

Συμβατικές ρήτρες, ευθύνη και άσκηση αξιώσεων που απορρέουν από το καθεστώς απανθρακοποίησης στη ναυτιλία

Λ.Ι.Αθανασίου

Καθηγήτρια Νομικής Σχολής Αθηνών

Δ.Ν. Δικηγόρος

I. Εισαγωγικές παρατηρήσεις

A. Αρχές

Η συμμετοχή της ναυτιλίας στην αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής και ιδίως της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, μέσω της μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (εφεξής ΑτΘ), είναι μία σαφής νομοπολιτική και ρυθμιστική επιλογή του διεθνούς και ενωσιακού νομοθέτη, που αποτυπώνεται σε κανόνες θετικού (και δη αναγκαστικού) δικαίου · επειδή ακριβώς η μείωση των ΑτΘ και η ανακατεθύνση σε συνθήκες πράσινης και ευρύτερα βιώσιμης εκμετάλλευσης πλοίων συνιστά νομική επιταγή, αναζητείται ο υπόχρεος και η οριοθέτηση των υποχρεώσεων και της ευθύνης του.

Παρόλο που οι επιμέρους ρυθμίσεις εμφανίζουν διαφοροποιήσεις ανάλογα με τον χρόνο υιοθέτησης, το ρυθμιστέο αντικείμενο, την επιτευχθείσα στάθμιση συμφερόντων και την νομοτεχνική ωρίμανση, τα τρία βασικά ζητήματα τα οποία πρέπει να επιλύσει ο οικείος κανόνας δικαίου παραμένουν τα ίδια: *Ποιος θα πληρώσει; Τι θα πληρώσει; Πώς θα πληρώσει;*

Στο πρώτο ερώτημα (ποιος θα ορισθεί υποκείμενο της θεσπιζόμενης υποχρέωσης και άρα ευθυνόμενος σε περίπτωση μη συμμόρφωσης), η απάντηση είναι καταρχήν ενιαία: υιοθετείται η αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» (*“Polluter Pays Principle”* - PPP)¹, μία αρχή

1. Ενδεικτικώς *Pr. Schwartz*, The Polluter-Pays Principle, in M. Fitzmaurice, D. Ong, P. Merkouris (eds), *Research Handbook on International*

πολιτικής, οικονομικής και νομικής ορθότητας² που διαπνέει από μακρού και οριζόντια το δίκαιο του περιβάλλοντος³, ακολουθείται δε ήδη σε βασικές διεθνείς συμβάσεις θαλάσσιας ρύπανσης⁴. Υιοθετείται και στα συστήματα καταπολέμησης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, για τα οποία θα γίνει λόγος στη συνέχεια, με τις εξής διευκρινίσεις: μάς ενδιαφέρει η ατμοσφαιρική ρύπανση που εμπίπτει στη *ratione temporis* ρυθμιστική εμβέλεια του κανόνα δικαίου · άρα, η λεγόμενη *ιστορική ρύπανση* (το πώς φθάσαμε στη σημερινή κατάσταση και με τη δράση ποιων) δεν ελέγχεται νομικά. Στο ίδιο πνεύμα, «ρυπαίνων» θεωρείται αυτός που υπερβαίνει σε εκπομπές ρύπων το όριο που θεωρείται εύλογο ή (συνηθέστερα) προκαθορίζεται ως ανώτατο από ρυθμιστικό κανόνα⁵. Ενίοτε, τέλος, η εφαρμογή της αρχής PPP διορθώνεται από τη βελτιωμένη εκδοχή της, «ο ωφελούμενος πληρώνει» (*Beneficiary-Pays Principle - BPP*), όταν συμβαίνει οι δύο ιδιότητες (ρυπαίνοντος-ωφελούμενου) να μην συντρέχουν στο ίδιο πρόσωπο⁶ · η διάσταση αυτή θα μάς απασχολήσει στη συνέχεια στη σχέση πλοιοκτήτη-ναυλωτή.

Το δεύτερο ερώτημα (πόσο πληρώνει ο ρυπαίνων;) έχει στόχο να εσωτερικοποιήσει εντός της ρυπαίνουσας επιχείρησης το κόστος που συνεπάγεται, για τις λοιπές επιχειρήσεις και το κοινωνικό σύνολο, η εκπομπή ΑτΘ · είναι κυρίως αντικείμενο των θετικών και οικονομικών επιστημών, το δε πόρισμά τους ενσωματώνεται εν είδει αξιώματος στο πραγματικό του κανόνα δικαίου · δεν θα εξετασθεί λοιπόν περαιτέρω.

Το τρίτο ερώτημα (πώς θα πληρώνει;), αφορά τη μέθοδο που προκρίνεται από τον νομοθέτη για την εφαρμογή της αρχής και τον έλεγχο συμμόρφωσης προς τις κύριες και δορυφορικές υποχρεώσεις⁷. Οι μέθοδοι ποικίλλουν, μπορούν δε να εφαρμόζονται μεμονωμένα ή συνδυαστικά: κανονιστική ρύθμιση συνοδευόμενη με διοικητικής φύσης κυρώσεις (π.χ. επιβολή προστίμου), αγορακεντρικά

Environmental Law, 2010, σελ. 243επ., N. Shi, Climate Change and International Shipping: The Regulatory Framework for the Reduction of Greenhouse Gas Emissions, 2016, σελ. 102επ..

2. OECD The Polluter Pays Principle, 1975, σελ. 25.

3. Ήδη από τις OECD Guiding Principles Concerning Int'l Economic Aspects of Environmental Policies 1972 (και στις επακολουθείσασες Οδηγίες του 1974, 1989, 1991). Επίσης ως 16^η Αρχή στη Διακήρυξη του Ρίο (Rio Declaration on Environment and Development) και σε σημαντικό αριθμό κειμένων της UNCED για την προστασία του περιβάλλοντος.

4. Χαρακτηριστικά στις ΔΣ CLC 1992, HNS 2010.

5. L. Zhu & X. Li, Identifying Key Polluters: The Feasibility of Applying the Polluter Pays Principle to Marine Greenhouse Gas Emissions, Transnational Environmental Law 2025, σελ. 1επ., ιδίως 11.

6. *Ibid*, σελ. 9.

7. N. Shi, Climate Change and International Shipping, ό.π., σελ. 110επ..

μέτρα (*market based measures* - MBM), ήπιου χαρακτήρα οδηγίες με αυτορρύθμιση, *ex post* αστική ευθύνη (ευθεία και εξ αναγωγής) · εξ αυτών, μεγαλύτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν -τουλάχιστον σε νομικό επίπεδο- τα αγορακεντρικά μέτρα, στα οποία θα εστιάσουμε ειδικότερα.

B. Νομοθετική εξέλιξη - ζητούμενα

Η μέχρι τώρα νομοθετική εξέλιξη (σε διεθνές και ενωσιακό επίπεδο) σχετικά με τη συμμετοχή της ναυτιλίας στην *απανθρακοποίηση* και την εν γένει αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης συνοψίζεται ως ακολούθως⁸: Όσον αφορά τις εκπομπές CO₂, η δράση του διεθνούς νομοθέτη (ΔΝΟ/ΙΜΟ) βασίσθηκε στο μοντέλο της κανονιστικής ρύθμισης και οργανώθηκε σε δύο στάδια, αρχικώς για τα νεότευκτα (από το 2013) και στη συνέχεια για τα υφιστάμενα πλοία (από 1.1.2023)⁹.

Η ΕΕ, από τη μεριά της, προχώρησε πέραν των μέτρων του ΔΝΟ, τα οποία ούτως ή άλλως ενστερνίζεται. Υλοποιώντας το πλαίσιο στρατηγικής “*Fit for 55*”, ενέταξε τη ναυτιλία στο *Ευρωπαϊκό Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών* (εφεξής *Σύστημα ETS* ή *ΣΕΔΕ*) μέσω της Οδηγίας 2023/959¹⁰. Το αγορακεντρικό αυτό σύστημα, που εφαρμόζεται από 1.1.2024, δομείται στους εξής βασικούς πυλώνες¹¹:

– Ενσωματώνει την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» ορίζοντας ως υπεύθυνο πρόσωπο, υπόλογο έναντι της διαχειρίστριας αρχής και κύριο οφειλέτη, τη «ναυ-

8. Βλ. και *Λ.Ι. Αθανασίου*, *Ναυτικό Δίκαιο*, 2^η έκδ., 2025, σελ. 1111επ..

9. Ο ΔΝΟ εστίασε αρχικώς στα νεότευκτα πλοία δυνάμει του 4^{ου} Κεφαλαίου του Παραρτήματος VI MARPOL, αξιοποιώντας δύο εργαλεία, τον «Σχεδιαστικό Δείκτη Ενεργειακής Απόδοσης» (EEDI) και το «Σχέδιο Διαχείρισης Ενεργειακής Απόδοσης του Πλοίου» (SEEMP) ·στη συνέχεια, οι διεθνείς τεχνικές απαιτήσεις απανθρακοποίησης επεκτάθηκαν στα υφιστάμενα πλοία, από 1.1.2023, μέσω δύο εργαλείων, ενός κατασκευαστικού («Σχεδιαστικού Δείκτη Ενεργειακής Απόδοσης υφιστάμενου Πλοίου» - EEXI) και ενός λειτουργικού («Ενδείκτη Έντασης Άνθρακα» - CII).

10. Για την τροποποίηση της Οδηγίας 2003/87/ΕΚ (ΕΕ L 130/16.5.2023, σελ. 134-202).

11. Για τη διαμόρφωση του καθεστώτος αυτού, βλ. και *E. Eftestøl*, *The proposed extension of the EU-ETS to shipping - BIMCO's ETS-allowances (ETSA) clause for time charter parties 2022 filling a legal gap*, 10^ο ΔΣΝΔ «Η προστασία της ναυτιλιακής επιχείρησης», 2023, σελ. 321επ., *E. Eftestøl/E. Yliheljo*, *Paving the way for a European Emissions Trading System for Shipping: EU and IMO on different paths*, in *Soyer/Tettenborn* (eds), *Disruptive Technologies, Climate Change and Shipping*, 2022, σελ. 176επ., *G. Piette*, *La décarbonation du transport maritime, état du droit positif*, DMF 2026, σελ. 197επ..

- τιλιακή εταιρεία» που εκμεταλλεύεται πλοία άνω των 5.000 κ.ο.χ¹², ανεξαρτήτως σημαίας.
- Καταλαμβάνει, από άποψη ρυθμιστέας ύλης, το 100% των εκπομπών από ενδοενωσιακές μεταφορές και το 50% των εκπομπών από και προς λιμένες τρίτων χωρών¹³, ενώ λαμβάνεται μέριμνα για την αποφυγή καταστρατηγήσεων όσον αφορά τις μεταφορτώσεις σε γειτονικούς (εξωενωσιακούς) λιμένες¹⁴.
 - Εισάγει ένα μηχανισμό «*cap and trade*», μέσω του οποίου τίθεται ένα ετήσιο μέγιστο όριο, προοδευτικώς μειούμενο, στις συνολικές εκπομπές ανά έτος από τις δραστηριότητες που καταλαμβάνονται από αυτόν · οι υπόχρεες επιχειρήσεις οφείλουν να διαθέτουν και να παραδίδουν δικαιώματα εκπομπών (EUA - allowances), για τις εκπομπές CO₂ που τούς καταλογίζονται (1 EUA επιτρέπει την εκπομπή 1 τόνου CO₂).
 - Με βάση το ισχύον χρονοδιάγραμμα, η υποχρέωση παράδοσης δικαιωμάτων αφορούσε για το έτος 2025, το 70% των εξακριβωμένων και ρυθμιζόμενων εκπομπών, ενώ από το τρέχον ήδη έτος 2026 και μετά θα καλύπτει το 100% των εκπομπών CO₂ καθώς και (για πρώτη φορά) των εκπομπών μεθανίου - CH₄ και υποξειδίου του αζώτου - N₂O¹⁵.
 - Οι υπολογισμοί λαμβάνουν χώρα με βάση την ετήσια υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση στοιχείων, κατά τα οριζόμενα στον Κανονισμό 2015/757 (γνωστό ως MRV).
 - Η εποπτεία εφαρμογής του συστήματος ανατίθεται στη διαχειριστική αρχή (κατά κανόνα του κράτους σημαίας ή -για τις εταιρείες τρίτων χωρών- του συχνότερα επισκεπτόμενου λιμένα)¹⁶.
 - Η μη συμμόρφωση συνεπάγεται την επιβολή κυρώσεων¹⁷ (αποτελεσματικών, αναλογικών και αποτρεπτικών), που ξεκινούν από πρόστιμο¹⁸ και μπορούν να φθάσουν, σε περίπτωση επαναλαμβανόμενης τουλάχιστον επί διετία πα-

12. Με πρόβλεψη επέκτασης στα υπεράκτια ναυπηγήματα από το 2027 και επανεξέταση της δυνατότητας επέκτασης στα μικρότερα πλοία (400-5.000 κοχ) το 2026.

13. Άρθ. 3ζα παρ. 1.

14. Άρθ. 3ζα (οι προσεγγίσεις σε λιμένες κείμενους εντός ακτίνας 300 ν.μ. θεωρούνται τμήμα του συνολικού ταξιδιού εφόσον η μεταφόρτωση - κατά κανόνα εμπορευματοκιβωτίων - υπερβαίνει το 65% της συνολικής κίνησης κατά το προηγούμενο 12μηνο - για τον κατάλογο των γειτονικών λιμένων, βλ. εκτελεστικό Καν 2023/2297).

15. Άρθ. 3ζβ. Σύμφωνα με τις προβλέψεις της αγοράς, η προσθήκη των εν λόγω εκπομπών δεν θα επιφέρει αύξηση ανώτερη του 1-2%.

16. Άρθ. 3ζστ.

17. Άρθ. 16.

18. 100€ ανά τ. CO₂ (σε συνδυασμό με την παράδοση των οφειλόμενων δικαιωμάτων το επόμενο έτος).

ράβασης, μέχρι τον αποκλεισμό από λιμένα ΚΜ ή την επιβολή κράτησης από το κράτος σημαίας.

Νεότερη και άξια σύγκρισης είναι η ρύθμιση του Κανονισμού 2023/1805 (γνωστού και ως Κανονισμού *Fuel EU Maritime*) που προωθεί τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές¹⁹ και τέθηκε σε εφαρμογή από 1.1.2026. Δομείται με τη σειρά της στους εξής πυλώνες:

- Επιδιώκει την μείωση των *ορίων έντασης* των ΑτΘ, που προέρχονται από την *ενέργεια* που χρησιμοποιείται επί του πλοίου, κατά τον κατάπλου, την παραμονή²⁰ εντός λιμένος ή τον απόπλου από λιμένες υπαγόμενους στη δικαιοδοσία ΚΜ · κρίσιμη συνεπώς, σε επίπεδο αξιολόγησης, είναι η ενέργεια και όχι η μάζα.
- Εστιάζει, με συγκεκριμένο μαθηματικό τύπο, στη συνολική επιβάρυνση που προκαλείται από το καύσιμο, από το σημείο της παραγωγής και μεταφοράς του έως τη χρησιμοποίησή του (ενώ το σύστημα ETS εστιάζει μόνο στην περίοδο της κατανάλωσης επί του πλοίου) · η επιλογή του καυσίμου είναι λοιπόν στοιχείο κεφαλαιώδους σημασίας για τη συμμόρφωση με τον Κανονισμό, χωρίς όμως αυτό να σημαίνει ότι επιβάλλεται συγκεκριμένος τύπος καυσίμου.
- Η επιβαλλόμενη μείωση είναι και εδώ προοδευτική (ανά πενταετία), με στόχο μείωσης 2% το 2025 και τελικό όριο το 80% από 1.1.2050²¹, βάσει των στοιχείων που συλλέγονται με το σύστημα MRV.
- Υπόχρη παραμένει, όπως και στο ETS, η ναυτιλιακή εταιρεία (κατ'εφαρμογή της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει»)²² · στο οριζόμενο από τον Κανονισμό χρονοδιάγραμμα, οφείλει να υποβάλει σχέδιο παρακολούθησης Fuel EU (MP) και έκθεση FuelEU για κάθε πλοίο, να καταχωρίζει - αν συντρέχει λόγος - το προκαταβολικό πλεόνασμα συμμόρφωσης και να εφοδιάζεται με Έγγραφο Συμμόρφωσης FuelEU, όλα τα παραπάνω ελεγμένα από διαπιστευμένο ελεγκτή.

19. Και για την τροποποίηση της Οδηγίας 2009/16/EK (EE L 234/13.9.2023, σελ. 48-100). Βλ. και τους εκτελεστικούς Καν 2024/2031 (σχετικά με το υπόδειγμα για τα σχέδια παρακολούθησης), 2024/2027 (σχετικά με τις επαληθευτικές δραστηριότητες) και 2025/1127 (για θέσπιση κανόνων εφαρμογής και προσδιορισμό γειτονικών λιμένων μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων). Επίσης ιδίως *Ch. Zournatzi, Sustainable Shipping and Air Transport under the Most Recent EU Legislative Provisions*, Eur. Energy & Env' l L. Rev. 2025, σελ. 2, ιδίως 4-5, *G. Piette, ό.π.*, σελ. 202-204.

20. Από το 2030, θα απαιτείται η χρήση ηλεκτρικής ενέργειας για πλοία ελλιμενιζόμενα για πάνω από 2 ώρες σε λιμένα TEN-N, ενώ από το 2035, η απαίτηση θα ισχύει για όλους τους λιμένες με διαθέσιμη ηλεκτροδότηση από τη ξηρά.

21. Άρθ. 4 παρ.2. Η αρχική τιμή αναφοράς είναι 91,16g (CO₂eq)/MJ και αναμένεται να μειωθεί σε 18,23g το 2050.

22. Άρθ. 23 παρ. 8.

– Το εν λόγω καθεστώς είναι αμιγώς κανονιστικό (δεν προβλέπεται έκδοση δικαιωμάτων ρύπων, ούτε βεβαίως η εμπορευσιμότητα αυτών) · προβλέπονται όμως - και είναι άξιοι μνείας - δύο άλλοι ευέλικτοι μηχανισμοί: αφενός, η αποταμίευση και ο δανεισμός του πλεονάσματος συμμόρφωσης μεταξύ περιόδων αναφοράς²³ · αφετέρου, η ομαδοποίηση της συμμόρφωσης (*pooling*)²⁴, που εισάγει μία πολυμερή οπτική στη διαχείριση του ζητήματος, ανταμείβοντας τους επιτυχόντες με θετικά ισοζύγια συμμόρφωσης και παρέχοντας την ευκαιρία σε πλοία λιγότερα ικανά να βρουν τεχνικές λύσεις συμμόρφωσης.

