

Πτυχιακή Εργασία:
**"Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ
ΕΝΩΣΗΣ"**

Βασιλεία Παπαδημητρίου

(Α.Γ.Μ. 4328)



ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΙΔΕΡΗΣ
ΑΕΝ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΙΟΥΝΙΟΥΣ 2021

Περίληψη

Η Ευρωπαϊκή Ναυτιλία διακατέχει βασικό ρόλο στην ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής δύναμης καθώς ενισχύει την οικονομία, την στρατηγική και την διαπραγματευτική δύναμή της. Για αυτόν τον λόγο, η ανάπτυξη, η θεμελίωση και η ασφάλιση των Ευρωπαϊκών θαλάσσιων μεταφορών κρίνεται αναγκαία, και αποτελούν βασικό στόχο την Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, προς επίτευξη του στόχου αυτού, επιδιώκει την προώθηση μίας Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής και την δημιουργία ενός ρυθμιστικού πλαισίου που θα αναφέρεται τόσο σε Ευρωπαϊκά όσο και σε εθνικά θέματα. Η οργάνωση της Πολιτικής αυτής, αποτέλεσε το έναυσμα για την ίδρυση πολλών οργανώσεων και περαιτέρω πολιτικών, ώστε να διαμορφωθεί και να εφαρμοστεί όσο το δυνατόν καλύτερα. Η παρούσα διπλωματική εργασία παρουσιάζει τους οργανισμούς και τις πολιτικές που δημιουργήθηκαν ώστε να επιτύχουν το έργο αυτό.

Abstract

European shipping is a key role in developing European power as it strengthens its economy, strategy and negotiating power. For this reason, growth, fundamental and insurance of European maritime transport is deemed necessary, and are a key objective of the European Union. The European Commission, to achieve this objective, seeks to promote a common maritime policy and the creation of a regulatory framework that will refer to both European and national issues. The organization of this policy has been triggered to set up many organizations and further policies to shape and implement as best as possible. This diploma thesis presents organizations and policies created to achieve this work.

Ευχαριστίες

Η παρούσα Πτυχιακή Εργασία είναι το αποτέλεσμα των σπουδών μου στην Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού.

Ιδιαίτερα θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου Δρ. Ιωάννη Σιδέρη, που με βοήθησε σε κάθε βήμα της συγγραφής, αλλά και σε κάθε βήμα της φοίτησής μου στην Ακαδημία.

Περιεχόμενα

<u>Κεφάλαιο 1: Εισαγωγή</u>	7
<u>Κεφάλαιο 2: Ιστορικά Στοιχεία</u>	
2.1. Η έναρξη διαμόρφωσης μίας κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής για την Ευρωπαϊκή Ένωση.....	8
2.2. Η Ευρωπαϊκή Ναυτιλιακή Πολιτική μετά το 1986.....	9
<u>Κεφάλαιο 3: Ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Ναυτιλιακής Πολιτικής</u>	
3.1 Η σημασία των θαλάσσιων μεταφορών ως προς την ενίσχυση της Ευρωπαϊκής Ένωσης	11
3.2 Ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Ναυτιλιακής Πολιτικής στην Παγκόσμια Ναυτιλία.....	12
<u>Κεφάλαιο 4: Επιδιωκόμενοι Στόχοι της Ναυτιλιακής Πολιτικής της Ε.Ε</u>	14
<u>Κεφάλαιο 5: Ευρωπαϊκοί και Παγκόσμιοι Οργανισμοί στην Ναυτιλία</u>	
5.1 Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στην Θάλασσα (EMSA).....	16
5.1.2. Οργανόγραμμα.....	17
5.1.3. Η δομή και ο ρόλος του οργανισμού.....	17
5.2 Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ναυτικού Δικαίου (European Maritime Law Organisation)..	18
5.3 Γενική Διεύθυνση Θαλάσσιας Πολιτικής και Αλιείας (DG MARE).....	18
5.4 Παγκόσμιοι Ναυτιλιακοί Οργανισμοί.....	19
5.4.1. International Maritime Organization (IMO).....	19
5.4.2. Διεθνής Οργανισμός Εργασίας – ΔΟΕ (ILO).....	20
5.5 Σύγκριση Ευρωπαϊκών και διεθνών οργανισμών στην ναυτιλία.....	21
<u>Κεφάλαιο 6: Ευρωπαϊκές Οργανώσεις Ναυτιλιακών συμφερόντων</u>	
6.1 Ένωση Ευρωπαίων Εφοπλιστών (ECSA).....	23
6.2 Ευρωπαϊκή Οργάνωση Ναυτεργασίας (ETF).....	25
6.3 Ευρωπαϊκός Οργανισμός Λιμένων (ESPO).....	26
6.4 Φόρουμ Ναυτιλιακών Βιομηχανιών (MIF).....	26
6.5 Συμβούλιο Ευρωπαίων Ναυλωτών (ESC).....	27
<u>Κεφάλαιο 7: Σύγχρονες Ευρωπαϊκές Πολιτικές στον τομέα της Ναυτιλίας</u>	
7.1 Νέα Ευρωπαϊκή Πολιτική – Η Πράσινη Βίβλος.....	28
7.1.1. Βασικοί στόχοι της Πράσινης Βίβλου (ΕΛΙΑΜΕΠ,2010).....	29
7.1.2. Η Αειφόρος Ανάπτυξη και η σημασία της.....	30
7.1.3. Κριτική αποτίμηση των προτάσεων της Πράσινης Βίβλου για μία νέα κοινή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης.....	30
7.2 Η Μπλε Βίβλος.....	31

7.2.1. Σχέδιο δράσης.....	32
7.2.2. Σχεδιάγραμμα για μία ολοκληρωμένη Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον τομέα της Ναυτιλίας.....	33
7.3 Κρατικές ενισχύσεις.....	34
7.4 Η ανταγωνιστική πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις θαλάσσιες μεταφορές.....	35
7.5 Μέθοδοι διαφύλαξης του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος.....	36
<u>Κεφάλαιο 8: Ομάδες Συμφερόντων.....</u>	<u>38</u>
<u>Κεφάλαιο 9: Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά την περίοδο της Πανδημίας του COVID-19.....</u>	<u>46</u>
9.1. Κριτική αποτίμηση του θεσμικού πλαισίου και των Παγκόσμιων Κανονισμών που αθετήθηκαν προς αντιμετώπιση της Πανδημίας.....	46
<u>Κεφάλαιο 10: Ανακεφαλαίωση και Συμπεράσματα.....</u>	<u>48</u>

Κεφάλαιο 1: Εισαγωγή

Η Ευρωπαϊκή Ναυτιλία διακατέχει βασικό ρόλο στην ανάπτυξη της Ευρώπης. Οι θαλάσσιες μεταφορές συνδέονται άμεσα με την Ευρωπαϊκή και την παγκόσμια οικονομία. Η ηγετική θέση που διακατέχει η Ευρωπαϊκή Ένωση στις θαλάσσιες μεταφορές, της προσφέρει πολλά πλεονεκτήματα, τόσο οικονομικά όσο και στρατηγικά. Σημαντικό είναι εδώ, να αναφερθεί ότι οι θαλάσσιες μεταφορές αντιπροσωπεύουν το 90% του συνόλου του εμπορίου, ενώ στην Ευρώπη το ποσοστό αυτό είναι 60%, καθώς υπάρχουν και εναλλακτικές λειτουργικές μορφές μεταφοράς. Για τους παραπάνω λόγους, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει θέσει σαν βασικό στόχο την ανάπτυξη, την βελτίωση και την ασφάλιση των θαλάσσιων μεταφορών.

Βέβαια, ο Ναυτιλιακός κλάδος απαιτεί συνεχή ανάπτυξη, οργάνωση και έλεγχο λόγω του πλήθους των πολιτικών που αναφέρονται σε αυτόν. Κάθε χώρα έχει διαμορφώσει την δική του Ναυτιλιακή Πολιτική που αναφέροται στις δικές της επιδιώξεις. Για αυτόν τον λόγο, κρίνεται απαραίτητη η διαμόρφωση μίας Ενιαίας Ευρωπαϊκής Πολιτικής που αποσκοπεί στο κοινό συμφέρον, οργανώνει και εμπεριέχει τις εθνικές πολιτικές, θεμελιώνοντας και θωρακίζοντας τις θαλάσσιες μεταφορές της Ευρώπης.

Οι βασικοί τομείς της Ενιαίας Ναυτιλιακής Πολιτικής καθορίστηκαν από τους σκοπούς που εξυπηρετούν και είναι οι εξής:

- Η θωράκιση της Ευρωπαϊκής Ναυτιλιακής ανταγωνιστικότητας.
- Η διατήρηση των Ευρωπαϊκών σημαιών στα πλοία.
- Η ενίσχυση των θαλάσσιων μεταφορών στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Ενίσχυση της Ναυτιλίας μικρών αποστάσεων.
- Ποιοτική παροχή υπηρεσιών.
- Ασφάλεια των ανθρώπων που εργάζονται στις θαλάσσιες μεταφορές
- Ασφάλεια των πλοίων
- Ασφάλεια του περιβάλλοντος
- Βελτίωση της Ναυτικής εκπαίδευσης

Η παρούσα διπλωματική εργασία αναλύει την Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε οργανωτικό και λειτουργικό επίπεδο. Επιπλέον, παρουσιάζει τον τρόπο διαμόρφωσης πολιτικών και λήψης αποφάσεων, τους Ευρωπαϊκούς Ναυτιλιακούς οργανισμούς καθώς και το ρυθμιστικά πλαίσια που έχουν εφαρμοστεί. Πιο συγκεκριμένα, εξετάζει τους στόχους της Ενιαίας Ναυτιλιακής Πολιτικής και τα μέσα για την επίτευξη αυτών.

Κεφάλαιο 2: Ιστορικά Στοιχεία

2.1. Η έναρξη διαμόρφωσης μίας κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής για την Ευρωπαϊκή Ένωση

Την 1η Ιανουαρίου του 1973 η Δανία, η Ιρλανδία και η Μεγάλη Βρετανία εντάσσεται στην Ευρωπαϊκή Ένωση διευρύνοντας τόσο την δύναμή της όσο και την ανάγκη για κάποιες αλλαγές, μέσα στις οποίες είναι και η σύνδεση του Ευρωπαϊκού Εμπορίου με τα νέα κράτη-μέλη της Ε.Ε.

Το ενδιαφέρον στον Ναυτιλιακό Τομέα και ειδικότερα στην έναρξη διαμόρφωσης μίας κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής, στράφηκε ένα χρόνο αργότερα, το 1974, μετά από απόφαση του Δικαστηρίου των Κοινοτήτων (ΔΕΚ).

Τον Μάιο του 1979 πραγματοποιείται στην Μανίλα διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών με θέμα "Εμπόριο και Ανάπτυξη (UNCTAD)" στο οποίο παρίσταται και η Κοινότητα. Ως αποτέλεσμα, εκδίδεται ο κανονισμός 954/79, ο οποίος αφορά την εφαρμογή του Κώδικα Συμπεριφοράς των Τακτικών Γραμμών (UNCTAD – United Nations Conference on Trade and Development) από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Το τέλος της υλοποίησης του UNCTAD ήρθε το 1974 και επικυρώθηκε λίγα χρόνια αργότερα, το 1983. Ο κανονισμός αυτός έγινε γνωστός και ως 40-40-20 καθώς κάθε χώρα έχει την δικαιοδοσία συμμετοχής στις θαλάσσιες μεταφορές σε ποσοστό 40% στις εξαγωγές, 40% μεταφοράς από τα πλοία που φέρουν την σημαία της χώρας εισαγωγής και 20% μεταφορά με πλοία που φέρουν σημαία τρίτων χωρών.

Βέβαια, πολλές χώρες έφεραν αντίρρηση στην τελική επικύρωση του κανονισμού αυτού, και έτσι αυτή άργησε. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την τροποποίηση του κανονισμού, ο οποίος στην τελική του μορφή δεν εμπεριείχε τις χώρες της ΕΕ και άλλων χωρών, οι οποίες προτίμησαν να λειτουργούν με τους κανόνες ανταγωνισμού.

Αργότερα, το 1982, το Συμβούλιο των Υπουργών μεταφορών βρίσκεται μπροστά στο Δικαστήριο Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων με την κατηγορία της παραβίασης της Συνθήκης της Ρώμης, καθώς και την κατηγορία αποτυχίας στον βασικό σκοπό του, δηλαδή την εισαγωγή μίας κοινής πολιτικής για τα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

2.2 Η Ευρωπαϊκή Ναυτιλιακή Πολιτική μετά το 1986

Το 1986 θεωρείται καθοριστική χρονιά, με το ενδιαφέρον της Επιτροπής και του Συμβουλίου στραμμένο στον Ναυτιλιακό τομέα. Στις 28 Φεβρουαρίου στις Βρυξέλλες, εγκρίνεται η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη, η οποία έθεσε καινούργια θεμέλια για την Ευρωπαϊκή πολιτική συνεργασία. Ως έναρξη ισχύος της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Πράξης καθορίστηκε η 1η Ιουλίου του 1987.

Επίσης, το 1986, συντάσσονται κάποιοι από τους πλέον καθοριστικούς κανονισμούς για την διαμόρφωση της ενιαίας Ναυτιλιακής Πολιτικής της ΕΕ. Πιο αναλυτικά συντάσσεται:

1. Ο Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθμ. 4055/86 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ των χωρών της ΕΕ και με τρίτες χώρες.
2. Ο Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4057/86 του Συμβουλίου για τις αθέμιτες πρακτικές καθορισμού ναύλων κατά τις θαλάσσιες μεταφορές.
3. Ο Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4058/86 για την ανάληψη συντονισμένων ενεργειών προκειμένου να εξασφαλισθεί η ελεύθερη πρόσβαση στις υπερωκεάνιες μεταφορές φορτίων.

Μετά την έκδοση των παραπάνω κανονισμών, το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής ένωσης θέτει καινούργιους στόχους για την βελτίωση της Ναυτιλιακής της πολιτικής. Ως νέους στόχους καθορίζει την προώθηση ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές, την συμπίεση του εμπορικού στόλου και την ποιοτική βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών. Βασικό στοιχείο στις παραπάνω επιδιώξεις, στις 3 Αυγούστου του 1989, η Επιτροπή υπέβαλλε στο συμβούλιο τις εξής προτάσεις:

- Κανονισμού του Συμβουλίου για την προώθηση ενός Κοινοτικού Νηολογίου (EUROS) και την ύψωση Κοινοτικής Σημαίας σε ποντοπόρα πλοία.
- Κανονισμού του Συμβουλίου για τον κοινό ορισμό του Κοινοτικού εφοπλιστή.
- Κανονισμού του Συμβουλίου για την ενεργοποίηση του κανόνα ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές που απευθύνεται στα κράτη-μέλη της Ε.Ε. (άρση του Cabotage)

Η ολομέλεια της 26ης Οκτωβρίου του 1990 αποδέχεται τους παραπάνω κανονισμούς, με κάποιες τροπολογίες.

Κατά την δεκαετία του 1990, πραγματοποιήθηκε ένα πλήθος τροποποιήσεων με στόχο την ενίσχυση της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Χαρακτηριστικό της δεκαετίας 1987-1990 ήταν ότι ονομάστηκε "Περίοδος της διαδικασίας συνεργασίας" καθώς βασικός στόχος της Ευρώπης, την περίοδο αυτή, ήταν η δημιουργία μίας Κοινής Πολιτικής και, ως εκ τούτου, μίας κοινής αγοράς.

Η ένταξη της μεθόδου της συναπόφασης εντάχθηκε στην διαδικασία λήψεως αποφάσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης το 1993, ενώ το έναυσμα δόθηκε δύο χρόνια νωρίτερα, στην συνθήκη του Μάαστριχτ (1991).

Παράλληλα, ο Ευρωπαϊκός ανταγωνισμός αλλά και η πρόληψη για την τήρηση και την έκδοση μέτρων Ασφαλείας, στον τομέα της Ναυτιλίας, ενισχύθηκε.

Η δημιουργία μίας κοινής Ευρωπαϊκής Αγοράς το 1992 επέφερε μία ραγδαία οικονομική ανάπτυξη. Έτσι, ξεκίνησε η σύνταξη της Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής, η οποία έδινε ιδιαίτερη έμφαση στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την Ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής. Στο πλαίσιο σύνταξης και επικύρωσης του Ευρωπαϊκού θεσμικού πλαισίου της Ναυτιλίας, πραγματοποιήθηκε και η συγγραφή της πρώτης Λευκής Βίβλου.

