



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ  
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 30.11.2012  
COM(2012) 715 final

**ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ  
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

**Έκθεση σχετικά με την ευθύνη και τις αποζημιώσεις για τις ζημιές που προκαλούνται  
στα καταφύγια από πλοία που χρήζουν βοήθειας**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

## ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

### Έκθεση σχετικά με την ευθύνη και τις αποζημιώσεις για τις ζημιές που προκαλούνται στα καταφύγια από πλοία που χρήζουν βοήθειας

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

#### 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το 2005 η Επιτροπή αποφάσισε να υποβάλει πρόταση τροποποίησης του θεσμικού πλαισίου σχετικά με την υποδοχή στα καταφύγια των πλοίων που χρήζουν βοήθειας, το οποίο έχει δημιουργηθεί με την οδηγία 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης και την κατάργηση της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου. Η Επιτροπή πρότεινε την προσθήκη μιας διάταξης σχετικά με την υποδοχή πλοίων που χρήζουν βοήθειας εάν, μετά από εξέταση, διαπιστωθεί ότι είναι η καλύτερη δυνατή ενέργεια για την προστασία της ασφάλειας ανθρώπων και περιβάλλοντος.

Δεδομένων των ειδικών ανησυχιών σχετικά με το κόστος με το οποίο θα επιβαρύνονταν τα λιμάνια που θα ήταν υποχρεωμένα να υποδεχτούν τα πλοία που χρήζουν βοήθειας, το άρθρο 20δ του τροποποιημένου κειμένου της οδηγίας 2002/59/ΕΚ προβλέπει ότι η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει τους υφιστάμενους μηχανισμούς αποζημίωσης στα κράτη μέλη για την οικονομική ζημία που ενδέχεται να υποστούν τα καταφύγια όταν υποδέχονται κάποιο πλοίο και να υποβάλει έκθεση για τα σχετικά αποτελέσματα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο<sup>1</sup>.

Πριν την τροποποίησή της το 2009, η οδηγία 2002/59/ΕΚ και ειδικότερα το άρθρο 26 παράγραφος 2 αυτής προέβλεπε την υποχρέωση της Επιτροπής να υποβάλει έκθεση σχετικά με την υλοποίηση εκ μέρους των κρατών μελών κατάλληλων σχεδίων για τα καταφύγια. Η Επιτροπή ζήτησε από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) να της διαθέσει πληροφορίες και για τους μηχανισμούς σχετικά με την ευθύνη και την αποζημίωση που εφαρμόζονται στην περίπτωση υποδοχής κάποιου πλοίου σε καταφύγιο. Τα στοιχεία που συνέλεξε ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα αποτέλεσαν την βάση για την έκθεση της Επιτροπής το 2005 και αποδείχθηκαν ιδιαίτερα χρήσιμα κατά τη διάρκεια των διοργανικών συζητήσεων για την τρίτη δέσμη νομοθετικών μέτρων για την ασφάλεια στη θάλασσα και ειδικά για την οδηγία 2009/17/ΕΚ. Μετά την έκδοση της εν λόγω οδηγίας η Επιτροπή έλαβε πρόσθετες επικαιροποιημένες πληροφορίες από τον EMSA που αφορούσαν κυρίως στις ισχύουσες διεθνείς συμφωνίες και το ενισχυμένο θεσμικό πλαίσιο της ΕΕ σχετικά με την ευθύνη και την αποζημίωση για

<sup>1</sup> Οδηγία 2009/17/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, για την τροποποίηση της οδηγίας 2002/59/ΕΚ, ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 101.

τις ζημιές που υφίστανται τα καταφύγια. Η Επιτροπή μάλιστα ανέθεσε σε εξωτερικό σύμβουλο την διεξαγωγή μιας έρευνας σχετικά με τους μηχανισμούς ευθύνης και αποζημίωσης που προβλέπονται από τις εθνικές νομοθεσίες των κρατών μελών της ΕΕ.

Με βάση αυτές τις πληροφορίες που διετέθησαν στην Επιτροπή η παρούσα έκθεση εκτιμά την ανάγκη για ένα πρόσθετο μηχανισμό σχετικά με την ευθύνη και την αποζημίωση για τις ζημιές που υφίστανται τα καταφύγια τα οποία υποδέχονται πλοία που χρήζουν βοήθειας. Εξετάζεται επίσης και το θέμα της ασφάλισης των πλοίων ενόψει έναρξης της ισχύος της οδηγίας 2009/20/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ασφάλιση των πλοιοκτητών για ναυτικές απαιτήσεις, και των τελευταίων τροποποιήσεων όσον αφορά τα όρια ευθύνης που καθιερώθηκαν με τη διεθνή σύμβαση του 1976 για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις όπως τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο του 1996 σε διεθνές επίπεδο<sup>2</sup>.

## **2. ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΛΑΙΣΙΟ**

Δεν υπάρχει ειδική υποχρέωση βάσει του διεθνούς δημοσίου δικαίου για την υποδοχή πλοίου χρήζοντος βοήθειας σε καταφύγιο. Εντούτοις, υπάρχει μια σειρά από νομοθετικές διατάξεις που ρυθμίζουν τις θαλάσσιες μεταφορές και την ευθύνη που προκύπτει από τα ναυτικά ατυχήματα, περιλαμβανομένης και της ρύπανσης από πλοία και ειδικότερα την πληρωμή αποζημίωσης στα θιγόμενα μέρη. Ορισμένες από αυτές τις διατάξεις αναφέρονται ρητά στα καταφύγια και στις ζημιές που προκαλούνται από πλοία τα οποία βρίσκονται σε κίνδυνο και καταφεύγουν σε αυτά, όπως προκύπτει από την ακόλουθη ανάλυση.

### **2.1. ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ**

Η σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας έχει ελάχιστη συνάφεια με αυτό το θέμα αλλά περιλαμβάνει ορισμένες γενικές διατάξεις σχετικά με τον καταλογισμό της ευθύνης για παράνομα μέτρα που λαμβάνονται για την αντιμετώπιση των περιπτώσεων θαλάσσιας ρύπανσης και για την αποζημίωση στις περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης, οι οποίες μπορούν επίσης να εφαρμοστούν και για τα καταφύγια<sup>3</sup>.

