περιπτώσεις η κύριος υπεύθυνος είναι ο φορέας της εκμετάλλευσης: στην πρώτη περίπτωση πρωτογενώς, υπό την έννοια ότι αναλαμβάνει όλα τα απαιτούμενα μέτρα (και συνήθως επωμίζεται και το κόστος τους) και στη δεύτερη περίπτωση δευτερογενώς υπό την έννοια της οικονομικής ευθύνης για τα μέτρα που έλαβαν οι δημόσιες αρχές. Η οικονομική ευθύνη περιορίζεται στο βαθμό που οι φορείς της εκμετάλλευσης προχώρησαν σε μέτρα ανάκτησης του κόστους από τρίτους²⁸. Από τα παραπάνω συμπεραίνουμε ότι η Οδηγία καθιερώνει μια αυθεντική μονομερή ευθύνη, όπου η μόνη πλευρά που ευθύνεται για την πρόληψη και αποκατάσταση της περιβαλλοντικής ζημίας είναι ο φορέας της εκμετάλλευσης²⁹. Και τούτο διότι τα κράτη μέλη δεν υποχρεούνται από την Οδηγία σε καμιά περίπτωση να λάβουν μέτρα (μπορεί βέβαια να έχουν τέτοια υποχρέωση από το εθνικό ή το κοινοτικό δίκαιο). Αντιθέτως, στην Οδηγία προβλέπεται ότι όταν οι δημόσιες αρχές λαμβάνουν οι ίδιες μέτρα υποχρεούνται να αναζητήσουν την κάλυψή τους κυρίως από το φορέα της εκμετάλλευσης και σε ορισμένες περιπτώσεις δύνανται να τα καλύψουν από έναν

τρίτο (ουσιαστικό) ρυπαντή (άρθρο 10). Αλλά ακόμη και όταν η Οδηγία αντιμετωπίζει την περίπτωση της ανάκτησης του κόστους από το φορέα της εκμετάλλευσης, το μόνο που απαιτεί από τα κράτη μέλη είναι να διασφαλίσουν ότι ο φορέας της εκμετάλλευσης θα έχει το δικαίωμα να ανακτήσει τα έξοδά του, αφού πρώτα τα έχει επωμιστεί ο ίδιος: είτε διότι ο φορέας της εκμετάλλευσης έλαβε εξαρχής ο ίδιος τα μέτρα είτε διότι η δημόσια αρχή αναζήτησε από τον φορέα της εκμετάλλευσης τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκε (άρθρο 8 παρ. 3 εδ. τελ.). Η μόνη περίπτωση που η αρμόδια αρχή επωμίζεται και το τελικό κόστος των μέτρων πρόληψης και αποκατάστασης είναι εκείνη του άρθρου 8 παρ. 3 εδ. β', όπου η ζημία οφείλεται σε συγκεκριμένες οδηγίες της δημόσιας αρχής²⁶⁰.

2. Έλεγχος από το κράτος σημαίας

i) Η «αποκλειστική» δικαιοδοσία του κράτους σημαίας

Όπως έχει ήδη λεχθεί, ως έλεγχος των πλοίων από το κράτος σημαίας νοείται η διενέργεια επιθεωρήσεων επί πλοίου που είναι εγγεγραμμένο στο νηολόγιό του. Ένα εμπορικό πλοίο υπάγεται στην αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους σημαίας, ευρισκόμενο στην ανοιχτή θάλασσα. Οι MARPOL 73/78 και UNCLOS 1982 επιβάλλουν στα συμβαλλόμενα σε αυτές κράτη τη λήψη των απαιτούμενων μέτρων, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα υπαγόμενα στη δικαιοδοσία τους κράτη, δεν αποτελούν απειλή για το θαλάσσιο περιβάλλον. Πιο συγκεκριμένα, οι προεξέχουσες υποχρεώσεις του κράτους σημαίας προβλέπονται στο άρθρο 94 UNCLOS, με βάση το οποίο υποχρεούται να διασφαλίσει τη συμμόρφωση των πλοίων, φερόντων τη σημαία του, προς τους γενικά παραδεκτούς κανόνες, ασκώντας αποτελεσματικά τη δικαιοδοτική του εξουσία και τον έλεγχο, επί διοικητικών, τεχνικών και κοινωνικών θεμάτων επί των πλοίων αυτών. Επιπλέον, με βάση το άρθρο 217 UNCLOS υποχρεούται να εφαρμόσει αποτελεσματικά τους διεθνείς κανόνες και νόμους για την πρόληψη, τη μείωση και τον έλεγχο της ρύπανσης, ανεξαρτήτως του τόπου τέλεσης των παραβάσεων αυτών. Συνεπώς, βασική υποχρέωση του κράτους σημαίας είναι να διασφαλίσει ότι τα πλοία λειτουργούν και συντηρούνται με τρόπο, που μειώνει τον κίνδυνο για το περιβάλλον²⁶¹. Βέβαια δεν ενδιαφέρονται όλα τα κράτη σημαίας για την τήρηση και εφαρμογή διεθνών κανόνων και συνθηκών. Θα πρόκειται για κράτη με σημαία ευκαιρίας ή ανοιχτό νηολόγιο, στα οποία προσφεύγουν οι πλοιοκτήτες προς νηολόγηση του πλοίου τους, που κατά κανόνα δεν πληροί τις διεθνείς απαιτήσεις και πρότυπα ασφαλείας.

ii) Η έννοια του γνήσιου δεσμού

Πριν την ανάλυση του καθεστώτος των ανοιχτών νηολογίων πρέπει να δοθούν οι απαραίτητες ερμηνευτικές επεξηγήσεις σχετικά με την έννοια του γνήσιου δεσμού. Ειδικότερα, προκειμένου ένα κράτος να μπορέσει να νηολογηθεί σε ένα άλλο κι να αποκτήσει την εθνικότητα του, θα πρέπει να συγκεντρώνει ορισμένες τυπικές και

²⁶⁰ Βλ., ο.π., σελ. 14

²⁶¹ Η υποχρέωση αυτή συνδέεται με την ικανότητα μεν του κράτους σημαίας να θεσπίζει νόμους, δια των οποίων δύναται να ασκεί αποτελεσματική δικαιοδοσία επί των πλοίων που φέρουν τη σημαία του και να επιβάλλει την εφαρμογή τους, προβλέποντας παράλληλα και κυρώσεις σε περίπτωση μη εφαρμογής τους, και με την ύπαρξη ή όχι δε του κατάλληλου και απαιτούμενου προσωπικού, το οποίο συνδράμει την νομοθετική και εκτελεστική εξουσία του κράτους σημαίας τόσο για την ενσωμάτωση διεθνών και ευρωπαϊκών προβλέψεων στην εθνική νομοθεσία όσο και την εφαρμογή της τελευταίας.

