

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ
ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ



ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: cpt ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ISPS CODE
ΣΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ
ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΤΣΕΡΙΞΟΓΛΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ
Α.Γ.Μ: 2577

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας:

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:

<i>A/A</i>	Όνοματεπώνυμο	Ειδικότης	Αξιολόγηση	Υπογραφή
<i>1</i>	ΚΑΡΠΩΝΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΠΟΥΔΩΝ		
<i>2</i>	ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ		
<i>3</i>				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ	4
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	5
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ – ΣΥΝΔΙΑΣΚΕΨΕΙΣ – ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ	5
1.1.ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ	5
1.2.ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ (INTERNATIONAL MARITIME ORGANISATION)	7
1.3.ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ	9
1.4.ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	9
1.5.ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΤΙΣ ΔΙΑΣΚΕΨΕΙΣ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ	15
1.6.ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	16
1.7.ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ	17
1.8.Η ΣΥΝΔΙΑΣΚΕΨΗ ΤΟΥ ΟΗΕ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ (UNITED NATIONS CONFERENCE LAW OF SEA)	17
1.9.ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ (INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT CODE)	19
1.10.ΕΝΩΣΗ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ (EUROPEAN COMMUNITY SHIP OWNERS ASSOCIATION)	21
1.11.ΣΥΝΔΙΑΣΚΕΨΗ ΓΙΑ ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ (CONFERENCE FOR TRADE AND DEVELOPMENT)	22
1.12.ΔΙΑΣΚΕΨΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ – ΓΡΑΜΜΩΝ	24
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	26
ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ, ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	26
2.1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	26
2.2.Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ Ε.Ε.	27
2.3. ΟΙ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΤΗΣ Ε.Ε.	28

2.4. Η ΚΟΙΝΗ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	29
2.5. Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	34
2.6. Η ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	37
2.7. Η ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ	38
2.8. ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	38
2.9. ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	41
2.10. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΤΟΝ Ο.Ο.Σ.Α.	43
2.11. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟΝ ΔΙΕΘΝΗ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	47
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	50
ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	50
3.1. ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ	52
3.2. ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISPS	56
3.3. ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΜΕ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΘΗΚΟΝΤΩΝ ΣΕ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΒΑΣΗ ΤΟΥ ISPS CODE	60
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	66

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Ο κώδικας I.S.P.S. είναι τμήμα της διεθνούς σύμβασης S.O.L.A.S. (έτος εφαρμογής: 1974) για την ασφάλεια στην θάλασσα και υποχρεώνει κυβερνήσεις, ναυτιλιακές εταιρείες, πλοία και λιμενικές εγκαταστάσεις να εφαρμόσουν σχέδια και μέτρα ασφαλείας. Η υιοθέτησή του αποσκοπεί στην θωράκιση πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων, από τρομοκρατικές απειλές και λοιπές εγκληματικές ενέργειες. Η Ε.Ε. και η Ελλάδα τον έχουν ενσωματώσει με κατάλληλη νομοθεσία. Το οικονομικό του κόστος είναι λογικό και τα οφέλη του είναι ορατά. Τεχνολογίες για την καλύτερη εφαρμογή του, είναι υπό εξέλιξη στην Ε.Ε.. Η τελωνειακή ασφάλεια της Ε.Ε., η ασφάλεια κρίσιμων υποδομών μεταφοράς της Ε.Ε. και η δράση του Ν.Α.Τ.Ο. στην Μεσόγειο, συνυπάρχουν με τον κώδικα, συμπληρώνοντάς τον. Η τρέχουσα διεθνή οικονομική κρίση επηρεάζει τον κώδικα, αλλά μόνο βραχυχρόνια. Συμπερασματικά, ο κώδικας εφαρμόζεται σε ικανοποιητικό βαθμό στην Ελλάδα και την Ε.Ε.

Σκοπός της εργασίας αυτής, είναι να υποδείξει και να βοηθήσει τον αναγνώστη ώστε να αποκτήσει μια σφαιρική άποψη για το κώδικα μέσα από θέματα όπως και την αναγκαιότητα του.

Επίσης, γίνεται αναφορά στα επιμέρους προβλήματα που δημιουργεί καθώς και στη διατύπωση απόψεων για την αποτελεσματική εφαρμογή του. Σημειώνεται, ότι η παρούσα έρευνα θεωρείται ιδιαίτερα σημαντική, αφού ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος ευρίσκεται στην πρώτη θέση παγκοσμίως και διαθέτει σύμφωνα με δημοσίευμα της Ναυτεμπορικής 917/08) και τα στοιχεία του Institute of Shipping Economics and Logistics - ISL, μέσα στο 2010 οι Έλληνες πλοιοκτήτες διατηρούν την πρωτοκαθεδρία τους, αφού σε επίπεδο χωρητικότητας ελέγχουν 187,5 εκατ. Dwt.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ – ΣΥΝΔΙΑΣΚΕΨΕΙΣ – ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

1.1.ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Οι πρώτες προσπάθειες καθιέρωσης ενός διεθνούς οργανισμού που να ασχολείται αποκλειστικά με ναυτιλιακά θέματα έγιναν στις διασκέψεις της Washington (1889) και St. Petersburg (1912) χωρίς επιτυχία.

Πριν από τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο τα διεθνή ναυτιλιακά θέματα ήταν αντικείμενο ενός περιορισμένου αριθμού διεθνών ενώσεων οι οποίες ήταν μη διακυβερνητικές. Όμως κατά την διάρκεια του πολέμου, υπήρξε η ανάγκη σύστασης μιας αρχής για τον συντονισμό των ναυτιλιακών ζητημάτων του συμμαχικού στόλου. Αρχικά έλαβε την μορφή του Ναυτιλιακού Διευθεντικού Συμβουλίου και αργότερα το 1944 της Ενιαίας Ναυτιλιακής Αρχής.

Εκείνη την εποχή είχε αρχίσει να γίνεται δεκτό ότι το επάγγελμα του ναυτικού ήταν από τα πιο επικίνδυνα και η ίδια η φύση της ναυτιλίας απαιτούσε την συνεργασία σε διεθνές επίπεδο αντί να ασκείται ανεξάρτητη πολιτική από τα διάφορα κράτη ιδιαίτερα σε θέματα βελτίωσης της ασφάλειας της θάλασσας.

Στην Ναυτιλιακή Συνδιάσκεψη των Ενωμένων Εθνών στην Γενεύη (United Nations Maritime Conference) το 1948 με την συμμετοχή όλων των κρατών συζητήθηκε και εγκρίθηκε η σύμβαση που ίδρυσε τον IMCO (Intergovernmental Maritime Consultative Organisation)

Από το 1982 ο οργανισμός άλλαξε το όνομα του από IMCO σε IMO (International Maritime Organisation) και ο ρόλος του αναβαθμίστηκε αφού πλέον οι αποφάσεις του έχουν από τότε δεσμευτικό χαρακτήρα για τα κράτη μέλη. Αναγκαία προϋπόθεση για την έναρξη ισχύος εφαρμογής της σύμβασης τέθηκε η συγκέντρωση 21 υπογραφών

γεγονός που απαιτούσε την συμμετοχή 7 κρατών με στόλο μεγαλύτερο του 1 εκατομμυρίου κόρους ολικής χωρητικότητας το καθένα.

Μόλις τέθηκε σε ισχύ η σύμβαση έγιναν μέλη του οργανισμού η Δανία, η Σουηδία, η Φιλανδία, η Λιβερία, και η Γερμανία. Από την άλλη όλα σχεδόν τα μελλοντικά κράτη είχαν ήδη πειστεί ότι η ένταξη του στο πεδίο των εμπορικών συναλλαγών ήταν μια μάταιη πράξη.

Η ανάμειξη του IMO στον τομέα της θαλάσσιας ρύπανσης και της ναυτικής ασφάλειας και μάλιστα πριν ακόμη απο την επίσημη καθιέρωση του 1959 ισχυροποίησε την θέση του ως διεθνή εξειδικευμένη οργάνωση στα ναυτιλιακά ζητήματα στο πλαίσιο του ΟΗΕ.

Κατά την διάρκεια της δεκαετίας του '60 είχε αμφισβητηθεί η επιβίωση του οργανισμού επειδή το πεδίο δράσης του ήταν αρκετά περιορισμένο. Κατά συνέπεια έγιναν ουσιαστικές αλλαγές στην δομή του οργανισμού με προφανή σκοπό να ενσωματωθεί ο νέος κλάδος της θαλάσσιας ρύπανσης στις δραστηριότητες του.

Αργότερα ολοκληρώθηκε η ίδρυση της υπο-επιτροπής για την ρύπανση της θάλασσας από πετρελαιοειδή ενώ παράλληλα κινήθηκαν και οι διαδικασίες για την εδραίωση της Νομικής Επιτροπής με σκοπό την έρευνα και την εξέταση του ζητήματος του ναυαγίου Torrey Canyon. Με την πάροδο του χρόνου η επιτροπή αυτή έγινε μόνιμο όργανο του Οργανισμού και η υπο-επιτροπή για την ρύπανση της θάλασσας αντικαταστάθηκε από την Επιτροπή Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος που αποτελεί το βασικότερο όργανο του Οργανισμού.