Πάντως, η οριζόντια και μονοδιάστατη προσέγγιση αμφοτέρων κατά τον ορισμό των υποχρέων και των καθηκόντων αυτών αποτυπώνει ελλειπτικά την εμπορική πραγματικότητα και φαίνεται να παρορά το πλέγμα εννόμων σχέσεων από την εκμετάλλευση του πλοίου. Την απόκλιση αυτή καλείται να καλύψει, με παρώθηση του νομοθέτη, η αυτορρυθμιστική δράση · τα ζητήματα που αυτή γεννά εξετάζονται στη συνέχεια, στο πιο πλήρες παράδειγμα του καθεστώτος ETS.

II. Η συμβατική ανακατανομή κινδύνων από την απανθρακοποίηση

A. *Ratio* & μορφές της συμβατικής ανακατανομής

Η νομοθετική επιλογή του υποχρέου, η οποία υπηρετεί πρωτίστως την ανάγκη ευχερούς εφαρμογής, κατέστησε αναγκαία τη συμβατική διόρθωση. Υπενθυμίζεται ότι, μετά από πολυεπίπεδες ζυμώσεις, υπόλογος ορίσθηκε η «ναυτιλιακή εταιρεία», σύμφωνα δε με το άρθρ. 2 περ. (ε), ως τέτοια νοείται:

«ο πλοιοκτήτης ή οποιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής ή ο ναυλωτής γυμνού πλοίου, στο(ν) οποίο ο πλοιοκτήτης έχει αναθέσει την ευθύνη της εκμετάλλευσης του πλοίου και ο οποίος/ το οποίο συμφώνησε να αναλάβει όλα τα καθήκοντα και τις ευθύνες που επιβάλλει ο διεθνής κώδικας διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης, όπως ορίζεται στο Παράρτημα Ι του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 336/2006 του ΕΚ και του Συμβουλίου».

Άρα, πρώτος και βασικός υπόχρεος παραμένει ο πλοιοκτήτης (ως κατά τεκμήριο ρυπαίνων), εκτός αν ορισθεί με *γραφτή συμφωνία ανάθεσης* που κοινοποιείται στη διαχειριστική αρχή (κατά τα προβλεπόμενα στον οικείο εκτελεστικό κανονισμό)²⁵ ένα από τα δύο άλλα πρόσωπα: ο ναυλωτής γυμνού πλοίου ή ο δι-

23. Άρθρ. 20.

24. Άρθρ. 21.

25. Άρθρ. 1 Εκτελεστικού Καν 2023/2599. Αν παραμείνει υπόχρεος ο πλοιοκτήτης, προσκομίζει στη διαχειριστική αρχή κατάλογο των πλοίων τα οποία εμπίπτουν στο ΣΕΔΕ (άρθρ. 2).

αχειριστής. Ο πρώτος (γυμνός ναυλωτής) συνιστά πρόσωπο εκμεταλλεόμενο το πλοίο, και άρα το καθεστώς του εξομοιώνεται ευλόγως με αυτό του πλοιοκτήτη²⁶ · η γραπτή ανάθεση έχει δηλωτικό χαρακτήρα με την έννοια της ενημέρωσης της αρμόδιας αρχής. Ο δεύτερος ενεργεί ως αντιπρόσωπος, στο όνομα και για λογαριασμό των προηγούμενων²⁷, αναλαμβάνει δε τις απορρέουσες από το ΣΕΔΕ υποχρεώσεις βάσει της συναπτόμενης σύμβασης διαχείρισης (στην οποία ρυθμίζονται κατά κανόνα και οι μεταξύ τους σχέσεις αναγωγής). Η Επιτροπή έχει ήδη καταρτίσει με την από 30.1.2024 απόφασή της, όσον αφορά την εφαρμογή του ΣΕΔΕ, κατάλογο ναυτιλιακών εταιρειών με την αντίστοιχη αρμόδια διαχειριστική αρχή²⁸.

Η ανωτέρω εννοιολογική οριοθέτηση ισχύει *mutatis mutandis* και στον Κανονισμό *FuelEU Maritime*²⁹.

Η διάταξη αγνοεί καταρχήν τις άλλες δύο μορφές ναύλωσης. Ωστόσο, είναι σαφές ότι η ποσότητα των εκπομπών ρύπων είναι συνάρτηση της χρήσης του πλοίου, η οποία -εφόσον το πλοίο τελεί σε καθεστώς χρονοναύλωσης- εναπόκειται στην αποφασιστική σφαίρα του χρονοναυλωτή. Επιχειρώντας να αποτυπώσει αυτό το πλέγμα εννόμων σχέσεων και τη συνακόλουθη ανάγκη μετακύλισης του κόστους, η διάταξη του άρθ. 3ζγ καλεί τα κράτη μέλη να λάβουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι, όταν την τελική ευθύνη για την αγορά του καυσίμου ή την εκμετάλλευση του πλοίου, ή και τα δύο, αναλαμβάνει άλλη οντότητα από τη ναυτιλιακή εταιρεία, βάσει συμφωνίας, η ναυτιλιακή εταιρεία δικαιούται αποζημίωση από την λόγω οντότητα για τις δαπάνες που προκύπτουν από την παράδοση των δικαιωμάτων³⁰. Για τους σκοπούς της εν λόγω διάταξης, «εκμετάλλευση του πλοίου» σημαίνει καθορισμός του μεταφερόμενου φορτίου ή της διαδρομής και της ταχύτητας του πλοίου. Προφανώς αυτή η (ασαφής, ασταθής και ανεπαρκής) ρύθμιση φέρνει στην εικόνα τον χρονοναυλωτή, ώστε να αποκαταστήσει εμμέσως την ορθή εφαρμογή της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει» και να προεξοφλήσει τη συμβολή του στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης (πράγμα που προφανώς δεν θα τον ενδιέφερε αν δεν επιβαρυνόταν με το κόστος συμμόρφωσης)³¹.

26. Βλ. άρθ. 107 παρ.1 ΚΙΝΔ.

27. Βλ. άρθ. 65 παρ.1 ΚΙΝΔ.

28. Εκτελεστική Απόφαση 2024/411.

29. Βλ. άρθ. 3 στ. 13.

30. Βλ. και παρ. 32 του Προοιμίου.

31. Βλ. και *E.J. Eftestøl*, Mapping the EU ETS for Shipping : Functional, Geographical and Personal Dimensions, in St. Girvin & V. Ulfbeck (eds), *Carbon-Free Shipping and Shipping Carbon: Contracts in Context*, 2024, σελ. 77επ., ιδίως σελ. 88.

Προς αποφυγή παρανοήσεων, η ρύθμιση του άρθ. 3ζγ δεν επιτρέπει στα κράτη μέλη, ούτε βεβαίως και *a fortiori* στην ιδιωτική βούληση, να επανακαθορίσουν τα υπόχρεα πρόσωπα, αλλά μόνο να μεριμνήσουν συμβατικά ή/και ρυθμιστικά για την μετακύλιση του κόστους των δικαιωμάτων · η ναυτιλιακή εταιρεία, όπως ορίστηκε ανωτέρω, παραμένει συνεπώς η υπεύθυνη οντότητα για την παράδοση των δικαιωμάτων και υπόκειται σε κυρώσεις, σε περίπτωση μη συμμόρφωσής της³².

Αξιοποιώντας την ευρεία -στον χώρο της ναύλωσης- δικαιοπρακτική ελευθερία, η αγορά αυτορρυθμίστηκε σε μεγάλο βαθμό, μέσω της πρακτικής πρότυπων ρητρών που εκπονήθηκαν από τη BIMCO (και οι οποίες φαίνεται να έχουν χρησιμοποιηθεί εκτενώς). Εντάσσονται εδώ : α) Η ρήτρα ETS για τα χρονοναυλοσύμφωνα (του 2022), β) οι ρήτρες ETS για τα ναυλοσύμφωνα κατά ταξίδι (του 2023), γ) οι ρήτρες ETS για τις ναυλώσεις-πλαίσιο³³ (του 2024), δ) η ρήτρα ETS για τις συμβάσεις διαχείρισης (SHIPMAN 2023), ε) η ρήτρα ETS για τα MoAs (2025), στ) η ρήτρα ETS για τις ναυλώσεις γυμνών πλοίων (2026). Αντίστοιχες ρήτρες έχουν ήδη εκπονηθεί για την μετακύλιση του απορρέοντος από τον *FuelEU Maritime* κόστους, για τα χρονοναυλοσύμφωνα (2024)³⁴, τις συμβάσεις διαχείρισης (2024) και για τα MoAs. Σε επεξεργασία βρίσκεται επίσης το ιδιαίτερος ενδιαφέρον, αν και διαφορετικού αντικειμένου, πρότυπο ναυλοσύμφωνο για τη μεταφορά CO₂ ως φορτίου.

B. Η λειτουργία της ειδικής ρήτρας

Κρίσιμο είναι το πώς εντάσσεται και λειτουργεί η ειδική αυτορρύθμιση της υποχρέωσης απόδοσης δικαιωμάτων ρύπων στο πλαίσιο της ήδη διαμορφωμένης σχέσης της *χρονοναύλωσης*. Αυτή θα εξετασθεί κυρίως παρακάτω ως παράδειγμα αναφοράς διότι αποτελεί τη σχέση την οποία λαμβάνει υπόψη ο ενωσιακός νομοθέτης. Δεν θα πρέπει πάντως να παροράνται δύο πράγματα:

Πρώτον, ότι οι ρήτρες αυτές εντάσσονται σε ένα συμβατικό κείμενο που εμφορείται από *εμπορικές (και όχι περιβαλλοντικές) προτεραιότητες*, όπως άλλωστε και η σύμβαση διεθνούς πώλησης την οποία δευτερογενώς εξυπηρετεί η διεθνής μεταφορά (εκείνο που πρωταρχικώς επιδιώκουν τα μέρη είναι η ταχύτε-

32. Άρθ. 3ζγ παρ. 2 εδ. β' και γ'.

33. ETS - Emission Scheme Surcharge or Transfer of Allowances Clause for COAs, ETS-Emission Scheme Transfer of Actual Allowances Clause for COAs.

34. Βλ. C. Delré, Responsabilité en cas de non-conformité du carburant dans le cadre des contrats d'affrètement et d'avitaillement, DMF 2026, σελ. 240επ..

ρη δυνατή παράδοση των πραγμάτων και πάντως εντός των συμφωνηθεισών προθεσμιών)³⁵.

Δεύτερον, και συναφές με το πρώτο, ότι η επίτευξη του στόχου της μείωσης των ρύπων απαιτεί μία ευρύτερη αναθεώρηση των ρητρών των προτύπων ναυλοσυμφώνων, και πάντως των πιο κρίσιμων, ώστε να επιτευχθεί μία νέα σφαιρική εξισορρόπηση των αντιτιθέμενων συμφερόντων, η οποία να περιλαμβάνει την περιβαλλοντική διάσταση³⁶. Ενδεικτικώς αναφέρονται: η ρήτρα εκτέλεσης του πλου με τη μέγιστη δυνατή ταχύτητα (*outmost or due despatch*), οι ρήτρες αναμονής -υπεραναμονής³⁷, η οριοθέτηση της αξιοπλοΐας (με ανάγκη συμπερίληψης της *περιβαλλοντικής αξιοπλοΐας*), οι σχετικές με την κατανάλωση καυσίμων εγγυήσεις, η ρήτρα *slow steaming* (που χρήζει ενδυνάμωσης)³⁸ κ.ά..

(i) Περιεχόμενο

Το περιεχόμενο της ρήτρας ETS μπορεί να συνοψισθεί ως ακολούθως³⁹: θεσπίζεται *ad hoc* μηχανισμός συνεργασίας μεταξύ των μερών ώστε να κατανεμηθεί κατά τρόπο αποδεκτό το κόστος από την εφαρμογή ΣΕΔΕ και να οργανωθεί η κτήση, μεταβίβαση και απόδοση των δικαιωμάτων ρύπων. Στο πλαίσιο αυτό, ο εκναυλωτής αναλαμβάνει την υποχρέωση της μέτρησης, καταγραφής, επαλήθευσης (από διαπιστευμένο ελεγκτή) και παράδοσης των στοιχείων εκπομπών στον ναυλωτή, σε μηνιαία βάση. Ο ναυλωτής, από τη μεριά του, δεσμεύεται να καταβάλει αυτούσια τα δικαιώματα στον οικείο Λογαριασμό (φέροντας άρα και τον κίνδυνο αυξομείωσης των τιμών), επίσης σε μηνιαία βάση και εντός 7 ημε-

35. Βλ. *C. de Salins*, *Décarbonisation : Incidences sur les pratiques et l'industrie maritime*, DMF 2025, σελ. 3, ιδίως σελ. 9-10, επίσης *J.M. Miossec & R. Rézenthel*, *La lutte contre la pollution de l'air et le transport maritime*, DMF 2024, σελ. 195.

36. Βλ. π.χ. *H. Zografakis*, *The third pillar: a contractual architecture for maritime decarbonisation*, (20.10.2023) - Published by Gard.

37. Τελικώς η εκτέλεση του πλου κατά τον συντομότερο δυνατό χρόνο καταλήγει συχνά σε μακρά αναμονή του πλοίου σε συνωστισμένους λιμένες προορισμού (το γνωστό "*sail fast, then wait*" SFTW), με συνέπεια την ενεργοποίηση των ρητρών υπεραναμονής, που αποζημιώνουν μεν τον εκναυλωτή κατά ταξίδι για τον απολεσθέντα χρόνο, δεν εξυπηρετούν όμως τον περιβαλλοντικό στόχο (βλ. και *C. de Salins*, *ό.π.*, σελ. 7).

38. *L. Athanassiou*, *Shipping Operator's Obligations and Liabilities under the International and EU Emission Reduction Strategy*, in *B. Soyer* (ed.), *Damages, Recoveries and Remedies in Shipping Law*, 2024, σελ. 155επ., ιδίως σελ. 166-167.

39. Βλ. και *L. Athanassiou*, *ό.π.*, σελ. 171-172, *E.J. Eftestøl*, *Mapping the EU ETS for Shipping*, *ό.π.*, σελ. 89-90, *A.N. Durmus*, *EU ETS and Maritime Transport: Allocation of Costs and Implications for Trade*, *Global Trade & Customs Journal* vol. 20, 2025, σελ. 531-545, ιδίως σελ. 536-37, *M. Roussel*, *Décarbonation: clauses BIMCO relatives à l'EEXI, au CII et à l'ETS- Responsabilité, répartition des coûts et zones de friction en affrètement à temps*, DMF 2026, σελ. 246επ..

ρών από την ενημέρωση του εκναυλωτή, με την επιφύλαξη τυχόν συμψηφισμού αν το πλοίο βρίσκεται σε κατάσταση *off-hire*.

Με την προπαρατεθείσα διατύπωσή της, η ρήτρα δεν προσφέρεται σε όμοια ενσωμάτωση σε συμβάσεις υποναύλωσης · και τούτο διότι έχει σχεδιασθεί στο μοντέλο της αυτούσιας παράδοσης δικαιωμάτων από τον αρχικό ναυλωτή. Δεν αποκλείεται όμως η ενσωμάτωσή της σε διαφοροποιημένη μορφή, ώστε να εξασφαλίζεται η μετακύλιση του αντίστοιχου κόστους στον υπο-ναυλωτή⁴⁰.

(ii) Αναστολή συμβατικής εκπλήρωσης

Η μη καταβολή των οφειλόμενων δικαιωμάτων επιφέρει, κατά την πρόβλεψη της ρήτρας⁴¹, αναστολή εκτέλεσης των υποχρεώσεων του εκναυλωτή, *χωρίς όμως - και τούτο είναι ιδιαιτέρως σημαντικό - να διακόπτεται ισόχρονα η καταβολή του ναύλου*. Η αναστολή ενεργοποιείται, ανεξαρτήτως πταίσματος, μετά την παρέλευση πενήθμερης προθεσμίας από τη σχετική ειδοποίηση, ώστε να δοθεί η δυνατότητα διόρθωσης τυχόν λαθών ή ανακριβών εκτιμήσεων.

Η σημασία της *ad hoc* ρύθμισης και ιδίως της συμβατικής αναστολής είναι πολύ μεγαλύτερη, όταν εφαρμοστέο τυχάνει το αγγλικό δίκαιο, σε σχέση με το ελληνικό δίκαιο. Και τούτο για δύο λόγους:

Καταρχάς, το κοινοδίκαιο δεν αναγνωρίζει επί της αρχής την αναστολή εκτέλεσης της σύμβασης ως δικαίωμα και άμυνα του συμβαλλόμενου σε αμφοτεροβαρή σύμβαση μέρους, σε περίπτωση μη εκπλήρωσης των υποχρεώσεων του άλλου μέρους · και τούτο διαπιστώνεται ως μία βασική αδυναμία του αγγλοσαξωνικού νομικού συστήματος⁴². Για να είναι δυνατή λοιπόν μία τέτοια αναστολή, ιδίως σε συμβάσεις μακράς διάρκειας, πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα για ρητή συμφωνία των μερών ως προς την κατανομή του σχετικού κόστους και τις συνέπειές του⁴³.

40. Βλ. και *S. Baughen*, Shipping and the EU Emissions Trading Scheme and Maritime Transport: Its Effects on Shipping Contracts, in St. Girvin & V. Ulfbeck (eds), Carbon-Free Shipping and Shipping Carbon: Contracts in Context, ό.π., σελ. 93επ., ιδίως σελ. 107.

41. Υπό στ. (d).

42. Βλ. *G. McMeel*, On the Construction of Contracts: Interpretation, Implication and Rectification, 3rd ed., 2017, παρ. 22.17, σελ. 617. Επίσης, *J. Karton*, Recognizing a Contractual Right to Suspend Performance (August 29, 2014). Queen's University Legal Research Paper No. 2015-018, <https://ssrn.com/abstract=2489048> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2489048>, *J. Carter*, Suspending Contract Performance for Breach, in J. Beatson/D. Friedman (eds), Good Faith and Fault in Contract Law, 1997, ch 19. Έτσι επίσης *Channel Group v Balfour Beatty Ltd*, [1993] 2 WLR 262; *The Aegnoussiotis* [1977] 1 Lloyd's Rep 268, 276; *The Agios Giorgis* [1976] 2 Lloyd's Rep 192, 202; *The Mixalios Xilas* [1978] 2 Lloyd's Rep 186, 191; *Greatship (India)* [2012] EWHC 3468.

43. Βλ. και *P. Rebelo*, Green Shipping Contracts: A Contract Governance Approach to Achieving Decarbonisation in Shipping Sector, 2024, σελ. 118.