ουσιαστικές προϋποθέσεις, που έχουν τεθεί από το τελευταίο. Παρόλο που ως έννοια αναφέρεται σε αρκετές διεθνείς συνθήκες (πχ. άρθρο 91 UNCLLOS που αναφέρει την υποχρέωση ύπαρξης πραγματικού δεσμού μεταξύ του κράτους και του πλοίου, πλην όμως χωρίς να ορίζει τις προϋποθέσεις οι οποίες απαιτούνται προκειμένου να καταφάσκει γνήσιος δεσμός, αλλά και στη ΔΣ 1958 για την ανοιχτή θάλασσα, κατά την οποία πρέπει να υπάρχει γνήσιος δεσμός και προς τούτο το κράτος πρέπει να ασκεί αποτελεσματικά τον έλεγχο και τη δικαιοδοσία του, επί διοικητικών, τεχνικών και κοινωνικών θεμάτων επί των πλοίων), δεν είναι δυνατός ο ακριβής προσδιορισμός του, καθώς σε κανένα νομοθετικό κείμενο δεν προβλέπεται ποιες προϋποθέσεις πρέπει να συντρέχουν για την ύπαρξη του. Συνεπώς, ως έννοια καθίσταται αντικείμενο διαφορετικής ερμηνείας ανάλογα την εκάστοτε εθνική νομοθεσία²⁶².

iii) Ο προβληματισμός γύρω από τα ανοιχτά νηολόγια

Ανοιχτά νηολόγια²⁶³ ή αλλιώς σημαίες ευκαιρίας²⁶⁴ ορίζονται οι εθνικές σημαίες ορισμένων κρατών, στα οποία πολλές πλοιοκτήτριες και διαχειρίστριες εταιρίες προσφεύγουν, με στόχο την αύξηση των εσόδων τους και μείωση των εξόδων. Αυτό επιτυγχάνεται δια της παράκαμψης και αποφυγής εφαρμογής όχι μόνο των κανόνων (κατά βάση οικονομικών) του κράτους που βρίσκεται η πραγματική έδρα της εταιρίας τους και εκεί θα νηολογούνταν κανονικά, αλλά και διεθνών κανόνων. Τα ανοιχτά νηολόγια προσφέρουν στην πλοιοκτησία χαμηλά έξοδα νηολόγησης, συντήρησης του πλοίου, χαμηλό φορολογικό συντελεστή και ευνοϊκότερο καθεστώς επιθεωρήσεων σχετικά με την ασφάλεια του πλοίου και την προστασία του περιβάλλοντος²⁶⁵. Σήμερα, πλέον του 70% του παγκόσμιου στόλου είναι εγγεγραμμένο σε τέτοιου είδους νηολόγια. Ελλείπει λοιπόν ύπαρξης γνήσιου δεσμού μεταξύ πλοίου και πλοιοκτήτη καταδεικνύει την αναποτελεσματική δικαιοδοσία του κράτους σημαίας και την παράλληλα δημιουργεί αδήριτη ανάγκη παρέμβασης σε επίπεδο ελέγχου από το κράτος

²⁶² Κάποιες απαιτούν να ταυτίζεται η εθνικότητα του πλοίου με την εθνικότητα του αρχικού δικαιούχου αυτού, ενώ σε άλλες προβλέπεται ο τεχνητός σύνδεσμος δια της νηολόγησης του πλοίου στο κράτος της εθνικότητας.

²⁶³ Σύμφωνα με έκθεση της «UK Committee of Inquiry into Chairman» κοινά χαρακτηριστικά στοιχεία που παρουσιάζουν είναι: α) το νηολόγιο επιτρέπει την κυριότητα και εκμετάλλευση πλοίων του από αλλοδαπούς πολίτες, β) η διαδικασία νηολόγησης είναι εύκολη, δεδομένου ότι αυτή γίνεται συνήθως μέσω ενός τοπικού γραφείου στο εξωτερικό, γ) η χώρα νηολόγησης δεν επιβάλλει φόρο εισοδήματος στα κέρδη του πλοίου ή αν επιβάλλει, αυτός είναι ιδιαίτερος χαμηλός, δ) τα κράτη που θεωρούνται σημαίες ευκαιρίας δεν έχουν συγκεκριμένες απαιτήσεις ή δεν είναι καθόλου αυστηρές οι απαιτήσεις αυτές για τη συντήρηση ή/και την επάνδρωση των πλοίων, εντούτοις έχουν άμεσα συναλλαγματικά οφέλη, από τα έσοδα των νηολογίων, που αποκομίζουν, ανάλογα με το πόσο μεγάλη είναι η νηολογημένη χωρητικότητα δ) η επάνδρωση πλοίων από αλλοδαπό πλήρωμα είναι επιτρεπτή και ε) η χώρα νηολόγησης δεν έχει ούτε τη δύναμη ούτε και τον κατάλληλο διοικητικό μηχανισμό για να εφαρμόσει αποτελεσματικά εθνικές και διεθνείς νομοθετικές ρυθμίσεις.

²⁶⁴ Τα τελευταία χρόνια μάλιστα έχουν δημιουργηθεί και σημαίες ευκολίας ειδικά για το στάδιο της ανακύκλωσης του πλοίου, γνωστές ως “end-of-life flags convenience”, το δίκαιο των κρατών σημαίας που φέρουν διευκολύνει τη διαδικασία της διάλυσης του πλοίου, η οποία κατά κανόνα διενεργείται χωρίς την τήρηση των σχετικών προϋποθέσεων ασφαλείας (πχ Άγιος Χριστόφορος, Νέβις, Τουβαλού και Κομόρες).