1.2.ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ (INTERNATIONAL MARITIME ORGANISATION)

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός αποτελείται από μια **συνέλευση** η οποία είναι και το ανώτατο διοικητικό όργανο του οργανισμού. Αποτελείται από τους αντιπροσώπους των κυβερνήσεων των κρατών και συνέρχεται μια φορά κάθε δύο χρόνια ή έκτακτα σε ειδικές περιπτώσεις. Οι αποφάσεις της συνέλευσης δεν είναι δεσμευτικές αλλά συχνά ενσωματώνονται στην εσωτερική νομοθεσία ενός κράτους μέλους ή στις διεθνείς συνθήκες σε επόμενα στάδια.

Το **Συμβούλιο** του οργανισμού έχει σημαντική ανεξαρτησία έναντι της συνέλευσης και συνέρχεται δύο φορές τον χρόνο. Είναι υπεύθυνο για την εξέταση και διαπίστωση σχολίων στις διάφορες εκθέσεις των επιτροπών πριν την παρουσίαση τους στην Συνέλευση. Το συμβούλιο αποτελείται από 34 κράτη μέλη μετά τις τροποποιήσεις των άρθρων της σύμβασης. Τα μέλη αυτά εκλέγονται σύμφωνα με τους ειδικούς κανόνες που θεσπίζει η σύμβαση με σκοπό την επίτευξη της ισορροπίας ανάμεσα στα κράτη που έχουν τα μεγαλύτερα ναυτιλιακά συμφέροντα με την μορφή της παροχής υπηρεσιών και στα κράτη που είναι απλά μέλη του IMO.

Η **Γραμματεία** αποτελείται από 300 επιστήμονες και διοικητικούς ως προσωπικό. Το έργο έχει να κάνει συνήθως με την προπαρασκευή των διεθνών συμβάσεων και με την υποβολή εκθέσεων για θέματα προς συζήτηση.

Οι **συνδιασκέψεις του IMO** συγκαλούνται από τον Γενικό Γραμματέα μετά από σύμφωνη γνώμη της Συνέλευσης, παρά το ότι η αρχική προετοιμασία γίνεται από κάποια επιτροπή.

Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας η οποία δέχεται όλα τα κράτη ως μέλη. Η επιτροπή συνέρχεται δύο φορές τον χρόνο και αποτελεί το

κατεξοχήν τεχνικό όργανο του IMO. Η Επιτροπή αυτή διακρίνεται στις εξής υπο-επιτροπές:

1. Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας
2. Ραδιοεπικοινωνίας
3. Εκπαίδευσης και παρακολούθησης των πληρωμάτων
4. Μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων
5. Κατασκευής πλοίων και εξοπλισμού
6. Προστασίας από πυρκαγιά
7. Ευστάθειας και γραμμής φόρτωσης των πλοίων
8. Ασφάλειας των αλιευτικών πλοίων
9. Αποφυγής συγκρούσεων στην θάλασσα
10. Εμπορευματοκιβωτίων και φορτίων
11. Φορτίων χύμα
12. Κανονισμών για θέματα ναυτικής ασφάλειας και διάσωσης

Η **Νομική Επιτροπή** δημιουργήθηκε από το συμβούλιο με στόχο να εξετάσει τις πιθανές επιπτώσεις των διαφόρων ναυαγίων στο Ναυτιλιακό Δίκαιο. Με την πάροδο του χρόνου εξελίχθηκε σε ένα από τα πιο ισχυρά όργανα.

Η **Επιτροπή προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος** είχε σαν στόχο να αντικαταστήσει την υπο-επιτροπή για την θαλάσσια ρύπανση. Με την δημιουργία της επιτροπής αυτής δόθηκε ιδιαίτερη σημασία στην ρύπανση και στην προσπάθεια αντιμετώπισης της.

Η **Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας** δημιουργήθηκε για να μπορέσει να ανταποκριθεί στην επιθυμία των αναπτυσσόμενων κρατών προς αναζήτηση τεχνικής βοήθειας στις υπό ανάπτυξη βιομηχανίες τους.

Η **Επιτροπή Διευκολύνσεων** έχει την ευθύνη για τις δραστηριότητες του IMO σχετικά με την διευκόλυνση της διεθνούς ναυτιλιακής κυκλοφορίας των πλοίων.

Τέλος αξίζει να αναφέρουμε ότι όλες οι επιτροπές του οργανισμού δέχονται στις συνόδους τους όλα τα κράτη χωρίς διακρίσεις¹.

1.3.ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ

Ο Οργανισμός επικεντρώνει τις λειτουργίες του κυρίως στους τομείς της ναυτικής ασφάλειας, ναυσιπλοΐας, φορτίων, τεχνολογίας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Προβλήματα από την λειτουργία του οργανισμού προκύπτουν όταν εμφανίζονται φαινόμενα σπατάλης χρόνου κατά τις διαδικασίες υπογραφής των συμβάσεων του IMO από τα κράτη μέλη.

Πολλές κυβερνήσεις των χωρών – μελών που έχουν κυρώσει τις συμβάσεις ιδίως σε θέματα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος απαιτείται να στέλνουν τακτικές αναφορές στον IMO σχετικά με την εφαρμογή των διατάξεων.

Έχει επίσης υποστηριχτεί ότι και η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων πρόσφατα δεν ακολουθεί κοινή πορεία με τον IMO, διότι κατά κάποιο τρόπο υιοθετεί τους κανονισμούς που θέτει η αμερικανική OPA '90, επομένως η έλλειψη ομοιομορφίας των κανονισμών και μάλιστα διεθνώς, θα οδηγήσει αναπόφευκτα σε δυσλειτουργία του συστήματος και θα αποτελέσει απειλή για τα θέματα ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος².

1.4.ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

- 1. Η SOLAS (Convention on Safety of life at Sea) 1974** αποτελεί την κύρια σύμβαση για την αξία των πλοίων και μπορεί να

υποστηρίζει κάποιος ότι αλληλοσυμπληρώνεται με την σύμβαση MARPOL 73/78 όσον αφορά την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης. Σύμφωνα με την σύμβαση η δικαιοδοσία ανήκει στο κράτος της σημαίας του πλοίου αλλά και το παράκτιο κράτος έχει ένα βαθμό ελέγχου στην περίπτωση που αλλοδαπά πλοία που φέρουν την σημαία κάποιου συμβαλλόμενου κράτους χρησιμοποιούν τα λιμάνια του. Όταν ένα εμπορικό πλοίο δεν τηρεί τις προϋποθέσεις της σύμβασης, οι αρμόδιες αρχές του παράκτιου κράτους μπορούν να παίρνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε να μην επιτραπεί ο απόπλους, εκτός εάν ο προορισμός του πλοίου είναι κάποιο λιμάνι για επισκευές χωρίς να προκαλείται κίνδυνος στο πλοίο και το πλήρωμα. Το 1978 στην συνδιάσκεψη του IMO για την ασφάλεια των δεξαμενόπλοιων και την πρόληψη της ρύπανσης, υιοθετήθηκε το πρωτόκολλο της σύμβασης με το οποίο καθιερώνονται α) το σύστημα αδρανούς αερίου, ένα αέριο που περιέχει ανεπαρκή ποσότητα οξυγόνου ώστε να γίνεται αδύνατη η καύση των υδρογονανθράκων, β) επιπρόσθετα ραντάρ και γ) διπλή δυνατότητα πλοήγησης.

2. **Σύμβαση για τους κανονισμούς Αποφυγής Σύγκρουσης στην Θάλασσα (Convention on the International Regulations for preventing Collisions at Sea)**, η οποία υιοθετήθηκε το 1977 και αναφέρεται στα μέτρα για την αποφυγή των συγκρούσεων στην θάλασσα. Αργότερα ο IMO υιοθέτησε μια νέα σύμβαση που αφορούσε την συμπεριφορά και τις κινήσεις ενός πλοίου σε σχέση με άλλα πλοία, ειδικά όταν η ορατότητα είναι μικρή, με σκοπό την αποφυγή των συγκρούσεων σε συνδυασμό με την καθιέρωση ηχητικών και φωτεινών σημάτων. Η σύμβαση καθιερώνει τις υποχρεωτικές πορείες των πλοίων ειδικά σε θαλάσσιες οδούς που υπάρχει συχνή κυκλοφορία και διώρυγες.
3. **Σύμβαση Διεθνούς Ναυτιλιακού Δορυφορικού Οργανισμού (Convention on the Establishment of an International Maritime Satellite System)** η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1979 με σκοπό να βελτιώσει τις ναυτιλιακές επικοινωνίες από

επιχειρηματική σκοπιά και να ενισχύσει την ασφάλεια με την καθιέρωση του συστήματος Παγκόσμιο Ναυτικό Σύστημα Κινδύνου. Μέσω της σύμβασης αυτής ιδρύθηκε ο Διεθνής Δορυφορικός Οργανισμός που λειτουργεί σήμερα ως ανεξάρτητο όργανο. Το 1992 ξεκίνησε η πλήρης εφαρμογή του συστήματος ενώ η υποχρεωτική εφαρμογή του για όλα τα πλοία εφαρμόστηκε για πρώτη φορά το 1999. Μέσω αυτού του συστήματος προβλέπεται η βελτίωση των υπηρεσιών των σωστικών συνεργειών, αφού χάρη στο δορυφορικό σύστημα θα γνωρίζει κανείς αμέσως την θέση του πλοίου το οποίο κινδυνεύει.