Το περιεχόμενο της πρώτης Λευκής Βίβλου είχε ως σκοπό να δώσει λύση σε καίρια προβλήματα που απασχολούσαν της Ευρωπαϊκή Ένωση, στον τομέα των θαλάσσιων υπηρεσιών.

Αργότερα, το 1996, η Ευρωπαϊκή Ένωση επαναπροσδιόρισε τους στόχους της στον τομέα της Ναυτιλίας και κατέληξε στις παρακάτω τρεις στρατηγικές:

- Την επίτευξη ενός ικανοποιητικού βαθμού προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και επιπέδου ασφαλείας.
- Την εφαρμογή των διεθνών κανόνων και την διασφάλιση, μέσω αυτών, του θεμιτού ανταγωνισμού.
- Την βελτίωση του ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον τομέα της Ναυτιλίας.

Το ποιοτικό αποτέλεσμα της Ευρωπαϊκής Ναυτιλιακής Πολιτικής, είχε θετική επίδραση τόσο στον τομέα της Ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, όσο και στις στρατηγικές που ακολούθησε στον εσω-εξωτερικό ανταγωνισμό στις θαλάσσιες μεταφορές.

Η Λευκή Βίβλος αναθεωρείται το 2001 και παίρνει τον τίτλο "Ευρωπαϊκή Πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010", την οποία, το 2006, αντικατέστησε, η Ανακοίνωση της Ευρώπης με θέμα "Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση – Βιώσιμη κινητικότητα στην Ήπειρο μας". Η Ανακοίνωση αυτή είχε ως αποτέλεσμα την Έκδοση της Πράσινης Βίβλου, το 2006. Η Πράσινη Βίβλος αποτελεί μία καινούργια βάση για την Ευρωπαϊκή Ναυτιλιακή Πολιτική, με θεμέλια πάντα την ενδυνάμωση της ναυτιλιακής οικονομίας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Τα τελευταία χρόνια, η Ευρωπαϊκή Ένωση διακινεί το εμπόριο της κατά 90% στο εξωτερικό και κατά 37% στο εσωτερικό της μέσω των θαλάσσιων μεταφορών. Χαρακτηριστικά, ο κ. Παναγιαννόπουλος στο 3ο Ναυτιλιακό Συνέδριο της Ναυτεμπορικής με θέμα "Η ναυτιλία αρωγός στην προσπάθεια της Ευρώπης να πρωταγωνιστήσει στο παγκόσμιο εμπόριο" αναφέρει "Η Ευρώπη είναι ο μεγαλύτερος εμπορικός έταίρος στο παγκόσμιο εμπόριο καθώς, εκπροσωπεί περίπου το 20% των παγκόσμιων εμπορικών συναλλαγών".

Κεφάλαιο 3: Ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Ναυτιλιακής Πολιτικής

3.1 Η σημασία των θαλάσσιων μεταφορών ως προς την ενίσχυση της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Όπως προαναφέρθηκε, οι θαλάσσιες μεταφορές διακατέχουν το 90% του Ευρωπαϊκού εξωτερικού εμπορίου και το 41% του εσωτερικού. Από τα ποσοστά αυτά γίνεται κατανοητή η καίρια θέση που κατέχει η Ναυτιλία στην ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Οι θαλάσσιες μεταφορές επιδρούν τόσο στην Ευρωπαϊκή οικονομία, καθώς αυξάνουν το εθνικό προϊόν, όσο και την στρατηγική και διαπραγματευτική ισχύ της. Ως αποτέλεσμα, η ενδυνάμωση της Ναυτιλιακής Πολιτικής εντάσσεται στις σημαντικότερες προτεραιότητες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η ναυτιλία, βέβαια, ενέχει πολύ σημαντικό ρόλο και για τα κράτη – μέλη της Ευρώπης, ειδικά η ακτοπλοΐα, η οποία διακατέχει κοινωνικό, πολιτιστικό και οικονομικό ρόλο. Σημαντικό είναι να αναφερθεί και η ναυτική παράδοση την οποία διαθέτει μεγάλο πλήθος των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης με την πρώτη θέση να ανήκει στην Ελλάδα και να ακολουθούν η Πορτογαλία, η Ισπανία, η Πορτογαλία, η Γαλλία, η Ιταλία και η Γερμανία.

Ο κεντρικός ρόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην Παγκόσμια οικονομία οφείλεται σε πολύ μεγάλο ποσοστό στην ισχυρή θέση που κατέχει στην Ναυτιλία.

Παρ'όλα αυτά, η θέση της και η ισχύ της δεν είναι δεδομένη καθώς έρχεται αντιμέτωπη με μεγάλο ανταγωνισμό. Η αντιμετώπιση του ανταγωνισμού αυτού απαιτεί συνεχή βελτίωση και ανάπτυξη του Ευρωπαϊκού στόλου, καθώς και άμεση προσαρμογή στις συνεχώς μεταβαλλόμενες και απρόβλεπτες συνθήκες.

Οι θαλάσσιες μεταβολές και ειδικότερα, η διαμόρφωση μίας ενιαίας πολιτικής ήταν πάντα στο επίκεντρο της προσοχής της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Βέβαια, κάθε κράτος-μέλος έχει το δικαίωμα της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις μεταφορές δια θαλάσσης αν αυτές, φυσικά, συμφωνούν με τους Κανονισμούς¹ τους οποίους έχει θεσπίσει η Ευρωπαϊκή Ένωση αλλά και με τους κανόνες του θεμιτού ανταγωνισμού.

Εξαιτίας των πολλών πλεονεκτημάτων που διαθέτει το εμπόριο δια θαλάσσης, όπως το οικονομικό κέρδος και του περιβαντολλογικό κέρδος, η ισχυρή θέση που κατέχει η Ναυτιλία θα συνεχίζει να υφίσταται στο μέλλον όπως και ο κοινωνικός – οικονομικός ρόλος που έχει για τα κράτη – μέλη.

¹ 4055/86, 4056/86, 4057/86, 4058/86

3.2. Ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Ναυτιλιακής Πολιτικής στην Παγκόσμια Ναυτιλία

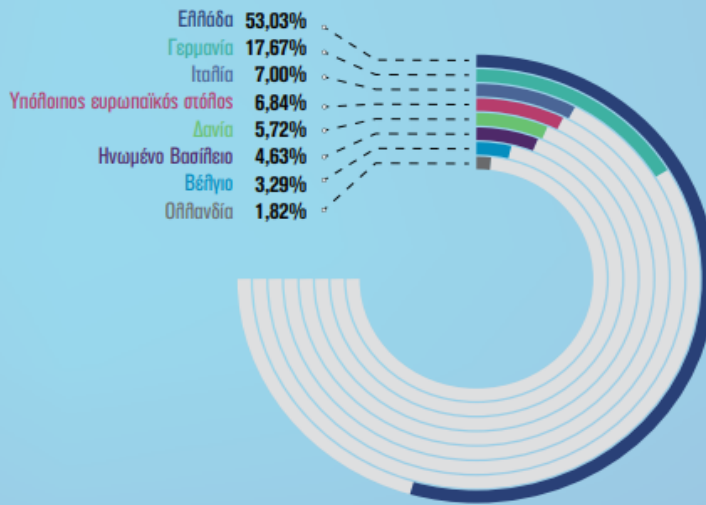
Η Ευρώπη αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα και ισχυρότερα θαλάσσια κέντρα σε παγκόσμιο επίπεδο. Κατά το μήκος της ακτογραμμής της Ευρωπαϊκής Ένωσης υπάρχουν 329 βασικοί λιμένες, ενώ στην Ευρώπη ανήκει παραπάνω από το ένα τρίτο του συνόλου των θαλάσσιων μεταφορών.



Αν αναλογιστούμε ότι περίπου το 80% του παγκόσμιου εμπορίου κατ' όγκο και πάνω από το 70% του παγκόσμιου εμπορίου σε αξία μεταφέρονται διά θαλάσσης, καταλαβαίνουμε τον σημαντικό ρόλο που έχει η Ευρωπαϊκή Ναυτιλία, όχι μόνο στις παγκόσμιες μεταφορές διά θαλάσσης αλλά και στο παγκόσμιο εμπόριο και οικονομία.

Ισχυρή είναι η παρουσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην παγκόσμια ναυτιλία μικρών αποστάσεων, προωθώντας ένα αποδοτικό σύστημα μεταφοράς, περισσότεροι από 400 εκατομμύρια επιβάτες τον χρόνο επιβιβάζονται και αποβιβάζονται σε λιμένες τις Ευρωπαϊκής Ένωσης.

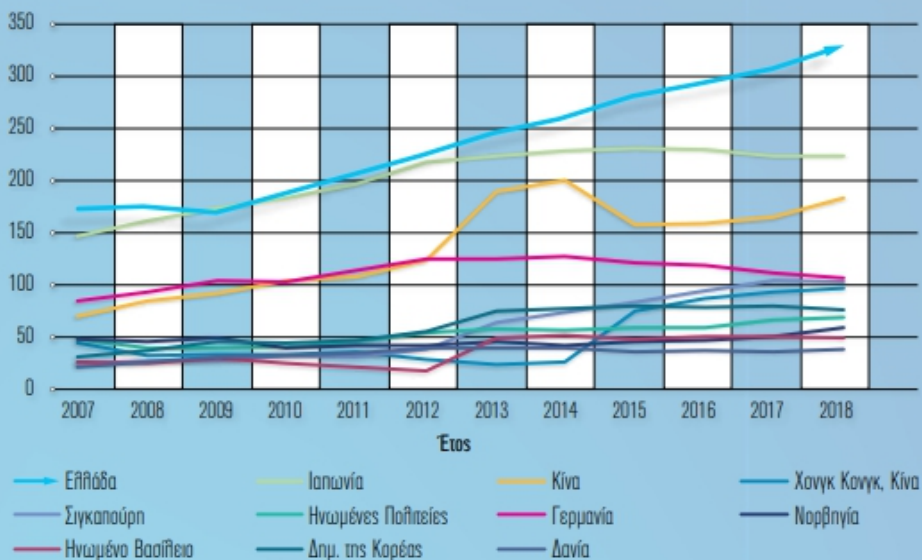
ΣΧΗΜΑ 4
Ο ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ - ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ
 (ΣΕ DWT, ΠΛΟΙΑ>1.000 GT)



Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή, EU Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2018

Κύριος λόγος, βέβαια, της ηγετικής θέσης που διακατέχει η Ευρωπαϊκή Ένωση στην Παγκόσμια Ναυτιλία, είναι η ισχυρή ναυτιλία της Ελλάδας. Ο ελληνόκτητος στόχος αντιπροσωπεύει το 53% του Ευρωπαϊκού στόλου (σε dwt) και το 20.9% του παγκόσμιου στόλου. Επιπλέον, βρίσκεται στην πρώτη θέση της πλοιοκτησίας σε παγκόσμιο επίπεδο, όπως φαίνεται στο παρακάτω σχεδιάγραμμα.

ΣΧΗΜΑ 3
Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ - ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ, 2007-2018
 (ΣΕ DWT, ΠΛΟΙΑ>1.000 GT)



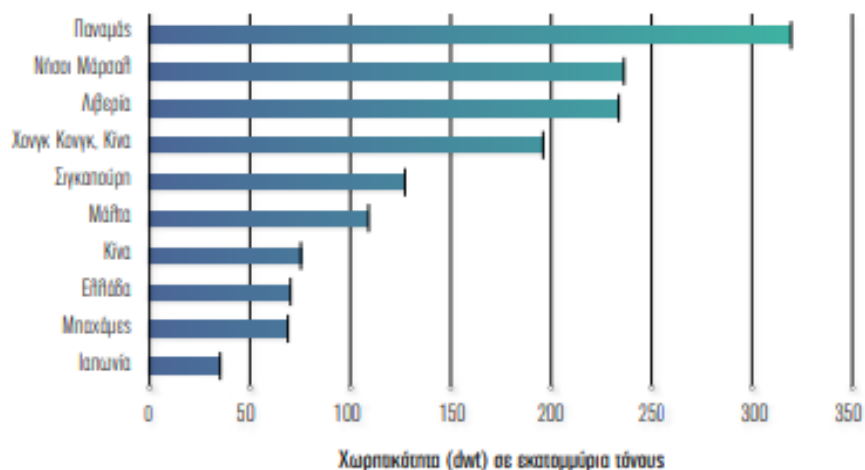
Πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2007-2018

Κεφάλαιο 4: Επιδιωκόμενοι Στόχοι της Ναυτιλιακής Πολιτικής της Ε.Ε

Οι θαλάσσιες μεταφορές κατείχαν ανέκαθεν την θέση της κινητήριου δυνάμεως για την Ευρωπαϊκή οικονομία. Συγχρόνως, ο κλάδος της Ναυτιλίας προσφέρει μεγάλο πλήθος θέσεων εργασίας με υψηλές αποδοχές για τους Ευρωπαίους πολίτες.

Το ποσοστό του Ευρωπαϊκού στόλου στην Παγκόσμια Ναυτιλία ανέρχεται στο 41% (σε μεταφορική ικανότητα). Αξιοσημείωτη είναι, βέβαια, και η συνεχής βελτίωση του Ευρωπαϊκού στόλου ώστε να ανταποκρίνεται στα Παγκόσμια δεδομένα. Ωστόσο, η Ευρωπαϊκή Ναυτιλιακή ισχύ εξακολουθεί να απειλείται από νηολόγια τρίτων χωρών, όπως φαίνεται στο παρακάτω σχήμα, τα οποία προσφέρουν πλήθος ευκαιριών τόσο στα κεφάλαια, όσο και στο εργατικό δυναμικό.

ΟΙ 10 ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΙ ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΣΤΟΛΟΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ - ΝΗΟΛΟΓΙΑ (ΣΕ DWT, ΠΛΟΙΑ > 1.000 GT)



Πηγή: IHS Markit, World Shipping Encyclopaedia, Ιανουάριος 2019

Συμπερασματικά, οι στόχοι της Ευρωπαϊκής Ναυτιλιακής Πολιτικής πρέπει να επικεντρωθούν τόσο στην διατήρηση και ανάπτυξη της ισχυρής θέσης που κατέχει στην Παγκόσμια Ναυτιλία όσο και στην αντιμετώπιση των κινδύνων που την απειλούν.

Βασικοί Οικονομικοί στόχοι

1. Διατήρηση Παγκόσμιων όρων ανταγωνισμού

Ένας στόχος ζωτικής σημασίας για την Ευρωπαϊκή Ναυτιλία είναι η τήρηση των προβλεπόμενων κανόνων ανταγωνισμού. Ένα ελκυστικό και ποιοτικό πλαίσιο που θα περικλείει το ανθρώπινο δυναμικό, την προστασία του περιβάλλοντος και την καθ'όλα άριστη προσφορά υπηρεσιών δια θαλάσσης, συμπεριλαμβανομένης της βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας των Ευρωπαϊκών συμπλεγμάτων ναυτιλιακών φορέων (Maritime Clusters).

2. Στήριξη των ισότιμων όρων διεθνών ναυτιλιακών συναλλαγών και ισότιμων όρων ανταγωνισμού.

Κρίθηκε μεγίστης σημασίας η δραστηριοποίηση για την στήριξη των ισότιμων όρων διεθνών ναυτιλιακών συναλλαγών και την ισότιμη πρόσβασης στις αγορές. Απαραίτητη κρίνεται η απελευθέρωση των συναλλαγών στις Ναυτιλιακές υπηρεσίες.

Παράλληλα, το ενδιαφέρον της Ευρώπης θα πρέπει να είναι στραμμένο στην προσφορά ποιοτικών Ναυτιλιακών υπηρεσιών, η οποία έχει ως απώτερο σκοπό της κατοχύρωση ισότιμων όρων ανταγωνισμού στον τομέα των μεταφορών δια θαλάσσης.

Βασικοί στόχοι που αφορούν το ανθρώπινο δυναμικό

1. Θέσπιση νέων μέτρων

Θέσπιση νέων, θετικών μέτρων που βελτιώνουν και εξυπηρετούν την πολυετή σταδιοδρομία στους Ναυτιλιακούς φορείς, επικεντρώνοντας το ενδιαφέρον στην βελτίωση των δεξιοτήτων των Ευρωπαίων αξιωματικών αλλά και την ανάπτυξη των προοπτικών προαγωγής για τα κατώτερα πληρώματα.

2. Δίκαιη μεταχείριση των Ναυτιλλομένων

Η τήρηση και η προσαρμογή των κανονισμών του διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) και της Παγκόσμιας Οργάνωσης Εργασίας (ΠΟΕ), που αφορούν όλες τις απαιτούμενες ενέργειες σε περίπτωση ατυχήματος ναυτιλλομένου και της άδειας παραμονής στην στεριά.

3. Εξοικείωση των Ναυτιλλομένων με τεχνολογικών δυνατοτήτων που προσφέρονται.