²⁶⁵ Αυτό που συνέβαινε είναι ότι οι ναυτιλιακές αρχές προκειμένου οι πλοιοκτήτες να εισάγουν τα πλοία τους και κυρίως να τα διατηρούν υπό τη δικαιοδοσία τους για να εισπράττουν τα σχετικά τέλη, εθελουφλούσαν ως ένα βαθμό για την κατάσταση ναυσιπλοΐας του πλοίου. Για αυτό τα περισσότερα ναυτικά ατυχήματα που επέφεραν σοβαρότατες περιβαλλοντικές συνέπειες ανήκαν σε σημαίες ευκαιρίας.

λιμένα. Βέβαια πρέπει να επισημανθεί ότι υπάρχουν ορισμένα ανοιχτά νηολόγια που συμμορφώνονται και τηρούν τις προδιαγραφές ασφαλείας που θέτουν Διεθνείς Συμβάσεις και για αυτό το λόγο παρατηρείται και ανοδική τάση προσχώρησης τέτοιων κρατών σημαίας²⁶⁶ σε αυτές.

iv) Δικαίωμα ελέγχου της τήρησης των διεθνών προτύπων και από το κράτος λιμένα ως δεύτερο επίπεδο ελέγχου της δικαιοδοσίας του κράτους σημαίας

Τη δικαιοδοσία του κράτους σημαίας έρχεται και συμπληρώνει ασκώντας ένα δεύτερο επίπεδο ελέγχου το κράτος λιμένα. Η έννοια της άσκησης δικαιοδοσίας από το κράτος λιμένα με σκοπό τον έλεγχο τήρησης των διεθνών κανόνων και συνθηκών και τη διατήρηση, προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από ρύπανση, δεν υφίσταται πολλά χρόνια²⁶⁷. Ειδικότερα, σύμφωνα με το διεθνές εθιμικό δίκαιο το κράτος υποδοχής έχει απόλυτη εξουσία στα πλοία που εισέρχονται στα λιμάνια αυτού, με αποτέλεσμα το εισερχόμενο πλοίο θα πρέπει να συμμορφώνεται και τηρεί τους κανόνες του κράτους υποδοχής. Προς ρύθμιση τυχόν αντικρουόμενων συμφερόντων μεταξύ κράτους λιμένα και κράτους σημαίας τελικά προβλέφθηκε στην UNCLOS, και ειδικότερα στα άρθρα 211 παρ.3 και 218 αυτής, ειδικό δικαίωμα του κράτους λιμένα να θεσπίζει ειδικές ρυθμίσεις για την πρόληψη, μείωση και εν γένει τον έλεγχο της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος μεν, τιθέμενων ως προϋπόθεση προκειμένου να εισέλθουν αυτά στα εσωτερικά του ύδατα ή στα ανοιχτά αυτού και διεξαγωγής επιθεωρήσεων δε, σε περίπτωση που τα διαθέσιμα από αυτό αποδεικτικά στοιχεία αποκαλύψουν συνειδητή απόρριψη ουσιών από αυτό. Στην τελευταία αυτή περίπτωση, μπορεί το κράτος λιμένα να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 219 περί απαγόρευσης απόπλου.

Κατόπιν όλων των ανωτέρω όμως προκύπτει εύλογα το ερώτημα, τι δυνατότητες υφίστανται σε περίπτωση που, είτε οι εθνικές αρχές του κράτους σημαίας, είτε του κράτους λιμένα παραβιάσουν διεθνείς και ευρωπαϊκές διατάξεις; Προς τούτο η ΕΕ έχει προβλέψει στο άρθρο 259 ΣΛΕΕ τη δυνατότητα προσφυγής κράτους μέλους κατά άλλου κράτους μέλους. Η διαφορά της εν λόγω ρύθμισης σε σχέση με άλλες που παρέχουν παρόμοιες με αυτή δυνατότητες επί παραβάσει του ενωσιακού και διεθνούς δικαίου είναι ότι δεν ασκείται από την Επιτροπή, αλλά από κράτος μέλος. Βέβαια, προς αποφυγή συγκρούσεων εντός της ΕΕ, το εν λόγω άρθρο σπάνια εφαρμόζεται. Πέραν της ως άνω διαφοράς με τη διαδικασία του 258 ΣΛΕΕ, και στην προδικασία εντοπίζεται διάσταση, καθώς το κράτος μέλος που επιθυμεί να καταγγείλει την παράβαση στο ΔΕΕ, πρέπει πρώτα να το γνωστοποιήσει στην Επιτροπή, η οποία κατόπιν

Η Επιτροπή, αφού πρώτα ακούσει αμφότερα τα εμπλεκόμενα μέρη, δύναται να διατυπώσει αιτιολογημένη γνώμη επί του ζητήματος. Η αιτιολογημένη γνώμη της Επιτροπής σε αυτή τη φάση δεν αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση προκειμένου να προχωρήσει η διαδικασία, όπως συμβαίνει στην περίπτωση του άρθρου 258 ΣΛΕΕ. Μετά τη διατύπωση της αιτιολογημένης γνώμης της Επιτροπής, το κράτος μπορεί να

²⁶⁶ Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν η σημαία Παναμά και Λιβερίας.

²⁶⁷ Τέθηκε πρώτη φορά στην 3^η Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας.

αποφασίσει ανεξάρτητα για την προσφυγή ή όχι στο ΔΕΕ, μένοντας ανεπηρέαστο από την άποψη της Επιτροπής. Ωστόσο, είναι σαφές ότι οι αιτιάσεις που το προσφεύγον κράτος μέλος προέβαλε κατά τη διαδικασία ενώπιον της Επιτροπής, πρέπει να ταυτίζονται με τις αιτιάσεις που προβάλλει στο Δικαστήριο. Προϋποθέσεις όπως η ύπαρξη εννόμου συμφέροντος για το προσφεύγον κράτος μέλος ή η τήρηση ορισμένης προθεσμίας δεν είναι απαραίτητες προκειμένης της προσφυγής στο Δικαστήριο.