4. **Σύμβαση Προτύπων Πιστοποιητικών Εκπαίδευσης και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών (Convention on Standards of training certification and Watchkeeping of Seafarers)** η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1984. Οι προηγούμενες προσπάθειες για την καθιέρωση μιας τέτοιας σύμβασης συνάντησαν την αντίδραση των πλοιοκτητών αλλά και των συνδικάτων. Μέχρι το 1978 ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας είχε προχωρήσει στην ίδρυση δύο συμβάσεων δηλαδή της Σύμβασης για την Ικανότητα των Αξιωματικών και την Σύμβαση για τα Πιστοποιητικά Ικανότητας των Ναυτικών. Η σύμβαση αυτή προάγει τους στόχους του SOLAS αλλά και τις απαιτήσεις του κώδικα ασφαλούς διαχείρισης
5. **Σύμβαση Ναυτιλιακής Έρευνας και Διάσωσης (Convention on Maritime Search and Rescue)** η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1985. Η σύμβαση αυτή σχεδιάστηκε για να βελτιώσει το υπάρχον δίκτυο έρευνας και διάσωσης μετά από κάποιο ατύχημα στην θάλασσα και αυτό επειδή κρίθηκε αναγκαίο να εγκατασταθεί ένα αξιόλογο δίκτυο ραδιοεπικοινωνιών για την ταχεία μετάδοση των σημάτων πλοίων που βρίσκονται σε κίνδυνο.
6. **Σύμβαση για την ασφάλεια των εμπορευμάτων (Convention for Safe Containers)** η οποία εφαρμόστηκε το 1977. Η σύμβαση αυτή αποφάσισε να θέσει διεθνείς κανονισμούς που να διευκολύνουν τις διαδικασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης αλλά και ένα υψηλό επίπεδο ασφάλειας.

7. **Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας Επικίνδυνων Φορτίων (International Maritime Dangerous Goods Code)** ο οποίος έγινε αποδεκτός ως το βασικό εγχειρίδιο διεθνών οδηγιών για την μεταφορά επικίνδυνων φορτίων στην θάλασσα και προτείνεται να υιοθετηθεί από τις κυβερνήσεις των κρατών μελών.
8. **Σύμβαση για τις γραμμές φόρτωσης (Convention on Load Line)** που υιοθετήθηκε το 1966 και έθεσε ορισμένους περιορισμούς σχετικά με το μέγιστο βύθισμα που πρέπει να έχει ένα πλοίο για την φόρτωση μέχρι του έξαλλα του.
9. **Σύμβαση για την μέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων (Convention on Tonnage Measurement of Ships)** η οποία υπογράφηκε το 1969 και εφαρμόστηκε το 1982. Η σύμβαση εφαρμόζεται σε όλα τα εμπορικά πλοία εκτός των πολεμικών πλοίων και αυτών και αυτών που η χωρητικότητα τους δεν ξεπερνά τους 24 τόνους. Επίσης η σύμβαση αυτή δεν περιλαμβάνει τον πλου στα εσωτερικά ύδατα των κρατών μελών αλλά και σε κλειστές θάλασσες όπως για παράδειγμα η Μαύρη Θάλασσα, η Κασπία και οι μεγάλες λίμνες.
10. **Σύμβαση για τα επιβατηγά πλοία που εμπλέκονται σε ειδικά ταξίδια (Special Trade Passenger Ships Agreement)** η οποία εφαρμόστηκε το 1974 και είχε υπογραφεί από 7 κράτη. Η σύμβαση αυτή έχει να κάνει με την ασφάλεια των πλοίων που μεταφέρουν μεγάλο αριθμό επιβατών για ταξίδια αναψυχής και υπερπόντια.
11. **Σύμβαση για την μεταφορά των επιβατών και των αποσκευών του δια θαλάσσης (Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea)** η οποία εφαρμόστηκε το 1987 και προέβλεπε ότι ο μεταφορέας θεωρείται υπεύθυνος για όποια ζημιά ή απώλεια υποστεί ο επιβάτης
12. **Σύμβαση για την ασφάλεια των αλιευτικών πλοίων (Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels)** η οποία εφαρμόστηκε το 1984 και αναφέρεται στην κατασκευή, τον εξοπλισμό, την ευστάθεια και τις

ραδιοεπικοινωνίες των νέων αλιευτικών σκαφών μήκους 24 μέτρων και περισσότερο.

- 13. Σύμβαση για την διευκόλυνση της ναυτιλιακής κυκλοφορίας (Convention on Facilitation of Maritime Traffic)** η οποία εφαρμόστηκε το 1967 για όλα τα εμπορικά πλοία εκτός των πολεμικών και των σκαφών αναψυχής. Στόχοι αυτής της σύμβασης είναι α) η αποφυγή των άσκοπων καθυστερήσεων στις κινήσεις των πλοίων στα διάφορα λιμάνια όταν το εμπορικό πλοίο είναι έτοιμο προς φόρτωση ή εκφόρτωση και β) η απλούστευση των διαδικασιών έγκρισης των αντίστοιχων εγγραφών όταν το εμπορικό πλοίο περιμένει οδηγίες ή έχει σκοπό να αγκυροβολήσει σε ένα ξένο λιμάνι
- 14. Σύμβαση περί αστικής ευθύνης για ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage)** που καθιέρωσε την αρχή της περιορισμένης ευθύνης του πλοιοκτήτη πετρελαιοφόρων και προέβλεψε σύστημα υποχρεωτικής ασφάλισης των πλοιοκτητών πετρελαιοφόρων. Η σύμβαση έχει εφαρμογή σε περιπτώσεις ζημιών ρύπανσης που προκαλούνται από την διαφυγή πετρελαιοειδών από έμφορτα δεξαμενόπλοια στο έδαφος
- 15. Σύμβαση για την ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου με σκοπό την αποζημίωση σε περιπτώσεις ρύπανσης από πετρέλαιο (Convention on the Establishment of an international Fund for compensation for oil pollution damage)** με κύριο στόχο την παροχή μιας συμπληρωματικής αποζημίωσης στα θύματα της ρύπανσης που δεν εξασφάλισαν επαρκή αποζημίωση
- 16. Σύμβαση για την αστική ευθύνη συνέπεια ζημίας που προέρχεται από την μεταφορά πυρηνικών ουσιών (Convention Relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material)** η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1975 και με βάση αυτή την σύμβαση καθιερώνεται η αποκλειστική ευθύνη αυτού που χειρίζεται μια πυρηνική εγκατάσταση και απαλλάσσει τον πλοιοκτήτη από ενδεχόμενη ζημία λόγω μεταφοράς

πυρηνικών ουσιών, εκτός εάν είχε την πρόθεση να προκαλέσει την ζημιά.

17. **Σύμβαση για την καταστολή των παράνομων πράξεων ενάντια στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας (Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation)** η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1992 και στοχεύει στον έλεγχο και την καταστολή γεγονότων όπως οι τρομοκρατικές επιθέσεις ενάντια στα εμπορικά πλοία.
18. **Σύμβαση για την επιθαλάσσια αρωγή (International Convention on Salvage)** η οποία στόχευε στην καθιέρωση γενικών κανόνων για τις περιπτώσεις διάσωσης ιδιαίτερα όταν αντιμετωπίζονται περιστατικά ατυχημάτων δεξαμενόπλοιων. Ειδικότερα η σύμβαση υιοθέτησε την ιδέα μιας αυξημένης αμοιβής που πληρώνεται από τους ασφαλιστές πλοίων και φορτίων και ένα είδος χρηματικής εξασφάλισης το οποίο πληρώνεται αποκλειστικά από τους πλοιοκτήτες.
19. **Σύμβαση για την Πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από το πετρέλαιο (OILPOL)** η οποία εφαρμόστηκε το 1959 και απαγόρευε την απόρριψη πετρελαίου ή μείγματος που περιέχει πάνω από 100 ppm σε απόσταση λιγότερο από 50 μίλια από την πλησιέστερη ακτή και σε ορισμένες ειδικές περιοχές
20. **Σύμβαση περί πρόληψης της ρύπανσης της θάλασσας από την απόρριψη καταλοίπων και άλλων ουσιών (London Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and other Matter)** η οποία τέθηκε σε εφαρμογή το 1975 και ορίζει ως dumping την ηθελημένη απόρριψη αποβλήτων στην θάλασσα από πλοία και αεροπλάνα αλλά διαχωρίζει την απόρριψη αποβλήτων που είναι σχετική με τις λειτουργικές διαδικασίες των πλοίων και αεροσκαφών.
21. **Σύμβαση για την ρύπανση της θάλασσας από τα πλοία (International Convention for the Prevention of Pollution from ships)** η οποία προβλέπει στην πλήρη εξάλειψη της διεθνούς ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πετρέλαιο και άλλες ουσίες και στην ελαχιστοποίηση άλλων επιβλαβών

ουσιών. Η επικύρωση της σύμβασης υπήρξε χρονοβόρα λόγω οικονομικών και τεχνικών δυσχερειών. Επόμενο ήταν να επισπευτούν οι διαδικασίες επικύρωσης με την υιοθέτηση του πρωτοκόλλου το έτος 1978. Στην 53^η σύνοδο της Επιτροπής του IMO για την τροποποίησης του παραρτήματος σχετικά με την ρύπανση στο περιβάλλον της σύμβασης MARPOL 73'78. Σύμφωνα με τον πρώτο κανονισμό για τα νέα δεξαμενόπλοια πάνω από 600 τόνους ισχύουν τα εξής:

- Κατασκευή δεξαμενόπλοιων με διπλό πυθμένα ή διπλό περίβλημα
- Κατασκευή δεξαμενόπλοιων με ενδιάμεσο κατάστρωμα
- Οποιοδήποτε άλλο εναλλακτικό σχέδιο που μπορεί να εξασφαλίσει ίδιο επίπεδο προστασίας ενάντια στην ρύπανση από πετρελαιοειδή σε περιπτώσεις συγκρούσεων ή προσαράξεων³

1.5.ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΤΙΣ ΔΙΑΣΚΕΨΕΙΣ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ

Η Σύμβαση που ίδρυσε τον οργανισμό ορίζει ότι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός έχει άμεση συνεργασία με τέσσερις ομάδες διεθνών οργανισμών δηλαδή: τα Ενωμένα Έθνη και τα όργανα τους, τις εξειδικευμένες οργανώσεις του ΟΗΕ, τους διακυβερνητικούς οργανισμούς και τέλος τους ιδιωτικούς οργανισμούς.