### **2.2. Ειδικές διεθνείς συμβάσεις**

Οι ειδικές διεθνείς συμβάσεις προβλέπουν αυστηρά καθεστάτα ευθύνης βάσει του διεθνούς δικαίου με ειδικούς περιορισμούς που καλύπτουν διάφορα είδη θαλάσσιας ρύπανσης.

<sup>2</sup> Ψήφισμα ΔΝΟ LEG.5 (99), το οποίο εγκρίθηκε στις 19/04/2012 (δεν έχει τεθεί ακόμη σε ισχύ) το οποίο προτείνει την αύξηση των σχετικών ποσών των ορίων ευθύνης ώστε να αντανακλούνται οι αλλαγές στις νομισματικές αξίες, στον πληθωρισμό και στα ποσοστά ατυχημάτων.

<sup>3</sup> Βλ. άρθρα 232 και 235 παράγραφος 2 της UNCLOS: [http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)

### 2.2.1. Σύστημα CLC – IOPC

Το πιο ανεπτυγμένο καθεστώς ευθύνης καθιερώθηκε με τη διεθνή σύμβαση περί αστικής ευθύνης για τις ζημιές που οφείλονται σε ρύπανση από πετρελαιοειδή το 1992 (CLC 1992), η οποία συμπληρώθηκε με τη σύμβαση του 1992 για τη δημιουργία του Διεθνούς Ταμείου για την Αποζημίωση από Πετρελαϊκές Ρυπάνσεις (Ταμείο IOPC) και το πρωτόκολλο του 2003 για τη δημιουργία συμπληρωματικού ταμείου με τον ίδιο στόχο. 27 κράτη αποτελούν μέλη αυτού του συστήματος μεταξύ των οποίων 19 κράτη μέλη της ΕΕ.

#### Πεδίο εφαρμογής

Το σύστημα CLC-IOPC καλύπτει ζημιές που προκαλούνται από την απώλεια ή την ρίψη στη θάλασσα υδρογονανθράκων που μεταφέρονται από πλοία. Οι ζημιές αυτές μπορούν επίσης να προκύψουν από προληπτικά μέτρα για την αποφυγή της ρύπανσης. Παρά την έλλειψη ενός παραδείγματος σχετικά με αυτό το είδος της ζημιάς, η υποδοχή ενός πλοίου σε καταφύγιο θα μπορούσε να θεωρηθεί ως προληπτικό μέτρο, όταν βασίζεται σε μια λογική απόφαση που έχει ως στόχο την αντιμετώπιση ενός σοβαρού και άμεσου κινδύνου ρύπανσης. Στην περίπτωση αυτή δεν θα χρειάζονταν πρόσθετοι μηχανισμοί αποζημίωσης, εάν η απόφαση για την υποδοχή του πλοίου είχε ληφθεί προκειμένου να σωθεί το ίδιο το πλοίο ή το φορτίο του, το οποίο – σε κάθε περίπτωση – θα ήταν δύσκολο να διαχωριστεί από τον κίνδυνο ρύπανσης. Οι οφειλόμενες αποζημιώσεις εξετάζονται μέσα σε ένα πολύ ευρύ πλαίσιο εντός αυτού του συστήματος και αφορούν τα εμπορεύματα, την απώλεια εισοδήματος εξ αιτίας της ρύπανσης, τις περιβαλλοντικές ζημιές και τις καθαρά οικονομικές απώλειες (που προκύπτουν από την αδυναμία των ιδιοκτητών των εμπορευμάτων που δεν έχουν υποστεί ρύπανση να αντλήσουν τα συνήθη έσοδα από τα προϊόντα αυτά). Ο μόνος εφαρμοζόμενος περιορισμός όσον αφορά το τελευταίο είδος ζημιών αφορά την έλλειψη άμεσης αιτιατής σχέσης μεταξύ της οικονομικής ζημιάς και της ρύπανσης.

#### Ευθύνη του πλοιοκτήτη:

Βάσει της CLC του 1992 την ευθύνη φέρει αποκλειστικά ο πλοιοκτήτης, ο οποίος καλύπτεται από υποχρεωτική ασφάλιση σύμφωνα με τις διατάξεις της LLMC (σύμβαση για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις). Ο πλοιοκτήτης δεν απαλλάσσεται από την ευθύνη εκτός από την περίπτωση ζημιών που οφείλονται σε πολεμικές ενέργειες, σε φυσικές καταστροφές υπό τη μορφή *ανωτέρας βίας*, σε πράξη τρίτου μέρους με στόχο την πρόκληση της συγκεκριμένης ζημιάς ή στην περίπτωση που η ζημιά προκλήθηκε αποκλειστικά και μόνο λόγω αμέλειας της αρμόδιας αρχής για την παροχή βοήθειας πλοήγησης στο πλοίο κατά την άσκηση των καθηκόντων της. Όσον αφορά την υποδοχή πλοίου σε καταφύγιο, η απόφαση για την υποδοχή του πλοίου θα μπορούσε να προκαλέσει ευθύνη άνευ υπαιτιότητας της αρμόδιας αρχής που παίρνει την απόφαση (π.χ. στην περίπτωση που είναι αβάσιμη ή βασίζεται σε λανθασμένη εκτίμηση των πραγματικών περιστατικών) ή αμέλεια του θύματος (δηλαδή του καταφυγίου). Γεγονός που αποκλείει την υποχρέωση του πλοιοκτήτη για την καταβολή αποζημίωσης εν μέρει ή εν όλω.