IV. Συγκριτική θεώρηση του Κανονισμού 1157/2024 με τον 1013/2006 και τον 1257/2013

Αφετηρία για τη θέσπιση του Κανονισμού 1157/2024 από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο Ευρωπαϊκής Ένωσης ήταν, πέραν της διαπίστωσης νομοθετικών κενών και ελλείψεων στα ήδη υπάρχοντα και εφαρμοστέα ενωσιακά κείμενα, και η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία σύμφωνα με την οποία καλείται η Ευρωπαϊκή Επιτροπή να επανεξετάσει τους κανόνες της Ένωσης για τις μεταφορές αποβλήτων που θεσπίστηκαν δυνάμει του Κανονισμού 1013/2006. Στο δρόμο αυτό της μετατροπής της Ευρώπης σε μία βιώσιμη, αποδοτική ως προς τους πόρους και κλιματικά ουδέτερη οικονομία, ο νέος Κανονισμός αναγνωρίζει μεν τις σημαντικές βελτιώσεις που επέφεραν η Σύμβαση της Βασιλείας²⁶⁸, η τροποποίηση αυτής (γνωστή ως «Ban Amendement») και η Οδηγία 2008/98²⁶⁹ και προς τούτο ενσωματώνει ορισμούς, διαδικασίες και γενικά ρυθμίσεις των ως άνω νομοθετημάτων στο κείμενο του, αλλά και την ανεπάρκεια του WSR, -παρά τις μέχρι σήμερα πολλαπλές τροποποιήσεις του-, και για αυτό τον καταργεί²⁷⁰. Παράλληλα προτάσσει την αρχή της εγγύτητας, την πρακτική αποτελεσματικότητα και την ανάγκη μείωσης του περιβαλλοντικού αποτυπώματος προκειμένου να διασφαλιστεί μια πραγματική μετάβαση προς μια κυκλική οικονομία για τις μεταφορές των αποβλήτων από τον τόπο προέλευσής τους στον καταλληλότερο τόπο επεξεργασίας επικίνδυνων και μη αποβλήτων²⁷¹.

Σχετικά με τα πλοία και το εάν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του, είναι πιο ξεκάθαρο το τοπίο, εν συγκρίσει με τα οριζόμενα στη Σύμβαση της Βασιλείας και στον WSR και ήδη αναλυθέντα στα υπό **I.A, I.B, III και III.A** κεφάλαια του πρώτου μέρους της παρούσας. Ειδικότερα, κατά την υπ' αριθμ. Προοιμιακή Σκέψη 7 του Κανονισμού: *«Ο παρών κανονισμός εφαρμόζει επίσης σε επίπεδο Ένωσης τροποποίηση της σύμβασης της Βασιλείας (τροποποίηση απαγόρευσης), η οποία εγκρίθηκε το 1995 και τέθηκε σε ισχύ σε διεθνές επίπεδο στις 5 Δεκεμβρίου 2019. Η τροποποίηση απαγόρευσης θεσπίζει γενική απαγόρευση όλων των εξαγωγών επικίνδυνων αποβλήτων που προορίζονται να υποβληθούν σε εργασίες τελικής διάθεσης και ανάκτησης από τις χώρες που απαριθμούνται στο παράρτημα VII της σύμβασης της Βασιλείας προς χώρες οι οποίες δεν παρατίθενται στο συγκεκριμένο παράρτημα»* και κατά την υπ' αριθμ. Προοιμιακή Σκέψη 17: *«Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1257/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (11) εφαρμόζεται στα μεγάλα εμπορικά πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους της Ένωσης, τα οποία εξαιρέθηκαν από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1013/2006. Τα πλοία αυτά, όταν μετατρέπονται σε απόβλητα, ταξινομούνται*

²⁶⁸ Βλ. υπ' αριθμ. Προοιμιακή Σκέψη 6 Κανονισμού 1157/2024.

²⁶⁹ Βλ. υπ' αριθμ. Προοιμιακή Σκέψη 5 Κανονισμού 1157/2024.

²⁷⁰ Βλ. υπ' αριθμ. Προοιμιακή Σκέψη 4 Κανονισμού 1157/2024.

²⁷¹ Βλ. υπ' αριθμ. Προοιμιακή Σκέψη 11 Κανονισμού 1157/2024

γενικά ως επικίνδυνα απόβλητα, εκτός εάν έχουν αφαιρεθεί από αυτά όλες οι επικίνδυνες ουσίες και υλικά. Ωστόσο, μετά την έναρξη ισχύος της τροποποίησης απαγόρευσης σε διεθνές επίπεδο, είναι αναγκαίο να διασφαλιστεί ότι τα πλοία που καλύπτονται από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1257/2013 και χαρακτηρίζονται ως απόβλητα και εξάγονται από την Ένωση υπόκεινται στους σχετικούς ενωσιακούς κανόνες για τη μεταφορά αποβλήτων, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αφορούν την εφαρμογή της τροποποίησης απαγόρευσης, προκειμένου να διασφαλιστεί η αυστηρή νομική συμβατότητα του νομικού καθεστώτος της Ένωσης με τις διεθνείς υποχρεώσεις. Ταυτόχρονα, είναι επίσης αναγκαίο να τροποποιηθεί ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1257/2013 ώστε να διευκρινιστεί ότι τα πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του και χαρακτηρίζονται ως απόβλητα και εξάγονται από την Ένωση θα πρέπει να ανακυκλώνονται μόνο στις μονάδες που περιλαμβάνονται στον ευρωπαϊκό κατάλογο μονάδων ανακύκλωσης πλοίων που καταρτίζεται δυνάμει του εν λόγω κανονισμού, οι οποίες βρίσκονται σε χώρες που απαριθμούνται στο παράρτημα VII της σύμβασης της Βασιλείας».