Στις συνδιασκέψεις του διεθνούς ναυτιλιακού οργανισμού μετέχει ένας μεγάλος αριθμός διακυβερνητικών οργάνων και ιδιωτικών οργανώσεων, με συμβουλευτική αρμοδιότητα, αντιπροσωπεύοντας ένα πλήθος από βιομηχανικά, εμπορικά, περιβαλλοντικά, ασφαλιστικά και εργατικά συμφέροντα στον ευρύτερο χώρο της ναυτιλίας

Η νομική βάση των σχέσεων ανάμεσα στον IMO και τις εξειδικευμένες οργανώσεις εκφράζεται με το άρθρο 46 της σύμβασης που κατάρτισε τον οργανισμό. Τα συμβαλλόμενα μέρη συνεργάζονται

σε θέματα κοινού ενδιαφέροντος με την ανταλλαγή πληροφοριών και επίσημων εγγράφων και την ίδρυση κοινών επιτροπών.

1.6.ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Η συνδιάσκεψη για το περιβάλλον που πραγματοποιήθηκε στα Ηνωμένα Έθνη το 1972 υπήρξε το κορυφαίο περιβαλλοντικό γεγονός της περιόδου αυτής παγκόσμια εντάσσοντας την προστασία του περιβάλλοντος στο πλαίσιο μόνιμων πολιτικών και στρατηγικών διαχείρισης. Επίσης η συνδιάσκεψη αυτή διαμόρφωσε και οριοθέτησε αρχές, στόχους και προοπτικές που ίσχυσαν για δύο δεκαετίες και αναμορφώθηκαν από την πρόσφατη συνδιάσκεψη του Ρίο (1992)

Σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος και του θαλάσσιου χώρου η συνδιάσκεψη υπήρξε σημαντικός σταθμός. Συγκεκριμένα σε επίπεδο ρυθμίσεων αναγνώρισε και καθιέρωσε την εξειδικευμένη προστασία θαλάσσιων περιφερειών ως ιδιαίτερα χρήσιμη χωρίς ταυτόχρονα να αναιρείται ο ρόλος των ρυθμίσεων παγκόσμιας εμβέλειας.

Οι βασικοί στόχοι και προτεραιότητες του προγράμματος για τις περιφερειακές θάλασσες έχουν να κάνουν με:

1. Την προαγωγή παγκόσμιων και περιφερειακών ρυθμίσεων προστασίας
2. Την παρακολούθηση και εκτίμηση της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των συνεπειών της
3. Τον συντονισμό των προσπαθειών προστασίας και διαχείρισης
4. Την στήριξη των προσπαθειών εκπαίδευσης και εξειδίκευσης στις αναπτυσσόμενες χώρες⁴.

1.7.ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

Το Συμβούλιο της Ευρώπης έχει να επιδείξει σημαντικό έργο με την σύσταση της Επιτροπής «Ειδικών για την διατήρηση της φύσης και των φυσικών πόρων» το έτος 1962 και το «Ευρωπαϊκό Κέντρο Πληροφόρησης για την Προστασία της φύσης και των Φυσικών Πηγών» το έτος 1967.

Στο πλαίσιο των παραπάνω οργανώθηκαν υπουργικές διασκέψεις για το περιβάλλον, συντάχθηκαν ειδικοί χάρτες για τον αέρα, τα ύδατα και τα εδάφη, τα οποία συνέβαλαν στην συλλογική διατύπωση βασικών αρχών που πρέπει να τηρούνται υποχρεωτικά από τους πολίτες και τις δημόσιες αρχές των χωρών μελών⁵

1.8.Η ΣΥΝΔΙΑΣΚΕΨΗ ΤΟΥ ΟΗΕ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ (UNITED NATIONS CONFERENCE LAW OF SEA)

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός ανέπτυξε τις επιχειρηματικές δραστηριότητες και σχέσεις του και με άλλους οργανισμούς που δεν συνδέονται με κάποιου τύπου καθεστώς με τα Ενωμένα Έθνη αλλά αποτελούν ιδιωτικούς οργανισμούς ή και διεθνείς ενώσεις. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο εντάσσεται η ενεργή συμμετοχή της Συνδιάσκεψης για το Δίκαιο της Θάλασσας στις συνδιασκέψεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

Η UNCLOS θεωρείται προσωρινό σώμα κάτω από την δικαιοδοσία της Γενικής Συνέλευσης του ΟΗΕ, και της οποίας η κύρια ενασχόληση είναι η κατανομή των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των παράκτιων κρατών και όχι τεχνικής φύσης ζητήματα του θαλάσσιου χώρου. Στον τομέα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος δίνει μεγάλη σημασία κυρίως στην ρύπανση από τα πλοία, ενώ αντίθετα ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός δίνει μεγαλύτερη σημασία στις διάφορες μορφές θαλάσσιας ρύπανσης.

Οι συνδιασκέψεις των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας διαμορφώνουν το σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Η συσσώρευση πολλών προβλημάτων σε σχέση με το θαλάσσιο χώρο μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο ανέδειξε ως επείγουσα την αναγκαιότητα συνολικής, χωρικής και θεματικής του, ρύθμισης μέσα από ένα ευρέως αποδεκτό διεθνές καθεστώς.

Η συνδιάσκεψη του 1958 υιοθέτησε τέσσερα βασικά διεθνή κείμενα τα οποία είναι:

1. Σύμβαση για την Αιγιαλίτιδα και την Συνορεύουσα Ζώνη
2. Σύμβαση για την ανοικτή θάλασσα: η σύμβαση αυτή περιέχει δύο σημαντικά άρθρα σχετικά με την περιβαλλοντική προστασία. Το ένα άρθρο περιέχει ρυθμίσεις για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο προερχόμενο από πλοία. Το δεύτερο άρθρο έχει να κάνει με την απόρριψη ραδιενεργών αποβλήτων στην θάλασσα ενώ περαιτέρω προβλέπεται και η διεθνής συνεργασία.
3. Σύμβαση για την αλιεία και την διατήρηση των βιολογικών πόρων της ανοικτής θάλασσας: Βασική επιδίωξη αυτής της σύμβασης είναι η προαγωγή της διεθνούς συνεργασίας για την επίλυση των ζητημάτων αλιείας και η προστασία των βιολογικών πόρων της ανοικτής θάλασσας που απειλούνται από υπερεκμετάλλευση.
4. Σύμβαση για την Ηπειρωτική Υφαλοκρηπίδα: Τα παράκτια κράτη έχουν κυριαρχικά και αποκλειστικά δικαιώματα στην ηπειρωτική τους υφαλοκρηπίδα, εντούτοις όμως οι δραστηριότητες του παράκτιου κράτους δεν πρέπει να προκαλούν μη σύννομη παρέμβαση στην ναυσιπλοΐα⁶

1.9.ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ (INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT CODE)

Οι δραματικές συνέπειες των ναυτικών ατυχημάτων της τελευταίας δεκαετίας τόσο στο θαλάσσιο περιβάλλον όσο και στο έμψυχο ναυτεργατικό δυναμικό ώθησαν τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό στην υιοθέτηση ενός νέου θεσμικού πλαισίου, κώδικα, για ασφαλέστερες μεταφορές.

Η αξία αυτού έγκειται στο ότι καθιερώνει ένα διεθνές πρότυπο για την διαχείριση και λειτουργία των πλοίων με την θέσπιση ενός συνόλου λειτουργικών κανόνων, που άπτονται όλου του οργανωτικού φάσματος της διοίκησης, τόσο στην διαχειρίστρια εταιρία όσο και των πλοίων που εξαρτώνται από αυτήν και αναφέρονται σε θέματα ασφαλείας και πρόληψης της ρύπανσης.