Μεγάλη σημασία οφείλεται να δοθεί στην εξοικείωση των Ναυτιλλομένων με το πλήθος δυνατοτήτων που προσφέρει η τεχνολογική ανάπτυξη και η χρήση αυτών με στόχο την βελτίωση της διαμονής στην θάλασσα.

4. Τήρηση Κανονισμών της STCW (Standards of Training Certification and Watchkeeping).

Τήρηση όλων των απαιτήσεων και των κανονισμών που έχει θεσπίσει η Διεθνής Σύμβαση «Περί προτύπων εκπαίδευσης των ναυτιλλομένων, πιστοποιητικών ικανότητας και τηρήσεως φυλακών (STCW)», από τις χώρες που εκδίδουν πιστοποιητικών ικανότητας των ναυτικών.

5. Βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων.

Μεγάλες προσπάθειες έχουν καταβληθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση, ώστε να αξιοποιηθούν στο μέγιστο όλα τα μέσα για την προστασία του περιβάλλοντος στις μεταφορές δια θαλάσσης. Βασικός άξονας του ρυθμιστικού πλαισίου της περιβαλλοντικής προστασίας είναι η πρόληψη ατυχημάτων και η πρόβλεψη πιθανών παραγόντων που μπορούν να οδηγήσουν σε αυτά. Βέβαια, ο στόχος αυτός είναι μακροπρόθεσμος και απαιτεί συνεχής προσπάθειες και ρυθμίσεις ώστε να επιτευχθεί η μηδενική παραγωγή αποβλήτων και εκπομπών.

Κεφάλαιο 5: Ευρωπαϊκοί και Παγκόσμιοι Οργανισμοί στην Ναυτιλία

5.1. Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στην θάλασσα (EMSA).

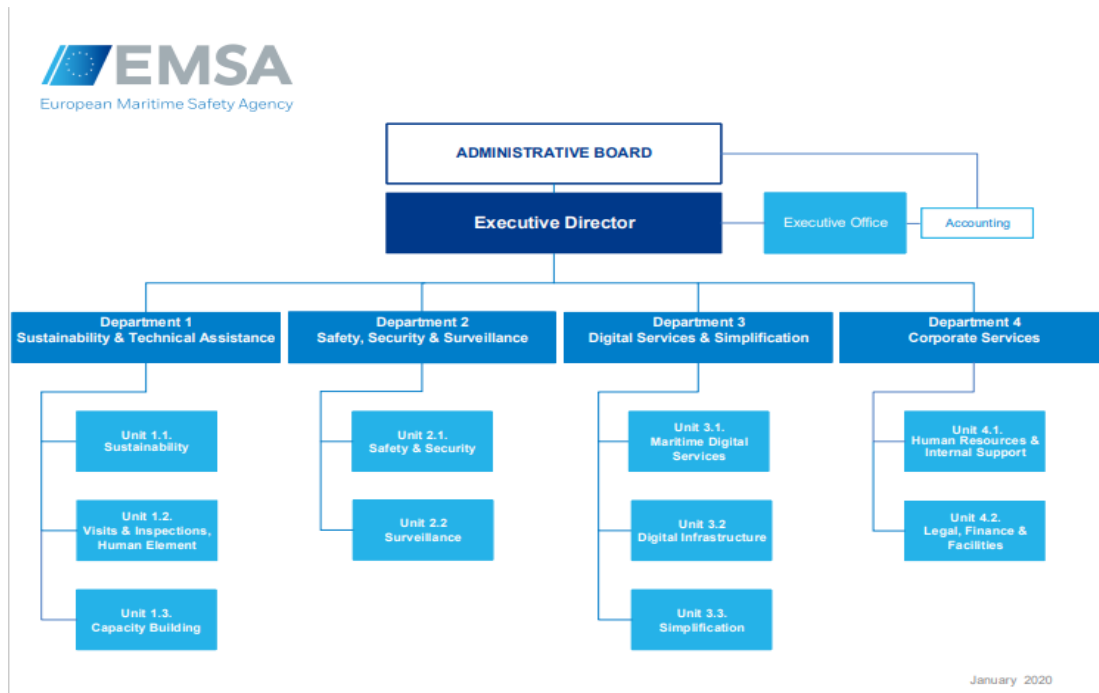
Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στην θάλασσα (European Maritime Safety Agency) ξεκίνησε να λειτουργεί την δεκαετία του 1990 και έχει την έδρα του στην Λισαβόνα της Πορτογαλίας.

Σκοπός του οργανισμού είναι η αναβάθμιση της ασφάλειας στην θάλασσα (Maritime Safety), η προστασία του περιβάλλοντος από την ρύπανση των πλοίων και η ναυτική ασφάλεια (Maritime Security).

Επί του πρακτέος, ο Οργανισμός προσφέρει αρωγή τεχνικής φύσεως στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στα κράτη μέλη για την οργάνωση και την υλοποίηση της Ευρωπαϊκής νομοθεσίας στο πλαίσιο της δημιουργίας, της συντήρησης και της επιθεώρησης των Ευρωπαϊκών πλοίων, την διαχείριση απορριμάτων στα Ευρωπαϊκά λιμάνια, την πιστοποίηση του εξοπλισμού στα πλοία και την διαδικασία του κρατικού ελέγχου. Έντονα δραστηριοποιείται και στον χώρο της μόλυνσης των θαλασσών από πετρέλαιο, οργανώνοντας πλοία έτοιμα να ανταποκριθούν στην περίπτωση αυτή. Επιπλέον, ο οργανισμός λειτουργεί σαν σύμβουλος της Επιτροπής σε τεχνικά και επιστημονικά θέματα, θέματα θαλάσσιας ασφάλειας και προστασίας, αξιολογώντας συνεχώς τους ισχύοντες κανονισμούς και πραγματοποιώντας διαφορές μεταρρυθμίσεις όταν οι προαναφερθέντες δεν είναι αποτελεσματικοί.

Τέλος, παρέχει σημαντική βοήθεια στον τομέα της αποτελεσματικής επικοινωνίας των Κρατών Μελών και ο ίδιος επικοινωνεί με μεγάλο πλήθος των φορέων της Ναυτιλίας.

5.1.2. Οργανόγραμμα



Ο Οργανισμός διαθέτει 3 υπηρεσίες με 9 τμήματα τα οποία διοικούνται από τον Εκτελεστικό διευθυντή ο οποίος διοικεί σύμφωνα με το άρθρο 15 του κανονισμού (EC) Νο 1409/2002. Τον Εκτελεστικό Διευθυντή ακολουθούν ιεραρχικά οι Προϊστάμενοι των τριών υπηρεσιών, το συμβούλιο υπεύθυνο για την πολιτική, το συμβούλιο υπεύθυνο για την επικοινωνία, ο αξιωματούχος του λογιστικού τομέα και ένα κλιμάκιο εσωτερικού ελέγχου.

5.1.3. Η δομή και ο ρόλος του οργανισμού

Η βασική δομή του οργανισμού αποτελείται από έναν εκτελεστικό διευθυντή του οποίου τα καθήκοντα αφορούν την οργάνωση, την λειτουργία και την ανάπτυξη του οργανισμού καθώς και τις αναφορές στο διοικητικό συμβούλιο. Η ομάδα υποστήριξης του αποτελείται από έναν λογιστή, έναν συντονιστή εσωτερικού ελέγχου και έναν ειδικό σύμβουλο. Ο εκτελεστικός διευθυντής και η ομάδα υποστήριξης του λειτουργούν συνεργατικά ώστε να διασφαλίσουν την καλύτερη δυνατή λειτουργία του οργανισμού σε θέματα πολιτικής, επικοινωνίας σχεδιασμού και ελέγχου.

Ως επιβλέποντες σε αυτά τα ζητήματα έχει οριστεί το Διοικητικό Συμβούλιο (Administrative Board) το οποίο ελέγχει επίσης το πρόγραμμα εργασίας του οργανισμού, τον προϋπολογισμό και το οργανόγραμμα (establishment plan) κ.α.. Το Διοικητικό Συμβούλιο αποτελείται από τους αντιπροσώπους των κρατών-μελών, της Ισλανδίας και της Νορβηγίας, από τέσσερις αντιπροσώπους της Επιτροπής και τέσσερις αντιπροσώπους της Ναυτιλιακής βιομηχανίας, χωρίς βέβαια, οι τελευταίοι να διαθέτουν δικαίωμα ψήφου.

Μεγάλη υποστήριξη σε αρκετούς τομείς παρέχει και η υπηρεσία Εταιρικών Υπηρεσιών (Corporate Service). Η υπηρεσία αυτή αποτελείται από τα τμήματα των Human Resources and Internal Support, Legal, Financial and Facilities support.

Η υπηρεσία Ασφάλειας και Προτύπων (Safety and Standards) έχει ως αντικείμενο ενασχόλησης την διασφάλιση της εφαρμογής της ευρωπαϊκής νομοθεσίας για την ασφάλεια στην θάλασσα (maritime safety), την ναυτική ασφάλεια (maritime security) και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης. Τα τμήματα της υπηρεσίας είναι τα εξής: Visits and Inspections, Ship Safety, Enviroment and Capacity Building.

Τέλος, η υπηρεσία λειτουργιών (operations) αποτελείται από τα ακόλουθα τμήματα: Pollution Responce Services, Vessel and Port Reporting, Maritime Survellance and Digitalisation and Application Development.

5.2. Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ναυτικού Δικαίου (European Maritime Law Organisation)

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ναυτικού Δικαίου (European Maritime Law Organisation – EMILO) δημιουργήθηκε το 1991 με σκοπό να δώσει μια ουδέτερη και ανεξάρτητη πλατφόρμα διαβούλευσης και έρευνας στον τομέα της Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας και της πολιτικής θαλάσσιων μεταφορών. Ο EMILO διοργανώνει συνέδρια και σεμινάρια που αφορούν πλήθους τομέων της Ευρωπαϊκής Ναυτιλιακής Πολιτικής.

Ο οργανισμός έχει στόχο την επίτευξη της καλύτερης δυνατής επικοινωνίας και συνεργασίας των επαγγελματιών της Ναυτιλίας μέσω συζητήσεων και αναλύσεων που αφορούν πληθώρα καιρίων ζητημάτων όπως ο ανταγωνισμών στις θαλάσσιες μεταφορές οι τελευταίες εξελίξεις στο νομοθετικό πλαίσιο της ναυτιλίας, η θαλάσσια ασφάλεια, η ασφάλεια του περιβάλλοντος, τα λιμάνια, τις κρατικές ενισχύσεις (state aid), τα P & I clubs κ.α.

Στα συνέδρια αυτά έχουν γνωστοποιηθεί αρκετές σοβαρές αποφάσεις της Επιτροπής, ενώ δέχεται την στήριξη της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού και της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφοράς Ενέργειας.

5.3. Γενική Διεύθυνση Θαλάσσιας Πολιτικής και Αλιείας (DG MARE)

Η Γενική Διεύθυνση Θαλάσσιας Πολιτικής και Αλιείας (D..... General for Maritime Affairs and Fisheries) έχει ως σκοπό την ορθή εφαρμογή και τήρηση της Κοινής Αλιευτικής Πολιτικής και της ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής από όλα τα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ως έδρα έχει της Βρυξέλες και το ανθρώπινο δυναμικό της φθάνει τους 400 υπαλλήλους με επικεφαλής τον γενικό διευθυντή της DG MARE, Joao Aguiar Machono. Υπάρχουν έξι διευθύνσεις με αρμοδιότητες που αφορούν όλους τους τομείς της θαλάσσιας και αλιευτικής πολιτικής.

Κύριος σκοπός της DG MARE είναι η αξιοποίηση όλων των ευκαιριών που παρέχει η Ευρωπαϊκή ναυτιλιακή οικονομία και η παροχή σταθερά ποιοτικών και υγιεινών εμπορευμάτων αλιείας, η προστασία των θαλάσσιων και η ανάπτυξη των παράκτιων κοινοτικών. Πιο ουσιαστικά, αποσκοπεί στην βελτίωση και την ευημερία του κλάδου της αλιείας, με θεμέλιο την πίστη εφαρμογή της κοινής Αλιευτικής Πολιτικής, η οποία αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο της ορθότερης και βέλτιστης εκμετάλλευσης των αλιευτικών πόρων.

5.4. Παγκόσμιοι Ναυτιλιακοί Οργανισμοί

5.4.1. International Maritime Organisation (IMO)

Ο Διεθνής Οργανισμός Ναυσιπλοΐας (International Maritime Organisation) αποτελεί οργανισμό των Ηνωμένων Εθνών, ο οποίος εξειδικεύεται σε τεχνικά θέματα που αφορούν την Ναυτιλία. Ιδρύθηκε στην Γενεύη στις 17 Μαρτίου 1948 ως IMCO (Intergovernmental Maritime Consultative Organisation), συνεδρίασε για πρώτη φορά τον Ιανουάριο του 1959 και το 1982 μετονομάστηκε σε IMO. Η έδρα του είναι στο Λονδίνο. Ο IMO διαθέτει την ευθύνη της θέσπισης και της εφαρμογής όλων των απαιτούμενων κανονισμών και μέτρων ώστε να διασφαλιστεί η προστασία και η ασφάλεια της διεθνούς ναυτιλίας και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την ρύπανση που δημιουργούν τα πλοία. Κύριος στόχος του IMO είναι η δημιουργία ενός θεσμικού πλαισίου, το οποίο θα χαρακτηρίζεται από δικαιοσύνη, αποδοτικότητα και λειτουργικότητα και το οποίο θα εφαρμόζεται στην παγκόσμια ναυτιλία. Εν ολίγης, ο IMO αποσκοπεί στην ορθή και πιστή εφαρμογή των κανονισμών που έχει θεσπίσει από τους εφοπλιστές και κυρίως από τους ναυτικούς που επανδρώνουν τα πλοία εισάγοντας μία "κουλτούρα" ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος. Κάθε μέτρο που εισάγει ο IMO ελέγχεται ως προς την αποτελεσματικότητά του από το κατά πόσο αυτό γίνεται αποδεκτό και το αληθινό ποσοστό εφαρμογής του. Ο IMO σημειώνει μεγάλη επιτυχία σαν οργανισμός καθώς οι σπουδαιότερες Συμβάσεις έχουν εφαρμοστεί από κράτη των οποίων οι εθνικοί στόλοι διαθέτουν το 98% της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Λαμβάνοντας υπόψιν ότι η Ναυτιλία διαχειρίζεται το 80% του παγκόσμιου εμπορίου και την προσπάθεια του IMO να βελτιώσει τις θαλάσσιες μεταφορές δημιουργώντας ένα πλαίσιο κανονισμών και πολιτικών που θα εφαρμόζεται παγκοσμίως, κατανοούμε το ποσοστό επιρροής που έχει ο IMO όχι μόνο στην παγκόσμια ναυτιλία αλλά και στο παγκόσμιο εμπόριο και οικονομία.

Οι κανονισμοί του IMO καλύπτουν ένα μεγάλο ποσοστό στην λειτουργία των πλοίων συμπεριλαμβανομένων των κανονισμών σχεδιασμού του πλοίου, τον απαιτούμενο εξοπλισμό, την επαρκή επάνδρωση του, την ορθή λειτουργία και διαχείριση αυτού από τους ιδιοκτήτες και τους εφοπλιστές.

Εν κατακλείδι, ο IMO έχει αναλάβει έναν σπουδαίο σκοπό που αποβλέπει στην βελτίωση της Παγκόσμιας Ναυτιλίας και ως εξ' επί τούτου των εθνικών Ναυτιλιακών βιομηχανικών και οικονομιών, δημιουργώντας μία βιώσιμη ναυτιλία, ένα περιβαλλοντολογικό πλαίσιο με στόχο τους μηδενικούς θαλάσσιους ρύπους και στην λήψη μέτρων ασφαλείας για τους ανθρώπους, τα πλοία, τα φορτία και τις θάλασσες σε παγκόσμια κλίμακα.

IMO Organization Structure



Πηγή: <http://marineengg.blogspot.com/2013/05/important-imo-conventions.html>

5.4.2. Διεθνής Οργανισμός Εργασίας – ΔΟΕ (ILO)

Ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας ή αλλιώς Διεθνές Γραφείο Εργασίας (International Labour Officer – Bureau International de Travail) ιδρύθηκε στις 11 Απριλίου 1919, στην διάσκεψη για την Ειρήνη που πραγματοποιήθηκε στο Παρίσι, ως παράρτημα της Κοινωνίας των Εθνών – ΚΤΕ. Αρχικά, διαθέτει 45 κράτη-μέλη, ενώ τώρα έχει ξεπεράσει τα 150 κράτη-μέλη. Το 1969, ο οργανισμός βραβεύτηκε με το Νόμπελ Ειρήνης.