Διαφορετικά το ζημιωθέν μέρος διατηρεί μόνο δικαίωμα αποζημίωσης ή/και λύσης της σύμβασης, ανάλογα με το αν η παραβιασθείσα υποχρέωση χαρακτηριστεί ως *warranty* ή *condition*, κατά τα εκτιθέμενα παρακάτω.

Δεύτερον (και συναφές με το πρώτο), οι συνήθεις ρήτρες των προτύπων ναυλοσυμφώνων δεν φαίνεται να καταλαμβάνουν τα δικαιώματα ΣΕΔΕ/ETS. Ενωολογικά εγγύτερη ως προς αυτά είναι η ρήτρα των λιμενικών τελών και άλλων συνήθων δαπανών (“*Port charges and other usual expenses*”). Όποιος και αν είναι όμως ο ειδικότερος τρόπος διατύπωσης μίας τέτοιας ρήτρας⁴⁴, τα δικαιώματα ρύπων δεν φαίνεται να μπορούν να εμπίπτουν στο πεδίο της, τουλάχιστον με βάση τα πορίσματα της υφιστάμενης αγγλικής νομολογίας. Δεν συνιστούν «*port charges*» διότι αυτά αναφέρονται σε οφειλές που καταβάλλονται πριν τον απόπλου του πλοίου και όχι σε ετεροχρονισμένες οφειλές, όπως τα δικαιώματα ρύπων, που υπολογίζονται στο τρέχον έτος και αποδίδονται στο επόμενο⁴⁵· αλλά ούτε και ως “*other usual expenses*” θα μπορούσαν να χαρακτηρισθούν, διότι οι δαπάνες αυτές αναφέρονται σε πληρωμές προς τρίτα πρόσωπα ώστε να καταστεί δυνατή η εκτέλεση της ναύλωσης και η μεταφορά του φορτίου από ένα λιμένα σε έναν άλλο, όχι όμως σε βάρος/τέλος ή οφειλή που επιβάλλεται στον ναύλο ή σε υποχρέωση αποζημίωσης άλλου προσώπου στην αλυσίδα των εννόμων σχέσεων από ναύλωση⁴⁶.

Η θέση του ελληνικού δικαίου εν προκειμένω είναι ευρύτερη και φιλικότερη προς τον εκναυλωτή (και τούτο έχει σημασία κυρίως σε περίπτωση μη πρόβλεψης ειδικής ρήτρας, αλλά ακόμη και για την ορθότερη κατανόηση αυτής, αν έχει συμπεριληφθεί).

Σύμφωνα με τις ενδοτικού δικαίου διατάξεις των παρ. 2 και 7 του άρθ. 86 ΚΙΝΔ, σε περίπτωση μη καταβολής του ναύλου και λοιπών οφειλών από τη σύμβαση ναύλωσης, ο εκναυλωτής δικαιούται να αρνηθεί την προσέγγιση του πλοίου στον προβλήτα και την φόρτωση/εκφόρτωση του φορτίου ή να θέσει το φορτίο

44. Βλ. π.χ. Clause 2 NYPE 1946, η οποία επιρρίπτει στον ναυλωτή τα «*Port Charges, Pilotage, Agencies, Commissions, Consular Charges [...] and all other usual expenses [...]*». Περαιτέρω, δύσκολο να θεωρηθεί “*implied indemnity*” απορρέουσα από την υποχρέωση του ναυλωτή για εφοδιασμό με καύσιμα, υπό το NYPE 1946, διότι το καθεστώς ETS είναι γνωστό από το 2022. Συζητείται αν μπορεί να υπαχθεί στην Clause 40 NYPE 2015 (Taxes)· η διατύπωση φαίνεται ευρύτερη, και άρα πιο πρόσφορη, διότι καταλαμβάνει όλα τα βαρύνοντα το πλοίο ή τον εκναυλωτή τέλη ή οφειλές που προκύπτουν από τις εντολές του ναυλωτή.

45. Βλ. S. Baughen, Shipping and the EU Emissions Trading Scheme and Maritime Transport, ό.π., σελ. 105, επίσης *The Dimitris L* (No 2), [2012] 2 Lloyd’s Rep 354.

46. *Ibid.* Επίσης *The Dimitris L* (No 2), [2012] 2 Lloyd’s Rep 354.

σε μεσεγγύηση (να προβεί δηλ. σε επίσχεση των υπηρεσιών του)⁴⁷ · περαιτέρω αξίωση αποζημίωσης του εκναυλωτή κατά τις κοινές διατάξεις δεν αποκλείεται. Το ερώτημα είναι αν στις «λοιπές οφειλές» της παρ. 2 περιλαμβάνονται και οι απαιτήσεις του εκναυλωτή κατά του χρονοναυλωτή για την απόδοση των δικαιωμάτων ρύπων. Το γράμμα της σχετικής διάταξης, διατυπωμένο με ευρύτερη και ενδεικτική⁴⁸ αναφορά («[...] και των λοιπών οφειλών από τη σύμβαση ναύλωσης, όπως εν γένει λιμενικών εξόδων και τελών, εξόδων πλοήγησης και ρυμούλκησης, συνεισφοράς σε κοινή αβαρία, οφειλόμενης αποζημίωσης σε τρίτο λόγω απώλειας ή ζημίας στο φορτίο [...]») υποστηρίζει μία τέτοια ανάγνωση. Τη δε γραμματική ερμηνεία επιρρωνύει η τελολογική, καθόσον σκοπός του νομοθέτη ήταν να εισαγάγει μία ρύθμιση αφενός ευέλικτη (ώστε να προσαρμόζεται στις διεθνείς επιταγές και τις εξελίξεις της αγοράς), αφετέρου αποτρεπτική (ώστε να αποφεύγονται δυσεπίλυτες και χρονοβόρες διαμάχες ως προς την καταβολή των οφειλών στον εκναυλωτή).

Ορθότερο είναι να γίνει δεκτό ότι τα δικαιώματα του άρθ. 86 ΚΙΝΔ ενεργοποιούνται ακόμη και όταν ο ναυλωτής είναι υπερήμερος ως προς ένα μέρος των οφειλών του από τη ναύλωση (π.χ. έχει καταβάλει τον ναύλο, αρνείται όμως ή καθυστερεί να αποδώσει τα δικαιώματα ρύπων). Ως γνωστόν, η μερική εκπλήρωση δεν είναι καταρχήν δυνατή στο ιδιωτικό μας δίκαιο (άρθ. 316 ΑΚ) · οι χρηματικές οφειλές του ναυλωτή προς τον εκναυλωτή πρέπει λοιπόν να αντιμετωπίζονται ως όλον, προς αποφυγή κακοπιστίας του οφειλέτη, εκτός αν συμφωνηθεί διαφορετικά⁴⁹ ή επιβάλλεται διαφορετική λύση από την καλή πίστη, με βάση την αρχή της αναλογικότητας (π.χ. μικρή αμφισβητούμενη οφειλή από απόδοση δικαιωμάτων σε σχέση με τα συνολικώς καταβληθέντα ποσά).

Συνεπώς, το ημεδαπό καθεστώς παρέχει (ενδοτική) ικανοποιητική προστασία και σε περίπτωση απουσίας συμβατικής πρόβλεψης, χωρίς να αμφισβητείται ότι η εισαγωγή *ad hoc* ρήτρας είναι προτιμητέα, και μόνο από το γεγονός ότι ο ναύλος ορίζεται καταβλητέος ακόμη και κατά την περίοδο της αναστολής εκτέλεσης.

(iii) Λοιπές έννομες συνέπειες μεταξύ των μερών

Αν και το συμβατικό δικαίωμα επίσχεσης φαίνεται να συνιστά το πιο αποτελεσματικό όπλο προστασίας του ζημιωθέντος μέρους, ερωτάται περαιτέρω αν

47. Δυνάμει της παρ. 6 του ίδιου άρθρου, παρέχεται και δικαίωμα νόμιμου ενεχύρου στο καύσιμο κίνησης που βρίσκεται στο πλοίο, όταν αυτό ανήκει κατά κυριότητα στον ναυλωτή.

48. Βλ. και Μ. Κωνσταντινίδη, σε Λ.Ι.Αθανασίου, Ναυτικό Δίκαιο, 2^η έκδ., ό.π., σελ. 480.

49. Τόσο η ΑΚ 316 όσο και οι ειδικές ρυθμίσεις της ναύλωσης (άρθ. 86 ΚΙΝΔ) είναι ενδοτικού δικαίου (βλ. και άρθ. 73 ΚΙΝΔ).

μπορούν να επέλθουν και άλλες έννομες συνέπειες μεταξύ των συμβαλλομένων. Το ερώτημα εξετάζεται υπό το πρίσμα τόσο του ελληνικού δικαίου (α), όσο και του αγγλικού (β).

(α) Κατά το ελληνικό δίκαιο

Η μη καταβολή των δικαιωμάτων ρύπων, έστω και μη επαναλαμβανόμενη, συνιστά σπουδαίο λόγο καταγγελίας της σύμβασης ναύλωσης, κατ'άρθ. 92 παρ. 1 ΚΙΝΔ, ανεξαρτήτως αν τούτο προβλέπεται ή όχι συμβατικώς⁵⁰. Πρόκειται για εσωγενή λόγο (οφειλόμενο στη συμπεριφορά ενός των συμβαλλομένων) που μπορεί να κλονίσει σοβαρά τη σχέση εμπιστοσύνης μεταξύ των μερών, αν σκεφθεί κανείς τις αυστηρές δημοσίου δικαίου συνέπειες στις οποίες εκτίθεται ο εκναυλωτής, σε περίπτωση μη εμπρόθεσμης απόδοσης των εν λόγω δικαιωμάτων⁵¹. Εφόσον ο σπουδαίος λόγος καταγγελίας οφείλεται σε πταίσμα του άλλου μέρους (στοιχείο που καταρχήν θα συντρέχει σε περίπτωση αδικαιολόγητης άρνησης ή πλημμέλειας καταβολής), παρέχεται στον καταγγέλλοντα και δικαίωμα αποζημίωσης, σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθ. 92, για την αποκατάσταση της θετικής και αποθετικής του ζημίας. Αν κατά τον χρόνο της καταγγελίας το πλοίο είναι έμφορτο, τυγχάνουν αναλογικής εφαρμογής οι διατάξεις που διέπουν την ανυπαίτια αδυναμία παροχής (άρθ. 92 παρ.4,5) · συνεπώς, ο ναυλωτής δικαιούται να αναλάβει το φορτίο με δικές του δαπάνες, απαλλασσόμενος ταυτόχρονα από την υποχρέωση καταβολής ναύλου για το τμήμα του πλου που δεν εκτελέστηκε · αν το φορτίο παραμείνει στο πλοίο, ο εκναυλωτής ευθύνεται - για το μετά της καταγγελίας διάστημα - μόνο για δόλο και βαρεία αμέλεια. Στο ερώτημα κατά πόσον, σε περίπτωση υποναύλωσης, ο εκναυλωτής μπορεί να απαιτήσει απευθείας από τον υποναυλωτή το κόστος των δικαιωμάτων ΣΕΔΕ, η απάντηση δεν είναι ευχερής. Προφανώς αν υπάρχει σχετική συμβατική πρόβλεψη στην αλυσίδα των ναυλοσυμφώνων, το ζήτημα επιλύεται με βάση τη συμφωνία των μερών, όπως προεκτέθηκε. Ελλείψει όμως τέτοιας πρόβλεψης, άσκηση ευθείας αξίωσης κατά του υποναυλωτή, δυνάμει του άρθ. 76 ΚΙΝΔ, δεν φαίνεται δυνατή. Υπενθυμίζεται ότι, σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθ. 76, σε περίπτωση μη καταβολής του ναύλου, ο εκναυλωτής εξοπλίζεται με ευθεία αξίωση κατά του υποναυλωτή, ως προς το ποσό που ο τελευταίος οφείλει στον ναυλωτή, υπό την προϋπόθεση να αποστείλει στον υποναυλωτή ειδοποίηση για το ύψος της απαίτησης και να τον καλέσει να καταβάλει απευθείας σε αυτόν (τον εκναυλωτή) τον οφειλόμενο υποναύλο. Σε αντίθεση όμως με την ευρύτερη δια-

50. Υπενθυμίζεται ότι η καταγγελία συνιστά πλέον, υπό το καθεστώς του ισχύοντος ΚΙΝΔ, τον κύριο τρόπο πρόωρης λύσης της σύμβασης ναύλωσης (βλ. και Μ. Κωνσταντινίδη, σε Λ.Ι.Αθανασίου, Ναυτικό Δίκαιο, ό.π., σελ. 490επ.).

51. Για τη διάκριση εσωγενών και εξωγενών λόγων, *idem*, σελ. 491-492.

τύπωση της παρ. 2 του άρθ. 86, η στενή αναφορά του άρθ. 76 μόνο στον ναύλο (και όχι στις λοιπές οφειλές από τη ναύλωση) δεν επιτρέπει την ενεργοποίηση της διάταξης για την ευθεία διεκδίκηση των δικαιωμάτων ρύπων από τον υποναυλωτή · εξάλλου, δεν είναι βέβαιη ούτε η ύπαρξη της οφειλής του (αν δεν την έχει αναδεχθεί), ούτε η μορφή της (διότι δεν νοείται αυτούσια παράδοση δικαιωμάτων από τον υποναυλωτή), ούτε η έκτασή της (όταν η διάρκεια της υποναύλωσης διαφέρει από την αρχική ναύλωση).

(β) Κατά το αγγλικό δίκαιο

Η κατάσταση είναι λιγότερο σαφής στο αγγλικό δίκαιο · και τούτο διότι τα (λοιπά) δικαιώματα των μερών εξαρτώνται από τον νομικό χαρακτηρισμό της υποχρέωσης καταβολής των δικαιωμάτων, κατά πόσον δηλ. αυτή θα κριθεί ότι συνιστά *condition*, *warranty* ή *innominate (intermediate) term*. Η διαφορά τους έγκειται στα εξής⁵²: οι όροι που χαρακτηρίζονται ως *conditions* είναι τόσο θεμελιώδεις ώστε τυχόν παραβίασή τους (ανεξαρτήτως έντασης ή αποτελέσματος) να θεωρείται ότι πλήττει τον σκοπό της σύμβασης και να παρέχει στο ανυπαίτιο μέρος αφενός δικαίωμα να προκαλέσει τη λύση της σύμβασης, αφετέρου να απαιτήσει αποζημίωση (*repudiatory breach*) · οι *warranties* είναι όροι μικρότερης σημασίας, με συνέπεια η παραβίασή τους να επιφέρει μόνο δικαίωμα αποζημίωσης · τέλος, οι ενδιάμεσοι όροι (*innominate terms*)⁵³ ενδύονται τον τελικό τους χαρακτηρισμό, αν δηλ. θα αντιμετωπισθούν ως *conditions* ή *warranties*, ανάλογα με τις συνθήκες της εκάστοτε έννομης σχέσης και τη βαρύτητα της παράβασης · εάν η συγκεκριμένη παράβαση αποστερεί τον αντισυμβαλλόμενο από όλο το όφελος που θα αποκόμιζε κατά την εκτέλεση της σύμβασης, τότε το ανυπαίτιο μέρος δικαιούται να θεωρήσει τη σύμβαση λυθείσα και να απαιτήσει αποζημίωση, άλλως θα πρέπει να περιοριστεί μόνο σε αποζημιωτική αξίωση. Ο χαρακτηρισμός τον οποίο επιλέγουν τα συμβαλλόμενα μέρη έχει ερμηνευτική αξία, αλλά μάλλον δευτερεύουσα. Πρωτεύουσας σημασίας είναι η τοποθέτη-

52. Βλ. μεταξύ άλλων *J. Cooke et al., Voyage Charters*, 5th ed., 2022, παρ. 1.130 επ., σελ. 63-64, *G. McMeel, On the Construction of Contracts: Interpretation, Implication and Rectification*, ό.π., παρ. 20.3, σελ. 586, *J. Beatson/A. Burrows/J. Cartwright, Anson's Law of Contract*, 29th ed., 2010, σελ. 139-146, *A. Burrows, A Restatement of the English Law of Contract*, 2016, σελ. 113-114, *Μ. Κωνσταντινίδη*, σε Λ.Ι.Αθανασίου, *Ναυτικό Δίκαιο*, ό.π., σελ. 493-494, *Β. Αθανασοπούλου*, *Σύμβαση ναύλωσης κατά χρόνο προσδιοριζόμενη*, 2025, σελ. 39, *Λ. Ζυγούρο*, *Αξιοπλοΐα φορτίο και ευθύνη στη θαλάσσια μεταφορά*, 2024, σελ. 26, *Δ. Μητσάκο*, *Ζητήματα από την εφαρμογή της ρήτρας off-hire στα ναυλοσύμφωνα: Σύγκριση αγγλικού και ελληνικού δικαίου*, 2020, σελ. 96-97, *Ι. Γεωργιάδη*, *Frustration & απρόοπτη μεταβολή συνθηκών στις συμβάσεις ναύλωσης*, 2018.

53. Βλ. Ενδεικτικώς *Ark Shipping v. Silverburn Shipping (The Arctic)* [2019] EWCA 1161, ως προς την υποχρέωση διατήρησης της κλάσης του πλοίου.

ση και ερμηνεία του όρου στο πλαίσιο της σύμβασης και οι συνέπειες τις οποίες επιφέρει η παράβασή του.

Με βάση την έρευνά μας, δεν υπάρχει μέχρι στιγμής *ad hoc* νομολογιακό προηγούμενο για τα δικαιώματα ρύπων. Ορισμένα χρήσιμα συμπεράσματα μπορούν ωστόσο να αντληθούν από την αντιμετώπιση της υποχρέωσης καταβολής ναύλου, με βάση τη νομολογία *Spar Shipping*⁵⁴. Στην υπόθεση αυτή, η υποχρέωση καταβολής ναύλου θεωρήθηκε *innominate term*, πράγμα που σημαίνει ότι αξιολογήθηκε *ad hoc* η σοβαρότητα της παράβασης, για να κριθεί αν γεννούσε δικαίωμα καταγγελίας της σύμβασης · για τον σκοπό αυτό, το δικαστήριο έκρινε συνεκτιμητές τις ακόλουθες παραμέτρους: i) το ποσό των ληξιπρόθεσμων οφειλών σε σχέση με τη διάρκεια της σύμβασης, ii) την μη υποβολή από τον οφειλέτη συγκεκριμένου πλάνου αποπληρωμής και iii) την αδυναμία του τελευταίου να αιτιολογήσει την μη καταβολή του ναύλου⁵⁵. Η μη καταβολή των δικαιωμάτων ρύπων θα ήταν εύλογο να εξομοιωθεί, ως προς τη νομική της μεταχείριση, με την μη καταβολή ναύλου⁵⁶ · αλλά ακόμη και μία τέτοια εξομοίωση δεν θα ήταν ικανοποιητική για τον εκναυλωτή, από άποψη ασφάλειας δικαίου, διότι τα δικαιώματά του (κυρίως το δικαίωμα λύσης της σύμβασης) θα εξαρτώνταν από τις συνθήκες κάθε περίπτωσης · τούτο δε είναι εξόχως προβληματικό, αν αναλογιστεί κανείς τις δημοσίου δικαίου συνέπειες που μπορεί να ενσκήψουν σε αυτόν λόγω της μη εμπρόθεσμης απόδοσης των δικαιωμάτων ρύπων (άρνηση είσπλου σε λιμένα, κράτηση πλοίου). Όταν λοιπόν εφαρμοστέο τυγχάνει το αγγλικό δίκαιο, είναι συνετότερο να εισάγεται ρητός όρος στη σύμβαση ναύλωσης που να προβλέπει τα σχετικά με τη λύση της σύμβασης δικαιώματα⁵⁷.