#### Συμπληρωματική κάλυψη:

Για ζημιές πέραν των ορίων της CLC ή στην περίπτωση μη ευθύνης ή αδυναμίας του πλοιοκτήτη, την αποζημίωση στα θύματα θα την καταβάλουν το διεθνές ταμείο αποζημιώσεων λόγω πετρελαϊκής ρύπανσης και το συμπληρωματικό ταμείο. Βάσει αυτών των καθεστώτων τα περιθώρια απαλλαγής από την ευθύνη είναι ακόμη πιο στενά και αφορούν μόνο τις περιπτώσεις ρύπανσης που οφείλονται σε πολεμική πράξη, από πολεμικό πλοίο ή από πλοίο που χρησιμοποιείται από κάποιο κράτος για μη εμπορικούς σκοπούς ή στην περίπτωση έλλειψης αποδείξεων περί αιτιατής σχέσης ανάμεσα στο πλοίο και στην προκληθείσα ζημιά ή ανάμεσα στη ζημιά και στην πρόθεση ή στην αμέλεια του θύματος. Η αποζημίωση που καταβάλλεται απ' αυτά τα ταμεία μπορεί να ανέλθει συνολικά στο 1,1 δισεκατομμύριο ευρώ περίπου<sup>4</sup> για όλες τις ζημιές. Εκτός από την περίπτωση του ατυχήματος του Prestige, λόγω του ότι τον καιρό που συνέβη αυτό το ατύχημα δεν είχε ακόμη συσταθεί το δεύτερο συμπληρωματικό ταμείο, δεν υπάρχουν περιπτώσεις που η οφειλόμενη αποζημίωση βάσει του μηχανισμού CLC-IOPC να ήταν ανεπαρκής για την κάλυψη των ζημιών. Δεδομένου μάλιστα ότι οι ζημιές στα καταφύγια είναι συγκριτικά μικρές στην κλίμακα της ρύπανσης από πετρελαιοειδή, η αποζημίωση που χορηγήθηκε από τα ταμεία στις περιπτώσεις αυτές φαίνεται να ήταν επαρκής.

### 2.2.2. Η σύμβαση ETO

Η διεθνής σύμβαση του 1996 για την ευθύνη και την αποζημίωση για ζημιές που σχετίζονται με τη θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων ουσιών (η «σύμβαση ETO») καλύπτει τις ζημιές οι οποίες προκαλούνται από τις επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται δια θαλάσσης, εκτός των υδρογονανθράκων. Τροποποιήθηκε μάλιστα με το πρωτόκολλο του 2010, το οποίο θεωρείται ότι έχει εξαλείψει τα εμπόδια όσον αφορά την κύρωση της σύμβασης ανοίγοντας το δρόμο για την έναρξη της ισχύος της.

Βασιζόμενη στο σύστημα CLC-IOPC η σύμβαση ETO καθορίζει επίσης δύο επίπεδα αποζημίωσης για τα θύματα:

α) Στο πρώτο επίπεδο η αποζημίωση βασίζεται στην ευθύνη του πλοιοκτήτη, η οποία είναι αυτόματη και έχει ως κατώτατο όριο τα 137 εκατομμύρια ευρώ περίπου<sup>5</sup>, τα οποία καλύπτονται από την υποχρεωτική σύμβαση ασφάλισης που έχει συνάψει ο εγγεγραμμένος στα μητρώα πλοιοκτήτης.

β) Στην περίπτωση που ο πλοιοκτήτης δεν είναι υπεύθυνος (βλ. άρθρο 7 παράγραφος 2) ή αδυνατεί ή στην περίπτωση που το όριο ευθύνης του πλοιοκτήτη δεν επαρκεί, ένα ειδικό ταμείο καλύπτει την αποζημίωση με ανώτατο όριο τα 300 εκατομμύρια ευρώ<sup>6</sup>.

Σύμφωνα με τις πληροφορίες που διετεθήσαν στην Επιτροπή από τον διεθνή όμιλο φορέων προστασίας και αποζημιώσεων («P&I Clubs»), δεν υπήρξαν περιπτώσεις

<sup>4</sup> Τα ποσά αυτά υπολογίζονται με βάση τη συναλλαγματικές ισοτιμίες των ειδικών τραβηχτικών δικαιωμάτων (ΕΤΔ) της 26<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2012: [http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms\\_five.aspx](http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx)

<sup>5</sup> Αυτόθι.

<sup>6</sup> Αυτόθι.

ρύπανσης από επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες στις οποίες το ποσό των αποζημιώσεων να υπερβεί τα όρια που προβλέπει η σύμβαση.

### 2.2.3. *Η Σύμβαση Καυσίμων Δεξαμενής*

Η διεθνής σύμβαση αστικής ευθύνης για ζημιές οφειλόμενες σε ρύπανση από πετρέλαια πλοίων («Σύμβαση Καυσίμων Δεξαμενής») άρχισε να ισχύει το 2008 και έχει κυρωθεί από 22 κράτη μέλη της ΕΕ. Καθορίζει το καθεστώς ευθύνης για τις ζημιές που προκαλούνται από το πετρέλαιο δεξαμενής πλοίων, το οποίο αφορά τόσο τις ζημιές που προκύπτουν από την ρύπανση και την υποβάθμιση του περιβάλλοντος καθώς και το κόστος των προληπτικών μέτρων και των άλλων απωλειών ή ζημιών που προκαλούνται από τα προληπτικά μέτρα.

Η ευθύνη για αποζημίωση ανήκει αποκλειστικά και μόνο στον πλοιοκτήτη (όπως ορίζεται υπό *ευρεία έννοια* στη σύμβαση), είναι αυτόματη – με τις ίδιες εξαιρέσεις όπως στο σύστημα CLC-IOPC και είναι εγγυημένη από την υποχρεωτική ασφάλιση για πλοία άνω των 1.000 τόνων. Εντούτοις, υπάρχουν όρια όσον αφορά την ευθύνη τα οποία καθορίζονται από τη σύμβαση LLMC. Τα όρια αυτά θα πρέπει κατ' αρχή να καλύπτουν οποιαδήποτε αξίωση για αποζημίωση όσον αφορά τις ζημιές που προκύπτουν από τη λειτουργία του πλοίου, ενόψει μάλιστα των πρόσφατων στατιστικών περί ατυχημάτων, οι οποίες δείχνουν ότι οι ζημιές από ρύπανση όπου τα όρια της LLMC αποδείχθηκαν ανεπαρκή, ήταν σχετικά ελάχιστες.

### 2.2.4. *Η Σύμβαση για την Ανάσυρση Ναυαγίων*

Η διεθνής σύμβαση του Ναϊρόμπι για την ανάσυρση των ναυαγίων («Σύμβαση για την Ανάσυρση Ναυαγίων») εγκρίθηκε το 2007 αλλά δεν έχει τεθεί ακόμη σε ισχύ, και την έχει επικυρώσει ένα μόνο κράτος μέλος της ΕΕ. Η σύμβαση αυτή προβλέπει ειδικά τη δυνατότητα για τα παράκτια κράτη να προβαίνουν σε ανάσυρση των ναυαγίων, που βρίσκονται σε καταφύγιο, με έξοδα του πλοιοκτήτη ο οποίος θα πρέπει να έχει ασφάλεια που να καλύπτει τις σχετικές ζημιές εντός των ορίων που καθορίζει η σύμβαση LLMC.