Ο οργανισμός σαν κύριους στόχους έχει την θεμελίωση της κοινωνικής δικαιοσύνης ως βασικό στοιχείο της Παγκόσμιας Ειρήνης.

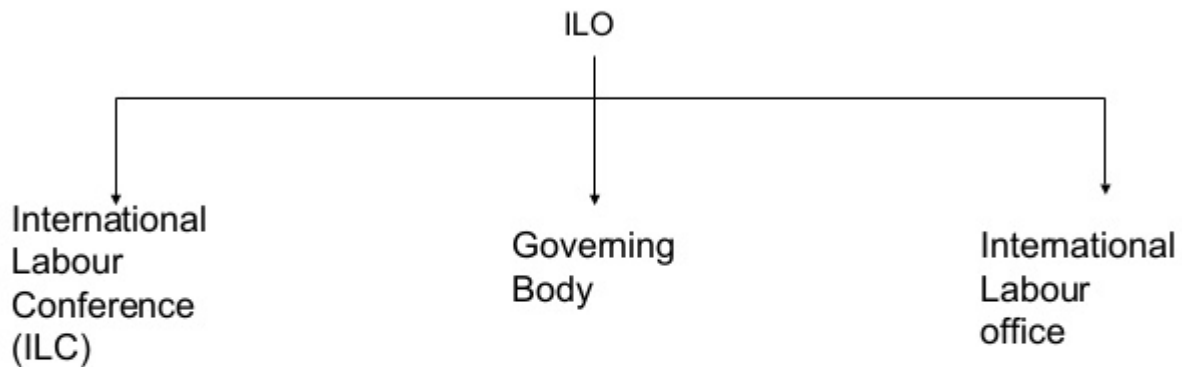
- Την Καθιέρωση συγκεκριμένου ωραρίου εργασίας που θα εφαρμόζεται για κάθε εργασία σε όλες τις χώρες του κόσμου ώστε να βελτιωθούν οι συνθήκες εργασίας και να αποφευχθεί η κάθε είδους εκμετάλλευσης της ανθρώπινης εργασίας.

- Την Καθιέρωση μίας επαρκούς χρηματικής αμοιβής.
- Την λήψη μέτρων κατά της ανεργίας.
- Την λήψη μέτρων προστασίας από εργατικά ατυχήματα.
- Την προστασία όλων των ανθρώπινων δικαιωμάτων και την πρόληψη κατά της παιδικής εργασίας και την παραβίαση των δικαιωμάτων των γυναικών.

Τον Οκτώβριο του 1919 πραγματοποιήθηκε η πρώτη συνεδρίαση του ILO είχαν σκοπό την επίλυση σοβαρών προβλημάτων της εποχής, για παράδειγμα:

1. Η προώθηση της μείωσης των ωρών εργασίας.
2. Η λήψη μέτρων κατά της ανεργίας.
3. Η Κοινωνική ασφάλιση.
4. Η προστασία των εργασιακών δικαιωμάτων των γυναικών σε περίπτωση μητρότητας.
5. Ο καθορισμός των αποδεκτών συνθηκών εργασίας των νεαρών ατόμων και των γυναικών

Structure of ILO



5.5 Σύγκριση Ευρωπαϊκών και διεθνών οργανισμών στην ναυτιλία

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει το δικαίωμα εκπροσώπησης μέσω των κρατών-μελών της στους Διεθνείς οργανισμούς. Στις συνεδριάσεις του IMO η Ευρωπαϊκή Ένωση λαμβάνει μέρος με τον ρόλο του παρατηρητή (observer status). Η εκπροσώπηση των κρατών-μελών στις παραπάνω συνεδριάσεις δεν αντιπροσωπεύουν εθνικά συμφέροντα αλλά Ευρωπαϊκά συμφέροντα όπως αυτά καθορίζονται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Βέβαια, τα κράτη-μέλη μπορούν να προβάλλουν τις

εθνικές τους θέσεις, αν λάβουν έγκριση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει το δικαίωμα να επηρεάσει τις αποφάσεις των διεθνών οργανισμών.

Μία βασική διαφορά των Ευρωπαϊκών και των διεθνών οργανισμών από την οπτική των κρατών-μελών είναι ότι η ΕΕ μπορεί να επιβάλλει πολιτικές αποφάσεις στα κράτη-μέλη, καθώς οι κοινοτικές αποφάσεις υπερισχύουν του εθνικού δικαίου. Η ΕΕ δεν φέρει καμία νομική υποχρέωση εφαρμογής των διεθνών κανονισμών, αλλά τους μεταφέρει στα πλαίσια του κοινοτικού δικαίου σε μορφή Οδηγιών ή Κανονισμών τις αποφάσεις του ΙΜΟ, οι οποίες διαθέτουν νομική ισχύ και τα κράτη-μέλη έχουν την υποχρέωση εφαρμογής τους. Σημαντικό είναι να σημειωθεί ότι μέχρι το τέλος του 20στού αιώνα, οι Ευρωπαϊκοί και οι διεθνείς κανονισμοί συμβάδιζαν στις θαλάσσιες πολιτικές που ακολουθούσαν.

Το διεθνές δίκαιο δεν υποχρεώνει κανένα από τα κράτη μέλη του Οργανισμού να πραγματοποιήσει εφαρμογή των κανονισμών που η ίδια έχει θεσπίσει και έχει παραχωρίσει το δικαίωμα αυτόνομης δράσης. Παρ'ολά αυτά, η υποχρέωση της πίστης (Obligation of Loyalty) που υπάρχει στο κοινοτικό δίκαιο αναφέρει ρητά ότι πρέπει να υπάρχει συνεργασία μεταξύ της Ένωσης και των κρατών-μελών της, καθώς έχουν θέσει κοινούς κανονισμούς και στόχους.

Η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης που αφορά τον ΙΜΟ χωρίζεται στις παρακάτω κατηγορίες:

1. Κοινή Πολιτική
2. Συντονιστική Πολιτική
3. Κοινοτική Πολιτική

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, όπως προαναφέρθηκε, διαθέτει το δικαίωμα να προωθήσει τις προτάσεις της στον ΙΜΟ, μέσο πορίσματος. Το πόρισμα αυτό απαιτεί συγκρότηση ειδικών τεχνικών επιτροπών ώστε να συνταχθεί. Επιπλέον, πρέπει να λάβει την έγκριση του Συμβουλίου. Έαν οι παραπάνω διαδικασίες πραγματοποιηθούν επιτυχώς, τότε το πόρισμα μπορεί να προωθηθεί στον ΙΜΟ σε προφορική ή γραπτή μορφή, από το προεδρεύον κράτος της Ε.Ε., ή από την Επιτροπή, ή από κάποιο άλλο κράτος.

Η βοήθεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στην διαμόρφωση της πολιτικής του ΙΜΟ έχει φανεί αρκετά αποτελεσματική και πολλές από τις προτάσεις της έχουν επιφέρει θετικές αλλαγές π.χ. Η τροποποίηση της MARPOL για τα δεξαμενόπλοια διπλού κύτους, η οποία μετά από πρόταση της Ε.Ε. εφαρμόστηκε από τον ΙΜΟ το 1992.

Παρ'όλα αυτά, το 2000 μετά το τραγικό ατύχημα της ERIKA MV, η Ευρωπαϊκή Ένωση προέβει στην εφαρμογή αυστηρότερων πολιτικών τόσο για την περιβαλλοντολογικό όσο και για την ανθρώπινη ασφάλεια στην θάλασσα. Έτσι, εκδίδοντας τους δικούς της Κανονισμούς και Οδηγίες ακολούθησε μία πιο ανεξάρτητη πορεία. Ακόμα υπάρχουν πολλά περιβαλλοντολογικά θέματα και ζητήματα ασφαλείας στα οποία παρουσιάζουν διαφορετικές θέσεις, αλλά είναι αναγκαία η συνεργασία τους στο μέλλον ώστε να αντιμετωπίσουν με κοινές πολιτικές κοινά προβλήματα.

Κεφάλαιο 6: Ευρωπαϊκές Οργανώσεις Ναυτιλιακών συμφερόντων

6.1. Ένωση Ευρωπαίων Εφοπλιστών (ECSA)

Η Επιτροπή Ευρωπαίων Εφοπλιστών δημιουργήθηκε το 1962 και έχει την έδρα της στο Παρίσι (Comite des Associations d'Armateurs du Marche Communautaire – CAACE). Οι κινητοποιήσεις των Ευρωπαίων πλοιοκτητών ήταν οι πρώτες που πραγματοποιήθηκαν με σκοπό την δημιουργία ενός οργανισμού σε Ευρωπαϊκό επίπεδο. Το 1973, η διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης επέφερε σημαντικές αλλαγές στην Επιτροπή Ευρωπαίων Εφοπλιστών. Η Επιτροπή μετονομάστηκε σε Ένωση Ευρωπαίων Εφοπλιστών (European Community Shipowners Associations – ECSA) και όρισε σαν νέα έδρα τις Βρυξέλλες. Η ECSA έχει σαν κύριο σκοπό να προωθήσει τα ενδιαφέροντα των εφοπλιστών, τηρώντας βέβαια την πρέπουσα μυστικότητα για τις πρακτικές που ακολουθούν στον εμπορικό τομέα. Η ECSA διαθέτει σαν μέλη όλα τα κράτη-μέλη της ΕΕ και τις ενώσεις εφοπλιστών που αντιπροσωπεύουν την Νορβηγία και την Ισλανδία.

Το 2003 δημιουργήθηκε η European Liner Affairs Association (ELAA), η οποία στοχεύει στην προώθηση των συμφερόντων των εφοπλιστών που δραστηριοποιούνται στα πλαίσια της ναυτιλίας τακτικών γραμμών σε Ευρωπαϊκό επίπεδο. Αυτό λειτούργησε σαν θετικό έναυσμα, και μετά από λίγο καιρό οι εφοπλιστές που δραστηριοποιούνται στον τομέα των κρουαζιερόπλοιων κατάφεραν να δημιουργήσουν το European Cruise Council, το οποίο αντίστοιχα αντιπροσώπευε τα δικά τους συμφέροντα. Οι οργανισμοί αυτοί έχουν συνεισφέρει σε μεγάλο βαθμό στην ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής δύναμης στον τομέα της Ναυτιλίας. Οι Ευρωπαίοι εφοπλιστές διαχειρίζονται το 39.5% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου.



Οι προτεραιότητες της Ένωσης Ευρωπαϊών Εφοπλιστών

Η ECSA έχει διαχωρίσει τις προτεραιότητες της σε έξι τομείς, οι οποίοι είναι οι εξής:

1. Η ανάπτυξη του εμπορικού τομέα
2. Η πολιτική που αφορά τον ανταγωνισμό
3. Η πολιτική προστασίας του περιβάλλοντος
4. Η εσωτερική αγορά και η ναυτιλία μικρών αποστάσεων
5. Η τεχνολογική καινοτομία
6. Το ανθρώπινο δυναμικό

Πιο συγκεκριμένα, στο τομέα του εμπορίου η ENCA διατηρεί αρνητική στάση σχετικά με οποιοδήποτε μέτρο προστατευτισμού.

Επιπλέον, στο θέμα της εξόδου της Μεγάλης Βρετανίας από την Ευρωπαϊκή Ένωση, η Ένωση έχει πάρει θέση υπέρ της ελεύθερης κυκλοφορίας των πληρωμάτων των πλοίων, των επιβατών και των εμπορευμάτων ανάμεσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση και την Μεγάλη Βρετανία.

Σχετικά με την πολιτική προστασίας του περιβάλλοντος, η ECSA υποστηρίζει την ομαλή απαλλαγή της ναυτιλίας από την χρήση άνθρακα, επιδιώκει να ενισχύσει τις έρευνες που αφορούν τα εναλλακτικά καύσιμα για την ναυτιλία και την παροχή οικονομικών πόρων από την Ευρωπαϊκή Ένωση για την πραγματοποίηση έργων που εστιάζουν στην μείωση των εκπομπών αερίων.

Όσον αφορά την εσωτερική αγορά και την ναυτιλία μικρών αποστάσεων η Ένωση Ευρωπαϊών Εφοπλιστών αιτείται την πλήρη και γρήγορη εφαρμογή και ψηφιοποίηση των αναφορών των πλοίων κατά την είσοδο σε Ευρωπαϊκούς λιμένες.

Η τεχνολογική καινοτομία στην οποία αποσκοπεί η ESCA έχει ως στόχο την επίλυση των προβλημάτων στο θέμα των εναλλακτικών καυσίμων, την αυτοματοποίηση των λειτουργιών και την εξασφάλιση της ασφαλούς πλοήγησης των πλοίων.

Τέλος, στα θέματα που αφορούν το ανθρώπινο δυναμικό η Ένωση αποσκοπεί στην διατήρηση της συνεργασίας με την ETF, τον κοινωνικό της εταίρο στον ναυτιλιακό κλάδο.

6.2. Ευρωπαϊκή Οργάνωση Ναυτεργασίας (ETF)

Η Ευρωπαϊκή Οργάνωση Ναυτεργασίας (European Transport Workers Federation – ETF) ιδρύθηκε το 1999 και έχει έδρα στις Βρυξέλλες. Η ETF αφορά ενώσεις εργαζομένων που εργάζονται σε όλα τα είδη μεταφορών, οδικών και θαλάσσιων. Η ETF αποτελεί έταίρο της ΕΕ, έχει λάβει αναγνώριση από τα θεσμικά της όργανα, ως οργάνωση που αποσκοπεί στην προώθηση των εργασιακών δικαιωμάτων και συμφερόντων των εργατών που υπάγονται στον τομέα των μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ενθαρρύνοντας τον κοινωνικό διάλογο και λαμβάνοντας μέρος στην λήψη αποφάσεων. Η ETF διαθέτει σημαντικό ρόλο ως ομοσπονδία εκπροσώπησης των δικαιωμάτων των εργαζομένων στις μεταφορές της Πανευρωπαϊκής συνδικαλιστικής ομοσπονδίας (European Trade Union Confederation – ETUC), καθώς είναι υπεύθυνη για τον συντονισμό των συνδικάτων και υποστηρίζει τις απόψεις τους σε σοβαρά θέματα. Το έργο της ETF χαρακτηρίζεται από καινοτομία και αναζήτηση ωφέλιμων λύσεων ως προς την υγεία και την ασφάλεια των εργαζομένων, και παράλληλα την εξασφάλιση καλύτερων συνθηκών εργασίας, εκπαίδευσης και κατάρτισης.

3,5 εκατομμύρια εργαζομένων αντιπροσωπεύονται από την Ευρωπαϊκή Οργάνωση Ναυτεργασίας, οι οποίοι εργάζονται σε περισσότερους από 230 οργανισμούς μεταφοράς, σε 41 χώρες. Η ETF χωρίζεται σε 10 τμήματα, τα οποία απασχολούνται με διαφορετικά μέσα μεταφοράς.

1. Το τμήμα Πολιτικής Μεταφοράς (Civil Aviation Section)
2. Το τμήμα το οποίο εκπροσωπεί τους εργαζόμενους στους λιμένες (Dockers Union)
3. Το τμήμα το οποίο εκπροσωπεί τους εργαζόμενους στην αλιεία (Fisheries Section)
4. Το τμήμα το οποίο εκπροσωπεί τους εργαζόμενους στις εσωτερικές πλωτές μεταφορές (Inland Waterways)
5. Το λογιστικό τμήμα (Logistics)
6. Το τμήμα των θαλάσσιων μεταφορών (Maritime Transport)
7. Το τμήμα το οποίο εκπροσωπεί τους εργαζόμενους των σιδηροδρόμων (Railway Section)
8. Το τμήμα των οδικών μεταφορών (Road Transport Section)
9. Το τμήμα το οποίο εκπροσωπεί τους εργαζόμενους στις μεταφορές και τον τουρισμό (Tourism Section)
10. Το τμήμα το οποίο εκπροσωπεί εργαζόμενους σε δημόσιες αστικές συγκοινωνίες (Urban Public Transport)

6.3. Ευρωπαϊκός Οργανισμός Λιμένων (ESPO)

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Λιμένων (European Sea Ports – ESPO) ιδρύθηκε 1993 με πρωτοβουλία των λιμενικών αρχών και των εκπροσώπων μεγάλων λιμανιών της Ευρώπης και έχει έδρα στις Βρυξέλλες. Εστιάζει σε πολιτικά και τεχνικά ζητήματα. Σημαντική καινοτομία στον χώρο της Ναυτιλίας ήταν η δημοσίευση το 1994 του πρώτου Περιβαλλοντικού Κώδικα Πρακτικής (Environmental Code of Practice) και η δημιουργία των Ecoports λίγο καιρό αργότερα.