Έτσι, κατά άρθρο 2 παρ.2 περί του πεδίου εφαρμογής ορίζεται ότι : «Ο παρών κανονισμός δεν έχει εφαρμογή σε: α) απόβλητα, συμπεριλαμβανομένων των λυμάτων και των καταλοίπων, που παράγονται από την κανονική λειτουργία πλοίων και υπεράκτιων εξεδρών έως ότου τα εν λόγω απόβλητα εκφορτωθούν για τους σκοπούς της ανάκτησης ή της διάθεσής τους..... β) τα απόβλητα που δημιουργούνται επίκαι των πλοίων, μέχρις ότου τα εν λόγω απόβλητα εκφορτωθούν προκειμένου να υποβληθούν σε ανάκτηση ή να διατεθούν..... θ) πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους και εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1257/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, με εξαίρεση φορτία: i) τα οποία χαρακτηρίζονται ως επικίνδυνα απόβλητα, τα οποία βρίσκονται σε περιοχή υπό την εθνική δικαιοδοσία κράτους μέλους και εξάγονται από την Ένωση για ανάκτηση, στα οποία εφαρμόζονται μόνο τα άρθρα 39, 48, 49 και ο τίτλος VII του παρόντος κανονισμού· ή ii) τα οποία χαρακτηρίζονται ως απόβλητα, τα οποία βρίσκονται σε περιοχή υπό την εθνική δικαιοδοσία κράτους μέλους και προορίζονται για διάθεση» και στο άρθρο 82: «2) Στο άρθρο 6 παράγραφος 2, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο: «α)ανακυκλώνονται μόνο σε μονάδες ανακύκλωσης πλοίων που περιλαμβάνονται στον ευρωπαϊκό κατάλογο και, στην περίπτωση πλοίων που θεωρούνται επικίνδυνα απόβλητα, βρίσκονται σε περιοχή υπό την εθνική δικαιοδοσία κράτους μέλους και εξάγονται από την Ένωση, μόνο στις μονάδες που περιλαμβάνονται στον ευρωπαϊκό κατάλογο και βρίσκονται σε χώρες που απαριθμούνται στο παράρτημα VII της σύμβασης της Βασιλείας». Σύμφωνα με τα ανωτέρω, γίνεται αντιληπτό ότι πλοία τα οποία φέρουν την ελληνική σημαία ή σημαία κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ζώνης ανακυκλώνονται μόνο σε μονάδες ανακύκλωσης πλοίων που περιλαμβάνονται στον ευρωπαϊκό κατάλογο και, στην περίπτωση πλοίων που θεωρούνται επικίνδυνα απόβλητα, βρίσκονται σε περιοχή υπό την εθνική δικαιοδοσία κράτους μέλους και εξάγονται από την Ζώνη, μόνο στις μονάδες που περιλαμβάνονται στον ευρωπαϊκό κατάλογο και βρίσκονται σε χώρες που απαριθμούνται στο παράρτημα VII της Σύμβασης της Βασιλείας.

Χαρακτηριστικά είναι τα σημεία, τα οποία διαφοροποιούν το νέο Κανονισμό από τον WSR και στην παρούσα θα αναφερθούν ακροθιγώς τα πιο καίρια. Αρχικά, ήδη

από την υπ' αριθμ. Προοιμιακή Σκέψη 22 εντοπίζεται διαφορά στην προσέγγιση πλέον της Ένωσης σχετικά με όλες οι μεταφορές αποβλήτων που προορίζονται προς διάθεση σε άλλο κράτος μέλος. Προς τούτο «θα πρέπει κατά γενικό κανόνα να απαγορεύονται. Οι μεταφορές αποβλήτων που προορίζονται προς διάθεση θα πρέπει να επιτρέπονται μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις, εφόσον πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις. Στις περιπτώσεις αυτές, τα κράτη μέλη θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις αρχές της εγγύτητας και της αυτάρκειας σε ενωσιακό και εθνικό επίπεδο σύμφωνα με την οδηγία 2008/98/EK, και ειδικότερα το άρθρο 16 της εν λόγω οδηγίας, καθώς και την προτεραιότητα της ανάκτησης», γεγονός που επιβεβαιώνεται στο άρθρο 4 σχετικά με το γενικό διαδικαστικό πλαίσιο βάσει του οποίου απαγορεύονται οι μεταφορές όλων των αποβλήτων που προορίζονται για διάθεση, εκτός εάν λαμβάνεται έγκριση σύμφωνα με το άρθρο 11. Προκειμένου να ληφθεί έγκριση σύμφωνα με το άρθρο 11 για μεταφορά αποβλήτων που προορίζονται για διάθεση, εφαρμόζεται η διαδικασία της προηγούμενης γραπτής κοινοποίησης και έγκρισης που προβλέπεται στο κεφάλαιο 1. Αντίθετα, στον WSR και μόνο στα άρθρα 34 και 36 του Τίτλου IV για τις εξαγωγές σε τρίτες χώρες και ειδικότερα για τις εξαγωγές από την Κοινότητα αποβλήτων προοριζόμενων για διάθεση και προς αξιοποίηση σε χώρες της ΕΖΕΣ και στις οποίες δεν έχει εφαρμογή η απόφαση του ΟΟΑΣΑ, τίθεται με τον ίδιο τρόπο απαγόρευση.

Επιπρόσθετα, διαφορά εντοπίζεται και στη διαδικασία υποβολής κοινοποίησης σχετικά με μεταφορά αποβλήτων που προορίζονται για διάθεση του άρθρου 11, δυνάμει του οποίου οι αρμόδιες αρχές αποστολής και προορισμού δεν εγκρίνουν την εν λόγω μεταφορά εντός της προθεσμίας των 30 ημερών που αναφέρεται στο άρθρο 9 παράγραφος 1, παρά μόνο εφόσον πληρείται σωρεία προϋποθέσεων, ορισμένες εκ των οποίων έχουν αποδεικτικό βάρος, βαρύνουσες τον κοινοποιούντα, σε αντίθεση με τα οριζόμενα στο άρθρο 11 του WSR.

