

Ασφάλεια λιμένων, εμπορίου, πολεμικοί κίνδυνοι & κυρώσεις

- Μαρίνα Αλειφεροπούλου
- 11 Απριλίου, 2022 10:00 πμ



Τα διεθνή νομοθετήματα για την ασφάλεια του ανθρώπου, των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων είναι η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης ζωής στη Θάλασσα

του 1974 (SOLAS) και ο Διεθνής Κώδικας για την Ασφάλεια στα Πλοία και στις Λιμενικές Εγκαταστάσεις (ISPS Code)

Στον ευρωπαϊκό χώρο ισχύει ο Κανονισμός (ΕΚ) 725/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις που ενσωματώνει τα ανωτέρω διεθνή νομοθετήματα σε Παραρτήματα¹.

Ως «**ασφάλεια στη θάλασσα**» ορίζεται ο συνδυασμός των προληπτικών μέτρων για την προστασία των **θαλάσσιων μεταφορών** και των λιμενικών εγκαταστάσεων από τις απειλές διάπραξης σκόπιμων παράνομων ενεργειών, δηλ. πράξεις εκ προθέσεως που από τη φύση ή το πλαίσιο τους, μπορούν να βλάψουν τα πλοία που χρησιμοποιούνται στο διεθνές εμπόριο, τις εθνικές μεταφορές, τους επιβάτες, το φορτίο, καθώς και τις λιμενικές εγκαταστάσεις στις οποίες ελλιμενίζονται (άρθρα 2.6, 2.13 του Κανονισμού).



Πριν από την είσοδο σε λιμένα², εντός της επικράτειας συμβαλλομένου κράτους, ένα πλοίο συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις σχετικά με το επίπεδο ασφάλειας (security level) το οποίο έχει ορίσει το συμβαλλόμενο κράτος στη SOLAS Κράτος Λιμένα, πριν την είσοδο ή κατά την παραμονή σε αυτό, εφαρμόζοντας τα αντίστοιχα μέτρα ασφαλείας που προβλέπονται στο σχέδιο ασφάλειας του πλοίου (SSP), σε περίπτωση που το επίπεδο ασφαλείας είναι υψηλότερο από αυτό που έχει ορίσει για το πλοίο η Αρχή του κράτους της σημαίας, (βλ. Παράρτημα II, Μέρος Α, 14.1., Παράρτημα I, Κεφάλαιο XI-2, κανόνας 4.3 του Κανονισμού). Ως «επίπεδο ασφάλειας 1» νοείται το επίπεδο στο οποίο εφαρμόζονται πάντοτε τα ελάχιστα ενδεδειγμένα προστατευτικά μέτρα ασφαλείας· ως «επίπεδο ασφάλειας 2» νοείται το επίπεδο στο οποίο εφαρμόζονται ενδεδειγμένα πρόσθετα προστατευτικά μέτρα ασφαλείας για μία χρονική περίοδο, ως απόρροια αυξημένου κινδύνου· ως «επίπεδο ασφάλειας 3» είναι το επίπεδο στο οποίο εφαρμόζονται περαιτέρω ειδικά προστατευτικά μέτρα

ασφάλειας για μία περιορισμένη χρονική περίοδο, όταν είναι πιθανό συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια, παρόλο που μπορεί να μην είναι δυνατός ο προσδιορισμός του συγκεκριμένου στόχου (Παράρτημα II, Μέρος A, 2§9,10,11 του Κανονισμού).

Στις 25/2/2022, λόγω του πολέμου, η Ουκρανία έθεσε τα λιμάνια της σε επίπεδο ασφαλείας 3, απαγορεύοντας τη ναυσιπλοΐα (IMO, Circular Letter no. 4518), (αναστολή λειτουργίας λιμένων, MARSEC level 3).

Στις 10-11/3/22, ο IMO ενθάρρυνε τη δημιουργία ασφαλών θαλασσίων διόδων ("blue safe maritime corridor") για τον απεγκλωβισμό των ναυτικών και των πλοίων από τις υψηλού κινδύνου περιοχές και τα λιμάνια (Council C/ES.35) 3,4.

Κυρώσεις επιβλήθηκαν από την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) στο εμπόριο πετρελαϊκών προϊόντων, στις εξαγωγές αεροπορικής και διαστημικής τεχνολογίας, σε τραπεζικές δραστηριότητες (Central Bank of Russia) και ναυτιλιακές εταιρείες (United Shipbuilding Corporation). Οι κυρώσεις επιβάλλονται εντός της ΕΕ, περιλαμβανομένου του εναέριου χώρου, επί πλοίου εντός δικαιοδοσίας κράτους-μέλους, σε κάθε φυσικό πρόσωπο/πολίτη της ΕΕ εντός ή εκτός της ΕΕ, σε κάθε νομικό πρόσωπο που έχει συσταθεί σύμφωνα με το δίκαιο του κράτους-μέλους και σε κάθε νομικό πρόσωπο που δραστηριοποιείται σε κράτος-μέλος⁵.