Πρέπει να επισημανθεί ότι τα κράτη που έχουν υπογράψει τη Σύμβαση για την Ανάσυρση Ναυαγίων μπορούν, αφού πρώτα ενημερώσουν τον γενικό γραμματέα του ΔΝΟ βάσει του άρθρου 3.2 της σύμβασης, να μην τηρήσουν τα όρια όσον αφορά την ευθύνη του πλοιοκτήτη που προβλέπει η σύμβαση LLMC για το κόστος ανάσυρσης ναυαγίων εντός της επικράτειάς τους. Διάφορα κράτη μέλη έχουν κάνει χρήση αυτής της διάταξης για την έκδοση ανακοινώσεων, καταργώντας έτσι τους περιορισμούς όσον αφορά την ευθύνη για το κόστος ανάσυρσης ναυαγίων εντός των χωρικών τους υδάτων, περιλαμβανομένων και των ζημιών που υφίστανται τα καταφύγια.

## 2.3. Άλλες διεθνείς διαδικασίες

Ο ΔΝΟ ενέκρινε το 2003 τις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τα καταφύγια πλοίων που χρήζουν βοήθειας<sup>7</sup>. Προβλέπουν ότι η σύμβαση και οι απαραίτητες οικονομικές εγγυήσεις αποτελούν κριτήρια εκτίμησης των πλοίων από τις παράκτιες

<sup>7</sup> Ψήφισμα 949(23) του ΔΝΟ, το οποίο εγκρίθηκε στις 05/12/2003.

αρχές προκειμένου να γίνουν δεκτά σε κάποιο καταφύγιο. Μετά την έγκριση των κατευθυντήριων γραμμών η νομική επιτροπή του ΔΝΟ συζήτησε επανειλημμένα το θέμα της ευθύνης και της αποζημίωσης, το οποίο δεν εξετάζοταν στις κατευθυντήριες γραμμές.

Το 2009 υποβλήθηκε στη νομική επιτροπή του ΔΝΟ ένα σχέδιο νομικής πράξης σχετικά με «τα καταφύγια»<sup>8</sup> που χρηματοδοτήθηκε από την Διεθνή Ναυτιλιακή Επιτροπή. Το σχέδιο αυτό περιελάμβανε μια ειδική διάταξη για τις εγγυήσεις ή για τις άλλες οικονομικές εγγυήσεις που θα πρέπει να παρέχονται από τον πλοιοκτήτη μετά από αίτημα του καταφυγίου το οποίο συμφωνεί να υποδεχθεί το πλοίο. Η επιτροπή έκρινε ότι δεν υπάρχει ανάγκη πρόσθετης νομοθετικής πράξης για τη διευθέτηση του θέματος της αποζημίωσης των καταφυγίων όσον αφορά τις ζημιές που υφίστανται λόγω της υποδοχής κάποιου πλοίου και κατέληξε ως εξής: «το διεθνές καθεστώς που περιλαμβάνει τις ισχύουσες συμβάσεις σχετικά με την ευθύνη και την αποζημίωση για τη θαλάσσια ρύπανση παρέχουν ένα ενδεδειγμένο θεσμικό πλαίσιο, ειδικά σε συνδυασμό με τις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τα καταφύγια που εκδόθηκαν σύμφωνα με ψήφισμα Α.949(23) και άλλες περιφερειακές συμφωνίες»<sup>9</sup>.

Υπάρχουν επίσης και ορισμένα παραδείγματα περιφερειακών νομοθετικών πράξεων που αφορούν το θέμα της υποδοχής πλοίων σε καταφύγιο<sup>10</sup>. Οι πράξεις αυτές εστιάζουν στην ενισχυμένη συνεργασία μεταξύ των παράκτιων κρατών στη συγκεκριμένη περιοχή, η οποία περιλαμβάνει την ανταλλαγή πληροφοριών και την κοινή χρήση πόρων για την άμεση αντιμετώπιση καταστάσεων κινδύνου με στόχο την αποφυγή ή τον περιορισμό της ρύπανσης. Δεν περιλαμβάνουν εντούτοις διατάξεις σχετικά με την ευθύνη και την αποζημίωση για τις ζημιές που υφίστανται τα καταφύγια. Αναφέρονται όλες στις διεθνείς νομοθετικές πράξεις, στις κατευθυντήριες γραμμές του ΔΝΟ του 2003 και στη σχετική νομοθεσία της ΕΕ ως προς το θέμα αυτό. Κατά συνέπεια, τα παραδείγματα αυτά επιβεβαιώνουν τη σημασία που έχει η άμεση έναρξη της ισχύος όλων των σχετικών νομοθετικών πράξεων καθώς και το συμφέρον που έχουν τα επιμέρους κράτη μέλη της ΕΕ να διασφαλίσουν τη βελτίωση της εφαρμογής του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου στην περιοχή τους.

<sup>8</sup> Έγγραφο LEG95/9 της 23/01/2009, το οποίο υπεβλήθηκε από τη διεθνή ναυτιλιακή επιτροπή (CMI) με τον τίτλο «Άλλα θέματα», παράρτημα Ι «σχέδιο υποθετικής πράξης σχετικά με τα καταφύγια».