54. *Spar Shipping v. Grand China Logistics* [2015] 2 Lloyd's Rep 407, [2016] 2 Lloyd's Rep. 447. Βλ. επίσης *S. Rainey QC*, "Interrupting the lifeblood": The Owner's remedies for non-payment of hire after *Spar Shipping*, in *Soyer/Tettenborn* (eds), *Charterparties: law, practice and emerging legal issues*, 2018, σελ. 10, *P. Rebelo*, *Green Shipping Contracts*, ό.π., σελ. 116-117.

55. Η συνεκτίμηση των παραμέτρων αυτών ευλόγως οδηγούσε στο συμπέρασμα ότι ο ναυλωτής θα συνέχιζε να παραβιάζει τους όρους της σύμβασης · το αντίθετο όμως θα γινόταν δεκτό αν η οφειλή ήταν περιστασιακή ή μικρή και η διάρκεια της σύμβασης μεγάλη (έτσι και *S. Rainey QC*, ό.π., σελ. 10).

56. Επιφυλάξεις (μη πειστικές) εκφράζει η *P. Rebelo* (ό.π., σελ. 117) με το επιχείρημα ότι η ναύλωση είναι σύμβαση εμπορική σκοπεύουσα στην παραχώρηση χρήσης πλοίου έναντι ανταλλάγματος, και όχι εργαλείο υλοποίησης περιβαλλοντικών στόχων. Η προσέγγιση αυτή παρορά ότι τα δικαιώματα ρύπων συνιστούν δαπάνες που προκύπτουν ακριβώς από την εκτέλεση του μεταφορικού έργου.

57. Έτσι και *P. Rebelo*, *Green Shipping Contracts*, ό.π., σελ. 118.

(iv) Συνέπειες έναντι τρίτων

Η ρήτρα ETS διέπει τις σχέσεις εκναυλωτή-ναυλωτή και, άρα, δεν αφορά καταρχήν τις υποχρεώσεις του εκναυλωτή-μεταφορέα έναντι του τρίτου παραλήπτη. Ο εκναυλωτής-μεταφορέας οφείλει λοιπόν να αποζημιώσει τον τρίτο παραλήπτη για ζημίες σχετικές με την απώλεια ή βλάβη των πραγμάτων που προκλήθηκαν από καθυστερημένη παράδοση ή μη παράδοση συνδεδεμένη με την απόδοση των δικαιωμάτων ρύπων · ο εκναυλωτής έχει βεβαίως δικαίωμα αναγωγής κατά του ναυλωτή για την καταβληθείσα αποζημίωση.

Το ερώτημα είναι αν η παραπάνω θέση διαφοροποιείται στη (συνήθη) περίπτωση που έχει εκδοθεί φορτωτική ναυλοσυμφώνου και έχουν ενσωματωθεί σε αυτήν - με ρήτρα γενικής παραπομπής - όλοι οι όροι του ναυλοσυμφώνου. Πρέπει να θεωρηθεί ότι έχει ενσωματωθεί και η ρήτρα ETS, καθιστώντας έτσι το περιεχόμενό της ευθέως αντιτάξιμο έναντι του παραλήπτη; Υπενθυμίζεται ότι, σύμφωνα με το άρθ. 131 ΚΙΝΔ, οι όροι του ναυλοσυμφώνου είναι δεσμευτικοί για τον τρίτο κομιστή της φορτωτικής ναυλοσυμφώνου, εφόσον πληρούνται σωρευτικώς οι ακόλουθες προϋποθέσεις: (α) έχει περιληφθεί στη φορτωτική ρήτρα ενσωμάτωσης των όρων συγκεκριμένου ναυλοσυμφώνου, (β) οι όροι του ναυλοσυμφώνου δεν αντίκεινται στους ΚΧΒ και *αρμόζουν στις σχέσεις μεταφορέα και δικαιούχου του φορτίου* και (γ) ο κομιστής είχε τη δυνατότητα να λάβει γνώση των όρων αυτών κατά τον χρόνο έκδοσης ή οπισθογράφησης της φορτωτικής. Εν προκειμένω, δεν φαίνεται να πληρούται η δεύτερη προϋπόθεση⁵⁸ · και τούτο διότι, τόσο σε επίπεδο διαμόρφωσης όσο και λειτουργίας, η ρήτρα ETS αφορά τις σχέσεις εκναυλωτή-ναυλωτή (προβλέπει μηχανισμό συνεργασίας, αυτούσια απόδοση δικαιωμάτων, ενημέρωση του ναυλωτή για καταγεγραμμένες και επαληθευμένες εκπομπές), είναι δε δυσχερές - αν όχι αδύνατο - να ενσωματωθεί και να λειτουργήσει *αυτούσια* στις σχέσεις του μεταφορέα με τον τρίτο παραλήπτη, ιδίως όταν η φορτωτική ναυλοσυμφώνου εκδίδεται για μέρος του φορτίου (έλλειψη συνεργασίας και ενημέρωσης, αδυναμία υπολογισμού εκπομπών για τη συγκεκριμένη μεταφορά και αυτούσια απόδοσης δικαιωμάτων)⁵⁹. Είναι άλλωστε ενδεικτικό ότι η ρήτρα αναδιαμορφώθηκε από τη BIMCO για να προσαρμοσθεί στις ανάγκες της ναύλωσης κατά ταξίδι, όπως εκτίθεται κατωτέρω.

58. Βλ. *Λ.Ι.Αθανασίου*, *Ναυτικό Δίκαιο*, ό.π., σελ. 632.

59. Στο ίδιο πνεύμα και *A.N. Durmus*, *EU ETS and Maritime Transport: Allocation of Costs and Implications for Trade*, *Global Trade & Customs Journal* 2025, vol. 20, σελ. 531, ιδίως 540.

(v) ETS Clauses - Voyage C/P (2023)

Η μεταφορά του κόστους εκπομπών στο ναυλωτή⁶⁰, στο πλαίσιο μίας ναύλωσης κατά ταξίδι, μπορεί να καταστρωθεί συμβατικά με τρεις τρόπους⁶¹:

Πρώτον, με τη «ρήτρα ναύλου»⁶²: σύμφωνα με αυτήν, το τίμημα των δικαιωμάτων ρύπων προϋπολογίζεται και ενσωματώνεται απευθείας στον ναύλο · πρόκειται για λύση σαφή, διαφανή και εύχρηστη, διότι επιτρέπει την αξιοποίηση των ισχυρών νομικών εργαλείων είσπραξης του ναύλου και για το κόστος των δικαιωμάτων ρύπων · διευκολύνει επίσης την περαιτέρω ενσωμάτωσή της · ο εκ των προτέρων καθορισμός του κόστους εκπομπών εξυπηρετεί την ασφάλεια των συναλλαγών, ενδέχεται όμως να λειτουργήσει εις βάρος του ενός ή του άλλου μέρους, αν το κόστος υπερεκτιμηθεί ή υποεκτιμηθεί. Ο τρόπος αυτός έχει ήδη επιλεγεί στις ναυλώσεις κατά ταξίδι των δεξαμενοπλοίων (με βάση αναφοράς τις προεκτιμηθείσες δαπάνες της *World Scale* κατά την 1.1.2025).

Δεύτερον, με τη ρήτρα «*ETS Surcharge*» : το προσυμφωνημένο τίμημα που αντιστοιχεί στο κόστος των δικαιωμάτων ρύπων αναγράφεται ξεχωριστά, χωρίς να επηρεάζει τον καθορισμό του ποσού του ναύλου καθαυτό, προσφέρεται δε για συμβάσεις που καταρτίζονται πολύ πριν την εκτέλεση⁶³ · καταβάλλεται είτε κατά τον χρόνο της πρώτης πληρωμής (αν η καταβολή του ναύλου έχει συμφωνηθεί σε τμηματικές παροχές), είτε κατά τον χρόνο καταβολής του ναύλου (αν καταβάλλεται εφάπαξ), είτε εντός ορισμένης προθεσμίας από τον απόπλου του πλοίου από τον λιμένα φόρτωσης. Το εν λόγω τίμημα δεν προστίθεται για τον υπολογισμό της μεσιτικής προμήθειας, αν και εκλαμβάνεται ως μέρος του (συνολικού) ναύλου. Κατά τα λοιπά, εξομοιώνεται λοιπόν με τη «ρήτρα ναύλου»⁶⁴ · δεν μεταβάλλεται, εκτός αν προκύψει διαφορά οφειλόμενη σε παράβαση των όρων της ναύλωσης, και η είσπραξή του εξοπλίζεται με τα ισχυρά εργαλεία που προβλέπονται για την είσπραξη του ναύλου.

Τρίτον, με τη ρήτρα «*απόδοσης δικαιωμάτων ΣΕΔΕ*»⁶⁵: βάσει του όρου αυτού, τα μέρη μπορούν να επιλέξουν είτε την μεταβίβαση *συγκεκριμένης* ποσότητας δικαιωμάτων (αντιστοιχούσας στις εκπομπές του ταξιδιού) στον υποδεικνυόμενο

60. Αν δεν υπάρξει πρόβλεψη, το κόστος θα φέρει ο εκναυλωτής.

61. *D. Rizou*, Decoding Green Shipping in Contracts: A Closer Look at BIMCO EU Emission Trading System Clauses for Voyage CharterParties, *Tulane Environmental L.J.* 2025, σελ. 29-45, *P. Rebello*, Green Shipping Contracts, ό.π., σελ. 121-122, *A.N. Durmus*, ό.π., *Global Trade & Customs Journal* 2025, σελ. 537-539.

62. ETS - *Emission Scheme Freight Clause for Voyage C/P* 2023.

63. *D. Rizou*, ό.π., *Tulane Environmental L.J.* 2025, σελ. 41.

64. Βλ. explanatory notes, subclause (c) - (e).

65. *Emissions Scheme Transfer of Allowances Clause for Voyage C/P* 2023.

Ειδικό Λογαριασμό του εκναυλωτή⁶⁶, είτε ποσότητας που θα προεκτιμηθεί από τον εκναυλωτή και θα κοινοποιηθεί στον ναυλωτή κατά την πρώτη μέρα άφιξης του πλοίου στον λιμένα φόρτωσης⁶⁷. Ως προς τα μέσα είσπραξης, εξομοιώνεται συμβατικώς με οφειλή από ναύλο⁶⁸. Η μέθοδος αυτή επιτρέπει τον -εγγύτερο στις πραγματικές εκπομπές- υπολογισμό της ποσότητας των οφειλόμενων δικαιωμάτων, είναι όμως η πιο περίπλοκη στην εφαρμογή της.

Και οι τρεις πάντως ρήτρες αφήνουν κενά, ιδίως όσον αφορά το κόστος των εκπομπών κατά τη διάρκεια της *υπεραναμονής*, πράγμα που σημαίνει ότι τα μέρη πρέπει να μεριμνήσουν για σχετική συμβατική πρόβλεψη (ίσως με τη μορφή σταθμισμένης και προσυμφωνημένης ρήτρας αποζημίωσης)⁶⁹.

III. Η ρυθμιστική ανακατανομή κινδύνων από την απανθρακοποίηση

Υποθεθίσθω τώρα ότι δεν τα μέρη δεν εισάγουν ειδική πρόβλεψη σχετικά με την κατανομή των σχετικών με τα δικαιώματα εκπομπής δαπανών. Ποια θα ήταν η νομική θέση του εκναυλωτή, λαμβανομένου κυρίως υπόψη ότι πολύ συχνά οι συμβάσεις ναύλωσης περιλαμβάνουν ρήτρες περί εφαρμοστέου δικαίου και παρέκτασης δικαιοδοσίας/διαιτησίας σε τρίτες (μη ενωσιακές) χώρες, όπως κατεξοχήν στη Μεγάλη Βρετανία; Τα ζητήματα αυτά εξετάζονται στη συνέχεια.

A. Ζητήματα εφαρμοστέου δικαίου

(i) από την σκοπιά του ενωσιακού δικαίου

Υπενθυμίζεται ότι το άρθρ. 3ζζ ζητά από κράτη τα μέλη να λάβουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίζουν δικαίωμα “αποζημίωσης” (στην ουσία δικαίωμα αναγωγής) της ναυτιλιακής εταιρείας κατά του εκμεταλλευόμενου το πλοίο ή του προσώπου που έχει την τελική ευθύνη για την αγορά του καυσίμου, όσον αφορά τις δαπάνες που προκύπτουν από την απόδοση των δικαιωμάτων ρύπων. Δεν εισάγεται κανόνας ενωσιακού δικαίου, αλλά δίδεται εντολή στα κράτη μέλη να υιοθετήσουν εθνικές ρυθμίσεις για τον σκοπό αυτό · κατά τα λοιπά, η δομή του συστήματος παραμένει η ίδια: δηλ. υπόχρεη για απόδοση απέναντι στη διαχειριστική αρχή (και υποκείμενη σε κυρώσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωσης) πα-

66. Βλ. και *infra*, III. B (i).

67. Με μηχανισμό εξωδικαστικής διαμεσολάβησης στη δεύτερη περίπτωση εάν προκύπτουν αποκλίσεις από την εκτίμηση. Επίσης προβλέπεται και η δυνατότητα συμπληρωματικής διεκδίκησης αν λάβει χώρα πλημμελής εκπλήρωση της σύμβασης. Βλ. subclauses (b)-(d), explanatory notes.

68. Βλ. subclause (e).

69. Έτσι και η προτροπή της BIMCO - D. Rizou, ό.π., Tulane Environmental L.J. 2025, σελ. 41-43.

ραμένει η ναυτιλιακή εταιρεία. Ο ενωσιακός νομοθέτης πάντως, αντιλαμβανόμενος την περιβαλλοντική διάσταση της ανακατανομής, εξαιρεί τη σημασία της ρύθμισης στο Προοίμιο και επισημαίνει ρητώς τα ακόλουθα : «[τ]αυτόχρονα, δεδομένου ότι ο σκοπός που εξυπηρετείται από τη διάταξη σχετικά με το δικαίωμα αποζημίωσης συνδέεται στενά με την Ένωση, [...], είναι σημαντικό το εν λόγω δικαίωμα να τηρείται σε ολόκληρη την Ένωση,, κατά τρόπο που να διασφαλίζει τον ανόθευτο ανταγωνισμό στην εσωτερική αγορά, η οποία μπορεί να περιλαμβάνει διατάξεις που εμποδίζουν τα μέρη των εν λόγω συμβατικών συμφωνιών να παρακάμπτουν το δικαίωμα αποζημίωσης με τη συμπερίληψη ρήτρας επιλογής δικαίου» (παρ. 32).

Μπορεί να συμπεράνει κανείς από τα ανωτέρω ότι πρόκειται για ενωσιακή επιταγή αυξημένης επιτακτικότητας ή, τουλάχιστον, για επιταγή που εντάσσεται σε μία μορφή «ενωσιακής περιβαλλοντικής δημόσιας τάξης», κατά τρόπο ώστε να θέτει εκποδών ρυθμίσεις τρίτων κρατών που δεν έχουν επιβάλει αντίστοιχα καθεστώτα ΣΕΔΕ στη ναυτιλία⁷⁰;

Η απάντηση δεν μπορεί παρά να είναι αρνητική και στα δύο επίπεδα.

Καταρχάς, το άρθ. 3ζγ δεν καθιερώνει αυτόνομο δικαίωμα ενωσιακού χαρακτήρα, ούτε δύναται να τύχει απευθείας εφαρμογής στις εθνικές έννομες τάξεις (απαιτεί λήψη αναγκαίων μέτρων), ώστε να μπορεί να γίνει λόγος για κανόνα αμέσου εφαρμογής⁷¹. Άλλωστε, σε τελική ανάλυση, δεν είναι απολύτως σαφές τι

70. Η ΜΒ θα εφαρμόσει το σύστημα ETS μόνο στις εσωτερικές (και όχι στις διεθνείς) θαλάσσιες μεταφορές από 1.7.2026. Θα καταλαμβάνονται οι εκπομπές CO₂, CH₄ και N₂O από πλόες μεταξύ βρετανικών λιμένων, πλόες με απόπλου και κατάπλου σε βρετανικό λιμένα καθώς και εκπομπές κατά τη διάρκεια του ελλιμενισμού σε βρετανικό λιμένα. Η Κορέα (K-ETS) το εφαρμόζει ήδη στις θαλάσσιες ενδομεταφορές, ενώ η Σαγκάη (από το 2016) στη ναυτιλία χωρίς περιορισμούς. Το σύστημα ETS της Κίνας, που τέθηκε σε ισχύ το 2021, δεν έχει επεκταθεί μέχρι στιγμής στον τομέα της ναυτιλίας (βλ. ICAP Status Report 2025, σελ. 182επ.). Όσον αφορά τις ΗΠΑ, μέχρι στιγμής μόνο το -ήδη σε ισχύ- ETS σύστημα του Όρεγκον (Climate Protection Program - CPP) καταλαμβάνει τη ναυτιλία, ενώ προς την ίδια κατεύθυνση φαίνεται ότι θα κινηθεί το σύστημα ETS της Νέας Υόρκης (New York's Cap-and-Invest Program - NYCIP) που βρίσκεται υπό επεξεργασία.