Οι ΗΠΑ επέβαλαν περιορισμούς στις εταιρείες ενέργειας ([Gazprom](#)) και σε ναυτιλιακές (Sovcomflot), καθώς και σε εξαγωγές συγκεκριμένων προϊόντων· το Ηνωμένο Βασίλειο, σε τράπεζες και περιουσιακά στοιχεία Ρώσων πολιτών με κατασχέσεις⁶.

Το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης εξέδωσε νομοθετικές πράξεις για την επιβολή των μέτρων, σύμφωνα με το άρθρο 29 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΣΕΕ) και το άρθρο 215 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ). Τέτοιες είχαν επιβληθεί και το 2014 με τον Κανονισμό 833, ο οποίος θέτει σε ισχύ μέτρα της απόφασης της Κοινής

Εξωτερικής Πολιτικής και Άμυνας 2014/512/ΚΕΠΠΑ για την απαγόρευση πώλησης, προμήθειας, μεταβίβασης, εξαγωγής αγαθών στη Ρωσία.

Στη συνέχεια εκδόθηκαν: (α) ο Κανονισμός (ΕΕ) 2022/328 για την τροποποίηση του 833 που μεταξύ άλλων απαγορεύει την παροχή υπηρεσιών για την έρευνα και την παραγωγή πετρελαίου στη Ρωσία συμπεριλαμβανομένων της ΑΟΖ και της υφαλοκρηπίδας της, (β) ο Κανονισμός (ΕΕ) 2022/259 για την τροποποίηση του Κανονισμού (ΕΕ) αριθμ. 269/2014 για τα περιοριστικά μέτρα για ενέργειες που υπονομεύουν ή απειλούν την εδαφική ακεραιότητα και ανεξαρτησία της Ουκρανίας και οι σχετικοί εκτελεστικοί Κανονισμοί (ΕΕ) 2022/260, 2022/261, (γ) ο Κανονισμός (ΕΕ) 2022/262 (restrictive measures in response to the recognition of the non-government controlled areas of the Donetsk and Luhansk oblasts of Ukraine) που τροποποιεί τον Κανονισμό (ΕΕ) αριθμ. 833/2014, (δ) οι αποφάσεις 2022/264 ΚΕΠΠΑ για την επιβολή περαιτέρω περιοριστικών μέτρων που απαγορεύουν τη χρηματοδότηση της Ρωσίας, 2022/265 και 2022/267 ΚΕΠΠΑ που τροποποιούν την απόφαση 2014/512 ΚΕΠΠΑ σχετικά με τα περιοριστικά μέτρα όσο αφορά τις δράσεις που υπονομεύουν ή απειλούν την εδαφική ακεραιότητα, την κυριαρχία και την ανεξαρτησία της Ουκρανίας, η απόφαση 2022/266 ΚΕΠΠΑ σχετικά με τα περιοριστικά μέτρα σε απάντηση της αναγνώρισης των εντός κυβερνητικού ελέγχου περιοχών των περιφερειών Ντόνετσκ/Λουχάνσκ και της διαταγής ανάπτυξης ρωσικών ενόπλων δυνάμεων στις εν λόγω περιοχές, η απόφαση 2022/327 ΚΕΠΠΑ για την επιβολή περιοριστικών μέτρων στους τομείς της άμυνας, της ενέργειας, των αερομεταφορών και των χρηματοοικονομικών υπηρεσιών.

Επιπλέον, στις 7/3/22, η Επιτροπή Πολεμικών Κινδύνων των Ασφαλιστών, the Joint War Committee (JWC), επικαιροποίησε τον κατάλογό της, εντάσσοντας τον Εύξεινο Πόντο και την Αζοφική Θάλασσα στις περιοχές αυξημένων πολεμικών κινδύνων/τρομοκρατίας/πειρατείας (JWLA-029). Στην ίδια ένταξη προέβη και η Warlike Operations Area Committee (WOAC) που αποτελείται, μεταξύ άλλων από το Αγγλικό Ναυτικό Επιμελητήριο.

Στις 4/4/22 η JWC περιέλαβε τη Ρωσία στις περιοχές των πολεμικών κινδύνων (JWLA-030)7.

Η Διεθνής Ένωση ρ&i clubs (IGP&I) υιοθέτησε τις κυρώσεις, απαγορεύοντας την ασφάλιση ή την αντασφάλιση των δραστηριοτήτων που εμπίπτουν σε αυτές με άμεσο ή έμμεσο τρόπο. Τεχνικές παραβίασης των κυρώσεων (Sanctions Recent Deceptive Practices, 3/2/2022 δημοσίευση IGP&I) είναι η αλλαγή της εξωτερικής εμφάνισης του πλοίου, η απενεργοποίηση του AIS (Automatic Identification Signal) για την αποφυγή εντοπισμού της τοποθεσίας του, η αλλοίωση των ναυτιλιακών εγγράφων φόρτωσης και οι συνεχείς μεταφορτώσεις (STS) αυτού με σκοπό την απόκρυψη της προέλευσης του φορτίου.