Οι βασικοί στόχοι του εν λόγω Κώδικα συνίσταται στην ασφάλεια των πλοίων, στην αποφυγή των ναυτικών ατυχημάτων, στην προστασία της περιουσίας και στην αποφυγή της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η καινοτομία που εισάγει ο κώδικας αφορά στις γραπτές διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται πιστά και αφορούν κάθε στάδιο της μεταφοράς όπως:

- ❑ Σχεδιασμός φόρτωσης και εκφόρτωσης
- ❑ Σχεδιασμός ταξιδιού
- ❑ Διαδικασίες ελέγχου πριν και κατά την διάρκεια του ταξιδιού
- ❑ Ανταλλαγή στοιχείων με τους πλοηγούς
- ❑ Επικοινωνία πλοίου – γραφείου – ναυλωτών
- ❑ Διαδικασίας ολικού ελέγχου απο τον πλοίαρχο κλπ

Ουσιαστικά ο κώδικας δεν μεταβάλλει καμία από τις διαδικασίες που ακολουθούσε μέχρι σήμερα κάθε πλοίο αλλά επιβάλλει την γραπτή τήρηση τους με την εφαρμογή ενός Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης, μέσω του οποίου θα διασφαλίζονται:

- Η συμμόρφωση των υπό εκμετάλλευση πλοίων με τις διεθνείς συμβάσεις και την εσωτερική νομοθεσία του κράτους της σημαίας
- Η συμμόρφωση με τους σχετικούς Κώδικες Πρότυπα ή Οδηγίες που συνιστώνται από τους Διεθνείς Οργανισμούς και τις αρμόδιες κρατικές αρχές
- Η εφαρμογή του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης το οποίο δεν συνίσταται σε μια γενική αναφορά στους στόχους και τις διαδικασίες που ακολουθεί η εταιρία αλλά εφαρμόζεται κατά τομείς με συγκεκριμένες αρμοδιότητες

Μια εταιρία για να μπορέσει να προχωρήσει στην υλοποίηση και αποτελεσματική εφαρμογή του Κώδικα θα πρέπει προηγουμένως να έχει πεισθεί για τα οφέλη που θα αποκομίσει. Τα οφέλη αυτά μπορεί να είναι στους εξής τομείς:

- Λήψη προληπτικών μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος και κατ' επέκταση βελτίωση του επιπέδου ασφαλείας των θαλάσσιων μεταφορών
- Μεγαλύτερο βαθμός συμμόρφωσης και εναρμόνισης με τις ισχύουσες διεθνείς συνθήκες και κανόνες
- Υιοθέτηση μιας σειράς μέτρων για την αποτροπή και τον περιορισμό των ατυχημάτων στο προσωπικό καθώς και για την αποσόβηση ζημιών ή απωλειών στα πλοία, στον εξοπλισμό ή στο φορτίο τους
- Μεγιστοποίηση της αποδοτικότητας και της αποτελεσματικότητας της εταιρίας
- Εκτέλεση της μεταφορικής υπηρεσίας με υψηλότερο βαθμό ασφάλειας και αξιοπιστίας με απόρροια την ικανοποίηση των

απαιτήσεων των πελατών και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της εταιρίας

- Ανάπτυξη διαδικασιών εσωτερικού ελέγχου που εξασφαλίζουν έγκαιρη αναγνώριση τυχόν σφαλμάτων, προβλημάτων και παραλείψεων τόσο στο πλοίο όσο και στην εταιρία.

Το περιεχόμενο του κώδικα κατανέμει ορισμένες ευθύνες και αρμοδιότητες σε όλα τα μέρη που εμπλέκονται στην διαδικασία της θαλάσσιας μεταφοράς. Έτσι προβλέπονται τόσο οι ευθύνες όσο και οι αρμοδιότητες της εταιρίας, όσο και αυτές που αφορούν στα μέσα και στο προσωπικό, στον πλοίαρχο και στο κατάλληλο εξουσιοδοτημένο πρόσωπο, το οποίο είναι συνολικά υπεύθυνο για την λειτουργία και τις καταστάσεις ανάγκης που δημιουργούνται σε κάθε πλοίο⁷.

1.10.ΕΝΩΣΗ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ (EUROPEAN COMMUNITY SHIP OWNERS ASSOCIATION)

Η Ένωση αυτή ιδρύθηκε το 1962 και έχει ως έδρα το Παρίσι. Την σημερινή εποχή η έδρα της είναι στις Βρυξέλλες. Είναι φορέας των εθνικών ενώσεων πλοιοκτητών των κρατών – μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και έχει μέλη από όλα τα κράτη – μέλη της Ε.Ε. με εξαίρεση το Λουξεμβούργο που δεν έχει τέτοια ένωση.

Βασικοί στόχοι της ένωσης είναι:

- Να παρακολουθεί τις εξελίξεις των ναυτιλιακών θεμάτων εντός της κοινότητας, της Επιτροπής, του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου
- Να εκπροσωπεί τις απόψεις των μελών του στους αντίστοιχους φορείς της Ε.Ε αλλά και οπουδήποτε αλλού χρειάζεται να το κάνει

- Να διατηρεί σχέσεις με άλλους διεθνείς οργανισμούς πλοιοκτητών και να συζητά μαζί τους θέματα αμοιβαίου ενδιαφέροντος⁸

1.11.ΣΥΝΔΙΑΣΚΕΨΗ ΓΙΑ ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ (CONFERENCE FOR TRADE AND DEVELOPMENT)

Η UNCTAD αποτελεί μια από τις πιο εξειδικευμένες οργανώσεις του ΟΗΕ που ιδρύθηκε από την Γενική Συνέλευση της Γενεύης. Η συνδιάσκεψη συνέρχεται κάθε 4 χρόνια σε επίπεδο υπουργών των κρατών και κύριος σκοπός της είναι η ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, ιδιαίτερα των αναπτυσσόμενων κρατών με στόχο την άνοδο του βιοτικού επιπέδου των λαών τους, μέσα στο πλαίσιο της επιτάχυνσης του ρυθμού οικονομικής ανάπτυξης σε παγκόσμιο επίπεδο.

Η UNCTAD έχει ως μέλη 183 κράτη, περιλαμβάνοντας και τα 178 μέλη του ΟΗΕ. Η UNCTAD αποτελείται από ομάδες κρατών οι οποίες έχουν κοινά συμφέροντα. Οι πολιτικές εξελίξεις των τελευταίων ετών και ειδικότερα η κατάρρευση του Ανατολικού Συνασπισμού επέφεραν σημαντικές αλλαγές στην σύσταση των ομάδων στην UNCTAD.

Πριν από την δημιουργία της UNCTAD η οικονομική οργάνωση της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας είχε τέτοια δομή που ήταν σχεδόν αδύνατο για τα υπό ανάπτυξη κράτη να διαθέτουν μερίδιο στο διεθνές εμπόριο, με αποτέλεσμα να αδυνατούν να προστατέψουν τα συμφέροντα των πολιτών τους.

Οι λόγοι ένταξης των αναπτυσσόμενων κρατών στο πλαίσιο της UNCTAD στηρίζονται στην εξασφάλιση ουσιαστικού και ίσου μεριδίου από τις μεταφορές, στην προώθηση των εξαγωγών και στην οικονομική ολοκλήρωση δεδομένου ότι το σύστημα αυτοδιαχείρισης που ίσχυε στον ναυτιλιακό τομέα, ανεξάρτητα από τις διάφορες μορφές του εκείνη την εποχή, δεν ελάμβανε υπόψη τις ανάγκες των ιδιοκτητών φορτίων.

Κατά την πρώτη διάσκεψη του οργανισμού συζητήθηκε το πρόβλημα της ίδρυσης εμπορικών στόλων των υπό ανάπτυξη κρατών, τα οποία υποστήριζαν ότι τα προβλήματα τους στον ναυτιλιακό χώρο προέκυπταν από την άμεση εξάρτησή τους από αλλοδαπές σημαίες για την μεταφορά των αγαθών τους.

Μετά από αρκετές διαπραγματεύσεις υιοθετήθηκε ομόφωνα μια κοινή πολιτική συνεννόησης για ναυτιλιακά θέματα, σύμφωνα με την οποία η ανάπτυξη των εμπορικών στόλων των αναπτυσσόμενων κρατών καθώς επίσης και η συμμετοχή τους στις διασκέψεις πλοίων πρέπει να αποφασίζεται από τις ίδιες τις χώρες με βάση οικονομικά κριτήρια.

Η UNCTAD προέβλεψε τον μεγάλο αγώνα που θα ακολουθούσε για την συμμετοχή των αναπτυσσόμενων χωρών στην μεταφορά των δικών τους φορτίων. Η ύπαρξη δύο διαφορετικών τρόπων σκέψης κάθε άλλο παρά ευνοούσε τα σχέδια των κρατών αυτών. Ειδικότερα υπήρχε η πρώτη άποψη της ελεύθερης αγοράς σύμφωνα με την οποία οι ναυτιλιακές υπηρεσίες πρέπει να προσφέρονται αποκλειστικά από ιδιωτικές επιχειρήσεις με βάση την αρχή του ελεύθερου ανταγωνισμού.

Οι πρώτες αντιδράσεις των αναπτυσσόμενων κρατών εκφράστηκαν με την έκδοση διατάξεων σχετικά με το δικό τους εμπόριο και με την ενθάρρυνση των προμηθευτών και εισαγωγέων, υποκινώντας τους με μέτρα διάκρισης, να χρησιμοποιούν τους εθνικούς στόλους.

Ο ερχομός της δεκαετίας του '90 σηματοδεύτηκε από αλλαγές στην δομή του οργανισμού. Οι υπάρχουσες επιτροπές της διοικητικής αρχής είχαν ανασταλεί μεταξύ των οποίων και η Ναυτιλιακή Επιτροπή, ενώ δημιουργήθηκαν τέσσερις νέες. Ανάμεσα σε αυτές, ήταν και η Επιτροπή Υιοθέτησης ανταγωνιστικών Υπηρεσιών που ανέλαβε το έργο της διευθέτησης των ναυτιλιακών θεμάτων.