71. Κατά την έννοια των «υπερισχυόντων κανόνων αναγκαστικού δικαίου» του άρθ. 9 Καν 593/2008 (Ρώμη Ι) · τέτοιοι κανόνες μπορούν να είναι και ενωσιακής προέλευσης (όπως π.χ. η πρόβλεψη αποζημίωσης του εμπορικού αντιπροσώπου από την Οδ. 86/653 - ΔΕΚ απόφαση 9.11.2000, C-391/98, *Ingmar v Eaton Leonard Technologies*, ECLI:EU:C:2000:605), αλλά το ζήτημα εν προκειμένω είναι ότι δεν υφίσταται καν ενωσιακός κανόνας, αλλά υπόδειξη προς τα κράτη μέλη. Βλ. για την ερμηνεία της έννοιας των «υπερισχυόντων κανόνων αναγκαστικού δικαίου», *R. Plender/M. Wilderspin*, *The European Private International Law of Obligations*, 6th ed., 2023, 12-001επ. (σελ. 381επ., 418-426), *G-P. Calles/M. Renner* (eds), *Rome Regulations - Commentary*, 3rd ed., 2020, σελ. 257επ., *F. Ferrani*, *Concise Commentary on the Rome I Regulation*, 2nd ed., 2020, σελ. 236επ., 241-242.

επιβάλλει η εξεταζόμενη διάταξη του άρθ. 3ζγ στους εθνικούς νομοθέτες: αν δηλ. επιτάσσει την υιοθέτηση ρύθμισης αναγκαστικού δικαίου ή αρκείται σε μία πρόβλεψη ενδοτικού δικαίου, που θα ενεργοποιείται όταν τα μέρη δεν έχουν συμφωνήσει διαφορετικά⁷². Χωρίς να αποκλείεται η πρώτη εκδοχή, η δεύτερη φαίνεται επαρκής και πάντως συνεπέστερη με την αρχή της δικαιοπρακτικής ελευθερίας (και συνεπώς της ενδοτικής ρύθμισης) που διέπει τη σύμβαση της ναύλωσης⁷³.

Στην ίδια λογική, δεν μπορεί πειστικά να υποστηριχθεί ότι η ως άνω ρύθμιση εντάσσεται στον στενό πυρήνα της ενωσιακής «περιβαλλοντικής» δημόσιας τάξης, κατ'αντιστοιχία της ενωσιακής οικονομικής δημόσιας τάξης, ώστε να αποκρούει την εφαρμογή του αλλοδαπού εφαρμοστέου δικαίου όταν κρίνεται ότι καταλήγει σε αποτελέσματα προδήλως ασύμβατα με θεμελιώδεις αρχές του *forum*⁷⁴. Αν και στο Προοίμιο επισημαίνεται εντόνως η ανάγκη τήρησης του δικαιώματος αναγωγής κατά τρόπο που να διασφαλίζει τον ανόθευτο ανταγωνισμό στην εσωτερική αγορά, δεν θα πρέπει να συγχέεται η (έμμεση) επίδραση στις συνθήκες ανταγωνισμού (λόγω διαφοροποιημένης ανταπόκρισης στις περιβαλλοντικές απαιτήσεις) με την παραβίαση καθαυτή των - θεσπιζόμενων με κανόνες πρωτογενούς ενωσιακού δικαίου - απαγορεύσεων των άρθ. 101, 102 ΣΛΕΕ, οι οποίες έχουν πράγματι κριθεί ως θεμελιώδεις για την εκπλήρωση των αποστολών που ανατέθηκαν στην Κοινότητα και τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς⁷⁵. Με δεδομένη λοιπόν την απουσία συμπαγούς αρχής ή κανόνα σε ενωσιακό επίπεδο, ο εφαρμοστής του δικαίου πρέπει να ερευνά τον τρόπο με τον οποίο οι εθνικοί νομοθέτες αξιοποίησαν την παρασχεθείσα από την Οδηγία κατεύθυνση και ευχέρεια.

(β) Συγκριτική επισκόπηση ελληνικής και λοιπών εθνικών ενσωματώσεων

Από την έρευνά μας προκύπτει ότι η Οδηγία 2023/959 έχει ενσωματωθεί στο εσωτερικό δίκαιο σχεδόν όλων των κρατών μελών, με την εξαίρεση της Ισπανί-

72. Ζήτημα ερμηνείας θέτει και η *E.J. Eftestøl*, *Mapping the EU ETS for Shipping*, ό.π., σελ. 89.

73. Πρβλ. άρθ. 73 ΚΙΝΔ.

74. Η επιφύλαξη της διεθνούς δημόσιας τάξης (βλ. και άρθ. 21 Καν 593/2008, 33ΑΚ) αποτελεί μέρος του κανόνα σύγκρουσης και διαφοροποιείται από την τεχνική των κανόνων άμεσης εφαρμογής (οι οποίοι προηγούνται και θέτουν εκποδών τον κανόνα σύγκρουσης). Βλ. και *Χ. Παμπούκη*, *ΙΔΔ*, 2020, σελ. 244, 259-260. Από πρακτική πάντως σκοπιά, συνιστούν τις δύο όψεις του ίδιου νομίσματος (βλ. και *R. Plender/M. Wilderspin*, *The European Private International Law of Obligations*, 6th ed., ό.π., σελ. 426επ.).

75. Έτσι ΔΕΚ απόφαση 1.6.1999, C-126/97, *Eco Swiss*, ECLI:EU:C:1999:269, σκ. 36, 37, επίσης *Χ. Παμπούκης*, *ΙΔΔ*, ό.π., σελ. 253-254,

ας. Ειδικότερα, μεταξύ άλλων, την έχει ενσωματώσει η Ελλάδα⁷⁶, η Γαλλία⁷⁷, η Μάλτα⁷⁸, η Κύπρος⁷⁹, το Λουξεμβούργο⁸⁰, η Κροατία⁸¹, η Εσθονία⁸², η Ιταλία⁸³, η Αυστρία⁸⁴, η Φινλανδία⁸⁵ και η Σουηδία⁸⁶. Είναι άξιο επισήμανσης ότι κανένα κράτος μέλος δεν έχει περιλάβει μέχρι στιγμής συγκεκριμένη πρόβλεψη σχετικά με το εφαρμοστέο δίκαιο ή διατύπωση που να παραπέμπει σε κανόνα αμέσου εφαρμογής. Ως προς το ζήτημα της δικαιοδοσίας αποσαφηνιστικού χαρακτήρα διατάξεις έχουν υιοθετήσει η Κύπρος⁸⁷ και η Σουηδία⁸⁸, ενώ ειδική διάταξη αποκλειστικής δικαιοδοσίας έχει περιλάβει η ελληνική νομοθεσία. Όσον αφορά την τελευταία, είναι αναγκαίες οι παρακάτω επισημάνσεις.

-
76. Απόφαση ΥΠΕΝ/ΔΚΑΠΑ/86227/2245/2024, ΦΕΚ Β' 4674 και αναλυτικώς *infra*, υπό Β (i).
 77. LOI no 2024-364 22.4.2024 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne en matière d'économie, de finances, de transition écologique, de droit pénal, de droit social et en matière agricole.
 78. European Union Greenhouse Gas Emissions Trading System for Maritime Transport Regulations, 2024, The Malta government gazette no 21,349/22.11.2024.
 79. Ο περί της Θέσπισης Συστήματος Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπής Αερίων του Θερμοκηπίου (Τροποποιητικός) Νόμος του 2024, Αρ. 106(Ι)/2024.
 80. Loi du 15 décembre 2020 relative au climat et modifiant la loi modifiée du 31 mai 1999 portant institution d'un fonds pour la protection de l'environnement.
 81. Zakon o klimatskim promjenama i zaštiti ozonskog sloja NN 67/2025.
 82. Vabariigi Valitsuse 1. detsembri 2016. a määruse nr 134 „Kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi kuuluvate käitajate tegevusalade loetelu” muutmise (08.10.2025 nr 85).
 83. DLGS 10/9/2024 n.147 che recepisce nell'ordinamento italiano delle direttive 2023/958.
 84. Bundesgesetz über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten (Emissionszertifikatengesetz 2011 - EZG 2011), BGBl. I Nr. 118/2011, in der Fassung BGBl. I Nr. 196/2023.
 85. Päästökauppalaki / Lag om utsläppshandel (1270/2023) 28.12.2023.
 86. lag (2023:695) om ändring i lagen (2020:1173) om vissa utsläpp av växthusgaser.
 87. Ν 106(Ι)/2024, άρθ. 11Γ (1) (γ) Σε περίπτωση κατά την οποία η άλλη οντότητα παράλειψει να αποζημιώσει τη ναυτιλιακή εταιρεία για τις δαπάνες που προκύπτουν από την παράδοση των δικαιωμάτων, η ναυτιλιακή εταιρεία δύναται να διεκδικήσει την αποζημίωση αυτή από την εν λόγω οντότητα μέσω ένδικων ή/και διαιτητικών διαδικασιών, κατά περίπτωση. (δ) Στη συμβατική συμφωνία μεταξύ της ναυτιλιακής εταιρείας και της άλλης οντότητας καθορίζονται οι αρμόδιες δικαστικές ή/και διαιτητικές αρχές για την επίλυση διαφορών.
 88. Νόμος (2023:695) άρθρο 11 γ.

Β. Ζητήματα δικαιοδοσίας

(i) Η ελληνική ρύθμιση

Το άρθ. 12 της Απόφασης ΥΠΕΝ/ΔΚΑΠΑ/86227/2245/2024, με το οποίο ενσωματώνεται στην ελληνική έννομη τάξη το επίμαχο άρθ. 3ζγ της Οδηγίας 2003/87/ΕΚ (όπως τροποποιήθηκε από την Οδηγία 2023/959), ορίζει - στην παρ.1 - τα ακόλουθα:

«Όταν την υποχρέωση ή την ευθύνη για την αγορά του καυσίμου ή την εκμετάλλευση του πλοίου, ή και των δύο, αναλαμβάνει άλλη εμπορική ή νομική οντότητα από τη ναυτιλιακή εταιρεία, βάσει σύμβασης ή συμφωνίας των μερών, η ναυτιλιακή εταιρεία δικαιούται να λάβει αποζημίωση από την εν λόγω οντότητα για το σύνολο του κόστους που θα προκύψει από την εκπλήρωση των υποχρεώσεων του παρόντος. Η παράδοση των δικαιωμάτων πραγματοποιείται ή η αποζημίωση που σχετίζεται με το κόστος αυτό όταν δεν παραδίδονται δικαιώματα, καταβάλλεται εντός 30 ημερών από την ενημέρωση της οντότητας αυτής από τη ναυτιλιακή εταιρεία. Για ναυτιλιακή εταιρεία για την οποία υπεύθυνη διαχειριστική αρχή είναι η Ελλάδα, απαιτήσεις που αφορούν το κόστος από τη μη εκπλήρωση των υποχρεώσεων υπάγονται στην αρμοδιότητα του δικαστηρίου της περιφέρειας όπου η ναυτιλιακή εταιρεία έχει την έδρα της ή εγκατεστημένο γραφείο στην Ελλάδα».

Η διάταξη περιλαμβάνει ένα ουσιαστικό και ένα δικονομικό μέρος. Το ουσιαστικό μέρος (δηλ. η αξίωση του εκναυλωτή να αποκαταστήσει ο ναυλωτής κάθε ζημία που θα υποστεί ο πρώτος λόγω της συμμόρφωσης προς τις οδηγίες του ναυλωτή, συμπεριλαμβανομένου του κόστους από τις αντίστοιχες εκπομπές CO₂), καλύπτεται ήδη από τη διάταξη του άρθ. 90 ΚΙΝΔ · έχει λοιπόν ένα αποσαφηνιστικό (και πάντως μη αναγκαίο) χαρακτήρα. Το δεύτερο μέρος (γ' εδ.) εισάγει νέα ρύθμιση: θεμελιώνει αποκλειστική δικαιοδοσία του δικαστηρίου της έδρας ή εγκατάστασης της ναυτιλιακής εταιρείας (εφόσον υπόκειται στην ημεδαπή διαχειριστική αρχή), για απαιτήσεις από μη εκπλήρωση της υποχρέωσης αποζημίωσης εκ μέρους του ναυλωτή.

Κανόνας σύγκρουσης που να υποδεικνύει ως εφαρμοστέα τη *lex fori* δεν έχει (ατυχώς) περιληφθεί, αλλά ούτε και διατύπωση που να υποδηλώνει νομοθετική επιλογή κανόνα αμέσου εφαρμογής · πολλώ δε μάλλον που η εθνική ρύθμιση της ναύλωσης έχει χαρακτήρα ενδοτικό, επαφιόμενη σε μεγάλο βαθμό στη δικαιοπρακτική ελευθερία (άρθ. 73 ΚΙΝΔ). Αλλά ούτε και είναι ερμηνευτικά ασφαλές να συναγάγει κανείς ένα τέτοιο συμπέρασμα, σε επίπεδο ιδ.δ.δ., από μόνη τη θεμελίωση δικαιοδοσίας (παρόλο που εύλογα τίθεται το ερώτημα της αξίας της δικονομικής ρύθμισης, αν τελικώς ο ημεδαπός δικαστής κληθεί να εφαρμόσει αλλοδαπό δίκαιο - αυτό που τα μέρη έχουν επιλέξει να διέπει τη σύμβαση ναύλωσης- και μάλιστα δίκαιο που δεν προβλέπει αντίστοιχο καθεστώς ΣΕΔΕ).

(ii) Ο κίνδυνος των αντιαγωγικών διαταγών

Η αξία της δικονομικής ρύθμισης εστιάζει αυτοτελώς στην προληπτική/αποτρεπτική και παιδευτική της διάσταση. Αλλά και υπό το πρίσμα αυτό, είναι αμφίβολο αν η διάταξη θα επιτελέσει τον σκοπό της, λαμβανομένων υπόψη αφενός της συνήθους επιλογής από τα μέρη δικαιοδοσίας αγγλικών δικαστηρίων ή αγγλικής διαιτησίας, αφετέρου της αυξανόμενης τάσης προσφυγής των εναγομένων σε αντι-αγωγικές διαταγές (ιδίως μετά την έξοδο της MB από την ΕΕ) όταν επιλαμβάνονται της επίμαχης διαφοράς δικαστήρια τρίτων χωρών. Για το θέμα αυτό, κρίνονται αναγκαίες οι ακόλουθες διευκρινίσεις:

Υποθεθίσθω μία περίπτωση χρονοναυλοσυμφώνου με ρήτρα αγγλικής δικαιοδοσίας/διαιτησίας και με εφαρμοστέο το αγγλικό δίκαιο ή χωρίς πρόβλεψη εφαρμοστέου δικαίου. Ο εκναυλωτής (με έδρα την Ελλάδα) ασκεί αγωγή στο ημεδαπό δικαστήριο της έδρας του, διεκδικώντας την απόδοση του κόστους των δικαιωμάτων ρύπων που βαρύνει τον ναυλωτή, με βάση το ελληνικό δίκαιο⁸⁹. Ο ναυλωτής επιδιώκει την έκδοση ασφαλιστικού μέτρου με τη μορφή *anti-suit injunction* (ή ενδεχομένως *anti-arbitration injunction*), ώστε να απαγορευθεί στον ενάγοντα εκναυλωτή, επ'απειλή κυρώσεων, να προχωρήσει την εκκρεμή διαδικασία στη χώρα μας. Ανακύπτει λοιπόν το ζήτημα των νομικών επιπτώσεων ενός τέτοιου μέτρου ενώπιον των ελληνικών δικαστηρίων, ιδίως όσον αφορά την αναγνώριση και εκτέλεσή του.

Είναι αληθές ότι η δογματική θεώρηση και αντιμετώπιση τέτοιων μέτρων διαφέρει θεμελιωδώς μεταξύ του αγγλοσαξωνικού και των ηπειρωτικών νομικών συστημάτων. Στο αγγλοσαξωνικό σύστημα, τέτοιες αντιαγωγικές διαταγές εκδίδονται⁹⁰ αφενός (και κατά κύριο λόγο) όταν ο αιτών επικαλείται παραβίαση ρήτρας δικαιοδοσίας/διαιτησίας⁹¹, αφετέρου και σπανιότερα λόγω καταπιεστι-

89. Με διάφορους ισχυρισμούς, ότι δεν έχει συμφωνηθεί ειδικώς εφαρμοστέο δίκαιο ή ότι το συμφωνηθέν τίθεται εκποδών.

90. Από τα πολιτικά δικαστήρια δυνάμει του άρθ. 37§1 SCA 1981. Τα βασικά κριτήρια αποδοχής της αίτησης αποτυπώθηκαν στην απόφαση “*The Angelic Grace*” (*Aggeliki Charis Compania Maritima S.A. v Pagnan S.p.A.*, [1955] 1 Lloyd’s Rep. 87): κυρίως ότι ο καθού πρέπει να υπόκειται στη δικαιοδοσία του δικαστηρίου (δυνάμει έγκυρης ρήτρας δικαιοδοσίας που καταλαμβάνει το επίδικο αντικείμενο), η δε χορήγηση της διαταγής (που εξαρτάται από τη διακριτική ευχέρεια του δικάζοντος) να υπηρετεί την ορθή απονομή της δικαιοσύνης. Οι βασικοί λόγοι απόρριψης της αίτησης συνοψίζονται : α) στην εκούσια υπαγωγή του αιτούντος στην αλλοδαπή διαδικασία, β) στην καθυστερημένη ενεργοποίηση του αιτούντος και γ) σε λόγους διεθνούς αβροφροσύνης (βλ. για περιεκτική παρουσίαση, την διπλωματική Α.Χ. Ευγενίου, *Anti-suit Injunctions: Λειτουργία και συνέπειες στο ναυτικό πεδίο*, 2023, Πέργαμος, σελ. 42επ.).

91. Ενδεικτικά *Horn Linie GmbH & Co v Panamericana Formas E Impresos SA (The Hornbay)* [2006] 2 Lloyd’s Rep 44.

κής (*oppressive*) ή επιβλαβούς (*vexatious*) συμπεριφοράς⁹². Στην πρώτη περίπτωση, που μάς ενδιαφέρει ειδικότερα εδώ, η διαταγή απευθύνεται στον καθού (αντισυμβαλλόμενο που δεν τήρησε τη ρήτρα δικαιοδοσίας) ή σε τρίτο μη συμβαλλόμενο μέρος (που οφείλει λόγω υποκατάστασης να συμμορφωθεί με το αποτέλεσμα της ρήτρας, π.χ. ασφαλιστή) · εκ πρώτης λοιπόν όψεως, το προσωρινό μέτρο φέρεται να ενεργεί *in personam*, με την έννοια ότι αφορά και δεσμεύει το πρόσωπο που έχει παραβιάσει τη σύμβαση, χωρίς να θίγει ευθέως τη διαδικασία που έχει κινήσει στο αλλοδαπό *forum*, ούτε -κατ'επέκταση- την κυριαρχία του αλλοδαπού κράτους⁹³. Τυχόν μη συμμόρφωση του καθού θα συνιστούσε λόγο δίωξης για «προσβολή του δικαστηρίου» (*contempt of court*) και θα επέσυρε πιθανές κυρώσεις με τη μορφή προστίμου, προσωποκράτησης ή/και δήμευσης περιουσιακών στοιχείων, χωρίς να αποκλείεται και η (συμπληρωματική ή αυτοτελής) επιδίκαση αποζημίωσης⁹⁴. Η μη συμμόρφωση θα μπορούσε επίσης να συνιστά κώλυμα για την αναγνώριση της απόφασης που ελήφθη κατά παράβαση της ρήτρας δικαιοδοσίας ή να οδηγήσει στην έκδοση μίας πιο παρεμβατικής διαταγής κατά της εκτέλεσης της εν λόγω απόφασης, με τη μορφή της *anti-enforcement injunction*.