<sup>9</sup> Έγγραφο LEG95/10 της 22/04/2009, «Έκθεση της νομικής επιτροπής σχετικά με τις εργασίες της ενενηκοστής πέμπτης συνόδου της», σσ. 24-25

<sup>10</sup> Πρωτόκολλο που αφορά τη συνεργασία για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία και σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης την καταπολέμηση της ρύπανσης της Μεσογείου Θάλασσας, το οποίο εγκρίθηκε στις 25/01/2022, και άρχισε να ισχύει στις 17/03/2004. (πηγή: [www.unepmap.org](http://www.unepmap.org)). Επίσης τη συμφωνία για τη συνεργασία στην αντιμετώπιση της ρύπανσης της Βόρειας Θάλασσας από πετρέλαιο και άλλες επιβλαβείς ουσίες («συμφωνίας της Βόννης»), η οποία υπεγράφη το 1983 και τροποποιήθηκε με την απόφαση της 21/09/2002, Κεφάλαιο 27 «καταφύγια». (πηγή: [www.bonnagreement.org](http://www.bonnagreement.org)). Επιτροπή για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Βαλτικής (HELCOM), συστάσεις σχετικά με ένα «αμοιβαίο σχέδιο για τα καταφύγια στην περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας», έγγραφο HELCOM «σύσταση 31E/5» που εγκρίθηκε στις 20/05/2010, και διατίθεται στον ακόλουθο ιστότοπο: [http://www.helcom.fi/Recommendations/en\\_GB/rec28E\\_5/](http://www.helcom.fi/Recommendations/en_GB/rec28E_5/)

### 3. ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΕΕ

Εκτός από την οδηγία 2002/59/ΕΚ, το δίκαιο της ΕΕ ρυθμίζει έμμεσα, με δύο νομοθετικές πράξεις που αναλύονται παρακάτω, το θέμα της ευθύνης και των αποζημιώσεων για τις ζημιές που υφίστανται τα καταφύγια όταν υποδέχονται κάποιο πλοίο που χρήζει βοήθειας. Οι πράξεις αυτές δεν θίγουν τις διεθνείς συμβάσεις που εφαρμόζονται ήδη στην ΕΕ (CLC-IOPC, Σύμβαση Καυσίμων Δεξαμενής και συμβάσεις LLMC – εν αναμονή της επικύρωσης και της έναρξης της ισχύος σύμβασης ΕΤΟ και της Σύμβασης για την Ανάσυρση Ναυαγίων). Επιπλέον, επ' αυτού του θέματος το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο έκρινε<sup>11</sup> ότι οι άλλες νομοθετικές πράξεις της ΕΕ μπορούν να παράσχουν τη βάση αποζημίωσης για προληπτικά και διορθωτικά μέτρα των διοικήσεων των κρατών μελών, εκτός του πεδίου εφαρμογής των διεθνών συμβάσεων, όπως είναι η οδηγία 75/442/ΕΟΚ του Συμβουλίου για τα απόβλητα<sup>12</sup>.

#### 3.1. Οδηγία 2004/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την περιβαλλοντική ευθύνη όσον αφορά την πρόληψη και την αποκατάσταση περιβαλλοντικής ζημίας.

Η οδηγία αυτή αφορά τις περιβαλλοντικές ζημιές που προκαλούνται από την θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων ή ρυπογόνων εμπορευμάτων ή οποιαδήποτε άμεση απειλή τέτοιας ζημιάς από κάποιο συμβάν, με εξαίρεση τις ζημιές που εμπίπτουν στον πεδίο εφαρμογής των διεθνών συμβάσεων, οι οποίες περιλαμβάνονται στο παράρτημα IV της παρούσας οδηγίας (π.χ. σύμβαση CLC-IOPC, σύμβαση ΕΤΟ, Σύμβαση Καυσίμων Δεξαμενής). Καθορίζει την ευθύνη του μεταφορέα αυτών των εμπορευμάτων εντός των ορίων της επικαιροποιημένης έκδοσης της σύμβασης LLMC, προκειμένου να χρηματοδοτούνται τα μέτρα πρόληψης, επισκευής και αποκατάστασης.

Η οδηγία επιβάλλει σημαντικές υποχρεώσεις στον διαχειριστή του πλοίου όσον αφορά την πρόληψη των ζημιών και τον καθαρισμό της προκύπτουσας ρύπανσης. Επιτρέπει δε μόνο στα λιμάνια που ενεργούν ως καταφύγια να κρίνουν κατά πόσο είναι υπεύθυνος ο πλοιοκτήτης για την αποκατάσταση των περιβαλλοντικών ζημιών.

Η ενσωμάτωση αυτής της οδηγίας από τα κράτη μέλη έχει ολοκληρωθεί και ο έλεγχος της εφαρμογής που διενήργησε η Επιτροπή έχει αποφέρει πολύ ικανοποιητικά αποτελέσματα.

#### 3.2. Οδηγία 2009/20/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ασφάλιση των πλοιοκτητών για ναυτικές απαιτήσεις

Η οδηγία προβλέπει ότι όλα τα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους ή εισέρχονται στο λιμάνι κράτους μέλους υποχρεούνται να έχουν επαρκή ασφαλιστική κάλυψη για όλες τις ναυτικές απαιτήσεις εντός των ορίων της σύμβασης LLMC όπως τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο του 1996.

<sup>11</sup> Υπόθεση C-188/07, Commune de Mesquier κατά Total France SA, συλλογή 2008, σ. I-4501.

<sup>12</sup> ΕΕ L 194 της 25.7.1975, σ. 39, η οποία καταργήθηκε με την οδηγία 2006/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 5<sup>ης</sup> Απριλίου 2006 περί αποβλήτων, ΕΕ L 114 της 27.4.2006, σ.9.



Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 1 της LLMC ο κατάλογος των απαιτήσεων που αποτελούν αντικείμενο του περιορισμού της ευθύνης περιλαμβάνει τις ζημιές σε περιουσιακά στοιχεία (περιλαμβανομένων των λιμενικών εγκαταστάσεων) που έχουν άμεση σχέση με τη λειτουργία του πλοίου ή της πράξης διάσωσης καθώς και τις απώλειες που προκύπτουν από τις πράξεις αυτές. Ζημιές που έχουν σχέση με την ανάσυρση ναυαγίων περιλαμβάνονται επίσης σ' αυτόν τον κατάλογο. Κατά συνέπεια, οι βασικές ζημιές που μπορούν να υποστούν τα καταφύγια εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2009/20/EK και καλύπτονται από υποχρεωτική ασφάλιση στην ΕΕ.

Μόνο στις περιπτώσεις που το σύνολο των απαιτήσεων που προκύπτουν από τη λειτουργία συγκεκριμένου πλοίου υπερβαίνει τα όρια που καθορίζει η σύμβαση θα μπορούσε να μη χορηγηθεί αποζημίωση στο καταφύγιο για ένα μέρος των ζημιών που υφίσταται. Λαμβανομένου υπόψη του σχετικού ποσού αυτών των ορίων η πιθανότητα για τέτοιες περιπτώσεις είναι περιορισμένη αν όχι ανύπαρκτη.