Ακόμη, προάγει την δημιουργία ενός κεντρικού ηλεκτρονικού συστήματος, διαλειτουργικού με τα εθνικά προκειμένου να καταστεί αποτελεσματικότερη η ανταλλαγή πληροφοριών, ιδίως στην επεξεργασία των κοινοποιήσεων και των πληροφοριών που υποβάλλονται δυνάμει του άρθρου 18 του νέου κανονισμού για τη μεταφορά αποβλήτων και προκειμένου να διευκολυνθεί η υποβολή και ανταλλαγή πληροφοριών και δεδομένων που αφορούν μεταφορές αποβλήτων εντός της Ένωσης μεταξύ των αρμόδιων αρχών και των οικονομικών φορέων. Επίσης, είναι αναγκαίο να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία να καθορίζει τις διαδικαστικές και λειτουργικές απαιτήσεις για την πρακτική εφαρμογή των συστημάτων που διασφαλίζουν την ηλεκτρονική υποβολή και ανταλλαγή πληροφοριών, όπως απαιτήσεις σχετικά με τη διασυνδεσιμότητα, την αρχιτεκτονική και την ασφάλεια. Τα συστήματα αυτά θα πρέπει να διευκολύνουν τη διεκπεραίωση των αιτήσεων κοινοποίησης, μεταξύ άλλων βοηθώντας όσους εμπλέκονται σε ένα συγκεκριμένο αίτημα να παρακολουθούν την πρόοδο της διαδικασίας κοινοποίησης²⁷². Τέλος, προκειμένου να αποφεύγονται διαταραχές στις μεταφορές αντικειμένων ή ουσιών λόγω διαφωνιών μεταξύ των αρμόδιων αρχών σχετικά με τον χαρακτηρισμό ή μη των εν λόγω αντικειμένων ή ουσιών ως αποβλήτων, θεσπίζει διαδικασία για την επίλυση τέτοιων διαφωνιών ενώ επισημαίνει και την ανάγκη καθορισμού ενιαίων προϋποθέσεων ώστε τα κράτη μέλη

²⁷² Βλ. υπ' αριθμ. Προοιμιακή Σκέψη 28 Κανονισμού 1157/2024.

να αποφασίζουν αν ένα αντικείμενο ή μια ουσία θα πρέπει να θεωρείται μεταχειρισμένο αγαθό ή απόβλητο²⁷³.

²⁷³ Βλ. υπ' αριθμ. Προοιμιακή Σκέψη 37 Κανονισμού 1157/2024.

ΕΠΙΜΕΤΡΟ

Καθίσταται σαφές από το σύνολο της παρούσας μελέτης ότι το ζήτημα της διαχείρισης των αποβλήτων, πέραν από ένα σοβαρό διεθνικό περιβαλλοντικό ζήτημα είναι και επίκαιρο, με χαρακτηριστική την πρόσφατη δράση της ΕΕ και τη θέσπιση του Κανονισμού 1157/2024. Οι κύριοι στόχοι της παρούσας ήταν να επισημανθεί κυρίως η σημασία της ανακύκλωσης ή διάλυσης πλοίων, αποτελούσα ξεχωριστή αγορά στον κλάδο της ναυτιλίας. Η εν λόγω αγορά αναπόφευκτα είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης, με την ΕΕ να καταβάλει αξιόλογες προσπάθειες προστασίας τους με τη θέσπιση πρωτογενούς δικαίου. Όχι απλά συμβαδίζοντας με το υφιστάμενο διεθνές νομοθετικό πλαίσιο, αλλά κυρίως αποτελώντας εργαλείο προώθησης του, η ΕΕ επιθυμεί να καταπολεμήσει φαινόμενα και πρακτικές που επάγονται αρνητικές επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία, την επαγγελματική ασφάλεια και το περιβάλλον. Επιπλέον, εξετάζει εξονυχιστικά τρόπους πιο αποτελεσματικούς, καλύπτοντας τυχόν νομοθετικά κενά και ελλείψεις, και θέτοντας σταθερό και ομοιόμορφο καθεστώς ευθύνης και κυρώσεων σε περίπτωση παραβίασης του δικαίου της.

Το ερώτημα που διατρέχει όλη την εργασία, επικεντρώνεται στο εάν τα υφιστάμενα νομοθετήματα –διεθνή και ενωσιακά- ρυθμίζουν επαρκώς και αποτελεσματικά το ζήτημα της ασφαλούς και περιβαλλοντικά ορθής διάλυσης πλοίων, λαμβανομένων υπόψιν των ιδιαιτεροτήτων της συγκεκριμένης διαδικασίας. Εκκινώντας από τη Σύμβαση της Βασιλείας, η οποία θεσπίστηκε λόγω της μεγάλης ανάγκης που υπήρχε για ρύθμιση της διασυνοριακής διακίνησης και διάθεσης των επικίνδυνων ή μη αποβλήτων διαμορφώθηκε ένα σταθερό και δεσμευτικό νομικό πλαίσιο, το οποίο εξελίχθηκε περαιτέρω με τη συνδρομή της ΕΕ και την υιοθέτηση του WSR. Παρά βέβαια τα ερμηνευτικά ζητήματα που τέθηκαν και αναλύθηκαν, αναφορικά με το εάν τα λειτουργικά πλην όμως προορισμένα για διάλυση πλοία εμπίπτουν στον ορισμό που δίδει η Σύμβαση της Βασιλείας για τα απόβλητα, κατόπιν των κοινών προσπαθειών που κατέβαλαν διεθνείς παράγοντες, ΜΚΟ και κράτη και με στόχο την προστασία του περιβάλλοντος, τελικά υπάχθηκαν. Ωστόσο, λόγω κι άλλων αποδεικτικών και πρακτικών δυσχερειών εφαρμογής αυτής και του WSR, περί της κατάφασης του στοιχείου της πρόθεσης του πλοιοκτήτη για διάθεση του πλοίου, -καθώς οι πλοιοκτήτες αποφεύγουν να αποκαλύψουν την πρόθεση περί ανακύκλωσης του πλοίου τους, μεταβιβάζοντας τα πριν φτάσουν στο διαλυτήριο σε ενδιάμεσο αγοραστή ή μετανηολογώντας σε ανοιχτά νηολόγια,- κρίθηκε ανεπαρκής και αναποτελεσματική, αφού ευκόλως παρακάμπτεται.