Στις 21-25/3/22, η Νομική Επιτροπή IMO ενέκρινε τον Οδηγό για τις συνέπειες της κατάστασης στη Μαύρη θάλασσα και τη θάλασσα του Άζοφ στην ασφάλιση και την πιστοποίηση της οικονομικής εξασφάλισης των ναυτικών κινδύνων (Guidance on the impact of the situation in the Black Sea and the Sea of Azov on insurance or other financial certificates, LEG.1/Circ.12): Η θέσπιση οικονομικών κυρώσεων μπορεί σε ορισμένες περιπτώσεις να περιορίσει τους ασφαλιστές από την υποχρέωση πληρωμής των απαιτήσεων, η οποία απορρέει από διεθνείς συμβάσεις. Τα κράτη λιμένα που ελέγχουν τα πιστοποιητικά ασφάλισης στα οποία συμμετέχουν Ρώσοι ασφαλιστές πρέπει να συμβουλευονται τις αρχές έκδοσης των πιστοποιητικών για την ισχύ και επάρκεια της ασφάλισης/χρηματοοικονομικής εξασφάλισης κάλυψης των κινδύνων.

Τέλος, σύμφωνα με τον UNCTAD, η παγκόσμια ανάπτυξη θα επιβραδυνθεί από 5,6% το 2021 σε 2,6% το 2022, αφενός, εξαιτίας παραγόντων που προηγήθηκαν του πολέμου (2 ποσοστιαίες μονάδες), αφετέρου, εξαιτίας διαφυγόντων εισοδημάτων λόγω πολέμου (1 ποσοστιαία μονάδα, 1 τρις δολ.ΗΠΑ), ενώ η παραπάνω οικονομική και εμπορευματική διατάραξη θα διαρκέσει, ακόμη και αν τελειώσει ο πόλεμος, ("Tapering in a Time of Conflict", σελ.5, Μάρτιος 2022).

1. Η Ευρώπη διαθέτει μερικές από τις καλύτερες λιμενικές εγκαταστάσεις παγκοσμίως· το 74% των εμπορευμάτων εισέρχονται/εξέρχονται στην Ευρώπη από τους λιμένες· 400 εκατ. επιβάτες διακινούνται ετησίως· 1,5 εκατ. εργάζονται στους λιμένες, (πηγή: Ports (europa.eu)).

2. Σύμφωνα με τα αγγλικά δικαστήρια (υπόθεση The Eastern City) ως ασφαλής ορίζεται ο λιμένας που δεν εκτίθεται σε κίνδυνο με τη συνήθη πλεύση: «A port will not be safe unless, in the relevant period of time, the particular ship can reach it, use it and return from it without, in the absence of some abnormal occurrence, being exposed to danger which cannot be avoided by good navigation and seamanship..». Οι νομικές & οικονομικές συνέπειες πλεύσης σε μη ασφαλή λιμένα διαφέρουν ανάλογα με το αν υφίσταται χρονο-ναύλωση ή ναύλωση κατά ταξίδι.

3. Σύμφωνα με την κοινή βάση δεδομένων IMO-ILO joint data base, 30 περιπτώσεις εγκατάλειψης ναυτικών καταγράφηκαν το πρώτο τρίμηνο 2022, 95 το 2021 και 85 το 2020.

Επιπλέον, εκτιμάται ότι 60.000 Ρώσοι και ουκρανοί ναυτικοί εγκλωβίστηκαν στα λιμάνια εξαιτίας του πολέμου και των κυρώσεων.

4. Σύμφωνα με ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Ένωσης Πλοιοκτητών, (28/2/2022, ECSA urges regulators to guarantee seafarers' mobility and their rights as essential workers), οι Ουκρανοί και Ρώσοι ναυτικοί αποτελούν σημαντικό ποσοστό του τρέχοντος εργατικού δυναμικού στη ναυτιλία, ενδέχεται να προκύψουν σοβαρές ελλείψεις αξιωματικών και επηρεάζεται σημαντικά και η καταβολή των μισθών. Τέλος οι πλοιοκτήτες προειδοποίησαν για τις επιπτώσεις στην εφοδιαστική αλυσίδα, λόγω μη πρόσβασης στους ουκρανικούς λιμένες.

5. Διάφορα διατάγματα (decrees) και περιορισμούς (restrictions) έχει εκδώσει και η Ρωσία για την προσέγγιση σε ρωσικούς λιμένες.

6. Κανονισμός Regulations 57 a-I of the Russia, Sanctions, EU-exit, Amendment no.4, Regulations 2022 (SI 2022/203) του Ηνωμένου Βασιλείου με τον οποίο απαγόρευσε την είσοδο στους λιμένες του πλοίων ρωσικής ιδιοκτησίας, ναύλωσης, ελέγχου, διαχείρισης ή ρωσικού τελικού αποδέκτη. Σε παρόμοιες απαγορεύσεις προέβη και ο Καναδάς.

7. Βλέπε και σχετική ρήτρα στα ασφαλιστήρια, Hull, War, Strikes, Terrorism and Related Perils Notice of Cancellation Administration Clause (JW2022/007A).

****Μαρίνα Αλειφεροπούλου, Ναυτιλιακή Δικηγόρος***