Ο κώδικας της UNCTAD δεν έτυχε παγκόσμιας αποδοχής ιδιαίτερα σε χώρες όπως είναι η Αμερική, η Ελλάδα, η Ιαπωνία και η Βραζιλία. Οι χώρες αυτές αντιτάχθηκαν στην καθιέρωση του κώδικα. Στις βασικές επιδιώξεις του κώδικα περιλαμβάνονται:

1. Κατάργηση της δύναμης των conferences (ομάδα δύο ή περισσότερων μεταφορέων που προσφέρει διεθνείς τακτικές

υπηρεσίες) να αποφασίζουν μονομερώς στο θέμα της εισδοχής ή μη νέων μεταφορέων στους τομείς συγκοινωνιών που εξυπηρετούν

2. Εξασφάλιση βάσης κατανομής των φορτίων μεταξύ των μεταφορέων είτε μελών είτε όχι μελών της conference
3. Κατάργηση των μυστικών συμφωνιών
4. Περιορισμός των δυνάμεων των conferences στο να επιβάλλουν τις αποφάσεις τους σε θέματα ζωτικά για το εμπόριο μιας χώρας

Τα παραπάνω θα επιτευχθούν με την υποχρεωτική συνεννόηση με τους φορτωτές και το δικαίωμα συμμετοχής των κυβερνήσεων στις σχετικές διαβουλεύσεις.

Επίσης στα δευτερεύοντα σημεία του κώδικα, μεταξύ άλλων, περιλαμβάνονται:

- Καθιέρωση κριτηρίων για τον καθορισμό των ναύλων και όχι αυθαίρετη επιβολή
- Υποχρέωση προειδοποίησης, 150 ημέρες πριν από κάθε εφαρμογή μιας γενικής αύξησης των ναύλων
- Αναγνώριση δικαιώματος ανεξάρτητων μεταφορέων όταν αυτοί τηρούν δίκαιους όρους εμπορικών όρων συναγωνισμού⁹.

1.12.ΔΙΑΣΚΕΨΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ – ΓΡΑΜΜΩΝ

Οι διασκέψεις πλοίων χαρακτηρίζονται από τον μικρό σχετικά βαθμό αυτών που προσφέρουν υπηρεσίες, όσο και από την βασική έλλειψη δικτύου πληροφοριών ανάμεσα στους προμηθευτές και στους αγοραστές. Τα πλοία γραμμών εκτελούν συνέχεια μεταφορές φορτίων σε τακτά χρονικά διαστήματα με σταθερή συχνότητα και κανονικότητα δρομολογίων, μεταξύ σταθερών λιμανιών, παρέχοντας έτσι την δυνατότητα στους εισαγωγείς και εξαγωγείς να σχεδιάσουν την δική

τους στρατηγική αγοράς και πωλήσεων, τις επενδυτικές δραστηριότητες τους κλπ.

Συνεπώς πρόκειται για βασικά στοιχεία που προσδίδουν στην αγορά μια έντονη μορφή ολιγοπωλίου και κατά συνέπεια μια άμεση εξάρτηση μεταξύ των θαλάσσιων μεταφορέων. Στα πλαίσια της ναυτιλιακής αυτής αγοράς πέντε είναι οι βασικές δραστηριότητες που δύνανται να αναπτυχθούν. Αυτές είναι:

- Ανεξάρτητη δραστηριότητα: Κάθε ναυτιλιακή εταιρία μπορεί να ενεργήσει από μόνη της δίχως να λάβει υπόψη της τις υπόλοιπες με αποτέλεσμα την δημιουργία ανταγωνιστικών πιέσεων
- Ατελής μορφή συμπαιγνίας: Μεταξύ των ανταγωνιστών ή θαλάσσιων μεταφορών έχουν γίνει επίσημα αποδεκτοί μερικοί κανόνες λειτουργίας αυτών. Για παράδειγμα έχει θεσπιστεί κοινή τιμολογιακή πολιτική
- Τέλεια μορφή συμπαιγνίας: Το βασικό χαρακτηριστικό αυτής είναι ότι κάθε διοικητική απόφαση μιας εταιρίας ελέγχεται από ένα κεντρικό οργανισμό που έχει σαν στόχο την επίτευξη συγκεκριμένου κέρδους
- Συγκεντρωτική μορφή σύμπραξης: Υπάρχει ολοκληρωτικός έλεγχος των τιμών, του κέρδους, των πωλήσεων και της κατανομής του κέρδους στα μέλη
- Σύμπραξη για κατανομή της αγοράς: Εμφανίζεται όταν τα μέλη συμφωνούν στην κατανομή μεριδίου της αγοράς όχι όμως απαραίτητα και στην διαμόρφωση των τιμών.

Αξίζει στο σημείο αυτό να αναφερθεί ότι οι συνθήκες της ναυτιλίας γραμμών μεταβάλλονται συνεχώς κάτω από την άμεση επίδραση του κρατικού παρεμβατισμού, του σκληρού ανταγωνισμού αλλά και της εφαρμογής διαφόρων συμφωνιών μεταξύ κρατών¹⁰.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ, ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

2.1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Η Ελληνική ναυτιλία για το 2006 ήταν η μεγαλύτερη του κόσμου, έχοντας ως βάση την χωρητικότητα του στόλου, σύμφωνα με την ετήσια έκθεση των Ηνωμένων Εθνών για τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Ωστόσο το μερίδιο της ελληνόκτητης ναυτιλίας υπέστη μία μικρή υποχώρηση και βρίσκεται στο 18,13% σε σχέση με το 2005 ενώ το 2004 ήταν 20%. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι το 1996 βρισκόταν στο 17,41% γεγονός που μπορεί να εκληφθεί ότι ο ελληνόκτητος στόλος μεταβάλλεται ως ποσοστό του παγκοσμίου ακολουθώντας τις τάσεις που επικρατούν στην παγκόσμια ναυτιλία με την έννοια της πώλησης και αγοράς πλοίων ανάλογα με τις συνθήκες της αγοράς.

Για πρώτη φορά τα τελευταία χρόνια η Ελλάδα υποχώρησε στη δεύτερη θέση πίσω από την Ιαπωνία, με βάση τον αριθμό των πλοίων, γεγονός που δεν σημαίνει σημαντικά πράγματα καθώς οι Έλληνες εφοπλιστές ανανεώνουν και εκσυγχρονίζουν το στόλο τους συνεχώς αυξάνοντας ταυτόχρονα την χωρητικότητα. Ειδικότερα σύμφωνα με τα στοιχεία της UNCTAD, το 2006, ο ελληνόκτητος στόλος αποτελούνταν από 3.027 πλοία χωρητικότητας 172, 241 εκατ. dwt, με δεύτερη δύναμη να ακολουθεί η Ιαπωνία με 3.091 πλοία και συνολική χωρητικότητα 131,703 εκατ. dwt. Την τρίτη θέση καταλαμβάνει η Γερμανία με 2.786 πλοία και συνολική χωρητικότητα 71,516 εκατ. dwt. Ειδικότερα η Γερμανία έχει μερίδιο αγοράς 7,9%, όταν το 2005 είχε μερίδιο αγοράς 6,9% και το 2004 είχε μερίδιο 6,31%. Την τέταρτη θέση κατέχει η Κίνα με 2.893 πλοία και συνολική χωρητικότητα 65,488 εκατ. dwt και μερίδιο αγοράς 7,22% και την πέμπτη θέση συμπληρώνει ο στόλος των ΗΠΑ με 1.679 πλοία συνολικής χωρητικότητας 78,32 εκατ. dwt. Τέλος

πρέπει να αναφέρουμε ότι η Κίνα είχε μερίδιο αγοράς το 2005 στα επίπεδα του 6,77% και οι ΗΠΑ στο 5,52%¹¹.

2.2.Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ Ε.Ε.

Τα τελευταία χρόνια η ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας οδήγησε σε τεράστια αύξηση των μεγεθών του παγκόσμιου εμπορίου. Η παραγωγή σε μεγάλη κλίμακα, προκαλεί όχι μόνο ζήτηση μεγάλων ποσοτήτων και ενεργειακών υλών, αλλά και την ανάγκη για επέκταση των καταναλωτικών αγορών σε ολόκληρο τον κόσμο.

Οι τεχνολογικές εξελίξεις οδήγησαν σε σημαντική μείωση του κόστους παραγωγής των μεταφορικών υπηρεσιών του πλοίου και κατέστησαν προσιτές τιμές και απομακρυσμένες αγορές.

Το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο αντιπροσωπεύει το μεγαλύτερο σε βάρος και σε αξία ποσοστό του συνολικού διεθνούς εμπορίου και εξελίχθηκε ταχύτατα στην διάρκεια της μεταπολεμικής περιόδου. Το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο αναφέρεται σε ποσότητα που κινείται γύρω στους 4.500 εκατομμύρια τόνους. Αυτό σημαίνει ότι κάθε ημέρα φορτία περίπου δώδεκα εκατομμυρίων φορτώνονται σε πλοία από κάποιο λιμάνι στην υδρόγειο.

Τα στατιστικά στοιχεία δείχνουν ότι

- ✓ Ο στόλος της Ευρωπαϊκής ένωσης αντιστοιχεί στο 11% του παγκοσμίου, ενώ ο αντίστοιχος του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου στο 15,8% του παγκόσμιου στόλου
- ✓ Η ευρωπαϊκή ναυτιλία ελέγχει το 50% της παγκόσμιας αγοράς σε πλοία RoRo, 22% της αγοράς σε πλοία μεταφοράς containers και το 25% σε επιβατηγά και κρουαζιερόπλοια.
- ✓ Κατά την δεκαετία του '70-'80 το ποσοστό του παγκοσμίου στόλου που αντιπροσωπεύει ο κοινοτικός στόλος μειώθηκε κατά 3% για να φθάσει στο 29,7% και το έτος 1988 άγγιξε το 15,4%. Αν και ο παγκόσμιος στόλος στο σύνολο του μειώθηκε κατά 5% ο δε

κοινοτικός στόλος παρουσίασε μείωση της τάξεως του 28,3% το έτος 1987.

