



Η ανάγκη θέσης σε ισχύ της διεθνούς σύμβασης για τη θαλάσσια ρύπανση από επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες (HNSC)



Γράφει η **Μαρίνα Αλειφεροπούλου** | Δικηγόρος LL.M.-Διαμεσολαβήτρια, Μέλος Wista Hellas, Αναπλ. Μέλος Δ.Σ. Ένωσης για τη Ναυτική Διαιτησία, Υποψήφια Δ.Ν. Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών

και αποτελεσματική αποζημίωση σε πρόσωπα και περιουσία, ενώ καλύπτει τον καθαρισμό και την αποκατάσταση του περιβάλλοντος.

Εδαφική εφαρμογή

Εφαρμόζεται στο έδαφος, περιλαμβανομένων των χωρικών υδάτων και της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης (ΑΟΖ) συμβαλλομένου κράτους.

phenol. Στην πραγματικότητα η διεθνής σύμβαση καλύπτει περισσότερες από έξι χιλιάδες ουσίες. (Ο κατάλογος όλων των ουσιών περιλαμβάνεται στην ηλεκτρονική βάση HNS Finder του Διεθνούς Ταμείου IOPCF <https://www.hnsconvention.org/hns-finder/>).

Υπεύθυνα πρόσωπα και όρια ευθύνης

Σύμφωνα με την HNSC, ο πλοιοκτήτης (και ο ασφαλιστής του) ευθύνεται για την απώλεια ή τη ζημιά έως ένα ποσό (πρώτο επίπεδο αποζημίωσης): όταν η ζημία προκαλείται από ουσία HNS που μεταφέρεται χύδην, η ευθύνη ανέρχεται σε ποσό μεταξύ 10 και 100 εκατομμυρίων Ειδικών Τραβηκτικών Δικαιωμάτων (ΕΤΔ) του Διεθνούς Νομισματικού Τα-

μείου (περίπου 15 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ έως 150 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ), ανάλογα με την ολική χωρητικότητα του πλοίου· όταν η ζημία προκαλείται από ουσία HNS που μεταφέρεται συσκευασμένη, η μέγιστη ευθύνη για τον πλοιοκτήτη ανέρχεται σε 115 εκατομμύρια ΕΤΔ (περίπου 175 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ). Το Διεθνές Κεφάλαιο HNS θα παρέχει πρόσθετη αποζημίωση (2ο επίπεδο αποζημίωσης) έως 250 εκατομμύρια ΕΤΔ κατά ανώτατο όριο (περίπου 380 εκατομμύρια Δολάρια) συμπεριλαμβανομένου οποιουδήποτε ποσού καταβάλλεται από τον πλοιοκτήτη και τον ασφαλιστή του. Το Διεθνές Κεφάλαιο HNS χρηματοδοτείται μέσω συνεισφορών που πληρώνουν οι παραλήπτες φορτίου HNS, (δεν υπάρχει κρατική χρηματοδότηση).

Σχηματικά η διαθέσιμη αποζημίωση παρατίθεται στον πίνακα σελ.32 (βλ. ιστότοπο IOPCF).

Διαδικασία κύρωσης

Το Πρωτόκολλο HNS 2010 θα τεθεί σε ισχύ 18 μήνες μετά την ημερομηνία επικύρωσής του από τουλάχιστον 12 κράτη (τα 4 από αυτά τα κράτη με τουλάχιστον 2 εκατομμύρια μονάδες

ολικής χωρητικότητας το καθένα και με την προϋπόθεση ότι έχουν παραλάβει το προηγούμενο έτος ποσότητα συνολικά 40 εκατομμυρίων τόνων συνεισφερόμενου φορτίου στο γενικό λογαριασμό HNS). Η επικύρωση πραγματοποιείται με την κατάθεση του εγγράφου αποδοχής της διεθνούς σύμβασης και εισδοχής σε αυτή στον Γενικό Γραμματέα IMO. Οκτώ (8) κράτη (Καναδάς, Δανία, Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Κάτω Χώρες, Νορβηγία, Τουρκία) έχουν υπογράψει το Πρωτόκολλο 2010 με την επιφύλαξη της επικύρωσης. Έξι (6) κράτη (Καναδάς, Δανία, Εσθονία, Νορβηγία, Νότιος Αφρική, Τουρκία) συμφώνησαν ότι δεσμεύονται από τη διεθνή σύμβαση.

Πλεονεκτήματα

Η διεθνής σύμβαση HNS εγκαθιδρύει την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» και διασφαλίζει τόσο η ναυτιλιακή βιομηχανία όσο και οι βιομηχανίες που παράγουν επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες θα παρέχουν αποζημίωση σε όσους βλάπτονται από ζημιόγνοο περιστατικό που προκλήθηκε από ουσία HNS. Η διαθέσιμη αποζημίωση είναι μεγάλη ανέρχεται έως 250 εκατομμύρια ΕΤΔ ανά περιστατικό. Ο πλοιοκτήτης

είναι αντικειμενικά υπεύθυνος (δηλαδή δεν χρειάζεται να αποδειχθεί η υπαιτιότητά του) απέναντι στον ζημιωθέντα, ο οποίος μπορεί να ασκήσει την αξίωσή του απευθείας κατά του ασφαλιστή (συνήθως οι ασφαλιστές τέτοιων απαιτήσεων είναι τα *r&i clubs*). (Η ρύθμιση της ευθύνης στην HNSC γίνεται με τον ίδιο τρόπο όπως και στη διεθνή σύμβαση CLC που αφορά τη ρύπανση από εμμένον πετρέλαιο).