Ενόψει των διατάξεων της οδηγίας είναι απίθανο κάποιο πλοίο που δεν έχει επαρκή ασφαλιστική κάλυψη να βρεθεί σε θέση να ζητήσει να γίνει δεκτό σε κάποιο καταφύγιο καθώς δεν μπορεί επ' ουδενί να εισέλθει στα ύδατα της ΕΕ. Αυτό σημαίνει ότι υπάρχει ένα πρόσθετο δίκτυο ασφαλιστικής κάλυψης – *rationae loci* – για τα καταφύγια έναντι των πλοιοκτητών σε περίπτωση ζημιών. Αν και απίθανο, δεν μπορεί να αποκλειστεί το σενάριο σύμφωνα με το οποίο ένα πλοίο που φέρει σημαία τρίτης χώρας, και κατά συνέπεια δεν είναι υποχρεωμένο να έχει ασφάλιση που να ισχύει σε όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, να πρέπει να γίνει δεκτό σε καταφύγιο χωρίς επαρκή ασφαλιστική κάλυψη (άρθρο 20γ παράγραφος 1 της οδηγίας 2002/59/EK).

Ο μηχανισμός της ασφάλισης εφαρμόζεται μόνο όταν γίνεται επίκληση της ευθύνης του πλοιοκτήτη. Γενικά, εκτός εάν το δικαίωμα της άμεσης προσφυγής στη δικαιοσύνη των θυμάτων εναντίον του ασφαλιστή προβλέπεται από ειδικούς κανόνες (δηλαδή από ειδικούς όρους της ασφαλιστικής σύμβασης), ο ισχύων κανόνας είναι ότι οι πλοιοκτήτες πρέπει πρώτα να αποζημιώνουν τα θύματα πριν στραφούν με τη σειρά τους κατά του ασφαλιστή τους για την κάλυψη του σχετικού κόστους. Σύμφωνα με την πρακτική των φορέων αμοιβαίας προστασίας και αποζημίωσης (P&I Clubs) – που καλύπτουν με συμβάσεις ασφάλισης αστικής ευθύνης πάνω από το 90% της παγκόσμιας χωρητικότητας του στόλου – ο ασφαλιστής καλύπτει μόνο την ευθύνη του πλοιοκτήτη, εάν αυτή έχει διαπιστωθεί με τελεσίδικη απόφαση δικαστηρίου ή με διοικητική απόφαση που έχει εγκρίνει ο ασφαλιστής.

Η οδηγία 2009/20/EK θα έπρεπε να είχε ενσωματωθεί στο εσωτερικό δίκαιο των κρατών μελών μέχρι την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2012. Η συντριπτική πλειοψηφία των κρατών μελών έχουν ήδη κοινοποιήσει στην Επιτροπή τα εγκριθέντα μέτρα. Η Επιτροπή πρόκειται να προβεί κατά τη διάρκεια του δεύτερου εξαμήνου του τρέχοντος έτους σε μια εξέταση των μέτρων ενσωμάτωσης που της έχουν κοινοποιηθεί.

#### **4. ΕΘΝΙΚΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΠΛΑΙΣΙΑ**

Στις περιπτώσεις που δεν καλύπτονται από τους ειδικούς μηχανισμούς που προκύπτουν από κάποια διεθνή σύμβαση ή από την οδηγία 2004/35/EK οι ζημιές που υφίσταται κάποιο καταφύγιο διέπονται από τις σχετικές εθνικές διατάξεις περί αστικής ευθύνης ενός από τα 22 παράκτια κράτη της ΕΕ. Ειδικότερα, οι περιπτώσεις όπου εφαρμόζεται η εθνική νομοθεσία αντί του προαναφερόμενου διεθνούς θεσμικού πλαισίου και του θεσμικού πλαισίου της ΕΕ περιορίζονται: α) στη μη επικύρωση της οικείας νομοθετικής πράξης από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, β) στη μη έναρξη ισχύος της σχετικής διεθνούς σύμβασης, γ) στις εξαιρέσεις και στα όρια της αστικής ευθύνης που καθορίζονται παρακάτω δυνάμει του διεθνούς δικαίου και του δικαίου της ΕΕ, και δ) στους τύπους ζημιών που προκαλούνται σε κάποιο καταφύγιο οι οποίες δεν καλύπτονται από το διεθνές δίκαιο και από το δίκαιο της ΕΕ. Επισημαίνεται ότι η τελευταία περίπτωση δεν είναι και τόσο πιθανή καθώς οι πιο σημαντικοί τύποι ζημιών (δηλαδή πετρέλαιο, ΕΤΟ, ανάσυρση ναυαγίων, ή οποιαδήποτε περιβαλλοντική ζημιά) καλύπτονται τώρα από ειδικές διεθνείς νομοθετικές πράξεις και από την οδηγία 2004/35/EK.

##### **4.1. Ευθύνη των πλοιοκτητών**

Το «σφάλμα» είναι η βάση για την ευθύνη των εφοπλιστών, δηλαδή των πλοιοκτητών, την οποία έχουν αποδεχθεί και τα 22 παράκτια κράτη της ΕΕ. Σε 10 από τα κράτη αυτά ο πλοιοκτήτης θεωρείται υπεύθυνος ακόμη και στην περίπτωση που δεν υπάρχει σφάλμα είτε υπό την ιδιότητά του ως εφοπλιστού που ασκεί μια δραστηριότητα η οποία εμπεριέχει κινδύνους, είτε υπό την ιδιότητά του ως φύλακα ενός δυνητικά επικίνδυνου αντικειμένου, είτε ως υπευθύνου – κατ' αρχήν – για τις ζημιές που προκαλούν οι υφιστάμενοί του. Σε δύο άλλα κράτη η ευθύνη των πλοιοκτητών όσον αφορά τις ζημιές που προκαλούνται από την υποδοχή ενός πλοίου σε καταφύγιο είναι στις περισσότερες περιπτώσεις αυτόματη.

Γενικά οι οφειλόμενες αποζημιώσεις για ζημιές στα καταφύγια καλύπτουν το σύνολο αυτών των ζημιών ανεξάρτητα από την ύπαρξη άμεσης ή έμμεσης αιτιώδους συνάφειας.