✓ Το 1993 ο κοινοτικός στόλος ανερχόταν σε 5.763 πλοία και 55.114.600 κ.ο.χ, τα ελληνικά πλοία αντιπροσώπευαν το 45,3% της χωρητικότητας του κοινοτικού στόλου και οι Έλληνες πλοιοκτήτες έλεγχαν το 14,1% του παγκοσμίου στόλου¹².

Με βάση τα παραπάνω θα μπορούσαμε να πούμε ότι

1. Το μεγαλύτερο μέρος των χωρών εξαγωγής πρώτων και καύσιμων υλών είναι κατεσπαρμένο στην Υδρόγειο με τέτοιο τρόπο ώστε μόνο μέσω θαλάσσης να μπορούν να συνδέονται οι καταναλωτικές αγορές

2. Μόνο μέσω θαλάσσης είναι πρακτικά δυνατή η διακίνηση των αναγκαίων για την παραγωγή πρώτων και ενεργειακών υλών. Το ίδιο ισχύει και για τις καταναλωτικές αγορές και για τον τομέα μεταποίησης

2.3. ΟΙ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΤΗΣ Ε.Ε.

Η πολιτική για την ασφάλεια της ναυτιλίας που ακολουθεί η Ε.Ε. δεν απευθύνεται μόνο στους ναυτικούς. Τα βασικά στοιχεία των κανονισμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης απευθύνονται σε τρεις κατηγορίες που συμμετέχουν στην βιομηχανία της ναυτιλίας.

Οι κατηγορίες αυτές είναι οι εξής:

- **Κυβερνήσεις**

Οι Κυβερνήσεις είναι ο βασικός στόχος των νομοθεσιών της Ευρωπαϊκής ένωσης. Μόνο μέσα σε αυτές τις νομοθεσίες μπορεί να υπάρχει συνεννόηση με τους νηογνώμονες και τους πλοιοκτήτες. Η

υπευθυνότητα των κυβερνήσεων έχει δυναμωθεί μέσα από πολλές ρυθμίσεις. Η πιο σημαντική ρύθμιση έχει να κάνει με το γεγονός ότι η διοίκηση της για ναυτιλιακά θέματα μπορεί να εγγυηθεί την εφαρμογή των διεθνών υποχρεώσεων του κράτους. Εκτός των παραπάνω οι κυβερνήσεις έχουν και νομική υποχρέωση απέναντι στην Κοινότητα και στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο για την αυστηρή εφαρμογή όλων των μέτρων ασφαλείας. Επίσης οι κυβερνήσεις έχουν και νομική υποχρέωση προς τα κράτη – μέλη ως κράτη – λιμάνια.

▪ **Νηογνώμονες**

Οι νηογνώμονες με βάση την ειδίκευση που έχουν στην ναυπήγηση των πλοίων και τα χαρακτηριστικά τους, υπηρετούν δύο «αφεντικά». Το πρώτο αφεντικό είναι ο πλοιοκτήτης που τον βοηθούν στην ναυπήγηση του πλοίου και το δεύτερο αφεντικό είναι η κυβέρνηση. Οι νηογνώμονες εφαρμόζουν ποιοτικά και ποσοτικά κριτήρια κατά την λειτουργία του σύμφωνα με τους νόμους του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

▪ **Πλοιοκτήτες**

Οι πλοιοκτήτες έχουν φορτωθεί με την ευθύνη της συμμόρφωσης τους με τον Κώδικα. Ο Κώδικας είναι πλέον υποχρεωτικός και δεν χρειάζεται περισσότερα μέτρα να υιοθετηθούν από την Ε.Ε. Ο Κώδικας είναι το αντικείμενο που απευθύνεται καθαρά προς τους πλοιοκτήτες.

2.4. Η ΚΟΙΝΗ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η ύπαρξη Κοινοτικής Εμπορικής Ναυτιλίας είναι μια αναγκαιότητα. Η Ε.Ε. θεωρεί σκόπιμο για την βιωσιμότητα του εμπορίου της να μην εξαρτάται σε υπερβολικό βαθμό από τις

ναυτιλιακές υπηρεσίες που παρέχουν οι οικονομικοί ανταγωνιστές της, δεδομένου ότι αυτοί υπό ορισμένες περιστάσεις θα μπορούσαν να ενεργήσουν ανάλογα με τα μακροπρόθεσμα εμπορικά τους συμφέροντα.

Η ανάγκη εντοπίζεται σε διάφορους τομείς:

- **Οικονομική ανεξαρτησία:** Το ευρωπαϊκό εμπόριο επιδιώκει να διασφαλίσει ασφαλείς και αποτελεσματικές θαλάσσιες μεταφορές. Βασική προϋπόθεση είναι η ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών βιομηχανιών και η οικονομική ανεξαρτησία της Ευρώπης συνολικά. Η οικονομική ανεξαρτησία μπορεί να εξασφαλιστεί από τον έλεγχο του κοινοτικού στόλου από την Ε.Ε. Ο στόχος της οικονομικής ανεξαρτησίας δεν επιβάλλει από μόνος του μέτρα για την υποστήριξη των σημαιών της Ε.Ε. και των θέσεων απασχόλησης.

- **Στρατιωτικές ανάγκες:** Όταν υπάρχουν στρατιωτικές ανάγκες η κοινοτική ναυτιλία μπορεί να φανεί πολύ χρήσιμη και μια άμεση κινητοποίηση της μπορεί να ζητηθεί για την αντιμετώπιση δυσχερών καταστάσεων. Ωστόσο εκτός από τα κατάλληλα πλοία τα οποία απαιτούνται, είναι αναγκαίο να υπάρχουν και έμπειροι ναυτικοί που να επιθυμούν να συμμετάσχουν σε στρατιωτικές δραστηριότητες.

- **Συνεισφορά στην ευρύτερη οικονομία:** Ένα από τα πιο σημαντικά επιχειρήματα του κοινοτικού στόλου αφορά την γενικότερη ευρωστία της κοινοτικής οικονομίας. Σημαντικό στοιχείο της ναυτιλιακής δραστηριότητας αποτελούν οι χερσαίες επενδύσεις. Αυτές παρέχουν υψηλής ποιότητας και βέλτιστου κόστους προϊόντα και υπηρεσίες, ενώ οι συναφείς τομείς συμβάλλουν σημαντικά στις μακροπρόθεσμες προοπτικές του ναυτιλιακού τομέα της Ε.Ε.

Οι λόγοι που κάνουν την ναυτιλία τόσο σημαντική για την Ευρωπαϊκή Ένωση είναι πολλοί. Πέρα από τους καθαρούς οικονομικούς λόγους υπάρχουν και άλλοι που έχουν να κάνουν με την εθνική ασφάλεια.

Η σημασία της ναυτιλίας για την Ε.Ε. μπορεί να τονιστεί μέσα από τις εξής παρατηρήσεις:

- Η Ε.Ε. καλύπτει το 1/3 των παγκόσμιων εισαγωγών και το 1/7 των παγκόσμιων εξαγωγών μέσω θαλάσσης
- Τα κράτη – μέλη της Ε.Ε. μεταφέρουν το μεγαλύτερο μέρος των εμπορευμάτων τους με πλοία υπό σημαίες τους.
- Η Ε.Ε. αποτελεί μια περιοχή με πολύ μεγάλες εμπορικές συναλλαγές και είναι ίσως η σημαντικότερη εμπορική περιοχή του κόσμου με το 20% του συνολικού διεθνούς εμπορίου να αντιπροσωπεύει τις συναλλαγές
- Το 90% περίπου του συνολικού όγκου του εμπορίου για την Ε.Ε. με τρίτες χώρες και το 25% σχεδόν του όγκου των εσωτερικών ευρωπαϊκών συναλλαγών διακινείται μέσω θαλάσσης
- Ο τομέας της ναυτιλίας είναι πολύ σημαντικός για την Ε.Ε. τόσο λόγω των σημαντικών θέσεων εργασίας όσο και του συναλλάγματος που δημιουργεί.

Οι ρυθμοί αύξησης του εμπορίου της Ένωσης με τον υπόλοιπο κόσμο και ιδιαίτερα μάλιστα με ορισμένες περιοχές, μπορούν άνετα να χαρακτηριστούν κατά τα τελευταία χρόνια σαν εντυπωσιακοί.

Την σημερινή εποχή το 90% του εξωτερικού εμπορίου της Ένωσης μεταφέρεται με θαλάσσιες μεταφορές ενώ το υπόλοιπο 10% με όλα τα άλλα μεταφορικά μέσα. Επίσης το 30% του ενδοκοινοτικού εμπορίου μεταφέρεται μέσω θαλάσσης, ενώ αναμένεται σημαντική επέκταση του κατά τα επόμενα χρόνια, λόγω της σχεδιαζόμενης προώθησης των ακτοπλοϊκών μεταφορών¹³.

Η πορεία προς την χάραξη της Ενιαίας Κοινοτικής Ναυτιλιακής πολιτικής πέρασε από διάφορα στάδια. Στις ιδρυτικές συνθήκες της ΕΟΚ μόνο το άρθρο 84 αναφερόταν στην εμπορική ναυτιλία, ειδικότερα δε στις θαλάσσιες μεταφορές, και όριζε ότι στη διαμόρφωση κανόνων για μια Κοινή Πολιτική Μεταφορών εξαιρούνται οι θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές.