Επί του παρόντος, 800 λιμένες της Ευρώπης αντιπροσωπεύονται από την ESPO. Η ESPO συνεργάζεται ενεργά με τις λιμενικές αρχές ώστε οι δεύτερες να έχουν την ευκαιρία να προωθήσουν τα αιτήματά τους στην Ευρωπαϊκή Ένωση, με σκοπό οι αποφάσεις που θα ληφθούν να ενεργήσουν θετικά σε ένα ασφαλέστερο, αποδοτικό και φιλικό προς το περιβάλλον ευρωπαϊκό λιμενικό σύστημα.

Τα θέματα στα οποία επικεντρώνεται η ESPO είναι τα εξής:

- Η βελτίωση της πολιτικής ανταγωνισμού στον τομέα του λιμένα.
- Η λήψη μέτρων που θα εξασφαλίζει την προστασία του περιβάλλοντος
- Η αναγνώριση του σημαντικού ρόλου που διαθέτουν οι ευρωπαϊκοί λιμένες στην Ναυτιλιακή οικονομία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η συμμετοχή αυτών στην λήψη αποφάσεων που αφορούν τις λιμενικές πολιτικές.
- Η εξασφάλιση ότι οι λιμένες της Ευρώπης θα συμβάλουν στην αποδοτικότητα της Ευρωπαϊκής οικονομίας.

6.4 Φόρουμ Ναυτιλιακών Βιομηχανιών (MIF)

Το Φόρουμ Ναυτιλιακών Βιομηχανιών (Maritime Industries Forum – MIF) συνεδρίασε για πρώτη φορά στις 28 Ιανουαρίου του 1992. Μέλη της πρώτης συνεδρίασης ήταν αντιπρόσωποι της ναυτιλιακής βιομηχανίας της Ευρώπης, αντιπρόσωποι των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και αντιπρόσωποι της Φιλανδίας, της Ισλανδίας, της Νορβηγίας και της Σουηδίας, και αντιπρόσωπο του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και αξιωματούχοι της Ευρώπης.

Το Φόρουμ Ναυτιλιακών Βιομηχανιών ιδρύθηκε από τους ενδιαφερόμενους του τομέα ώστε να διεκδικηθεί μέσω αυτού, ένας ενεργός ρόλος από τους προαναφερθέντες στις πολιτικές αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης που αφορούν την Ναυτιλιακή Βιομηχανία. Οι εκπρόσωποι των ναυτιλιακών βιομηχανιών κατάφεραν να θερμοθετήσουν μία σταθερή συνεργασία με τα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης με σκοπό την κοινή, αποδοτικότερη και στοχευμένη διαμόρφωση των Ευρωπαϊκών πολιτικών στον τομέα της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας.

Το Φόρουμ Ναυτιλιακών Βιομηχανιών χωρίζεται σε 4 βασικές κατηγορίες ενασχόλησης:

- Τον τομέα των οικονομικών αναλύσεων.

- Τον τομέα της έρευνας και ανάπτυξης.
- Τον τομέα της περιβαλλοντικής ασφάλειας
- Τον τομέα των μεταφορών.

Το έργο κάθε τομέα παρακολουθείται και ελέγχεται από την ολομέλεια του MIF και η ολοκληρωμένη έκθεση εκδίδεται εντός 9 μηνών.

Η ίδρυση του Φόρουμ Ναυτιλιακών Βιομηχανιών αποτέλεσε τον συνδετικό κρίκο μεταξύ της Επιτροπής και των εκπροσώπων των ναυτιλιακών βιομηχανιών, δημιουργώντας μία αποτελεσματική μορφή συζήτησης και συνεργασίας για την λήψη αποφάσεων. Η Επιτροπή ωφελήθηκε από την ίδρυση του Φόρουμ καθώς οι οδηγίες και οι αποφάσεις της ήταν πιο οργανωμένες λόγω της συνεργασίας του MIF και των θεσμικών οργάνων. Επιπλέον, η Επιτροπή ενθάρρυνε τον ευρωπαϊκό διάλογο, ώστε να επιτευχθεί η βέλτιστη επεξεργασία και έκδοση των αποφάσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στην Ελλάδα το Φόρουμ Ναυτιλιακών Βιομηχανιών υπαγόταν στις αρμοδιότητες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και του Υπουργείου Βιομηχανίας. Αρχικά, δημιουργήθηκε ο φόβος από την πλευρά των πλοιοκτητών ότι ήταν ακόμα ένα γραφειοκρατικό Φόρουμ, το οποίο θα ήταν η αιτία να αμφισβητηθούν τον διεθνή χαρακτήρα του Εμπορικού Ναυτικού, και της Ναυτιλίας γενικότερα. Παρ'όλα αυτά, οι αμφιβολίες των πλοιοκτητών κάμφθηκαν και έλαβαν ενεργό ρόλο στην ίδρυση του MIF.

6.5 Συμβούλιο Ευρωπαϊών Ναυλωτών (ESC)

Το 1963 ιδρύθηκε το Συμβούλιο Ευρωπαϊών Ναυλωτών (European Shippers Council – ESC) με σκοπό να προωθήσει τα συμφέροντα των ναυλωτών στον τομέα της ναυτιλίας. Οι ναυλωτές με την ίδρυση του Συμβουλίου επιδίωξαν μία ποιοτικότερη και ασφαλέστερη παράδοση των προϊόντων στους πελάτες τους, θέτοντας ορθά κριτήρια για τα χρονικά περιθώρια και τις τιμές που θέτουν. Το συμβούλιο δραστηριοποιείται σε θέματα που χαρακτηρίζονται ως αυτορυθμιζόμενα ώστε να επιτύχουν την μέγιστη αποδοτικότητα των αλυσίδων μεταφορών και logistics.

Στην μελλοντική της εξέλιξη το ESC μετεξελίχθηκε σε έναν οργανισμό που ασχολείται κυρίως με τις Ευρωπαϊκές πολιτικές που αφορούν τον κλάδο των ναυλωτών. Το 1993 η ESC επέλεξε σαν έδρα τις Βρυξέλλες και έγινε ένα από τα μέλη του Intermodal European Council Of Transport Users, το οποίο αντιπροσωπεύει του χρήστες των μεταφορικών μέσων. Σήμερα, το ESC απαρτίζεται από 13 εθνικές οργανώσεις ναυλωτών και χρηστών μεταφορών.

Λίγα χρόνια πριν, το Συμβούλιο Ευρωπαϊών Ναυλωτών αποφάσισε να επεκτείνει τους θεματικούς τομείς στους οποίους δραστηριοποιείται και πρόσθεσε θέματα πολιτικής λιμένων, ναυτιλίας μικρών αποστάσεων και ακτοπλοϊκών μεταφορών. Η ESC, σήμερα, είναι μέλος πολλών προγραμμάτων που παρουσιάζουν πρωτοποριακές ιδέες (π.χ. Consistently Optimised Resilient – CORE και i-Cargo).

Κεφάλαιο 7: Σύγχρονες Ευρωπαϊκές Πολιτικές στον τομέα της Ναυτιλίας

7.1. Νέα Ευρωπαϊκή Πολιτική – Η Πράσινη Βίβλος

Η Πράσινη Βίβλος δημοσιεύτηκε από την Επιτροπή τον Ιούνιο του 2006, η οποία επιδίωκε να δώσει ιδιαίτερη προσοχή σε διάφορους τομείς της μελλοντικής κοινοτικής θαλάσσιας πολιτικής. Η Πράσινη Βίβλος επικεντρώνεται στα χαρακτηριστικά και τα ηγετικά πρότυπα που έπρεπε και πρέπει να διαθέτει η Ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, λαμβάνοντας υπ'όψη την περιβαλλοντική ασφάλεια και τα στοιχεία που διαθέτει η ναυτιλία σήμερα που απειλούν την βιωσιμότητα των θαλασσών.

Η Ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική, επομένως, έχει θέσει ως σημαντικό στόχο την πρωτοπόρα, ανταγωνιστική και ασφαλής προς το περιβάλλον οικονομία των θαλάσσιων μεταφορών. Επιπλέον, ιδιαίτερη προσοχή δίνεται και στην επίτευξη μίας ποιοτικής διαβίωσης στις παράκτιες περιοχές. Έχοντας θέσει τους συγκεκριμένους στόχους, η Πράσινη Βίβλος εστιάζει σε νέα μέσα και τρόπους διακυβέρνησης θεμάτων που αφορούν την ναυτιλία και το θαλάσσιο περιβάλλον (Europra 2006).

Η στρατηγική της Λισσαβόνας εμπεριέχει στους βασικούς τομείς της της θαλάσσιες μεταφορές, καθώς υποστηρίζει ότι η θαλάσσια οικονομία επηρεάζει σε μεγάλο ποσοστό την οικονομία γενικότερα, καθώς και τις οικονομικές πολιτικές. Οι τομείς που αφορούν την εκμετάλλευση των θαλάσσιων οικονομικών πόρων πρεσβεύουν το 3-5% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος της Ευρωπαϊκής οικονομίας. Σημαντικό είναι να σημειωθεί ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση βρίσκεται στην πρώτη θέση παγκοσμίως στα εξής (Θεοδωρόπουλος, κ.α. 2006): α) Θαλάσσιες μεταφορές β) Παράκτιος τουρισμός γ) προμήθεια ενεργειακών πόρων στην ανοικτή θάλασσα δ) Ναυπηγική τεχνολογία και ε) Συναφείς υπηρεσίες λόγω της ανάπτυξης γνώσεων στις θαλάσσιες τεχνολογίες.

Σήμερα, η Ευρώπη έχει διακριθεί και σε τομείς όπως η κατασκευή κρουαζιερόπλοιων, ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και διαχείριση λιμένων. Βέβαια, η Ευρωπαϊκή Ένωση οφείλει να δώσει μεγάλη σημασία στους παραπάνω τομείς και να διατηρήσει την ανταγωνιστικότητα της, καθώς αποτελούν σημαντικό παράγοντα της Ευρωπαϊκής οικονομίας.

Εν ολίγοις, τα κύρια θέματα στην Πράσινη Βίβλο είναι η ανταγωνιστικότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η ασφάλεια του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τεχνικές και επιστημονικές γνώσεις, καινοτομία και τεχνογνωσία του ανθρώπινου δυναμικού (Europra 2006).

7.1.1. Βασικοί στόχοι της Πράσινης Βίβλου (ΕΛΙΑΜΕΠ,2010)

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει πλέον αναγνωρίσει τον σπουδαίο ρόλο που διαθέτει το θαλάσσιο περιβάλλον αλλά και η ναυτική παράδοση στο πέρασμα των χρόνων, καθώς επηρεάζει άμεσα τον πολιτισμό, τα χαρακτηριστικά, την οικονομία και την ιστορία της Ευρώπης. Η Ευρώπη του σήμερα δεν αντιλαμβάνεται τις θάλασσες και τους ωκεανούς σαν ανεξάντλητους πόρους και έχει επικεντρωθεί στην διαμόρφωση μίας Ναυτιλιακής Πολιτικής που θα προστατεύει το θαλάσσιο περιβάλλον. Για τον λόγο αυτό, χρησιμοποιεί κάθε μέσο για να μειώσει ή να αποφύγει την ρύπανση των θαλασσών.

Η αποτύπωση των στόχων αυτών αλλά και τα μέσα για την πραγματοποίησή τους, αναφέρονται στην Πράσινη Βίβλο της Επιτροπής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία διατυπώνει μία σφαιρική προσέγγιση, η οποία αποσκοπεί στην αειφόρο ανάπτυξη των θαλασσών και των ωκεανών. Η Ευρωπαϊκή Ένωση και η Πράσινη Βίβλος υποστηρίζουν ότι ο πλούτος του θαλάσσιου περιβάλλοντος δεν είναι ιδιοκτησία κανενός και δεν πρέπει κανένας να διαθέτει το δικαίωμα να τον εξαντλήσει. Ανήκει και θα συνεχίσει να ανήκει στις σημερινές και τις μελλοντικές γενναιές.

Η Πράσινη Βίβλος προβάλλει έναν αειφόρο τρόπο αξιοποίησης των θαλάσσιων πόρων και των θαλάσσιων δραστηριοτήτων. Μελλοντικά, διαθέτοντας σαν θεμέλιο την ιδέα αυτή, θα υπάρξει πληθώρα πλεονεκτημάτων. Θα δημιουργηθούν νέες δραστηριότητες και δυνατότητες στον τομέα της αξιοποίησης των θαλασσών.

Επιπλέον, η Πράσινη Βίβλος επιδρά θετικά στην αναδιαμόρφωση των σημερινών πολιτικών που αφορούν πολλούς τομείς που μπορούν να πάρουν μία διάσταση φιλικότερη προς το περιβάλλον, αξιοποιώντας την αειφόρο ανάπτυξη.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση αποσκοπεί στην διάδοση των ιδεών της Πράσινης Βίβλου σε παγκόσμιο επίπεδο, και επιδιώκει να τις προωθήσει μέσω των Διεθνών Οργανισμών και της συνεργασίας με τρίτες χώρες. Με αυτόν τον τρόπο, η Πράσινη Βίβλος μπορεί να αναπροσανατολίσει την παγκόσμια αντιμετώπιση των θαλάσσιων πόρων και να προστατέψει το θαλάσσιο περιβάλλον σε όλο τον κόσμο.

Οι βασικοί στόχοι της Πράσινης Βίβλου είναι οι εξής:

- Διασφάλιση του ηγετικού ρόλου που διακατέχει η Ευρωπαϊκή Ένωση στην αειφόρο ανάπτυξη των θαλασσών.
- Βελτίωση της ποιοτικής διαβίωσης στις παραθαλάσσιες περιοχές.
- Δημιουργία των απαραίτητων μέσων διαχείρισης και βελτίωσης της σχέσης μας με το περιβάλλον.
- Θαλάσσια Διακυβέρνηση.
- Ανάκτηση της ναυτικής παράδοσης της Ευρώπης και της ναυτικής ταυτότητας.

7.1.2. Η Αειφόρος Ανάπτυξη και η σημασία της

Ένα ασφαλές και καθαρό θαλάσσιο περιβάλλον προσφέρει πλήθος πλεονεκτημάτων, όπως την ολοκληρωτική απασχόληση του δυναμικού των θαλασσών, την συντήρηση του πλουτοπαραγωγικού πόρου καθώς και την υποστήριξη της μελλοντικής ανάπτυξης και ανταγωνιστικότητας της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Αντίθετα, η μόλυνση των ωκεανών μπορεί να επηρεάσει αρνητικά ολόκληρη την οικονομία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μειώνοντας της θέσεις εργασίας και λειτουργώντας σαν τροχοπέδη στην οικονομική ανάπτυξη. Επιπλέον, θα επιφέρει μεγάλες επιπτώσεις στον θαλάσσιο και τον παραθαλάσσιο τουρισμό, ο οποίος επηρεάζει άμεσα τις κοινωνικοπολιτικές και οικονομικές βάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης (European Commission, 2006).

Ταυτόχρονα, μεγάλο θα είναι το αντίκτυπο στον τομέα της αλιείας. Η διατήρηση ενός ασφαλούς θαλάσσιου περιβάλλοντος συνδέεται άμεσα με την ποιότητα και την πληθώρα των θαλάσσιων ζωντανών οργανισμών, όπως είναι τα ιχθυαποθέματα, τα οποία θα πρέπει να εξασφαλίζουν επίπεδα βιώσιμης αλίευσης.

Επιπλέον, επιστημονικές έρευνες έχουν δείξει την θρεπτική αξία των θαλασσιών αλλά και τον μεγάλο κίνδυνο που μπορούν να μας εκθέσουν όταν υπάρχει παρουσία επιβλαβών ουσιών (π.χ. Βαρέα μέταλλα, μόνιμοι οργανικοί ρύποι κ.λπ.). Εξαιτίας αυτού, σε πολλές θαλάσσιες περιοχές για να αποφευχθεί ο κίνδυνος ελέγχονται όλες οι απειλές κατά τις θάλασσας (π.χ. Ρύπανση από χερσαίες πηγές και απορρίψεις πλοίων).

Για τους παραπάνω λόγους, απαιτείται η λήψη όλων των απαιτούμενων μέτρων και ο έλεγχος εφαρμογής τους, ώστε να διασφαλιστεί η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, από όλους τους κινδύνους στους οποίους εκτίθεται. Βασικός στόχος μέχρι το τέλος του 2021 είναι επίτευξη της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

7.1.3. Κριτική αποτίμηση των προτάσεων της Πράσινης Βίβλου για μία νέα κοινή

Το έργο που προσπαθεί να επιτευχθεί μέσω της Πράσινης Βίβλου είναι ύψιστης σημασίας για το θαλάσσιο περιβάλλον, την Ευρωπαϊκή οικονομία και την βελτίωση των πολιτικών και των συνθηκών διαβίωσης.