Στον αντίποδα βρίσκεται η θέση της ευρωπαϊκής έννομης τάξης και συνακόλουθα των κρατών μελών. Κατά πάγια νομολογία, οι αντιαγωγικές διαταγές είναι μη ανεκτές σε ενδοενωσιακό επίπεδο διότι αντιβαίνουν στην αρχή της αμοιβαίας εμπιστοσύνης μεταξύ των νομικών συστημάτων, καθώς και μεταξύ των δικαιοδοτικών οργάνων των κρατών μελών, επί της οποίας στηρίζεται το σύστημα άρσης σύγκρουσης δικαιοδοσιών που προέβλεψαν ο Καν Βρυξ Ι (44/2001)⁹⁵

92. Ενδεικτικά *Star Reefers Pool Inc v JFC Group Co Ltd* [2012] 1 Lloyd's Rep 376 (CA) (π.χ. αρχικώς συμμετοχή στην αγγλική διαδικασία και μετά προσφυγή σε άλλο κράτος, προς άγραν ευνοϊκότερου δικαστηρίου).

93. A. *Mammadzada*, The Rebirth of the European “Anti-Suit Injunction” Issue Post-Brexit, in B. Soyer (ed), *Damages, Recoveries and Remedies in Shipping Law*, ό.π., σελ. 226, ιδίως σελ. 230.

94. Βλ. ενδεικτικά *Donohue v. Armco Inc and others*, [2002] 1 Lloyd's Rep 425.

95. Βλ. την απόφαση αρχής ΔΕΕ 10.2.2009, C-185/07, *Allianz Spa, Generali Assicurazioni SpA κατά West Tankers*, ECLI:EU:C: 2009:69, σκ. 30, 31 (στο ίδιο πνεύμα και η προγενέστερη ΔΕΚ απόφαση 27.4.2004, C-159/02, *Turner v. Grovit*, ECLI:EU:C:2004:228). Είναι ενδιαφέρον ότι η νομολογία *West Tankers* αφορούσε διαταγή για παραβίαση ρήτρας διαιτησίας (που κείτο εκτός του πεδίου εφαρμογής του ΚανΒρυξΙ) · παρόλ'αυτά, το Δικαστήριο έκρινε ότι ακόμη και μια διαδικασία που δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του Καν ενδέχεται να έχει συνέπειες ικανές να θίξουν την πρακτική αποτελεσματικότητά του, ιδίως όταν μία τέτοια διαδικασία (εν προκειμένω διαιτητική) εμποδίζει δικαστήριο άλλου κράτους μέλους να ασκήσει τις αρμοδιότητες που τού παρέχει ο Καν (σκ. 24). Αποκλίνουσα πάντως, στο σημείο αυτό, η ΔΕΕ απόφαση 13.5.2015 (Gazprom), C-536/13, ECLI:EU:C:2015:316, η οποία έκρινε ότι διαταγή εκ μέρους διαιτητικού δικα-

και ο Καν Βρυξ I bis (1215/2012), στερώντας τελικώς από τους διαδίκους μορφές κρατικής δικαστικής προστασίας που δικαιούνται. Πράγματι, η απαγόρευση από δικαστήριο σε διάδικο, με την απειλή κυρώσεων (μέσω αντιαγωγικής διαταγής), να κινήσει ή να συνεχίσει δίκη ενώπιον αλλοδαπού δικαστηρίου συνιστά παρέμβαση στη δικαιοδοσία του τελευταίου που δεν συμβιβάζεται με το σύστημα του Κανονισμού⁹⁶. Ομοίως αρνητική ήταν η θέση του Δικαστηρίου και για τις λεγόμενες «οιονεί αντιαγωγικές διαταγές», δηλ. για αποφάσεις με τις οποίες επιδικάζονται προκαταβολικά αποζημιώσεις ή/και δικαστικές δαπάνες, σε συνάρτηση με τη διεξαγωγή διαδικασίας σε αλλοδαπό δικαστήριο · στην ελληνικού ενδιαφέροντος υπόθεση *Starlight*⁹⁷, κρίθηκε ότι τέτοιες διαταγές/αποφάσεις, που ασκούν εμμέσως επιρροή στη συνέχιση της δίκης που έχει κινηθεί ενώπιον των δικαστηρίων άλλου κράτους μέλους, προσκρούουν στη δημόσια τάξη⁹⁸ του κράτους μέλους αναγνώρισης · και τούτο διότι αφενός αντιβαίνουν προς τη γενική αρχή σύμφωνα με την οποία κάθε δικαστήριο αποφαίνεται ως προς τη δική του δικαιοδοσία, αφετέρου είναι ικανές να περιορίσουν, δυσχεράνουν ή αποτρέψουν την πρόσβαση του καθού η διαταγή σε δικαστήριο⁹⁹.

Μετά την αποχώρησή της από την ΕΕ και τη λήξη της μεταβατικής περιόδου (31.12.2020), η ΜΒ δεν δεσμεύεται πλέον από την αρχή της αμοιβαίας εμπιστοσύνης και, άρα, δεν υφίσταται νομικό εμπόδιο¹⁰⁰ για την εκ νέου ενεργοποίηση του όπλου της αντιαγωγικής διαταγής. Οι προεκτεθέντες κανόνες όμως που ισχύουν ένθεν κακείθεν, μάς επιτρέπουν να προσχεδιάσουμε την εξέλιξη του σεναρίου στην δοθείσα υπόθεση εργασίας.

– Αν λοιπόν ασκηθεί αγωγή από τον εκναυλωτή ενώπιον του ημεδαπού αρμόδιου δικαστηρίου, είναι πιθανό ο ναυλωτής να ασκήσει αναγνωριστική αγωγή περί μη ευθύνης στην Αγγλία (δια της δικαστικής ή διαιτητικής οδού, ανάλογα με την συμφωνηθείσα ρήτρα¹⁰¹), να αιτηθεί την έκδοση αντιαγωγικής

στηρίου με σκοπό να εμποδιστεί η έναρξη ή η συνέχιση διαδικασίας ενώπιον δικαστηρίου σε άλλο κράτος μέλος δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του ΚανΒρυξI, πολλώ δε μάλλον που τα δικαστήρια μπορούν να αρνηθούν την αναγνώριση διαιτητικής απόφασης δυνάμει της ΣΝΥ.

96. Allianz, C-185/07, ό.π., σκ. 34, Gazprom, C-536/13, ό.π., σκ. 32.

97. ΔΕΕ απόφαση 7.9.2023, C-590/21, *Charles Taylor Adjusting Ltd, FD κατά Startlight Shipping, OME*, ECLI:EU:C:2023:633 (με προδικαστικό ερώτημα από ΑΠ).

98. Κατ'άρθ. 34 στ. 1 ΚανΒρυξI, άρθ. 45 παρ. 1(α) ΚανΒρυξIbis.

99. C-590/21, ό.π., σκ. 37,39-41.

100. Η ΜΒ είναι πλέον συμβαλλόμενη μόνο στη ΔΣ Χάγης 2019 για την αναγνώριση και την εκτέλεση δικαστικών αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις, η οποία όμως δεν περιλαμβάνει πρόβλεψη για τις αντιαγωγικές διαταγές.

101. Βλ. και S. Baughen, ό.π., in St. Girvin & V. Ulfbeck (eds), *Carbon-Free Shipping and Shipping Carbon: Contracts in Context*, σελ. 98.

διαταγής (με επαπειλή κυρώσεων) ή/και να αιτηθεί την προκαταβολική επιδίκαση αποζημίωσης και δικαστικών δαπανών για την εκκρεμούσα στην Ελλάδα δίκη.

- Αν ο ναυλωτής επιδιώξει την αναγνώριση και εκτέλεση των διαταγών/αποφάσεων αυτών στην Ελλάδα, η αίτησή του θα αποκρουσθεί ως αντιβαίνουσα στη δημόσια τάξη, δυνάμει των άρθ. 33ΑΚ, 323 παρ. 5 ΚΠολΔ, άρθ. 5 παρ. 2(β) ΣΝΥ και 20 Σ¹⁰². Αυτή είναι η πάγια θέση των ελληνικών δικαστηρίων, σε συντονισμό με την προσέγγιση των ενωσιακών δικαιοδοτικών οργάνων. Σε ορισμένες μάλιστα έννομες τάξεις (όχι όμως στη δική μας), γίνεται δεκτή η έκδοση αντι-αντιαγωγικών διαταγών.
- Αντίστροφα, η απόφαση που θα εκδοθεί από το ημεδαπό δικαστήριο ενδέχεται να αποτελέσει -αν επιδιωχθεί η αναγνώριση και εκτέλεσή της στην Αγγλία-, αντικείμενο *anti-enforcement injunction*.
- Οι συνοπτικά αναφερθέντες περιορισμοί στην άσκηση και διεξαγωγή της δίκης, όπως και τα εκατέρωθεν προσκόμματα εκτέλεσης, υπογραμμίζουν την πρακτική δυσχέρεια δικαστικής διεκδίκησης του κόστους των δικαιωμάτων ΣΕΔΕ, ανεξαρτήτως της ύπαρξης ή μη ρήτρας προς τον σκοπό αυτό, και συνηγορούν υπέρ της εξωδικαστικής επίλυσης της διαφοράς.

III. Τα δικαιώματα εκπομπής ως αντικείμενα συναλλαγής

Στο πλαίσιο της αγορακεντρικής κατάστρωσης του συστήματος ΣΕΔΕ, τα δικαιώματα εκπομπής CO₂ συνιστούν και αντικείμενα συναλλαγής. Η ναυτιλιακή εταιρεία ενεργεί στο πλαίσιο αυτό, όχι με την ιδιότητα του πλοιοκτήτη/εκναυλωτή (του οποίου η δράση διέπεται κυρίως από τους κανόνες του ενωσιακού και ναυτικού δικαίου), αλλά με την ιδιότητα του συναλλασσόμενου σε οργανωμένα αγορά (του οποίου η δράση ανάγεται στο δίκαιο της κεφαλαιαγοράς και στο κοινό ενοχικό δίκαιο). Υπό την οπτική αυτή, που έχει μελετηθεί λιγότερο από τις αμιγώς ναυτικές, χρήζουν ανάδειξης ορισμένες κρίσιμες πτυχές.

102. Βλ. ΕφΠειρ 110/2004 ΠειρΝομ 2004, σελ. 92 = Δ. 2005, σελ. 831, ΕφΠειρ 31/2012 ΝΟΜΟΣ, ΕφΠειρ 371/2019 (υπόθεση Starlight), ιστότοπος Εφετείου. Επί της τελευταίας και Φ. Βαρέσης/Μ. Μανούκα, «Οιονεί αντι-αγωγικές διαταγές»: Μία δικαστική ελληνική πρωτοτυπία και οι συνέπειες στη διαιτησία, Διδ 2020, σελ. 96. Επίσης βλ. Ε. Λίτινα, Η αλληλεπίδραση (διαφορετικών) νομικών παραδόσεων στη διεθνή ναυτική διαιτησία: παρατηρήσεις από την εφαρμογή της ρήτρας δημόσιας τάξης κατά την αναγνώριση και εκτέλεση αλλοδαπών διαιτητικών αποφάσεων στην Ελλάδα, ΕΝΔ 2018, σελ. 6, της ίδιας, Theory, Law and Practice of Maritime Arbitration, 2021, σελ. 69-71.

A. Νομική φύση των δικαιωμάτων εκπομπής

Τα δικαιώματα εκπομπής (ΣΕΔΕ/ETS) έχουν υβριδική νομική φύση, όπως τούτο αποτυπώνεται και στην *ad hoc* Έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής¹⁰³.

Ενσωματώνουν καταρχάς δικαίωμα διοικητικού χαρακτήρα διότι συνιστούν κατ'ουσίαν «άδειες ρύπανσης» που εκδίδονται από τις αρμόδιες αρχές μόνο για τους σκοπούς της Οδηγίας ETS¹⁰⁴, σε ορισμένη ποσότητα, γραμμικώς μειούμενη¹⁰⁵, τελούν σε καθεστώς δημόσιας εποπτείας και ελέγχου¹⁰⁶ και προορίζονται να ακυρωθούν μετά τη χρήση τους¹⁰⁷.

Συνιστούν όμως ταυτόχρονα -και εκ του νόμου- ιδιωτικό περιουσιακό αγαθό με αυτοτελή οικονομική αξία, δεκτικό συναλλαγής¹⁰⁸· κατά την ορθότερη προσέγγιση, πρόκειται για κινητή αξία, δηλ. διαπραγματεύσιμο τίτλο, υφιστάμενο μόνο σε *άυλη μορφή και υποκείμενο σε λογιστική καταχώριση* σε Λογαριασμούς των δικαιούχων, που τηρούνται στο ενωσιακό Μητρώο¹⁰⁹, επί του οποίου μπορεί να συσταθεί δικαίωμα κυριότητας και λοιπά εμπράγματα δικαιώματα.

Επειδή ακριβώς πρόκειται για σύστημα εμπορίας ρύπων, βασική μέριμνα του ενωσιακού νομοθέτη ήταν να εξασφαλίσει τη λειτουργία μίας «αγοράς» δικαιωμάτων, που να διορθώνει τυχόν ασυμμετρίες με το χαμηλότερο δυνατό κόστος, άρα με επαρκή ρευστότητα και ευελιξία, απαλλαγμένη από στρεβλώσεις, χει-

103. European Commission, Legal nature of EU ETS allowances, Final Report, 2019.

104. Βλ. άρθ. 3 (α) (ορισμό «δικαιώματος»).

105. Βάσει του LRF (*Linear Reduction Factor*), άρθ. 9 Οδηγίας ETS. Ο συντελεστής αυτός έχει ορισθεί σε -4,3% για την περίοδο 2024-2027 και σε -4,4% για την περίοδο 2028-2030. Αυτό σημαίνει ότι κατά το έτος 2030, θα έχει επέλθει μείωση 62% σε σχέση με το έτος 2005 (με τότε έκδοση 2,1 δις δικαιωμάτων).

106. Με την έννοια ότι τα ενωσιακά όργανα μπορούν να αποφασίσουν την τροποποίηση ή ακόμη και τη διακοπή του ΣΕΔΕ.

107. Βλ. και Ανακοίνωση της Επιτροπής C/2025/3180 «Δημοσίευση του συνολικού αριθμού δικαιωμάτων σε κυκλοφορία το 2024 για τους σκοπούς του αποθεματικού για τη σταθερότητα της αγοράς στο πλαίσιο του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών της ΕΕ». Η πρόβλεψη αποθεματικού (MSR) εισήχθη το 2018. Σύμφωνα με την Έκθεση ESMA (2025), κατά το έτος 2024 διατέθηκαν προς εκπλειστηρίαση 599 εκ. δικαιώματα (+15% σε σχέση με το 2023), τα οποία απέφεραν έσοδα 39 δις ευρώ (-11% χαμηλότερα σε σχέση με το 2023, λόγω μειωμένων τιμών). Βλ. EU carbon markets 2025, σελ. 8.

108. Όπως ρητώς προβλέπεται στο άρθ. 12 της Οδηγίας, τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε τα «δικαιώματα» να μπορούν να μεταβιβάζονται μεταξύ προσώπων εντός της ΕΕ ή μεταξύ προσώπων εντός της ΕΕ και τρίτων χωρών (όπου αυτά αναγνωρίζονται με τους ίδιους όρους).

109. Καν. ΕΕ 2019/1122 για τη συμπλήρωση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ όσον αφορά τη λειτουργία του ενωσιακού μητρώου (ΕΕ L 177, 2.7.2019, σελ. 3-62).

ραγωγίες, καταχρήσεις και ανοικτή στην πρόσβαση¹¹⁰. Υπό την οπτική των ανωτέρω στόχων, μόνο ως θετικός μπορεί να χαρακτηριστεί ο μεταγενέστερος χαρακτηρισμός των δικαιωμάτων ΣΕΔΕ ως *χρηματοπιστωτικών μέσων*, δυνάμει του Παραρτήματος Ι, Τμήμα Γ της Οδηγίας MiFID II¹¹¹. Με την ένταξη αυτή, θεραπεύθηκαν κανονιστικά κενά και αδυναμίες¹¹² που είχαν διαπιστωθεί ήδη από την έναρξη λειτουργίας της εν λόγω αγοράς (2005) και είχαν σε ένα πρώτο στάδιο (ανεπαρκώς) αντιμετωπισθεί μέσω του (πλέον καταργημένου) Κανονισμού Πλειστηριασμών 1031/2010¹¹³ · ενισχύθηκε κυρίως η διαφάνεια και η ακεραιότητα της χρηματιστηριακής εμπορίας των δικαιωμάτων ΣΕΔΕ, και άρα η ενθάρρυνση συμμετοχής σε αυτή, στοιχεία που προφανώς υπερτερούν της αυστηροποίησης των όρων συμμόρφωσης και των τυχόν διαδικαστικών δυσκαμψιών¹¹⁴. Αυτό σημαίνει τέσσερα πράγματα:

Πρώτον, ότι η διαπραγμάτευση και μεταβίβαση δικαιωμάτων ETS υπόκειται στους κανόνες του δικαίου της κεφαλαιαγοράς (με τις εκεί προβλεπόμενες διαδικασίες και εγγυήσεις διαφάνειας, εποπτείας και προστασίας κατά των καταχρήσεων¹¹⁵ σε πρωτογενή και δευτερογενή αγορά αλλά και τις ρητές εξαι-

110. Άρθ. 12 παρ. 1^α Οδηγίας ETS, όπως προστέθηκε με την τροποποιητική Οδηγία 2009/29/ΕΚ.