Ισχύουν οι κανόνες περιορισμού της αστικής ευθύνης των πλοιοκτητών που προκύπτουν από τη σύμβαση LLMC, είτε πρόκειται για την έκδοση του 1976 (ΙΕ), είτε για την τροποποιημένη έκδοση του 1996 (18 παράκτια κράτη μέλη επικύρωσαν το πρωτόκολλο το 1996). Στα 3 υπόλοιπα παράκτια κράτη η ευθύνη υπόκειται σε ειδικούς περιορισμούς (ΙΤ) ή είναι κατ' αρχήν απεριόριστη με την επιφύλαξη των σχετικών διεθνών συμβάσεων (ΡΤ, ΣΛ).

##### **4.2. Ευθύνη του παράκτιου κράτους**

Στις περιπτώσεις που δεν μπορεί να γίνει επίκληση της ευθύνης του πλοιοκτήτη υπάρχει δυνατότητα επίκλησης της ευθύνης του παράκτιου κράτους του οποίου οι αρμόδιες αρχές έλαβαν την απόφαση να υποδεχθούν το πλοίο σε κάποιο καταφύγιο με συνέπεια να προκληθούν τελικά οι ζημιές.

Όλα τα παράκτια κράτη μέλη της ΕΕ μπορούν να θεωρηθούν υπεύθυνα λόγω σφάλματος. Εντούτοις, σε 11 από αυτά μπορεί να γίνει επίκληση της ευθύνης του κράτους ακόμη και σε περίπτωση που δεν υπάρχει λάθος, Δηλαδή στο πλαίσιο ενός

γενικού καθεστώτος «αντικειμενικής ευθύνης» του κράτους (με βάση τον κίνδυνο ή την παραβίαση της αρχής της ίσης μεταχείρισης έναντι των επιβαρύνσεων του δημοσίου) ή με βάση ειδικές διατάξεις που προβλέπουν την αποκατάσταση των ζημιών που προκαλούνται ειδικά στα καταφύγια. Στις περιπτώσεις αυτές η αποκατάσταση μπορεί να περιοριστεί στις ζημιές οι οποίες υπερβαίνουν τα όρια των ζημιών τις οποίες μπορεί κανονικά να υποστεί κάποιο καταφύγιο.

Γενικά, στις υπόλοιπες περιπτώσεις όπου το δικαίωμα αποκατάστασης των ζημιών που υφίσταται κάποιο καταφύγιο βασίζεται αποκλειστικά στο εθνικό δίκαιο, τα κράτη μέλη της ΕΕ αποδέχονται ένα πλαίσιο αστικής ευθύνης που βασίζεται στο σφάλμα παρά την έλλειψη εναρμόνισης σε επίπεδο ΕΕ. Υπάρχουν εντούτοις διάφορες περιπτώσεις όπου ενδέχεται να ισχύουν άλλοι τύποι ευθύνης τόσο όσον αφορά τους ιδιώτες επιχειρηματίες όσο και το κράτος (αντικειμενική ευθύνη ή απόλυτη ευθύνη).

Λαμβανομένων υπόψη των εθνικών νομοθεσιών που ισχύουν επ' αυτού του θέματος μπορούν να γίνουν οι ακόλουθες διαπιστώσεις. Σε 6 παράκτια κράτη μέλη (DK, EE, FR, DE, PT, SL) η εθνική αρχή που ελέγχει κάποιο καταφύγιο μπορεί κατά κανόνα να λαμβάνει πάντοτε αποζημίωση για τις ζημιές που προκαλούνται είτε από τον πλοιοκτήτη είτε από το κράτος. Μόνο σε ειδικές περιπτώσεις ζημιών ορισμένων τύπων, που χαρακτηρίζονται ως αντικανονικές ή που συνιστούν καθαρή οικονομική απώλεια, επιβαρύνονται οι αρμόδιες αρχές που αποφάσισαν να υποδεχθούν το πλοίο στο καταφύγιο. Στα περισσότερα κράτη μέλη (BU, GR, IT, LV, LT, MT, NL, PL, RO, ES, SW, UK) αυτή η ειδική περίπτωση δεν καλύπτεται από κάποιο καθεστώς ευθύνης βάσει του οποίου οι λόγοι απαλλαγής από την ευθύνη είναι πολύ περιορισμένοι. *ανωτέρα βία*, απουσία λάθους εκ μέρους των δημόσιων αρχών ή – σε ορισμένες περιπτώσεις – ζημιές που συνιστούν καθαρά οικονομικές απώλειες.

## 5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από την παρούσα ανάλυση προκύπτει ότι το θέμα της ευθύνης και της αποζημίωσης για τις ζημιές που υφίστανται τα καταφύγια διέπονται από τρία συμπληρωματικά καθεστώτα. Τα συμπεράσματα της Επιτροπής καθώς και ορισμένες συστάσεις για τη βελτίωση της εφαρμογής του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου αναλύονται παρακάτω.

### 5.1. Διεθνές επίπεδο

Οι διεθνείς συμβάσεις που έχουν εγκριθεί μέχρι σήμερα για το θέμα της ευθύνης στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών παρέχουν ένα σύστημα κανόνων που διασφαλίζει την εφαρμογή των μηχανισμών ευθύνης που φαίνεται να είναι αποτελεσματικοί όσον αφορά τους τομείς που καλύπτονται από αυτές τις συμβάσεις και συναφείς όσον αφορά την υποδοχή κάποιου πλοίου σε καταφύγιο.

Πρέπει να επισημανθεί ότι τα κράτη μέλη δεσμεύτηκαν στο πλαίσιο του Συμβουλίου το 2008 να επικυρώσουν όλες τις ειδικές διεθνείς συμφωνίες για την πλήρη εφαρμογή του διεθνούς συστήματος κανόνων σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα – οι οποίοι αφορούν και τις ζημιές που υφίστανται τα καταφύγια – ώστε να τεθούν

σε ισχύ<sup>13</sup>. Η Επιτροπή έχει επανειλημμένα υπενθυμίσει στα κράτη μέλη αυτή τους τη δέσμευση. Προς τον σκοπό αυτό, ο ΔΝΟ δημοσιεύσει επικαιροποιημένο πίνακα σχετικά με το καθεστώς επικύρωσης των εν λόγω διεθνών συμβάσεων, μεταξύ άλλων, από τα κράτη μέλη της ΕΕ<sup>14</sup>.