Έτσι, η ΕΕ προχώρησε στην υιοθέτηση του SRR, που ρυθμίζει ειδικώς το ζήτημα της ανακύκλωσης πλοίων, θέτοντας μάλιστα και αυξημένες απαιτήσεις. Βασική στόχευση του SRR ήταν η προώθηση και διευκόλυνση επικύρωσης της SRC και η «πρόληψη, μείωση, ελαχιστοποίηση και εξάλειψη ατυχημάτων, τραυματισμών και άλλων δυσμενών επιπτώσεων στην ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον που προκαλούνται από την ανακύκλωση πλοίων [...] ασφάλεια, [...] την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Ένωσης καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής ενός πλοίου, ιδίως για να διασφαλιστεί ότι τα επικίνδυνα απόβλητα από τέτοια ανακύκλωση πλοίων υπόκεινται σε περιβαλλοντικά χρηστή διαχείριση», προς διασφάλιση δηλαδή

ότι η ανακύκλωση διεξάγεται με τον «ορθό και περιβαλλοντικά ασφαλή τρόπο», ο περιορισμός ή η απαγόρευση της χρήσης επικίνδυνων υλικών στα πλοία και η κατάρτιση ενός ευρωπαϊκού καταλόγου μονάδων ανακύκλωσης πλοίων. Με λίγα λόγια, ο κανονισμός ήταν πράγματι ένα νομοθέτημα βελτιωμένο σε σύγκριση με τα ήδη υπάρχοντα διεθνή και ευρωπαϊκά νομικά μέσα που ρυθμίζουν ρητά την ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθή ανακύκλωση πλοίων ή τη μεταφορά επικίνδυνων αποβλήτων, όπως πλοία που προορίζονται για διάλυση. Παρόλα αυτά, μπορούν να εντοπιστούν ορισμένα αδύναμα σημεία, όπως η παράκαμψη μέσω της μετανηολόγησης πλοίων υπό σημαία ΕΕ προς σημαία εκτός ΕΕ. Επιπλέον, ο κανονισμός στερείται διεθνών επιβολή και ομοιομορφία, προκειμένου να επιτευχθεί συνεπής διεθνής ανακύκλωση πλοίων.

Από τη στάση που διατηρεί και η ΕΕ σε σχέση με την SRC κρίνεται αναγκαία η κύρωση της παραβλέποντας την αποποινικοποίηση της μη σύννομης διάλυσης, στοιχείο που την ελαστικοποιεί σε σχέση με τη Σύμβαση της Βασιλείας, και εμμένοντας στην πληθώρα πλεονεκτημάτων που προσφέρει ως νομοθέτημα.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική

I. Εγχειρίδια/ Μονογραφίες/ Συλλογικά Έργα

Αθανασίου Α., Η Διασυνοριακή πτώχευση της ναυτιλιακής επιχείρησης, Νομική Βιβλιοθήκη, 2015

Αθανασίου Α., Η προβληματική του συνολικού περιορισμού ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις, Εκδόσεις Σάκκουλα, 2005

Αθανασίου Α., Έργο και Ευθύνη των νηογνομόνων, Εκδόσεις Σάκκουλα, 1999

Αντάπασης Α., Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, Νομική Βιβλιοθήκη, 2016

Γεωργιάδης Α., Γενικές Αρχές Αστικού Δικαίου, 5^η έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα, 2019

Γεωργιάδης Α., Εγχειρίδιο Ειδικού Ενοχικού Δικαίου, Εκδόσεις Σάκκουλα, 2014

Κιάντου- Παμπούκη Α., Ναυτικό Δίκαιο I, 5η έκδοση Εκδόσεις Σάκκουλα, 2005

Κιάντου- Παμπούκη Α., Ναυτικό Δίκαιο II, 6η έκδοση Εκδόσεις Σάκκουλα, 2007

Ν. Νίκα, Εγχειρίδιο Πολιτικής Δικονομίας, 3η έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα, 2018

Παпанεοφύτου Α., Ποινικό Δίκαιο του Περιβάλλοντος στην Ελλάδα Νομική Βιβλιοθήκη, 2016

Ρόκας Ι./ Θεοχαρίδης Γ., Ναυτικό Δίκαιο, 3η έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα 2015

Σταθόπουλος Μ., Γενικό Ενοχικό Δίκαιο, 5 η έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα, 2018

II. Άρθρα- Μελέτες

Γεωργούδη Ε, Η «περιβαλλοντικά ορθή διάλυση πλοίων», ΕΚΠΑ, 2016

Τσακίρη Μαρία, Ο ρόλος του κράτους λιμένα στην προστασία της θαλάσσιας ασφάλειας, ΕΚΠΑ, 2018

Φαρμακίδη Α, «Το νομικό καθεστώς (διεθνές και ενωσιακό) της διάλυσης πλοίων. Υποχρεώσεις και ευθύνη του πλοιοκτήτη», ΕΚΠΑ, 2019

Ξενόγλωσση

I. Εγχειρίδια/ Μονογραφίες/ Συλλογικά Έργα

Albers J., Responsibility and Liability in the Context of Transboundary Movements of Hazardous Wastes by Sea, Springer, 1999

Baatz Y., Charterparties, in Baatz Y. (ed), Maritime La, 3rd ed., Routledge, 2014

Chang Y., Ocean Governance, Springer, 2012

D. Christodoulou, The single ship company – The legal consequences from its use and the protection of its creditors, Ant. N Sakkoulas 2000

De la Rue C. / Andersen Ch., Shipping and the Environment, Routledge, 2nd ed, 2009

Donner P./ Theoharidis. G. / Johansson T., Methods to Promote Improved Governance in Maritime Administrations of Developing Nations in L. Frohold, Corporate Social Responsibility in the Maritime Industry, Springer 2018

Daniel Engels, European Ship Recycling Regulation, Entry into force Implications of the Hong Kong Convention, Springer 2012

Galley M., Shipbreaking: Hazards and Liabilities, Springer, 2014

Jacobsson M., The HNS Convention and its 2010 Protocol in B. Soyer/ A. Tettenborn, Pollution at Seas: Law and Liability, Routledge, 2012

Jessen H., Safe and Environmentally Sound Ship Recycling – Is There a Case for Liability Claims? in Soyer B./ Tettenborn A. (eds.), Maritime Liabilities in a Global and Regional Context, 2018

Jessen H., Port State Control in Jessen H./ Jürgen Werner M. (eds.) EU Maritime Transport Law, Nomos/Hart, 2016