111. Οδηγία 2014/65/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαΐου 2014, για τις αγορές χρηματοπιστωτικών μέσων και την τροποποίηση της οδηγίας 2002/92/ΕΚ και της οδηγίας 2011/61/ΕΕ. Στο Παράρτημα Ι, Τμήμα Γ, υπό στ. (11) προβλέπεται ρητώς ότι συνιστούν *per se* χρηματοπιστωτικά μέσα «τα δικαιώματα εκπομπής τα οποία περιλαμβάνουν μονάδες οιοδήποτε τύπου που πληρούν τις απαιτήσεις της οδηγίας 2003/87/ΕΚ (Σύστημα εμπορίας εκπομπών)». Ήδη στο πεδίο της Οδηγίας MiFID Ι (2004/39/ΕΚ, Παράρτημα Ι, Τμήμα Γ, στ. 10) μόνο όμως όταν οι άδειες εκπομπών σχετίζονταν με σύμβαση παράγωγου μέσου. Η Οδηγία MiFID ΙΙ περιέλαβε και τις συμβάσεις άμεσης παράδοσης.

112. Βλ. και Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ε.Κ. και το Συμβούλιο «Προς ένα ενισχυμένο πλαίσιο εποπτείας της αγοράς για το σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ», COM (2010) 796 final, ιδίως σελ. 7επ..

113. Καν. 1031/2010 για τον χρόνο διεξαγωγής, τη διαχείριση και τις λοιπές πτυχές των πλειστηριασμών δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου κατ'εφαρμογή της οδηγίας 2003/87/ΕΚ · καταργήθηκε με το άρθ. 57 Καν. 2023/2830 (βλ. υπ. 123). Ο πρώτος αυτός Κανονισμός Πλειστηριασμών είχε ενσωματώσει στοιχεία από την προϊσχύσασα ενωσιακή ρύθμιση περί κατάχρησης αγοράς (Οδηγία 2003/6/ΕΚ - MAD) σε επίπεδο ορισμών (π.χ. «πράξεις προσώπων που κατέχουν εμπιστευτικές πληροφορίες» - άρθ. 3(28)), απαγορευμένων συμπεριφορών και κυρώσεων.

114. European Commission, Legal nature of EU ETS allowances, ό.π., σελ. 8.

115. Άρα οι συναλλαγές επί των δικαιωμάτων ETS υπάγονται στον Κανονισμό περί κατάχρησης αγοράς (Καν 596/2014 - MAR) · βλ. και ρητή αναφορά σε παρ. 37 Προοιμίου του : «[...] Ωστόσο, συνεπεία του χαρακτηρισμού των δικαιωμάτων εκπομπής ως *χρηματοπιστωτικών μέσων*, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να αποτελέσει ένα ενιαίο

ρέσεις¹¹⁶) και ταυτόχρονα στους ειδικούς κανόνες του ενωσιακού δικαίου περιβάλλοντος που διέπουν τους εν λόγω τίτλους¹¹⁷. Δεν θα πρέπει πάντως να εκλαμβάνεται ότι το δίκαιο της κεφαλαιαγοράς επιδιώκει εν προκειμένω αυτόνομους στόχους: πρέπει τελικώς να διευκολύνει τον απώτατο στόχο της μείωσης των εκπομπών και της βελτίωσης της ποιότητας του περιβάλλοντος¹¹⁸.

Δεύτερον, ότι η αποσαφήνιση και θωράκιση του καθεστώτος διαπραγμάτευσης καθιστά περιττή την περαιτέρω διερεύνηση και συζήτηση γύρω από τη νομική φύση των δικαιωμάτων εκπομπής ρύπων, στο μέτρο που αυτή εστίαζε στην ασφάλεια δικαίου και στην αποσαφήνιση του καθεστώτος κτήσης (εξασφαλιστικών) δικαιωμάτων επί των τίτλων¹¹⁹.

Τρίτον, ότι ο εκσυγχρονισμός και -εν γένει- η ορθή λειτουργία του συστήματος εμπορίας μπορεί να έχει θετικό αντίκτυπο στην επιδιωκόμενη μείωση των ρύπων, αλλά μόνο *εμμέσως* και ποτέ ευθέως, με την έννοια ότι ενθαρρύνουν και ευνοούν την αναζήτηση του χαμηλότερου δυνατού κόστους προκειμένου να επι-

εγχειρίδιο κανόνων για τα μέτρα περί κατάχρησης της αγοράς που εφαρμόζονται σε όλη την έκταση της πρωτογενούς και της δευτερογενούς αγοράς δικαιωμάτων εκπομπής. Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται επίσης σε συμπεριφορές και συναλλαγές, περιλαμβανομένων των προσφορών, οι οποίες είναι συναφείς με δημοπρατήσεις σε χώρο πλειστηριασμών δικαιωμάτων εκπομπής ή άλλων εκπλειστηριαζόμενων προϊόντων που βασίζονται σε αυτά, περιλαμβανομένων των εκπλειστηριαζόμενων προϊόντων που δεν είναι χρηματοπιστωτικά μέσα, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1031/2010, ο οποίος έχει αδειοδοτηθεί ως ρυθμιζόμενη αγορά» · κρίσιμα τα άρθρ. 2(1), 3(20), 7(ε) . (βλ. και Β. Τουντόπουλο, Δίκαιο Κεφαλαιαγοράς, 2021, σελ. 361 επ.). Επίσης τυγχάνουν εφαρμογής ο Καν. 648/2012 όπως ισχύει (για τα εξωχρηματιστηριακά παράγωγα, τους κεντρικούς αντισυμβαλλόμενους και τα αρχεία καταγραφής συναλλαγών - EMIR) και οι οδηγίες για την αποτροπή χρησιμοποίησης εσόδων από παράνομες δραστηριότητες (AMLD).

116. Κυρίως για τις επιχειρήσεις εκπομπής ρύπων που είναι εκ του νόμου υπόχρεες σε απόδοση (βλ. άρθρ. 1 παρ. 1(ε) και 2 παρ.1 (ι) MiFID II).

117. *F. Annunziata, Capital Markets Legislation and Emission Allowances: A Fruitful Marriage? In EUSFil Research Working Paper Series, 2024, no 24, ιδίως σελ. 10επ., 17-20. Βλ. τον ίδιο, Can Financial Regulations Truly Support the Reduction of CO₂ Emissions? The Complicated Puzzle of EU Emission Allowances, in A. Kern, M. Gargantini, M. Siri (eds), The Cambridge Handbook of EU Sustainable Finance, 2025, σελ. 643, ιδίως σελ. 651-652.*

118. *F. Annunziata, ό.π., The Cambridge Handbook of EU Sustainable Finance, σελ. 658.*

119. Βλ. παρατηρήσεις Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου, σε Ειδική Έκθεση αρ. 6, «The integrity and implementation of the EU ETS», 2015, σελ. 25. Στην ίδια πραγματιστική προσέγγιση και οι παρατηρήσεις του ΓενΕισ στην υπόθεση C-321/15, Arcelor κατά Λουξεμβούργου (ECLI:EU:C:2016:516), όπως και το ΔΕΕ στην ίδια υπόθεση (απόφαση 8.3.2017, ECLI:EU:C: 2017:179, σκ. 38). Βλ. επίσης Β. Holligan, *Commodity or Property? Unauthorised Transfer of Intangible Entitlements in the EU ETS*, *Modern L.Rev.* 2020, σελ. 980επ..

τευχθεί μείωση των εκπομπών σε συγκεκριμένο επίπεδο¹²⁰ · το πρόσθετο συναλλακτικό κόστος που προκύπτει από τον χαρακτηρισμό των δικαιωμάτων ως χρηματοπιστωτικών μέσων δεν φαίνεται να ανατρέπει το θετικό πρόσημο του αντικτύπου αυτού.

Τέταρτον, ότι η ναυτιλία εισέρχεται σε μία ήδη ώριμη αγορά, που έχει σε μεγάλο βαθμό ξεπεράσει τις πρώιμες αρρυθμίες και δυσλειτουργίες. Το αν οι ναυτιλιακές εταιρείες θα ενεργήσουν αποκλειστικώς ως υπόχρεες απόδοσης δικαιωμάτων ρύπων, μεριμνώντας μόνο για την κάλυψη των αναγκών συμμόρφωσης και απόδοσης των οφειλομένων δικαιωμάτων στη διαχειριστική αρχή, ή αν θα αξιοποιήσουν το σύστημα ως μέσο μείωσης του επιχειρηματικού τους κινδύνου και περαιτέρω κερδοφορίας, είναι ζήτημα ατομικής στρατηγικής και πράγματι διαφοροποιείται. Σε κάθε περίπτωση, οι σχετικοί με τις δημοπρατήσεις κανόνες είναι ενιαίοι και εκτίθενται συνοπτικά αμέσως παρακάτω.

B. Μορφές και διαδικασία κτήσης

Τα δικαιώματα ΣΕΔΕ αποτελούν αντικείμενο διαπραγμάτευσης τόσο σε κύρια όσο και σε δευτερογενή αγορά.

(i) Στην κύρια αγορά

Όσον αφορά την κύρια αγορά, ως ενιαίος ηλεκτρονικός χώρος πλειστηριασμού έχει ορισθεί, για 25 κράτη μέλη ΕΕ¹²¹ και 3 κράτη ΕΖΕΣ¹²², το Ευρωπαϊκό Χρηματιστήριο Ενέργειας (εφεξής και ΕΕΧ). Η διεξαγωγή των πλειστηριασμών διέπεται από τον Κανονισμό 2023/2830¹²³. Ειδικότερα:

Τα δικαιώματα ρύπων διατίθενται στην κύρια αγορά από τα κράτη μέλη, μέσω του οριζόμενου από αυτά εκπληστειριαστή¹²⁴. Δικαίωμα υποβολής προσφορών σε αυτήν έχουν, όσον αφορά τους ρύπους από τη θαλάσσια μεταφορά, οι υπόχρεες ναυτιλιακές εταιρείες, οι επιχειρήσεις επενδύσεων (για λογαριασμό τους

120. Το πλεονέκτημα στο περιβάλλον εξαρτάται από την ακρίβεια με την οποία καταρτίζεται η συνολική ποσόστωση των χορηγούμενων δικαιωμάτων, που αντιστοιχεί στο συνολικό όριο των επιτρεπόμενων εκπομπών (ΔΕΕ απόφαση 16.12.2008, C-127/07, *Société Arcelor Atlantique et Lorraine* -επί προδικαστικού ερωτήματος-, ECLI:EU:C:2008:278, σκ. 31).

121. Με εξαίρεση τη Γερμανία (που έχει ορίσει την ΕΕΧ ως εναλλακτική πλατφόρμα πλειστηριασμού) και την Πολωνία, που επί του παρόντος χρησιμοποιεί την ΕΕΧ.

122. Νορβηγία, Ισλανδία και Λιχτενστάιν. Διεξάγονται επίσης εκεί οι πλειστηριασμοί για το Ταμείο Καινοτομίας, το Ταμείο Εκσυγχρονισμού και τον Μηχανισμό Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας.

123. Κατ'εξουσιοδότηση Καν ΕΕ 2023/2830 για τον χρόνο διεξαγωγής, τη διαχείριση και άλλες πτυχές των πλειστηριασμών εκπομπής αερίων θερμοκηπίου.

124. Άρθ. 1(20) και 22, 23, 32 Καν 2023/2830.

ή στο όνομα των πελατών τους) και τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα (ομοίως για λογαριασμό τους ή ως αντιπρόσωποι των πελατών τους)¹²⁵. Οι πλειστηριασμοί διεξάγονται με μεγάλη συχνότητα (σχεδόν σε ημερήσια βάση) και -για να διασφαλισθεί η αμεροληψία, η οικονομική αποδοτικότητα η αποτροπή καταχρήσεων- λαμβάνουν χώρα σε ένα γύρο, με σφραγισμένες προσφορές και *ενιαία τιμή*. Σε ένα τέτοιο σύστημα ενιαίας τιμής, οι προσφορές που θα αφορούν υποχρεωτικώς παρτίδες 500 δικαιωμάτων (εκάστη)¹²⁶ κατατάσσονται με βάση το ύψος της προσφοράς, από την ψηλότερη προς τη χαμηλότερη, η δε χαμηλότερη αποδεκτή προσφορά καθορίζει την *ενιαία τιμή εκκαθάρισης πλειστηριασμού*¹²⁷, την οποία καλούνται να καταβάλουν οι υπερθεματιστές. Αν η τιμή εκκαθάρισης είναι σημαντικά χαμηλότερη από την τιμή που επικρατούσε στη δευτερογενή αγορά κατά τη διάρκεια και πριν τη λήξη της περιόδου προσφοράς (στοιχείο που υποδηλώνει ανεπάρκεια του πλειστηριασμού), ο πλειστηριασμός ακυρώνεται¹²⁸, ανεξαρτήτως της φερεγγυότητας ή καλής πίστης του υπερθεματιστή.

Οι πράξεις μεταβίβασης και παράδοσης των δικαιωμάτων διενεργούνται στο Μητρώο της Ένωσης, ενώ η ΕΕΧ λειτουργεί ως φορέας εκκαθάρισης. Πιο συγκεκριμένα, τα δικαιώματα που διατίθενται προς εκπλειστηριασμό από τους εθνικούς εκπληστειριαστές μεταφέρονται, πριν από την έναρξη της περιόδου υποβολής προσφορών, σε καθορισμένο λογαριασμό στο μητρώο και τηρούνται υπό μεσεγγύηση από το σύστημα εκκαθάρισης ή το σύστημα διακανονισμού που ενεργεί ως θεματοφύλακας¹²⁹. Τα δικαιώματα εκπλειστηριάζονται μέσω «τυποποιημένων ηλεκτρονικών συμβολαίων» με σύντομη παράδοση (εντός δύο ημερών διαπραγμάτευσης), ώστε να περιορίζονται τυχόν δυσμενείς επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και να εξασφαλίζεται καλύτερη προσβασιμότητα σε ΜΜΕ¹³⁰. παραδίδονται στους υπερθεματιστές μετά την καταβολή ολόκληρου του οφειλόμενου ποσού, το ταχύτερο δυνατό και πάντως πριν τη λήξη της διήμερης προθεσμίας παράδοσης, στον Λογαριασμό του Μητρώου που έχει υποδειχθεί¹³¹ · σε περίπτωση υπερημερίας οφειλέτη, είτε παρεμβαίνει ο κεντρικός αντισυμβαλλό-

125. Άρθ. 18 Καν 2023/2830.

126. Άρθ. 6.

127. Άρθ. 5. Προσφορές με την ίδια τιμή ταξινομούνται με τυχαία επιλογή, σύμφωνα με προκαθορισμένο αλγόριθμο, για να αποφευχθούν ανεπιθύμητοι συντονισμοί (άρθ. 7 παρ. 1).

128. Άρθ. 7 παρ. 6. Βλ. επίσης άρθ. 9. Και τούτο διότι δεν θα διασφαλιζόταν ότι οι προσφέροντες καταβάλλουν για τα δικαιώματα τίμημα αντίστοιχο της αξίας τους (παρ. 15 Προοιμίου).

129. Άρθ. 41.

130. Άρθ. 4 και παρ. 12 Προοιμίου.

131. Άρθ. 35 παρ. 1 και 38. Πάντως οι υπερθεματιστές δεν έχουν κανένα μέσο προσφυγής σε περίπτωση καθυστερημένης παράδοσης (άρθ. 39).

μενος, είτε χρησιμοποιείται η ασφάλεια που έχει δοθεί από τον υπερθεματιστή, είτε ακυρώνεται η κατακύρωση και τα δικαιώματα εκπλειστηριάζονται στους επόμενους δύο πλειστηριασμούς¹³². Οι δικαιούχοι των δικαιωμάτων δύνανται είτε να τα παραδώσουν στις αρμόδιες αρχές προς εκπλήρωση των υποχρεώσεων που απορρέουν από την Οδηγία 2023/959, είτε να τα διαθέσουν περαιτέρω στη δευτερογενή αγορά (ανάλογα με την επιχειρηματική τους στρατηγική).

(iii) Στη δευτερογενή αγορά

(α) Πλαίσιο συναλλαγής

Η διαπραγμάτευση και κτήση δικαιωμάτων σε δευτερογενή αγορά όχι μόνο επιτρέπεται (άρθ. 12 Οδηγίας), αλλά και ενθαρρύνεται από την όλη δομή και λειτουργία του συστήματος εμπορίας · και τούτο για να εξασφαλισθεί διαθεσιμότητα και να αποφευχθούν φαινόμενα δυσλειτουργίας και έλλειψης, όπως αυτά που παρατηρήθηκαν κατά την οικονομική κρίση του 2008 (όταν οι υπόχρεες εταιρείες έγιναν προσφέρουσες λόγω της μείωσης παραγωγής και αντιστοίχως των εκπομπών ρύπων). Πράγματι, ο μεγαλύτερος αριθμός συμμετεχόντων και ο μεγαλύτερος όγκος συναλλαγών πραγματοποιείται στη δευτερογενή αγορά¹³³, είτε εξωχρηματιστηριακώς με διμερή διαπραγμάτευση (OTC¹³⁴) είτε ενδοχρηματιστηριακώς · στη δεύτερη κατηγορία μεγάλο μερίδιο συναλλαγών λαμβάνει χώρα στην *Intercontinental Exchange* - ICE Endex και δευτερευόντως στην EEX¹³⁵.

Η σύμβαση κτήσης (αγοραπωλησίας) δικαιωμάτων ΣΕΔΕ (εφεξής και σύμβαση ΣΕΔΕ) μπορεί να πάρει τη μορφή είτε συμβάσεων άμεσης παράδοσης (*spot contracts*) είτε παραγώγων, κυρίως προθεσμιακών συμβάσεων (*futures*)¹³⁶. Με τις δεύτερες, που συνιστούν μέσο αντιστάθμισης κινδύνου, ο ένας συμβαλλόμε-

132. Άρθ. 36, 40.

133. Οι συμμετέχοντες στην κύρια αγορά δεν φαίνεται να ξεπερνούν τους 30, με λιγότερους από 15 υπερθεματιστές σε κάθε πλειστηριασμό · οι γραφειοκρατικές προϋποθέσεις εγγραφής, η υποχρέωση κατάθεσης ασφάλειας και η έλλειψη οργανωτικής υποδομής σε συνδυασμό με τις περιορισμένες ποσότητες δικαιωμάτων που χρειάζονται, κατευθύνουν τις μικρότερες επιχειρήσεις στη δευτερογενή αγορά.

134. *Over the Counter Transactions*.

135. Συνολικώς και στις δύο, περίπου 99% των συναλλαγών. Η ενδοχρηματιστηριακή δραστηριότητα υπερτερεί σαφώς της εξωχρηματιστηριακής (ESMA Έκθεση 2025, σελ. 10).