Παρόλα αυτά γεννά κάποια σημαντικά ερωτήματα για το ποιες προτεραιότητες ακριβώς έχουν τεθεί από την Πράσινη Βίβλο. Επιπλέον, δημιουργούνται πολλά σημαντικά ερωτήματα λόγω ασαφών προσδιορισμών. Διαθέτει, βέβαια, καινοτόμες ιδέες αλλά για να γίνει μία στοχευμένη κριτική οφείλει να διατυπώσει τις τελικές πολιτικές, τους στόχους που θέτει και τα μέσα για την επίτευξη αυτών. Δεν είναι ξεκάθαρο ακόμα, ποιες ιδέες της θα προωθηθούν σαν προτάσεις οδηγιών και πολιτικών και τελικά σε κοινοτικό κεκτημένο. Για να εκλείψουν οι επιφυλάξεις θα πρέπει το περιεχόμενο της Πράσινης Βίβλου να αναγράφει σαφής πολιτικές, τα οποία όταν τεθούν σε

εφαρμογή να δώσουν θετικά αποτελέσματα στην περιβαλλοντική ασφάλεια αλλά και στους ήδη υπάρχοντες στόχους που η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει θέσει στον τομέα της ανταγωνιστικότητας, της συνεργασίας των κρατών και την αντιμετώπιση των ιδιαιτεροτήτων ανά μεγάλη γεωγραφική περιφέρεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης (όπως π.χ. Η Μεσόγειος ή η Βαλτική).

Συνοψίζοντας, η Πράσινη Βίβλος επιχειρεί να διαμορφώσει μία ολοκληρωμένη Ευρωπαϊκή Ναυτιλιακή Πολιτική. Για αυτόν τον λόγο κρίνονται οι ελλείψεις της στα εξής θέματα:

- Στον προσδιορισμό των ορίων των επιμέρους συστημάτων
- Στην έλλειψη σημαντικών οδηγιών που αφορούν ναυτιλιακές υποθέσεις
- Στην ασάφεια ορισμένων πολιτικών ιεράρχησης
- Στις διασυνδέσεις με άλλους τομείς εξωτερικής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Αν η Πράσινη Βίβλος τροποποιηθεί και δώσει σαφείς οδηγίες προς αλλαγές και εναλλακτικές πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καλύπτοντας τα παραπάνω θέματα και παρουσιάζοντας θετικά αποτελέσματα, τότε θα γίνει η έναρξη μίας πρωτοπόρας, αξιόπιστης και βιώσιμης πολιτικής, η οποία θα συνεισφέρει άμεσα στην ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε πολλούς τομείς.

7.2Η Μπλε Βίβλος

Σαν συνέχεια της Πράσινης Βίβλου, η Ευρωπαϊκή Ένωση προώθησε το 2007 μία καινούργια Ναυτιλιακή Πολιτική, την οποία ονόμασε Μπλε Βίβλο. Η Μπλε Βίβλος αποσκοπεί στην επίλυση προβλημάτων που αφορούν την ασφάλεια του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την πρόληψη της ρυπάνσεως των ωκεανών την Ευρώπης. Η συγκεκριμένη πολιτική αναγνωρίζει τον σημαντικό ρόλο που διακατέχουν οι θαλάσσιες μεταφορές, αλλά και η αλιεία και ο τουρισμός που προϋποθέτουν ένα ασφαλές θαλάσσιο περιβάλλον για να αναπτυχθούν.

Η Μπλε Βίβλος προωθεί την καλύτερη, αποδοτικότερη και ασφαλέστερη ως προς το περιβάλλον, χρήση των θαλάσσιων πόρων προτείνει πολιτικές και οδηγίες για την θεμελιώδη της αιφόρου ανάπτυξης οι οποίες αναδιαμορφώνουν τις υπάρχουσες θαλάσσιες πολιτικές τόσο σε Ευρωπαϊκό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο.

Άξονας μεγάλου πλήθους πολιτικών, τροποποιήσεων, συνεδριάσεων και οργανισμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι η ορθή χρήση των θαλάσσιων πόρων, από όλους τους τομείς των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην θάλασσα. Επιπλέον, η θαλάσσια οικονομία επηρεάζει άμεσα τόσο την οικονομία τόσο και την ανταγωνιστικότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Συμπερασματικά, η Ευρωπαϊκή Ένωση οφείλει να προστατέψει και να βελτιωθεί της θαλάσσιες πολιτικές της, ώστε να διασφαλίσει την διατήρηση του ηγετικού ρόλου στον τομέα αυτό.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, λοιπόν, αποσκοπώντας στην καλύτερη αξιοποίηση των θαλάσσιων πόρων προώθησε κοινοτικά προγράμματα (π.χ. Τα ΔΕΔ-Μ, οι Λεωφόροι της θάλασσας και το MARCO

POLO I & II).

Παρ' όλες τις προτάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης τις οποίες προώθησε μέσω της Πράσινης Βίβλου, η αυξημένη οικονομική δραστηριότητα στις Ευρωπαϊκές θάλασσες, υποβάθμισε την βιωσιμότητα και την ποιότητα του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Ως επίλυση στο σημαντικό αυτό πρόβλημα, η Επιτροπή προώθησε μία Ευρωπαϊκή θαλάσσια στρατηγική με σκοπό την βελτίωση των θαλάσσιων πολιτικών και την διασφάλιση ενός υγιούς περιβάλλοντος στις θάλασσες και τους ωκεανούς.

Θεμελιώνοντας τις παραπάνω ιδέες, η Μπλε Βίβλος εμπεριέχει μία κοινή Ναυτιλιακή Πολιτική που αναφέρεται σε πολλούς τομείς και προωθεί μία πολιτική συνεργασίας και οργανωμένων δράσεων σε Ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο.

7.2.1. Σχέδιο δράσης

Οι βασικές δράσεις της Μπλε Βίβλου είναι οι εξής:

1. Προώθηση της θαλάσσιας έρευνας και βελτίωση των Ευρωπαϊκών θαλάσσιων πολιτικών μέσω της γνώσης και της καινοτομίας.
2. Ενίσχυση της χρήσης των θαλάσσιων πόρων λαμβάνοντας υπ'όψη την βιωσιμότητα.
 - Θαλάσσιες μεταφορές χωρίς σύνορα στην Ευρωπαϊκή Ένωση.
 - Θαλάσσιος χωροταξικό σχέδιο των κρατών μελών
 - Μείωση της θαλάσσιας ρύπανσης
 - Απαγόρευση μη ασφαλών πρακτικών αλιείας
3. Προώθηση και εξασφάλιση της διατήρησης του ηγετικού ρόλου που διακατέχει η Ευρωπαϊκή Ένωση στον τομέα των θαλάσσιων δραστηριοτήτων.
 - Ευρωπαϊκό δίκτυο θαλάσσιων συνεργατικών σχηματισμών.
 - Αναθεώρηση του ναυτιλιακού και αλιευτικού εργατικού δικαίου
4. Ενισχύει το επίπεδο βιωσιμότητα στις παράκτιες περιοχές εφαρμόζοντας ασφαλείς για το περιβάλλον ναυτιλιακές πολιτικές.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση συμβουλεύει όλα τα κράτη-μέλη να συνεργαστούν προκειμένου να βελτιώσουν τον Διεθνή Κώδικα για την Ασφάλεια των πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων (Κώδικας ISPS – International Ship and Port Facility Security Code).

Τέλος, η ολοκληρωμένη Ναυτιλιακή Πολιτική αναγνωρίζει τον σημαντικό παράγοντα της Ναυτιλιακής εργασίας στην ευρωπαϊκή και παγκόσμια οικονομία και ενισχύει την άμεση εφαρμογή της σύμβασης του ILO για τα πρότυπα ναυτικής εργασίας και στην κοινωτική νομοθεσία. Επιπλέον, η δημιουργία ενός πιστοποιητικού ναυτιλιακής αριστείας κρίνεται απαραίτητη.

Οι στόχοι μίας ολοκληρωμένης ναυτιλιακής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι οι εξής:

- Θα μεταβάλλει την διαδικασία λήψης αποφάσεων και διαμόρφωσης πολιτικών. Όλες οι οδηγίες και οι αποφάσεις πρέπει να διατυπώνονται ολοκληρωμένα, να γίνονται κατανοητές και να εφαρμόζονται ορθά.
- Θα πραγματοποιήσει και θα εφαρμόσει ένα πρόγραμμα εργασίας.

7.2.2. Σχεδιάγραμμα για μία ολοκληρωμένη Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον τομέα της Ναυτιλίας.

Ένα ολοκληρωμένο σχεδιάγραμμα που αφορά την Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, απαιτεί ένα λεπτομερές και οργανωμένο πλαίσιο διακυβέρνησης που εφαρμόζεται σε κάθε τομέα. Ταυτόχρονα, χρειάζεται μία αξιολογητική οικονομική βάση σαν θεμέλιο, ώστε να λειτουργήσει αποτελεσματικά και να επιφέρει βελτιώσεις.

Ένα ολοκληρωμένο σχέδιο διακυβέρνησης πρέπει να αναφέρεται σε όλες τις ναυτιλιακές υποθέσεις και να περιλαμβάνει πολιτικές ενός κοινού ναυτιλιακού θεσμικού πλαισίου. Ιδιαίτερη σημασία πρέπει να δοθεί στους εξής τομείς:

- Στο θαλάσσιο έλεγχο – που αφορά μίας ασφαλούς και αποδοτική χρήση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- Στον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό – που αφορά έναν αποτελεσματικό τρόπο σχεδιασμού πολιτικών και λήψης αποφάσεων με βάση την αειφόρα ανάπτυξη.
- Σε μια κατανοητή και προσιτή πηγή δεδομένων και πληροφοριών.

7.3. Κρατικές ενισχύσεις

Η Ευρωπαϊκή Ναυτιλιακή δραστηριότητα, αν και αποτελεί μεγάλο μέρος του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου, δέχεται έντονες πιέσεις και απειλές. Πολλοί επιχειρηματίες έχουν στραφεί στις χώρες που διαθέτουν σημαίες ευκαιρίας (Λιβερίας, Παναμά, Ονδούρας, Κόστα Ρίκας κ.λπ) λόγω του ευνοϊκότερου φορολογικού καθεστώτος και του φθηνού εργασιακού δυναμικού.

Ταυτόχρονα, δημιουργούνται αναδυόμενα ναυτιλιακά κέντρα τα οποία αποτελούν τον ηγετικό ρόλο της Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας.

Για τους παραπάνω λόγους η Ευρωπαϊκή Ένωση, έθεσε ως βασικό στόχο της Ναυτιλιακής της Πολιτικής, την ενδυνάμωση των πολιτικών ανταγωνιστικότητας στα πλοία που διαθέτουν ευρωπαϊκή σημαία και στις θαλάσσιες δραστηριότητες που λαμβάνουν μέρος στις Ευρωπαϊκές θάλασσες.

Λαμβάνοντας υπ'όψιν τον σημαντικό ρόλο που διακατέχει η Ναυτιλία στην Ευρωπαϊκή Οικονομία θεωρήθηκε ότι θα πρέπει να αναπτυχθεί μέσο δημοσιονομικών διευκολύνσεων και ενισχύσεων. Γι' αυτό τον λόγο στον ναυτιλιακό κλάδο πρέπει να γίνει άρση απαγόρευσης παροχής κρατικών ενισχύσεων που παραποιούν τους κανόνες ανταγωνισμού, σύμφωνα με την Ενιαία Εσωτερική Αγορά.

Διαδικασία και κανονισμοί παροχής των κρατικών ενισχύσεων

Τα μέτρα στήριξης της Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας οφείλουν να συμφωνούν με συλλογικούς κανόνες ώστε να συμβαδίζουν με την Ενιαία Αγορά. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει αποκλειστικά την διαδικασία έγκρισης μέτρων και κανονισμών, αν αυτά τηρούν τις εξής προϋποθέσεις.

- Απαγορεύεται η έγκριση ενός μέτρου ή κανονισμού που επιβαρύνει την Ναυτιλία άλλων κρατών μελών.
- Οι κανονισμοί πρέπει να συμβαδίζουν με την Πολιτική Ανταγωνισμού που έχει θεσπίσει η Ευρωπαϊκή Ένωση και να αποσκοπούν στο "κοινό συμφέρον" της Ναυτιλίας όλων των κρατών-μελών.
- Οι κανονισμοί οφείλουν να συμβαδίζουν με την φιλοσοφία της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Ναυτιλιακής Πολιτικής.
- Οι κρατικές ενισχύσεις εμπεριέχουν όλα τα φορολογικά ή χρηματοοικονομικά πλεονεκτήματα από όλες τις δημόσιες αρχές.
- Απαγορεύεται οποιαδήποτε διάκριση των δικαιούχων κρατικών ενισχύσεων.

- Κάθε παροχή κρατικής ενισχύσεις οφείλει να χαρακτηρίζεται από διαφάνεια.
- Για κάθε κρατική ενίσχυση η δημόσια αρχή πρέπει να συνυπολογίσει την έκταση και τις επιπτώσεις.
- Κάθε κρατική ενίσχυση η δημόσια αρχή πρέπει να συνυπολογίσει την έκταση και τις επιπτώσεις τους.
- Απαγορεύεται να πραγματοποιηθούν κρατικές ενισχύσεις όταν αυτές δεν τηρούν το ανώτατο οικονομικό όριο.

7.4 Η ανταγωνιστική πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις θαλάσσιες μεταφορές.

Η Ευρωπαϊκή Πολιτική ανταγωνισμού στην Ναυτιλία είναι ένα από τα βασικότερα θεμέλια της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Ναυτιλιακής Πολιτικής και αφορά τόσο το εσωτερικό όσο και το εξωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Από τους βασικότερους στόχους της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι ο καθορισμός και η εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού και η διατήρηση ανοιχτών αγορών παγκοσμίως.

Βασικοί τομείς της Πολιτικής Ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι οι εξής:

- Η διατήρηση της ηγετικής θέσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην Ναυτιλία και η διαφύλαξη της από τον αθέμιτο ανταγωνισμό των χωρών που προσφέρουν σημαίες ευκαιρίας.
- Η προστασία της Ευρωπαϊκής Ναυτιλιακής Πολιτικής από πολιτικές υποθέσεις του ανταγωνισμού.
- Η αντιμετώπιση των προβλημάτων διακρίσεων σε βάρος των Ευρωπαϊκών σημαιών.

Βασικό ρόλο στην επίτευξη των προαναφερθέντων στόχων αποτέλεσαν οι εξής τέσσερις κανονισμοί, οι οποίοι εκδόθηκαν το 1986 :

- Κανονισμός 4055/86
« Εφαρμογή της αρχής για ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ των κρατών-μελών και μεταξύ των κρατών-μελών και των τρίτων χωρών»
- Κανονισμός 4056/86

« Επιδίωξη της διασφάλισης των κανονισμών ανταγωνισμού σύμφωνα με το άρθρο 86 της Συνθήκης της Ρώμης για τις θαλάσσιες μεταφορές και για τις Ναυτιλιακές Διασκέψεις Τακτικών Γραμμών »

- Κανονισμός 4057/86

« Δημιουργία ενός πλαισίου με το οποίο επιδιώκεται η καταπολέμηση των αθέμιτων πρακτικών καθορισμού ναύλων (dumping) στη ναυτιλία τακτικών γραμμών από πλοιοκτήτες τρίτων χωρών »

- Κανονισμός 4058/86

« Καθορισμός του τρόπου και της διαδικασίας λήψης συντονισμένων μέτρων από τις χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά τρίτων χωρών, που προβαίνουν σε διακρίσεις εναντίον κοινοτικών εφοπλιστών, εταιριών και πλοίων ώστε να διασφαλιστεί η ελεύθερη πρόσβαση στις υπερωκεάνιες μεταφορές φορτίων »

Ένας ακόμα, πολύ σημαντικός κανονισμός ήταν ο 3577/92 (7ης Δεκεμβρίου 1992) " για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών-μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές – καμποτάζ) ".