Johnston J., Is the Polluter Pays Principle Really Fundamental? in M. Faure/ H. Lixin/ S. Hongjun S (eds.) Maritime Pollution Liability and Policy, Kluwer Law International, 2010

Karim S., Shipbreaking in Developing Countries: A Requiem for Environmental Justice from the Perspective of Bangladesh, Routledge, 2017

Kingston S./ Heyvaert V./ Čavoški A., European Environmental Law, Cambridge University Press, 2017

Mandaraka-Sheppard A., Modern Maritime Law, Vol 2: Managing Risks and Liabilities, Informa Routledge, 3rd ed., 2013

Mikelis N., Ship Recycling in Psaraftis H. (ed), Sustainable Shipping, Springer, 2019

T. Puthurcheril, From Shipbreaking to Sustainable Ship Recycling, Martinus Nijhoff Publishers, 2009

Stopford M., Ναυτιλιακή Οικονομική, 3η αγγλική έκδοση, Εκδόσεις Παπαζήση, 2018

Tsimplis M., Marine Pollution from Shipping Activities in Baatz Y. (ed.), 3rd, Maritime Law, 2014

Wiswall F., Hazardous Convention, Dumping Convention and Liability in C. De la Rue (ed.), Liability for damage to the marine environment, LLP, 1993

II. Άρθρα- Μελέτες

Alcaide J./ Piniella F./ Diaz E., The “Mirror Flags”: Ship registration in globalized ship breaking industry, Transportation Research Part D, vol. 48, 2016

Bhattacharjee S., From Basel to Hong Kong: International Environmental Regulation of Ship Recycling Takes One Step Forward and Two Steps Back, 1 Trade L. & Dev., vol. 193, 2009

Center for International Environmental Law, Ship Breaking and the Basel Convention: Analysis of the Level of Control Established under the Hong Kong Convention, 2011

- Chang Y./Wang. N/Durak. S.**, Ship Recycling and Marine Pollution, Marine Pollution Bulletin 60, 2010
- Daniel A.**, Civil Liability Regimes as a Complement to Multilateral Environmental Agreements: Sound International Policy of False Comfort, RECIEL 12, 2003
- EMSA**, EMSA's Best Practice Guidance on the Inventory of Hazardous Materials: IHM development and maintenance in the context of the EU Ship Recycling Regulation – Monitoring and enforcement in the context of the EU Ship Recycling Regulation, 2016
- Galley M.**, Shipbreaking – A Convenient Washing of Hands, Mountbatten Journal of Legal Studies, 12 (2) 2008
- International Chamber of Shipping**, Shipping Industry Guidelines on Transitional Measures for Shipowners Selling Ships for Recycling, 2nd ed., 2016
- Karim S.**, Environmental Pollution from the Shipbreaking Industry: International Law and National Legal Response, 22 Geo. Int'l Envtl. L. Rev. [iii] , 2010
- Krueger J.**, Prior Informed Consent and the Basel Convention: The hazards of what isn't known, The Journal of Environment & Development, Vol. 7, No. 2, 1998
- Mikelis N.**, The Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, UNCTAD's Multi Year Expert Meeting on Transport and Trade Facilitation, 2010
- Okaru V.**, The Basel Convention: Controlling the Movement of Hazardous Wastes to Developing Countries, 4 Fordham Envtl. L. Rep. 137 (1993)
- Pereira Ricaro M.**, Environmental criminal liability and enforcement in European and International Law, Brill Nijhoff, 2009
- Pijaca M./ Bulum B.**, Insurance of Risks under the Bareboat Charter Contract, Zbornik PFZ 76 (1), 2017
- Portas P.**, The Basel Convention, Back to the Future, 6 Sustainable Dev. L. & Pol'y 38 (2006),
- Pskowski Rebecca Prentiss**, No country for Old Ships?: Emerging Liabilities for Ship Recycling Stakeholders, Tulane Maritime Law Journal, vol 45, 2020
- Puthucherril T.**, Trans-Boundary Movement of Hazardous Ships for Their Last Rites: Will the Ship Recycling Convention Make a Difference, 24 Ocean Y.B. 283, 2010
- Rossi V.**, Dismantling of End-of-Life Ships: The Hong Kong Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 20 Italian Y.B. Int'l L.,2010
- Rummel-Bulska I.**, The Basel Convention: A Global Approach for the Management of Hazardous Wastes, 24 Envtl. Pol'y & L. 13, 1994
- Secretariat of the Basel Convention**, Instruction Manual on the Prosecution of Illegal Traffic of Hazardous Wastes or other Wastes, 2012
- Sundram M.**, Basel Convention on Transboundary Movement of Hazardous Wastes: Total Ban Amendment, 1997

Tadayoshi T., From shipbreaking to Ship Recycling: The relocation of Recycling sites and the expanding international approach, Michida ed, in Economic Integration and Recycling in Asia: An Interim Report, Chosakenkyu Hokokusho, Institute of Developing Economics, 2011

Tsaroucha L., Future challenges for the EU Maritime Safety Regime, chapter 3; Environmental Sustainability for Maritime Safety and Security; Legal implications to ships, cargo and the human element, 9th International Conference of Maritime Law

Tsimplis M., Liability and Compensation in the International Transport of Hazardous Wastes by Se: The 1999 Protocol of the Basel Convention, 16 Int J. M & C L., vol 295, 2001

Urano Y., The current picture and the future vision of the ship recycling industry: the contributions of Japan to achieving sustainable, safe and environmental sound recycling of ships, World Maritime Dissertations, 2012

Vagliasindi G., The European Harmonization in the Sector of Protection of the Environment through Criminal Law: The Results Achieved and Further Needs for Intervention, 3 New J. Eur. Crim. L, 2012

Y. Zhao/ Y. Chang, A Comparison of Ship-Recycling Legislation Between Chinese Law and the 2009 Hong Kong Convention, Ocean Development & International Law 45:1, 2014

Witte J., Salvage, safety, the regulatory environment and protection for the salvor, chapter 6 Criminalization for Maritime Safety and Security; Legal implications to ships, cargo and the human element, 9th International Conference of Maritime Law