Συμπέρασμα

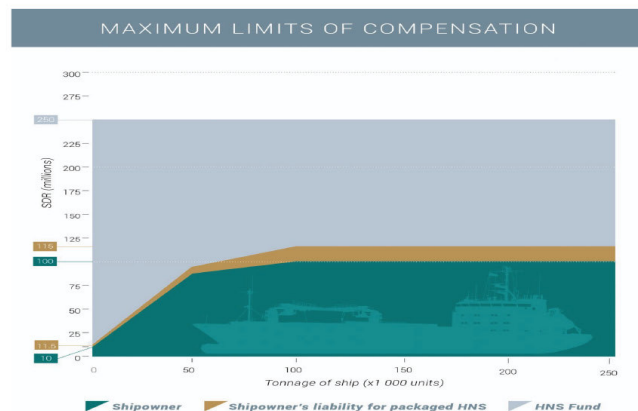
Οι ισχύουσες διεθνείς συμβάσεις καλύπτουν και ρυθμίζουν τον σχεδιασμό, τη λειτουργία, την ασφάλεια των πλοίων, την ασφαλή μεταφορά επικίνδυνων φορτίων, την ασφάλεια της φόρτωσης και της εκφόρτωσης, την αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης από πετρέλαιο· ωστόσο δεν υπάρχει ομοιόμορφο και ολοκληρωμένο διεθνές σύστημα για την αποζημίωση των περιστατικών που προκαλούνται από ουσία HNS που μεταφέρεται με πλοία. Η χώρα μας έχει πρωτίστως ενδιαφέρον και συμφέρον για την κύρωση της παραπάνω διεθνούς σύμβασης, λόγω των διεθνών τερματικών της σταθμών ουσιών HNS (Revithoussa LNG terminal)^{1,2}.

Εισαγωγή

Περισσότερο επίκαιρη από ποτέ καθίσταται η διεθνής σύμβαση που υιοθετήθηκε από τη διεθνή συνδιάσκεψη που οργάνωσε ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) στο Λονδίνο το 1996 και εγκρίθηκε από τη Νομική του Επιτροπή τον Απρίλιο 2002 και το Πρωτόκολλό της του 2010 (Hazardous and Noxious Substances Convention and the 2010 Protocol- HNSC), λόγω της ευρωπαϊκής προσπάθειας αποκοπής από την ενεργειακή εξάρτηση από τη Ρωσία· σημειώνεται ότι μεγάλος αριθμός πλοίων LNG πλέει σε ευρωπαϊκά ύδατα.

Σκοπός

Η HNSC ρυθμίζει την ευθύνη και την αποζημίωση για ζημιά σε σχέση με τη θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών (HNS) και έχει σκοπό να διασφαλίσει την επαρκή, γρήγορη



1. Εξαιτίας της πανδημίας η προώθηση της επικύρωσης της διεθνούς σύμβασης από τον IMO έχει καθυστερήσει: *Postponement of Workshop on the 2010 HNS Convention - HNS Convention*. ωστόσο το ενδιαφέρον για ενημέρωση είναι αυξανόμενο και η Γραμματεία IOPCFunds ενημερώνει σε κάθε ευκαιρία για τη σημασία της θέσης σε ισχύ της διεθνούς σύμβασης: [IOPCF-NOV21-8-2_e.pdf](https://www.hnsconvention.org/IOPCF-NOV21-8-2_e.pdf) ([hnsconvention.org](https://www.hnsconvention.org)).

2. Βιβλιογραφία-αρθρογραφία: Basedow Jürgen, *Pollution of the Sea-Prevention and Compensation*, Springer 2007· Hannes Descamps, Robin Slabbink, Hubert Bocken, *International Documents on Environmental Liability*, Springer, 2008· Meltem Deniz, *The Carriage of Dangerous Goods by Sea*, Springer, 2008. Ναυτικά Χρονικά, «Κύμα LNG carriers κατακλύζει την Ευρώπη», 27.10.2022. Βλέπε, επίσης, σε ιστότοπο IMO, *HNS Convention implementation* ([imo.org](https://www.imo.org)), παραδείγματα ατυχηματικής ρύπανσης από τη μεταφορά ουσιών HNS όπως:- σύγκρουση πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που μεταφέρει εκρηκτικές και τοξικές ουσίες σε συσκευασμένη μορφή και άλλου πλοίου- σύγκρουση δεξαμενοπλοίου που μεταφέρει χύδην εύφλεκτες, εκρηκτικές και διαβρωτικές χημικές ουσίες και άλλου πλοίου- μηχανική βλάβη δεξαμενοπλοίου LPG που μεταφέρει φορτίο υγροποιημένου πετρελαίου, το οποίο παρασύρεται στην ακτή κοντά σε κατοικημένη περιοχή.