7.5. Μέθοδοι διαφύλαξης του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος

Μία σειρά από σημαντικά ναυτικά ατυχήματα, αποτέλεσε το έναυσμα ώστε η Επιτροπή να αποφασίσει να δραστηριοποιηθεί προωθώντας ένα πλαίσιο πολιτικής για την Ασφάλεια στις θάλασσες από το 1993 με τους εξής τέσσερις τομείς:

1. Συμμόρφωση και εφαρμογή των Διεθνών Κανονισμών με δραστηριοποίηση από τα κράτη-μέλη.
2. Ενιαίος τρόπος ελέγχου εφαρμογής των Διεθνών Κανονισμών, ο οποίος απαιτεί δραστηριοποίηση όλων των κρατών-μελών.
3. Ενδυνάμωση της ανάπτυξης της Ναυτιλίας, εκσυγχρονισμό της ναυσιπλοΐας, εκπαίδευση του ανθρώπινου δυναμικού στην εφαρμογή των αντίστοιχων κανονισμών.
4. Σημαντική συνεισφορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την διαμόρφωση των απαιτούμενων διεθνών κανονισμών.

Βασικοί στόχοι της Πολιτικής για την Ασφάλεια της θάλασσας:

1. Συγκράτηση των υποβαθμισμένων πλοίων που δεν ακολουθούν τα Διεθνή πρότυπα ασφαλείας.
2. Αναβάθμιση των μέτρων προστασίας επιβατών και πληρώματος.
3. Αναβάθμιση της μεταφορικής αποτελεσματικότητας των πλοίων.
4. Διασφάλιση της εφαρμογής των Διεθνών προτύπων ασφαλείας από τους πλοιοκτήτες.
5. Προώθηση της Παγκόσμιας ανταγωνιστικότητας της Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας.
6. Ολοκληρωτική προσαρμογή και τήρηση των Διεθνών Συμβάσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
7. Μείωση της θαλάσσιας ρύπανσης.

Κεφάλαιο 8: Ομάδες Συμφερόντων

Εκτός από τα επίσημα Ευρωπαϊκά όργανα, έχουν ιδρυθεί πολλές ευρωπαϊκές οργανώσεις έκφρασης ναυτιλιακών συμφερόντων, οι οποίες δραστηριοποιούνται ενεργά και στην διαμόρφωση ναυτιλιακών πολιτικών. Μετά από την δημιουργία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, παρουσιάστηκε η ανάγκη για συλλογική εκπροσώπηση των ναυτιλιακών βιομηχανιών μέσω της δημιουργίας Ευρωπαϊκών οργανισμών έκφρασης ναυτιλιακών συμφερόντων. Έναρξη για την ίδρυση των οργανώσεων αυτών ήταν οι επανειλημμένες αλλαγές στο θεσμικό πλαίσιο που διαμορφώνει τη συμπεριφορά και την δραστηριότητα τους.

Οι βασικοί στόχοι των Ευρωπαϊκών ομάδων έκφρασης ναυτιλιακών συμφερόντων είναι τα εξής:

1. Επιβίωση του ίδιου του οργανισμού
2. Προώθηση των συμφερόντων των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η υιοθέτηση της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Πράξης ήταν εκείνη που καθόρισε την έναρξη λειτουργίας των Ευρωπαϊκών ομάδων συμφερόντων.

Ιδιαίτερα ενδιαφέρον είναι η σύνδεση των ομάδων συμφερόντων με τα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και, ιδιαίτερα, με το Κοινοβούλιο και την Επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι Ευρωπαϊκές οργανώσεις συμφερόντων διαθέτουν πρόσβαση στην οργανωτική δομή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και έχει, επιπλέον, επιτευχθεί μία στενή συνεργασία μεταξύ τους, η οποία έχει ως αποτέλεσμα τις συστηματοποιημένες σχέσεις (Τσιώτσης, 2016).

Τα θεσμικά όργανα δίδουν, με τα κατάλληλα μέσα, στους πολίτες και στις αντιπροσωπευτικές ενώσεις τη δυνατότητα να γνωστοποιούν και να ανταλλάσσουν δημόσια τις γνώμες τους σε όλους τους τομείς δράσης της Ένωσης.» Επίσης, «τα θεσμικά όργανα διατηρούν ανοιχτό, διαφανή και τακτικό διάλογο με τις αντιπροσωπευτικές ενώσεις και την κοινωνία των πολιτών».

(Άρθρο 11 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση.)

Πηγή εικόνας: <https://www.europarl.europa.eu/at-your-service/el/transparency/lobby-groups>

Οι ομάδες έκφρασης συμφερόντων συνεισφέρουν στο έργο της Επιτροπής προσφέροντας εξειδικευμένες γνώσεις και πληροφορίες σχετικά με την ευρωπαϊκή και εγχώρια κοινή γνώμη. Οι ομάδες αυτές, προσφέροντας τα παραπάνω, επιζητούν ενεργό ρόλο στην διαδικασία λήψεως αποφάσεων που αφορούν τον τομέα δραστηριοποίησης τους. Επιπλέον, αποσκοπούν στην πιθανότητα να ασκήσουν επιρροή στις αποφάσεις, ώστε να υπάρχει μία πιο θετική έκβαση προς αυτές αλλά και να έχουν γνώση των προθέσεων και των τελικών αποφάσεων της Επιτροπής. Από την άλλη πλευρά, η εξειδικευμένη τεχνική γνώση και πληροφόρηση είναι αναγκαίες και στοχευμένες αποφάσεις.

Οι ομάδες συμφερόντων από την μεριά τους, λαμβάνουν πολλά πλεονεκτήματα από την συνεργασία τους με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Η ανάγκη συνεργασίας της Επιτροπής και των ομάδων διακρίνεται από τις περιπτώσεις που η Επιτροπή δεν εκδίδει αποφάσεις δεσμευτικού χαρακτήρα αλλά επιλέγει να προωθήσει σαν παροτρύνσεις κάποια μέτρα και λαμβάνει πρωτοβουλίες όσον αφορά την Ενιαία Πολιτική, όπου οι ομάδες συμφερόντων στρέφονται προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση χαρακτηρίζεται από μία πολυεπίπεδη διακυβέρνηση. Πρόσβαση με πολλούς τομείς στις ομάδες έκφρασης συμφερόντων προσφέρει και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το οποίο είναι ένα από τα βασικότερα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τις περισσότερες φορές οι ομάδες συμφερόντων έχουν θετική στάση απέναντι στις αποφάσεις του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, ακόμα και όταν αυτές έχουν δεσμευτικό χαρακτήρα, καθώς για να μην τεθεί σε ισχύ πρέπει να μην υπερψηφιστεί από τα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ακόμα και όταν αποφασιστεί έναν κανονισμό δεσμευτικού χαρακτήρα, πριν την εφαρμογή του, το Κοινοβούλιο δίνει ένα χρονικό πλεονέκτημα. Έτσι, οι ομάδες συμφερόντων έχουν περισσότερο χρόνο ώστε να μπορέσουν να οργανωθούν και να εφαρμόσουν τον κανονισμό. Επιπλέον, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο λειτουργεί πολλές φορές σαν διαμεσολαβητής μεταξύ των ομάδων συμφερόντων και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η οποία είναι ο εισηγητής των θεμάτων. Κάθε πρόταση βέβαια, εγκρίνεται ή απορρίπτεται από την Επιτροπή σε συνεργασία με το Κοινοβούλιο.

Από το 2000 και μετά, παρουσιάστηκε έντονη δραστηριοποίηση στον τομέα αυτό, καθώς περισσότερες ομάδες έκφρασης συμφερόντων επιδίωξαν μία συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Ένωση και τα θεσμικά της όργανα.

Βέβαια, η συνεργασία που επιδιώκεται μεταξύ των θεσμικών οργάνων και των ομάδων έκφρασης συμφερόντων πρέπει να χαρακτηρίζεται από διαφάνεια. Για αυτόν τον λόγο, υπάρχουν ειδικά συμβουλευτικά όργανα και έχει δημιουργηθεί ένα μητρώο για τις ομάδες συμφερόντων με την Ευρωπαϊκή πρωτοβουλία Διαφάνειας. Ακόμα, βέβαια, υπάρχουν κάποια λειτουργικά προβλήματα.

Οι ομάδες έκφρασης συμφερόντων βασίζονται τόσο στις διαπραγματευτικές τους ικανότητες όσο και στην εσωτερική τους οργάνωση και ομαλή λειτουργία. Η κάθε ομάδα δραστηριοποιείται σε διαφορετικούς τομείς και έτσι, έχει την δυνατότητα να προσφέρει εξειδικευμένες γνώσεις σχετικά με τον τομέα δραστηριοποίησης της καθώς και να επηρεάζει σχετικές αποφάσεις και πολιτικές. Οι τομείς, η οργάνωση και η επιρροή που διαθέτει μία ομάδα έκφρασης συμφερόντων διαφέρουν αλλά οφείλουν να ενεργούν με κοινές κατευθυντήριες γραμμές και ενιαίες πολιτικές.

Μητρώο Διαφάνειας

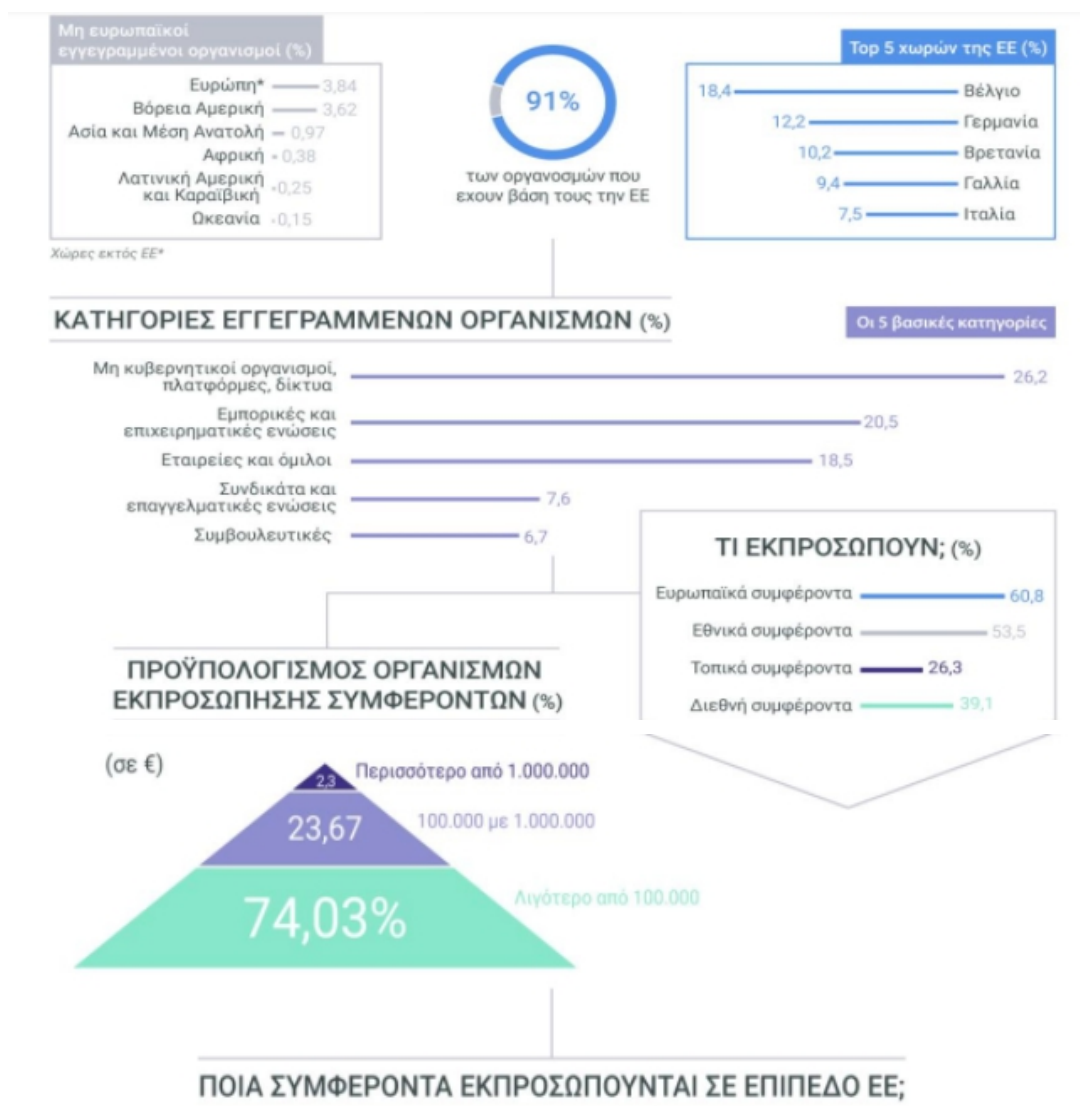
ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΓΓΕΓΡΑΜΜΕΝΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ



Ιούλιος 2017

11.327 ΕΓΓΕΓΡΑΜΜΕΝΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ





Περιβάλλον Έρευνα και τεχνολογία Εσωτερική αγορά
 Επιχειρηματικότητα Ανταγωνισμός Ενέργεια Οικονομία
 Κλιματική δράση Εμπόριο Δικαιώματα καταναλωτών Κοινωνία πληροφορίας
 Εκπαίδευση Απασχόληση και κοινωνικά δικαιώματα Δημόσια υγεία
 Μεταφορές Δικαιοσύνη και θεμελιώδη δικαιώματα Φορολογία Ανάπτυξη
 Διευρωπαϊκά δίκτυα Γεωργία και αγροτική ανάπτυξη Περιφερειακή πολιτική
 Γενικές και θεσμικές υποθέσεις Ασφάλεια τροφίμων Εξωτερικές υποθέσεις Πολιτισμός
 Επικοινωνία Νεολαία ΜΜΕ Ήθη και έθιμα Πολιτική ασφάλειας και άμυνας
 Εσωτερικές υποθέσεις Προϋπολογισμός Αλιεία και υδατοκαλλιέργεια Ανθρωπιστική βοήθεια
 Διεύρυνση Χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες και ένωση κεφαλαιαγορών Οικονομική σταθερότητα Αθλητισμός

<i>Οργάνωση</i>	<i>Τύπος</i>	<i>Δομή</i>	<i>Κράτη-μέλη που εκπροσωπούνται</i>	<i>Μέλη</i>
1. AMRIE (Alliance of Maritime Regions in Europe)	ΝΠΙ	ΣΣ	11	44 ΕΕ
2. AMSI (Association on Marine Scientific Industries)	ΕΝΒ	ΑΣ	4	17 ΕΕ / 1 εκτός ΕΕ
3. CEMT (Confederation of European Maritime Technology Societies)	ΕΝΒ	Ο	8	9 ΕΕ
4. CESA (Community of European Shipyards Association)	ΕΝΒ	Ο	12	12 ΕΕ / 2 εκτός ΕΕ
5. CLECAT (Liaison Committee of European Forwarders)	ΕΝΒ	Ο	14	21 ΕΕ / 5 εκτός ΕΕ
6. CRPM (Conference of Peripheral Maritime Regions)	ΝΠΙ	Ο	20	15 ΕΕ / 6 εκτός ΕΕ
7. EAFPO (European Association of Fish Producer Organisations)	ΕΝΒ	Ο	ΜΔ	ΜΔ
8. EBA (European Boating Association)	ΕΝΒ	Ο	14	22 ΕΕ / 4 εκτός ΕΕ
9. EBU (European Barge Union)	ΕΝΒ	Ο	7	9 ΕΕ
10. ECASBA (EC Association of Ship Brokers & Agents)	ΕΝΒ	Ο	20	21 ΕΕ / 1 εκτός ΕΕ

11. ECSA (European Community Shipowners' Association)	ENB	O	15	15 ΕΕ / 1 εκτός ΕΕ
12. EFIP (European Federation of Inland Ports)	ENB	Σ	11	17 ΕΕ / 8 εκτός ΕΕ
13. EHMC (European Harbour Masters' Committee)	Σ	O	19	94 ΕΕ / 15 εκτός ΕΕ
14. EIA (European Intermodal Association)	ENB	ΑΣ	20	81 ΕΕ / 4 εκτός ΕΕ
15. ELAA (European Liner Affairs Association)	ENB	ΑΣ	24	24 ναυτιλιακές εταιρίες
16. EMEC (European Marine Equipment Council)	ENB	O	8	10 ΕΕ / 2 εκτός ΕΕ
17. EMF (European Metalworkers Federation)		O	ΜΔ	65 ΕΕ
18. EMPA (European Maritime Pilots Association)	Σ	O	ΜΔ	ΥΔΟ
19. ESC (European Shippers Council)	ENB	O	9	9 ΕΕ / 3 εκτός ΕΕ
20. ESPO (European Sea Ports Organisation)	ENB	O	20	20 ΕΕ / 3 εκτός ΕΕ
21. ETA (European Tug Owners)	ENB	ΣΣ	70	13 ΕΕ / 3 εκτός ΕΕ
22. ETF (European Transport Workers Federation)	Σ	O	25	215 ΕΕ / 15 εκτός ΕΕ

23. ETTC (European Towing Tank Community)	ENB	ΣΣ	ΜΔ	ΥΔΟ
24. EUDA (European Dredging Association)	ENB	ΑΣ	s	11 ΕΕ / 9 εκτός ΕΕ
25. EURACS (European Association of Classification Societies)	ENB	ΑΣ	3	ΥΔΟ
26. EURMIG (European Recreational Marine Industry Group)	ENB	Ο	16	ΥΔΟ
27. EUROGIF (European Oil & Gas Innovation Forum)	ENB	ΣΣ	5	10 ΕΕ / 5 εκτός ΕΕ
28. EUROPECHE (Association of National Organisations of Fishing Enterprises)	ENB	Ο	ΜΔ	ΜΔ
29. EUROPIA (European Petroleum Industry Association)	ENB	ΑΣ	0	20 πολυεθνικές
30. FEAP (Federation of European Aquaculture Producers)	ENB	Ο	20	19 ΕΕ / 2 εκτός ΕΕ
31. FEMAS (Federation of European Maritime Associations of Surveyors & Consultants)	ENB	Ο	8	9 ΕΕ
32. FEPORT (Federation of European Ports Private Operators)	ENB	Ο	13	13 ΕΕ

33. HELCOM (Baltic Marine Environment Protection Com)	ΝΠ	Ο	8	8 ΕΕ / 1 εκτός ΕΕ
34. IAMI (EU) (Organisation of Maritime Institutes of the EU)	ΕΝΒ	ΑΣ	ΜΔ	ΥΔΟ
35. IIMS (EG) (International Institute of Marine Surveyors)	ΕΝΒ	ΑΣ	ΜΔ	ΥΔΟ
36. INE (Inland Navigation Europe)	ΕΝΒ	ΣΣ	66	ΕΕ
37. OCEAN (Organisation of European Community Ship Suppliers)	ΕΝΒ	Ο	12	12 ΕΕ / 1 εκτός ΕΕ

ΠΗΓΗ: Pallis, 2005.