136. Οι προθεσμιακές συμβάσεις καταλαμβάνουν το 77% των ενδοχρηματιστηριακών και το 64% των εξωχρηματιστηριακών συναλλαγών. Συμβάσεις με δικαιώματα προαίρεσης (*options*) συνάπτονται επίσης, αλλά σε πολύ μικρότερο ποσοστό (ESMA Έκθεση 2025, σελ. 10). Για την έννοια των *options*, βλ. και Χ. Ταρνανίδου, Δίκαιο των άυλων αξιολογίων, 2021, σελ. 14-15.

νος αναλαμβάνει την υποχρέωση να πωλήσει και ο άλλος να αγοράσει προθεσμιακά, κατά την ημέρα λήξης της σύμβασης, το υποκείμενο στοιχείο (εν προκειμένω δικαιώματα ρύπων) έναντι τιμήματος που προκαθορίζεται με βάση την τιμή αναφοράς στην οποία καταρτίζεται η σύμβαση · το τίμημα λοιπόν είναι η διαφορά μεταξύ της συμφωνηθείσας τιμής και της ισχύουσας κατά τον χρόνο αναφοράς (δηλ. της τιμής του υποκείμενου κατά τον χρόνο λήξης/εκκαθάρισης)¹³⁷. Ο ναυτικός επιχειρηματίας μπορεί, με τον τρόπο αυτό, να εξασφαλίζει ποσότητα δικαιωμάτων για αναμενόμενες μελλοντικές εκπομπές από τη δραστηριότητά του ή, ενδεχομένως, να τον αξιοποιήσει ως αυτοτελή πηγή άντλησης κέρδους (που δεν συνιστά όμως, ούτε αντιμετωπίζεται φορολογικώς, ως έσοδο από ναυτιλιακή δραστηριότητα)¹³⁸. Η αυξητική τάση της τιμής των δικαιωμάτων ETS/ΣΕΔΕ είναι μεν ιστορικά επιβεβαιωμένη (25% ετήσια αύξηση από το 2014 έως το 2024¹³⁹), η περαιτέρω όμως πορεία της εξαρτάται από παράγοντες συστημικούς (προοδευτική μείωση αριθμού εκδιδόμενων δικαιωμάτων οδηγεί σε αύξηση τιμής, αρκεί η μείωση εκπομπών να μην είναι ταχύτερη) και συγκυριακούς (η τιμή εμφανίζεται υψηλότερη όταν πλησιάζουμε προς τη λήξη της προθεσμίας απόδοσης των δικαιωμάτων). Αναφέρεται χαρακτηριστικά ότι η ετήσια μέση τιμή του 2024 ήταν μειωμένη κατά 22% σε σχέση με το 2023, λόγω χαμηλότερης ζήτησης από τη βιομηχανία (που επιταχύνει τη διαδικασία απανθρακοποίησης) και μεγάλων διαθέσιμων ποσοτήτων · τελικώς η μέση τιμή κυμάνθηκε μεταξύ 60 και 75 €/τCO₂¹⁴⁰.

(β) Συμβατική κατάσταση

Η συμβατική κατάσταση αφορά την αυτοτελή διαπραγμάτευση και αγοραπωλησία χρηματοπιστωτικών μέσων και όχι τη λειτουργία του πλοίου και την κατανομή των εξ αυτής κινδύνων (όπως στην υπό Α Ενότητα). Άρα τόσο οι κανόνες του ναυτικού δικαίου όσο και του ενωσιακού περιβαλλοντικού δικαίου επενεργούν εν προκειμένω περιφερικά, οι μεν πρώτοι όσον αφορά τον καθορισμό των αποδοτέων δικαιωμάτων, οι δε δεύτεροι όσον αφορά τους υπόχρεους

137. Οι ναυτιλιακές προθεσμιακές συμβάσεις είναι εν γένει γνωστές και αξιοποιούνται για την αντιστάθμιση κινδύνου, ιδίως όσον αφορά τις τιμές ναύλων (πρόκειται για αγορά ή πώληση της χρηματικής αξίας του δείκτη ναυλαγοράς σε προκαθορισμένη τιμή) · βλ. και *Λ.Ι. Αθανασίου*, Η διασυνωριακή πτώχευση της ναυτιλιακής επιχείρησης, 2015, σελ. 53επ.. Επεκτάθηκαν για να καλύψουν τον κίνδυνο από την μεταβαλλόμενη τιμή των δικαιωμάτων ρύπων.

138. Τα έσοδα που προκύπτουν από τη διαπραγμάτευση δικαιωμάτων εκπομπών ρύπων θεωρούνται μη ναυτιλιακά και φορολογούνται σύμφωνα με το άρθρ. 58 Ν.4172/2013 (φορολογικός συντελεστής 22%).

139. Από 7,10€ σε 70€.

140. Παρατηρήθηκε επίσης υψηλή συσχέτιση με τις τιμές ΦΑ (ESMA Έκθεση 2025, σελ. 6).

και τη διαδικασία απόδοσης. Κατά τα λοιπά, η διαμόρφωση του περιεχομένου της σύμβασης ΣΕΔΕ ανήκει στη δικαιοπρακτική ελευθερία των μερών · πρότυπες συμβάσεις έχουν εκπονηθεί από ιδιωτικούς οργανισμούς (π.χ. ΙΕΤΑ)¹⁴¹, για τη διευκόλυνση και επιτάχυνση της κατάρτισης, που μπορούν να λαμβάνονται υπόψη για τον σκοπό αυτό.

Αν και η ανάλυση των επιμέρους συμβατικών όρων εκφεύγει του πεδίου της παρούσας μελέτης, κρίθηκε αναγκαίο -για την σφαιρική κατανόηση του θέματος- να επισημανθούν ορισμένες βασικές πτυχές όσον αφορά τα εκατέρωθεν δικαιώματα και υποχρεώσεις, καθώς και τις συνέπειες από τη μη εκπλήρωση ή την πλημμελή εκπλήρωση της σύμβασης.

Η σύμβαση ΣΕΔΕ δεν υπόκειται σε καμία διεθνή ναυτική σύμβαση (διότι δεν συνδέεται ευθέως -όπως προεκτέθηκε- με την εκμετάλλευση του πλοίου), αλλά ούτε και στη ΔΣ Βιέννης 1980 για τις διεθνείς πωλήσεις κινητών πραγμάτων - CISG (N 2532/1997), διότι αφορά συναλλαγή επί χρηματοπιστωτικού μέσου¹⁴². Αποκτούν λοιπόν βαρύνουσα σημασία οι συμφωνίες των μερών όπως αυτές αποτυπώνονται στη σύμβαση, καθώς και η επιλογή του εφαρμοστέου δικαίου που καλείται να ρυθμίσει τα λοιπά (μη συμφωνηθέντα) ζητήματα¹⁴³.

Ο αγοραστής δικαιωμάτων ΣΕΔΕ φέρει τον κίνδυνο της μη παράδοσης, λόγω αφερεγγυότητας¹⁴⁴ ή κακοπιστίας του πωλητή (π.χ. πώληση αυτών σε περισσότερους ενδιαφερόμενους και άρα ανεπάρκεια διαθέσιμων τίτλων), ενώ ο πωλητής τον κίνδυνο μη καταβολής του τιμήματος. Το ζήτημα ανακύπτει με έμφαση στις συμβάσεις άμεσης παράδοσης (όχι όμως μόνο σε αυτές), λόγω μη σύμπτωσης του χρόνου μεταβίβασης των δικαιωμάτων (που λαμβάνει χώρα με λογιστική καταχώριση μόνο στο μητρώο της Ένωσης) και της καταβολής του τιμήματος (που λαμβάνει χώρα υποχρεωτικώς εκτός αυτού). Η πρότυπη σύμβαση ΙΕΤΑ δίδει προτεραιότητα στον αγοραστή, με όρο που προβλέπει την εκπλήρωση κατά τον χρόνο μεταβίβασης των δικαιωμάτων, ενώ η καταβολή μπορεί να πραγματοποιηθεί εντός σύντομης προθεσμίας από τη μεταβίβαση¹⁴⁵. Η προσέγγιση αυτή (που προφανώς μπορεί να διαφοροποιηθεί με συμφωνία των μερών)

141. ΙΕΤΑ's *Emissions Allowances Single Trade Agreement*.

142. Άρθ. 2 περ. δ'.

143. Έτσι και Α. *Oxholm*, *Contracts for Carbon Trading: Trading EU Allowances under the ETS*, in St. Girvin/V. Ulfbeck (eds), *Carbon-Free Shipping and Shipping Carbon: Contracts in context*, ό.π., σελ. 113επ., ιδίως 118.

144. Το ζήτημα είναι πολύπλοκο όταν ο πωλητής έχει υπαχθεί σε διαδικασία αφερεγγυότητας, διότι στη ναυτιλία αυτή θα έχει κατά κανόνα διασυννοριακό χαρακτήρα. Θα τεθούν λοιπόν καταρχάς ζητήματα εφαρμοστέου δικαίου, συνέχισης συμβάσεων (αν είναι προθεσμιακές), αναγνώρισης τυχόν εξασφαλίσεων, αναγγελίας, κατάταξης κλπ..

145. Όρος 3.3, 3.4. (Phase IV- EU ETS).

είναι κατανοητή, αν σκεφθεί κανείς ότι ο αγοραστής (υπόχρη ναυτιλιακή εταιρεία) βρίσκεται σε δυσμενέστερη αντικειμενικά θέση διότι οφείλει - βάσει αναγκαστικού κανόνα υπερνομοθετικής ισχύος- να αποδώσει στην αρμόδια αρχή, σε συγκεκριμένο χρόνο, τα αντιστοιχούντα στις εκπομπές του δικαιώματα, άλλως να υποστεί τις προβλεπόμενες στο άρθ. 16 της Οδηγίας κυρώσεις¹⁴⁶.

Σε περίπτωση μη εκπλήρωσης, ο αγοραστής θα δικαιούται αποζημίωση για τη θετική του ζημία (δηλ. κατά κανόνα τη διαφορά μεταξύ της συμφωνηθείσας τιμής και αυτής στην οποία αναγκάστηκε να αποκτήσει τα προς απόδοση δικαιώματα, καθώς και τυχόν λοιπές δαπάνες, όπως προμήθειες διαμεσολαβητών, τέλη πλειστηριασμών, κόστος συμμετοχής σε πλατφόρμες πλειστηριασμών κ.ά.). Αξίωση για αυτούσια εκπλήρωση της παροχής, αν και θεωρητικώς δυνατή, θα είναι άνευ αντικειμένου, αν συγκρίνει κανείς τις ετήσιες υποχρεώσεις απόδοσης με την κατά πολύ μακρότερη διάρκεια των δικαστικών διενέξεων¹⁴⁷. Ενδιαφέρον παρουσιάζει το ερώτημα κατά πόσον ο αγοραστής θα μπορούσε να διεκδικήσει και το ποσό του προστίμου και συναφών δαπανών που κατέβαλε, λόγω μη απόδοσης των οφειλόμενων δικαιωμάτων · προφανώς η απάντηση θα κριθεί *ad hoc*, κυρίως ως προς τη *θεμελίωση του αιτιώδους συνδέσμου*¹⁴⁸ (ενέργειες αγοραστή με σκοπό την αποφυγή των κυρώσεων, διαθέσιμες εναλλακτικές, εγγύτητα επίμαχης συναλλαγής προς τη λήξη προθεσμίας απόδοσης κλπ.). Λόγω των αποδεικτικών δυσχερειών, είναι προτιμότερη για τον αγοραστή η εισαγωγή ποινικής ρήτρας ή προκαθορισμένης αποζημίωσης.

Στον κίνδυνο μη εκπλήρωσης (μη καταβολής του τιμήματος) είναι εκτεθειμένος και ο πωλητής (συνήθως εταιρεία επενδύσεων ή χρηματοπιστωτικό ίδρυμα¹⁴⁹), σε βαθμό ανάλογο της οικονομικής επιφάνειας και φερεγγυότητας του αγοραστή · για τον περιορισμό του κινδύνου αυτού, είναι διαθέσιμα όλα τα γνωστά μέσα του αστικού/εμπορικού δικαίου (εγγυητική επιστολή τραπέζης, εγγύηση μητρικής, κατάθεση τιμήματος σε καταπιστευτικό λογαριασμό, προσφυγή σε κεντρικό αντισυμβαλλόμενο/εκκαθαριστή που θα συναλλαγεί με αμφότερα τα μέρη)¹⁵⁰ · ασφαλέστερη δε όλων, ιδίως για μεταβιβάσεις μεγάλων ποσοτήτων, η ενδοχρηματιστηριακή διαπραγμάτευση και μεταβίβαση.

146. A. Oxholm, ό.π., in St. Girvin/V. Ulfbeck (eds), Carbon-Free Shipping and Shipping Carbon: Contracts in context, σελ. 120.

147. *Ibid*, σελ. 123.

148. Την έλλειψη εναλλακτικών και τη συνδρομή αιτιώδους συνδέσμου προβλέπει ως προϋποθέσεις η προδιατυπωμένη σύμβαση της IETA.

149. Διεκπεραίωσαν το 2024 το 63% του συνολικού όγκου συναλλαγών (ESMA Έκθεση 2025, σελ. 11). (Χωρίς όμως να αποκλείονται και μεγάλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

150. A. Oxholm, ό.π., in St. Girvin/V. Ulfbeck (eds), Carbon-Free Shipping and Shipping Carbon: Contracts in context, σελ. 120-121.

IV. Συμπερασματικές σκέψεις

Η ένταξη της ναυτιλίας στο ευρωπαϊκό καθεστώς απανθρακοποίησης επιδεικνύει στοιχεία ρεαλισμού, τόσο σε επίπεδο ρύθμισης όσο και υλοποίησης. Από ρυθμιστική άποψη, η δίκαιη εφαρμογή της αρχής «ο ωφελούμενος (εν προκειμένω ο ναυλωτής) πληρώνει» επιτεύχθηκε με την αυτορρυθμιστική συνδρομή του οικείου τομέα, μέσω της οποίας αμβλύθηκαν σε ένα βαθμό οι ασάφειες του κανόνα δικαίου. Όσον αφορά την υλοποίηση, η (απαλλαγμένη από στρεβλώσεις) αγορακεντρική κατάσταση του ΣΕΔΕ οδήγησε σε διαμόρφωση τιμών που λειτούργησαν ως οικονομικό κίνητρο επένδυσης στην ενεργειακή απόδοση και συνέβαλαν στη μείωση της διαφοράς κόστους μεταξύ ορυκτών και ανανεώσιμων καυσίμων¹⁵¹.

Ωστόσο το καθεστώς έχει εγγενείς περιορισμούς, λόγω κυρίως του περιφερικού του χαρακτήρα. Έχει ορθώς επισημανθεί¹⁵² ότι η μονομερής εφαρμογή μέτρων μείωσης των ρυπογόνων εκπομπών ενέχει κινδύνους ανακατεύθυνσης των θαλάσσιων μεταφορικών αξόνων, αρνητικού αντικτύπου στην εφοδιαστική αλυσίδα, λειτουργικής επιβάρυνσης των ευρωπαϊκών ναυτιλιακών εταιρειών¹⁵³ και, εν τέλει, υπονόμησης της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής οικονομίας. Η αντιμετώπιση των στρεβλώσεων υπαγορεύει την ανάγκη διαμόρφωσης ενός διεθνώς αποδεκτού συστήματος, με το μεγαλύτερο δυνατό πεδίο εφαρμογής.

Στις αρχές του 2025 είχε δημιουργηθεί η πεποίθηση ότι το προτεινόμενο από τον IMO “*Net Zero Framework*” θα μπορούσε να καλύψει το κενό αυτό. Πρόκειται για μία φιλόδοξη (και ταυτόχρονα περίπλοκη, εξόχως δαπανηρή και ακόμη ατελή) πρόταση που στοχεύει σε μηδενικές εκπομπές μέχρι το 2050, μέσω ενός διεπίπεδου μηχανισμού: αρχικώς ενός ελάχιστου αναγκαστικού επιπέδου συμμόρφωσης, και κατόπιν ενός δεύτερου πιο ευέλικτου και αγορακεντρικού επιπέδου, όπου θα είναι δυνατή η χρήση πλεοναζόντων δικαιωμάτων (SUs), η αποταμίευση και η μεταβίβαση αυτών, καθώς και η υποχρέωση απόδοσής τους σε περίπτωση υπέρβασης των ορίων εκπομπών¹⁵⁴. Παρά τη θετική εισήγη-

151. Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, Οικονομικός αντίκτυπος της εφαρμογής του ΣΕΔΕ, Γνωμοδότηση ECO/671, Ιούλιος 2025, παρ. 3.3.

152. Βλ. Γνωμοδότηση ECO/671, ό.π.. Βλ. επίσης σκέψεις M. Manzone, L’OMI et l’UE: chevauchement ou excès de réglementation dans la décarbonation du transport maritime ?, DMF 2026, σελ. 216επ..

153. Έσοδα από ETS συνολικά 19 δις ετησίως από το 2028 (ECO/671, ό.π., 3.1), αλλά και κόστος για τη ναυτιλία μεταξύ 20-40 δις κατά την περίοδο 2024-2026.

154. Αναλυτικά για το περιεχόμενο και την αξιολόγηση της πρότασης, βλ. J. Kokarakis, *The IMO Net Zero Framework: Goals, Architecture and Timeline* (δημοσιευμένο επίσημο στον παρόντα τόμο).

ση της ΜΕΡC 83 (Απρίλιος 2025), στη συνέλευση του Οκτωβρίου 2025 προκρίθηκε η αναβολή λήψης απόφασης επί του θέματος για ένα χρόνο. Επί του παρόντος λοιπόν, η ΕΕ έχει να αντιμετωπίσει μόνη της τις προκλήσεις, ενδογενείς και εξωγενείς · θα ήταν χρήσιμο, για τον σκοπό αυτό, να αξιοποιήσει όλες τις διαθέσιμες αυτορρυθμιστικές δυνάμεις των οικείων παραγωγικών τομέων και να τις ενθαρρύνει με κάθε μέσο, επαναπροσδιορίζοντας τη δυναμική του διεθνούς διαμετακομιστικού εμπορίου¹⁵⁵. Αυτό αφορά και την ίδια την οπτική του CO₂, το οποίο μπορεί να αποτελέσει σύντομα αντικείμενο μεταφορικού έργου και αποθήκευσης.

155. Π.χ. περιβαλλοντικώς προσανατολισμένες ρήτρες, όροι λιμενικής εξυπηρέτησης, αναθεώρηση όρων ευθύνης - greenworthiness κ.λπ. (βλ. *C. de Salins, Décarbonation : Vers une évolution des pratiques du commerce international et de l'industrie maritime ?*, *DMF* 2025,3, σελ. 11.