#### Συστάσεις για καλύτερη εφαρμογή:

1. Όσον αφορά τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις τα κράτη μέλη πρέπει να επικυρώσουν το πρωτόκολλο του 1996 και τη σύμβαση LLMC. Για να αποφευχθεί ο κίνδυνος μείωσης της οφειλόμενης αποζημίωσης κατ' εφαρμογή αυτών των οδηγιών τα όρια αυτά πρέπει να επικαιροποιούνται συνεχώς, όπως έκανε πρόσφατα ο ΔΝΟ (LEG 99, βλ. παραπάνω).
2. Θα ήταν επίσης σκόπιμο όλα τα κράτη που έχουν υπογράψει τη σύμβαση LLMC ή αυτά που πρόκειται να την υπογράψουν να αποκλείσουν από το πεδίο εφαρμογής, όπως προβλέπεται από το άρθρο 3.2 της Σύμβασης του Ναϊρόμπι για την Ανάσυρση Ναυαγίων, το κόστος ανάσυρσης εντός των χωρικών τους υδάτων, περιλαμβανομένων των ζημιών στα καταφύγια. Αυτό θα σημαίνει ότι δεν μπορεί να υπάρξει κανένα όριο ευθύνης γι' αυτές τις ζημιές.
3. Θα ήταν χρήσιμο να δοθούν όλες οι σχετικές διευκρινήσεις σε επίπεδο ΔΝΟ προκειμένου να επιβεβαιωθεί ότι η υποδοχή κάποιου πλοίου σε καταφύγιο μπορεί κατ' αρχήν να θεωρηθεί ως προληπτικό μέτρο, διότι κατ' αυτό τον τρόπο θα μπορούσε να διασφαλιστεί η εφαρμογή ορισμένων διεθνών συμβάσεων (π.χ. CLC-IOPC, Σύμβαση Καυσίμων Δεξαμενής) ως προς αυτό το θέμα.
4. Μια άλλη δυνατή βελτίωση του ισχύοντος συστήματος θα ήταν η διευκρίνιση σε επίπεδο ΔΝΟ της έννοιας «καθαρές οικονομικές απώλειες» για τις οποίες μπορεί να αποκλειστεί η καταβολή αποζημίωσης, προκειμένου να επιτευχθεί εναρμονισμένη προσέγγιση αυτού του θέματος, λαμβανομένου υπόψη ότι οι ζημιές αυτές ενδέχεται να μην έχουν επαρκή αιτιώδη συνάφεια με τη ζημιολόγο πράξη.
5. Η γενική διάταξη για υποχρεωτική ασφάλιση, περιλαμβανομένης και της ευθύνης τρίτων, σύμφωνα με την ισχύουσα πρακτική των P&I Clubs (φορέων αμοιβαίας προστασίας και αποζημίωσης) θα πρέπει να θεσπιστεί σε διεθνές επίπεδο αφού προηγηθούν συζητήσεις επ' αυτού του θέματος σε επίπεδο ΔΝΟ<sup>15</sup>.

#### **5.2. Ενωσιακό επίπεδο**

Η ισχύουσα νομοθεσία στην ΕΕ επ' αυτού του θέματος προσθέτει στις διεθνείς συμφωνίες μια ιδιαίτερα αυστηρή διάταξη όσον αφορά την ευθύνη για περιβαλλοντικές ζημιές καθώς και μια υποχρέωση να υπάρχει επαρκής ασφαλιστική κάλυψη ή άλλες οικονομικές εγγυήσεις για κάθε πλοίο που εισέρχεται στα ύδατα της

<sup>13</sup> Έγγραφο αριθ. 15859/08 ADD 1 του Συμβουλίου, της 19/11/2008, «Δήλωση των κρατών μελών σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα».

<sup>14</sup> Βλ. ιστοσελίδα του ΔΝΟ: <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>

<sup>15</sup> Ψήφισμα Α.898(21) του ΔΝΟ, κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις ευθύνες των πλοιοκτητών σε σχέση με τις ναυτικές αξιώσεις, το οποίο εγκρίθηκε στις 25/11/1999.

ΕΕ – χωρίς καμία εξαίρεση. Το καθεστώς αυτό προστατεύει επίσης τα καταφύγια καθώς αφορά τις πιο «ευαίσθητες» πτυχές την λειτουργίας τους.

Παρόλο ότι δεν είναι συναφής με τους στόχους της παρούσας έκθεσης, η ενίσχυση της συνεργασίας και της επικοινωνίας μεταξύ των κρατών μελών προκειμένου να διευκολύνεται η λήψη αποφάσεων σε περιπτώσεις πλοίων που χρήζουν βοήθειας μπορεί να αποτελέσει μια πιθανή βελτίωση του γενικού πλαισίου σχετικά με τα καταφύγια.

### **5.3. Εθνικό επίπεδο**

Για τις υπόλοιπες περιπτώσεις που βασίζονται αποκλειστικά στις εθνικές νομοθεσίες η μελέτη που διεξήχθη εξ ονόματος της Επιτροπής δείχνει ότι οι περισσότερες περιπτώσεις ζημιών σε καταφύγια των κρατών μελών καλύπτονται επαρκώς από κανόνες σχετικά με την αποκατάσταση, οι οποίες — σε ορισμένες περιπτώσεις — διασφαλίζουν ακόμη και τη συστηματική αποζημίωση για οποιαδήποτε δυνητική ζημιά.

Οι ελάχιστες διαφορές που υπάρχουν ανάμεσα στα καθεστώτα αποζημίωσης των κρατών μελών δεν απειλούν την ομοιόμορφη εφαρμογή της οδηγίας όσον αφορά την υποδοχή των πλοίων στα καταφύγια. Κατά συνέπεια, δεν επαρκούν για να δικαιολογήσουν τη δημιουργία ενός νέου καθεστώτος για μια ειδική κατηγορία εφοπλιστών.

#### Σύσταση για βελτίωση της εφαρμογής:

Τα κράτη μέλη στις εθνικές τους νομοθεσίες θα πρέπει να συνεχίσουν να λαμβάνουν υπόψη και να προσδιορίζουν τους κινδύνους τους οποίους πρέπει να αναλαμβάνουν τα καταφύγια ως μέρος της κανονικής τους λειτουργίας, όπως συμβαίνει και με τις άλλους οικονομικούς φορείς.