- ΕΝΒ = Εκπροσώπηση Ναυτιλιακής Βιομηχανίας
- Σ = Συνδικάτο
- ΝΠ = Ναυτιλιακή Περιφέρεια
- ΑΣ = Άμεση συμμετοχή μελών
- Ο = Ομοσπονδία εθνικών ενώσεων
- ΣΣ = Συνδυασμός άμεσης συμμετοχής και συμμετοχής ενώσεων
- ΜΔ = Μη διαθέσιμα στοιχεία
- ΥΔΟ = Υποεπιτροπή διεθνούς οργάνωσης

Όπως βλέπουμε στον παραπάνω πίνακα, οι Ευρωπαϊκές οργανώσεις έκφρασης ναυτιλιακών συμφερόντων έχουν φτάσει τις 37. Οι 30 από αυτές εκφράζουν τα συμφέροντα των ναυτιλιακών βιομηχανιών. Οι 4 είναι εμπορικά συνδικάτα, και οι υπόλοιπες 3 αντιπροσωπεύουν περιφερειακά Ευρωπαϊκά συμφέροντα (Σ. Θεοδωρόπουλος κ.α. 2006).

Κεφάλαιο 9: Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά την περίοδο της Πανδημίας του COVID-19

Στις 14 Απριλίου του 2020, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε επίσημη ανακοίνωση, η οποία δημοσιεύτηκε στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με οδηγίες για την διαφύλαξη της υγείας των ναυτικών, τον επαναπατρισμό τους και τις ρυθμίσεις μετακινήσεων ναυτικών και επιβατών (2020/C 119/01).

Οι γενικές οδηγίες αναφέρονται στους εξής τομείς:

1. Δεδομένου του σημαντικού οικονομικού και στρατηγικού ρόλου που διαθέτει η Ευρωπαϊκή Ναυτιλία στην Ευρωπαϊκή Ένωση, τα μέτρα τα οποία θα εγκριθούν για την αντιμετώπιση της Πανδημίας του COVID-19, πρέπει να έχουν όσον τον δυνατόν μικρότερες επιπτώσεις στην οικονομική δραστηριότητα την Ευρώπης.
2. Οι ναυτικοί θα πρέπει να έχουν την δυνατότητα μετακίνησης σε άλλο κράτος, ώστε να μπορούν να αναλάβουν τα καθήκοντα τους στα πλοία ή να γυρίσουν στην πατρίδα τους. Οι υγειονομικοί έλεγχοι θα πρέπει να διενεργούνται με τέτοιο τρόπο ώστε να μην δημιουργούνται σημαντικές χρονικές καθυστερήσεις για τους ναυτικούς.
3. Πρέπει να ληφθούν τα απαραίτητα μέτρα στους Ευρωπαϊκούς Λιμένες, ώστε να διασφαλιστεί η προστασία των λιμενεργατών, του πληρώματος και τον επιβαίνόντων.
4. Κατά την εφαρμογή των παραπάνω οδηγιών, τα κράτη-μέλη πρέπει να πραγματοποιήσουν διαβουλεύσεις με οργανώσεις που εκπροσωπούν τους εργαζόμενους και τους εργοδότες της ναυτιλίας και των λιμένων.

9.1. Κριτική αποτίμηση του θεσμικού πλαισίου και των Παγκόσμιων Κανονισμών που αθετήθηκαν προς αντιμετώπιση της Πανδημίας.

Οι παραπάνω οδηγίες για τον επαναπατρισμό των ναυτικών συνάντησαν πολλές δυσκολίες στην εφαρμογή τους. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα ένα τεράστιο πλήθος ναυτικών να παραμένουν αναγκαστικά στα πλοία, και οι Κανονισμοί του IMO για την μέγιστη παραμονή των ναυτικών στα πλοία να καταπατηθούν.

Με αφορμή την Παγκόσμια Ημέρα Ναυτικών στις 25 Ιουνίου του 2020, η Ένωση Γερμανών Εφοπλιστών (VDR) διαμαρτυρήθηκε για τις αφόρητες συνθήκες εργασίας που βιώνουν οι ναυτικοί λόγω της Πανδημίας. Πιο συγκεκριμένα, ο Πρόεδρος της Ένωσης Γερμανών Εφοπλιστών δήλωσε « Το ότι οι αλλαγές πληρώματος δεν διασφαλίζονται ακόμα σε επαρκή βαθμό, δημιουργεί μία μη βιώσιμη κατάσταση ».

Από την άλλη πλευρά, για τον επαναπατρισμό των Ευρωπαίων Ναυτικών, η Ευρωπαϊκή Ένωση έπρεπε να αντιμετωπίσει ένα περίπλοκο νομικό καθεστώς. Πολλά πλοία με Ευρωπαϊούς ναυτικούς έχουν σημαίες άλλων κρατών λόγω ευνοϊκών οικονομικών όρων. «Πολλά κράτη σπάνια

αναλαμβάνουν την ευθύνη υπεράσπισης των ναυτικών που βρίσκονται σε πλοία, τα οποία έχουν νηολογηθεί με την σημαία τους» αναφέρει η Σβιγκερχάουζεν – Λυτ. Παράλληλα, πολλές χώρες έκλειναν τα λιμάνια τους λόγω της Πανδημίας, με αποτέλεσμα να μην μπορούν να πραγματοποιηθούν αλλαγές πληρωμάτων.

Αυτά και άλλα προβλήματα που προέκυψαν, είχαν ως αποτέλεσμα την καθυστέρηση εφαρμογής των οδηγιών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τον επαναπατρισμό των ναυτικών. Σύμφωνα με έρευνα των ναυτιλιακών οργανισμών, την Άνοιξη του 2020, πάνω από 300.000 ναυτικοί είχαν εγκλωβιστεί στα πλοία κατά την περίοδο της Πανδημίας. Αθετήθηκαν εθνικοί, Ευρωπαϊκοί και παγκόσμιοι κανονισμοί για το ανώτατο όριο της ναυτικής σύμβασης.

Τον Ιούλιο του 2020, 15 ισχυροί ναυτικοί κόμβοι σε ολόκληρο τον κόσμο, πραγματοποίησαν άρση των απαγορεύσεων μετακίνησης με σκοπό τον επαναπατρισμό 200.000 ναυτικών. Μετά την συνεδρίαση του ΙΜΟ, αποφασίστηκε οι ναυτικοί να εντάσσονται στην κατηγορία των εξαιρουμένων εργαζομένων ώστε να διευκολυνθεί η μετακίνησή τους.

Έτσι, η Ευρώπη με την συνεργασία των Παγκοσμίων ναυτιλιακών φορέων κατάφερε να δώσει λύση στα προβλήματα που παρουσιάστηκαν και να επιτύχει τον επαναπατρισμό των Ευρωπαϊκών ναυτικών.

Κεφάλαιο 10: Ανακεφαλαίωση και Συμπεράσματα

Με την παρούσα διπλωματική εργασία αναλύσαμε λεπτομερώς την Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αναγνωρίζοντας τον κομβικό ρόλο που διακατέχει η Ευρωπαϊκή Ναυτιλία στην Ευρωπαϊκή αλλά και την Παγκόσμια οικονομία, αναλύσαμε το νομοθετικό της πλαίσιο και τους στόχους που αυτό αποσκοπεί. Επιπλέον, αναλύσαμε τους παγκόσμιους και ευρωπαϊκούς οργανισμούς που δραστηριοποιούνται στον τομέα της Ναυτιλίας.

Στην Παγκόσμια Ναυτιλία, σημαντικοί είναι οι ρόλοι του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) και του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας (ILO) οι οποίοι έχουν επιφέρει καινοτόμες αλλαγές και έχουν οργανώσει μία βελτιωμένη Ναυτιλία, τόσο για το θαλάσσιο περιβάλλον όσο για τους εργαζομένους σε αυτό.

Σε Ευρωπαϊκό Επίπεδο, τους ίδιους σκοπούς εκπροσωπούν ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στην θάλασσα (EMSA) και ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ναυτικού Δικαίου (European Maritime Law Organization). Η Ευρωπαϊκή Ένωση τηρώντας πάντα τα Διεθνή πρότυπα και τους διεθνής Κανονισμούς, έχει υιοθέτηση αυστηρότερων μέτρων, ειδικά σε θέματα ασφαλείας.

Για την επίτευξη μίας ισχυρής και ποιοτικής Ναυτιλίας απαιτείται συνεχής επανεξέταση των ισχύοντων κανονισμών καθώς και η θέσπιση νέων πολιτικών. Η Ευρωπαϊκή Ένωση και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή οφείλουν να βελτιώνουν συνεχώς το θεσμικό της πλαίσιο, να αναγνωρίζει τον σημαντικό ρόλο της ναυτιλίας, να θωρακίζει την ανταγωνιστική πολιτική της και να διασφαλίζει την προστασία των θαλάσσιων και των εργατών της.

Βέβαια, απαραίτητη κρίνεται και η συμβολή των ομάδων Ναυτιλιακών συμφερόντων στην διαδικασία λήψεως αποφάσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, καθώς οι ομάδες αυτές μπορούν να προσφέρουν εξειδικευμένες γνώσεις και εμπειριστατωμένες απόψεις για κάθε θέμα.

Ανακεφαλαιώνοντας, η Ευρωπαϊκή Ναυτιλιακή Πολιτική οφείλει να διαθέτει λειτουργικές λύσεις σε κάθε πρόβλημα και να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της σημερινής εποχής. Πρέπει να είναι λεπτομερώς οργανωμένη ώστε να επιτύχει τους στόχους που έχει θέσει η Ευρωπαϊκή Ένωση.

Πηγές

Ηλεκτρονικές πηγές

1. [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:51991PC0054\(03\)&from=SV](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:51991PC0054(03)&from=SV)
2. <https://www.ecsa.eu/>
3. <https://www.naftemporiki.gr/finance/story/1453154/eksi-proteraiotites-tis-ecsa-gia-isxuri-europaiki-nautilia>
4. https://ec.europa.eu/health/policies/interest_groups_el
5. <https://www.europarl.europa.eu/at-your-service/el/transparency/lobby-groups>
6. <https://www.lawspot.gr/nomika-nea/lobbying-stin-eyropaiki-enosi-poia-symferonta-epidiokontai-apo-poion-kai-me-ti>
7. <file:///C:/Users/User/Downloads/pallis.pdf>
8. https://www.efsyn.gr/oikonomia/elliniki-oikonomia/279911_egklobismenoi-naytikoi-se-pontopora-ploia
9. <https://www.dw.com/el/%CE%BD%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CE%AF-%CF%83%CE%B5-%CE%B1%CE%BD%CE%B1%CE%B3%CE%BA%CE%B1%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE-%CE%BA%CE%B1%CF%81%CE%B1%CE%BD%CF%84%CE%AF%CE%BD%CE%B1-%CE%BB%CF%8C%CE%B3%CF%89-%CE%BA%CE%BF%CF%81%CF%89%CE%BD%CE%BF%CF%8A%CE%BF%CF%8D/a-54134385>
10. <https://www.kathimerini.gr/economy/shipping/1087100/arsi-taxidotikon-apagoreyseon-gia-epanapatrismo-200-000-naytikon/>
11. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52012PC0129&from=EN>
12. <https://www.shortsea.gr/nma/sinopsi-europaikis-politikis/>
13. <https://www.rizospastis.gr/story.do?id=10328575>
14. <https://m.naftemporiki.gr/story/1204228/an-papagiannopoulos-i-nautilia-apotelei-kefalaio-gia-tin-europaiki-oikonomia>
15. <https://m.naftemporiki.gr/story/1242366/se-rota-ektos-ee-othei-tin-europaiki-nautilia-to-thesmiko-plaisio>
16. https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/emsa_el

17. https://eur-lex.europa.eu/summary/glossary/green_paper.html?locale=el
18. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007AE0991&from=FR>
19. <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2006/EL/1-2006-869-EL-F1-1.Pdf>
20. <http://www.emsa.europa.eu/strategy.html>
21. <https://www.ecsa.eu/>
22. [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC0414\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC0414(01)&from=EN)
23. <http://marineengg.blogspot.com/2013/05/important-imo-conventions.html>
24. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=LEGISSUM%3A124064>
25. <https://www.europarl.europa.eu/about-parliament/el/in-the-past/the-parliament-and-the-treaties/single-european-act>
26. https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/maritime-transport_en
27. https://www.ugs.gr/media/13625/eee_mail_gr.pdf

Βιβλιογραφία

1. Αφροδίτη Χρυσικού, (Οκτώβριος 2017), Ανάλυση ελληνικής και διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής υπό το πρίσμα της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας – Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών
2. Γεώργιος Σ. Τσιώτης, (2016), Διδακτορική Διατριβή: "Διαμόρφωση μικροοικονομικών πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης: Η περίπτωση της Ευρωπαϊκής Λιμενικής Πολιτικής", Πανεπιστήμιο Αιγαίου – Σχολή Επιστημών της Διοίκησης, Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών.
3. Ερευνητές: Σωτήρης Θεοδωρόπουλος, Μαρία Λεκάκου, Θάνος Πάλλης, Βασίλης Τσελέντης, Άννα Τριανταφυλλίδου, Νικόλαος Δενιόζος, Βοηθοί έρευνας: Θωμάς Βιτσούνης, Σπύρος-Γεώργιος Τσιώτης, Επιστημονικός Υπεύθυνος Έργου: Δρ. Θάνος Π.Ντόκος, Γενικός Διευθυντής ΕΛΙΑΜΕΠ (Σεπτέμβριος 2010) – Κριτική αποτίμηση των προτάσεων της Πράσινης Βίβλου για μία μελλοντική Θαλάσσια Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
4. Ηλιάννα Επισκόπου, (Ιούνιος 2017), Πειραιάς, Διπλωματική Εργασία "Θεσμικό Πλαίσιο και Λειτουργία Χάραξης Ευρωπαϊκών Πολιτικών στη Ναυτιλία" – Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών – Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία.
5. Θαλάσσιες Μεταφορές: Κανόνες μεταφοράς και ασφάλειας, Θεματολογικά δελτία για την Ευρωπαϊκή Ένωση – 2016.
6. Κατσαλούλη Παναγιώτα, (Μάϊος 2010), Πειραιάς, Διπλωματική Εργασία: " Η Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης και οι Επιπτώσεις στην Ελληνική Ναυτιλία " - Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.
7. Λαγουδάκη Ευαγγελία, (Οκτώβριος 2014), Πειραιάς, Διπλωματική Εργασία "Η Νέα Θαλάσσια Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η νέα Πράσινη Βίβλος για τους Ωκεανούς και τις Θάλασσες – Η Άρση της Απομόνωσης των Νησιών – Η περίπτωση της Ελλάδας" – Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στη Ναυτιλία,