Κατά την διάρκεια της δεκαετίας του 1970 έγιναν οι πρώτες ενέργειες για μια Κοινή Ναυτιλιακή Πολιτική. Η δεκαετία του 1970

χαρακτηρίζεται από τις πρώτες προσπάθειες για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και αυτό διότι συνέβησαν αρκετά ατυχήματα δεξαμενόπλοιων στα κοινοτικά ύδατα.

Η Επιτροπή επιδίωκε να διατηρήσει μια ενεργό θέση στον τομέα της ναυτικής ασφάλειας και για αυτό τον λόγο οδήγησε α) στην ανάπτυξη και συνεργασία ενός συστήματος λιμενικού ελέγχου στα ευρωπαϊκά ύδατα, για τα εμπορικά πλοία χαμηλών προδιαγραφών, β) στην έρευνα με σκοπό την καθιέρωση ενός συστήματος σχετικό με την ασφάλεια με άμεση εφαρμογή τις περιοχές κοντά στις ακτές της Κοινότητας και γ) στην χρήση των διεθνών σχέσεων της Κοινότητας με τις αναπτυσσόμενες χώρες.

Η δεκαετία του '90 εγκαινιάζεται με την υιοθέτηση μιας απόφασης από το Συμβούλιο των Υπουργών σχετικά με την βελτίωση της ασφάλειας των οχηματαγωγών και επιβατηγών πλοίων λόγω και των προηγούμενων ατυχημάτων αυτού του τύπου πλοίων στα Ευρωπαϊκά ύδατα.

Η σοβαρή συρρίκνωση του Κοινοτικού Στόλου αποτέλεσε αιτία ανησυχίας για τα κράτη – μέλη της Κοινότητας, γεγονός που επέβαλε την ανάγκη για λήψη συντονισμένων μέτρων και για δυναμική πολιτική, προκειμένου να ανακοπεί αυτή η τάση.

Το πλαίσιο δράσης της Κοινότητας στον τομέα της ναυτιλίας θα πρέπει να πληρεί ορισμένα κριτήρια τα οποία καθορίζονται από δύο βασικούς παράγοντες:

1. Την υλοποίηση του προγράμματος της ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς στο πνεύμα της οποίας προβλέπεται η απελευθέρωση ολόκληρου του ενδοκοινοτικού εμπορίου από κάθε είδους εμπόδια και την διασφάλιση ίσων όρων ανταγωνισμού χωρίς διακρίσεις για όλες τις επιχειρήσεις των κρατών – μελών
2. Το γεγονός ότι η ναυτιλιακή δραστηριότητα και η Ενιαία Κοινοτική Αγορά δεν μπορεί λόγω της φύσης να διαχωριστεί από την αντίστοιχη αγορά, στην οποία ισχύουν οι όροι του διεθνούς ανταγωνισμού και το φιλελεύθερο πλαίσιο που καθορίζεται από τους Διεθνείς Οργανισμούς.

Οι πλέον πρόσφατες εξελίξεις σε θέματα ναυτιλιακής πολιτικής που συμβαίνουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αποτελούν απόρροια συνεχώς διεργασιών σε διάφορα επίπεδα των κοινοτικών οργάνων και θεσμών και αποτυπώνονται στο ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Το ψήφισμα αυτό εισάγει μια νέα οπτική σε θέματα ναυτιλίας και της στρατηγικής που ακολουθείται στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Προετοιμάστηκε με στόχο να επαναδιατυπώσει την Κοινοτική Ναυτιλιακή Πολιτική και να θέσει ευρύτερους στόχους για την εγκαθίδρυση κοινών ναυτιλιακών προτεραιοτήτων.

Η Επιτροπή έχοντας γνώση της αναγκαιότητας επιτυχούς ένταξης της Κοινότητας στον διεθνή ανταγωνισμό έκανε μια προσπάθεια προσέγγισης στις προτάσεις της σχετικά με την βιομηχανική πολιτική το 1990 και το 1994. Παράλληλα με τις παραπάνω εξελίξεις επιδιώχθηκε από την Επιτροπή η δημιουργία ενός forum ναυτιλιακών βιομηχανιών. Το forum αυτό φέρνει μαζί του διοικητικούς φορείς και όλα τα μέρη της ναυτιλιακής βιομηχανίας με στόχο να υπάρχει ανταλλαγή απόψεων πάνω στα προβλήματα των ναυτιλιακών βιομηχανιών.

Η Επιτροπή σε θέματα ασφαλείας προτείνει τα εξής:

1. Την εξάλειψη των συνθηκών που δημιουργούν τον αθέμιτο ανταγωνισμό, τουλάχιστον σε όλους τους τύπους εμπορικών συναλλαγών προς ή από τους λιμένες της Ε.Ε.
2. Να υιοθετηθεί μια πολιτική η οποία θα βασίζεται στην εφαρμογή των διεθνών κανόνων. Η πολιτική αυτή είναι αναγκαίο να εφαρμοστεί σε όλες τις σημαίες στην μεγαλύτερη δυνατή έκταση.

Συνεπώς θα πρέπει να θεσπίσουν κριτήρια για περισσότερο αποτελεσματικά και υγιή νηολόγια. Θα πρέπει να υιοθετηθούν γενικές υποχρεώσεις του κράτους σημαίας και να επιβληθούν σε παγκόσμιο επίπεδο¹⁴.

2.5. Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Με την πάροδο της τελευταίας δεκαετίας της χιλιετίας, η ναυλαγορά συνέχισε, με λίγες εποχιακές εξαιρέσεις, την ανοδική της πορεία τόσο στα ξηρά όσο και στα υγρά φορτία. Η σταθερή οικονομική ανάπτυξη των παραδοσιακών βιομηχανιών, καθώς και η άνοδος οικονομιών της Άπω Ανατολής ώθησαν σε έναν κύκλο καλών εργασιών με μακριά διάρκεια.

Ο Έλληνας πλοιοκτήτης συνεχίζει και την τελευταία δεκαετία του αιώνα να συγκεντρώνει το ενδιαφέρον του κυρίως στις μεταφορές χύδην φορτίο. Το 95% του ελληνικού στόλου αποτελείται από πλοία που εξειδικεύονται στο χύδην φορτίο. Στα παραπάνω ποσοστά περιλαμβάνονται και τα πλοία που ικανοποιούν τις ανάγκες των ξένων εταιριών τακτικών γραμμών. Μόνο το 5% είναι πλοία που απασχολούνται στις κρουαζιέρες στην επιβατηγό ναυτιλία και την ακτοπλοΐα.

Ο εμπορικός στόλος των Ελλήνων εξακολουθεί να κατέχει στην νέα χιλιετία την πρώτη θέση στον κόσμο. Είναι ένας στόλος που ξεπερνά σε αριθμό τα 3.400 πλοία. Η εμπορική ναυτιλία στην Ελλάδα απασχολεί περίπου 40.000 Έλληνες ναυτικούς και 15.000 Έλληνες εργαζόμενους στην στεριά.

Η εμπορική ναυτιλία ανήκει στον τριτογενή τομέα της οικονομίας και αποτελεί τον σημαντικότερο φορέα του κλάδου των μεταφορών και επηρεάζει άμεσα την εθνική οικονομία, ενώ συμβάλλει αποφασιστικά στο ισοζύγιο πληρωμών της χώρας.

Η ιδιάζουσα σημασία αλλά και η σημαντικότερη συμβολή της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στην εθνική οικονομία έγκειται στην αυτοδύναμη ανάπτυξη της. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι οι επενδύσεις σε ναυπηγήσεις ή αγορές πλοίων στο εξωτερικό πραγματοποιούνται με την καταβολή μέρους μόνο του εθνικού εισοδήματος με αποτέλεσμα να έχουμε στην διαμόρφωση του ισοζυγίου ναυτιλιακών συναλλαγών ή του ισοζυγίου τρεχουσών

συναλλαγών με το εξωτερικό σε περίπτωση αυξημένης ζήτησης κεφαλαίων.

Συνεπώς ενώ η συμβολή όλων των υπολοίπων τομέων της οικονομίας στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας καθορίζεται α) από το μέγεθος των επενδύσεων που γίνονται στον εκάστοτε τομέα, β) από την αρχή της οριακής χρησιμότητας της επένδυσης, ο τομέας της ναυτιλίας διαφοροποιείται ριζικά. Αυτό γίνεται διότι η ελληνική εμπορική ναυτιλία αναπτύσσεται αυτοδύναμα και ανεξάρτητα από τις δυνατότητες, τα προβλήματα και τις διακυμάνσεις της ελληνικής οικονομίας.

Η ελληνική εμπορική ναυτιλία δεν είναι απομονωμένη από την διεθνή αγορά, λειτουργεί μέσα σε αυτήν και αφομοιώνει τα χαρακτηριστικά της.

Τα βασικά χαρακτηριστικά της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας είναι:

□ **Τα οικονομικό πρόβλημα της «ασφάλειας των πλοίων και των καθαρών θαλασσών».** Ένα από τα αποτελέσματα της τάσης φυγής των πλοίων είναι η εισαγωγή στην ναυτιλιακή αγορά πολλών παικτών που δεν βρίσκονται στον πυρήνα της ναυτιλιακής επιχείρησης. Αυτό σημαίνει την αλληλεπίδραση ανάμεσα στην προσφορά και την ζήτηση. Ένα εξίσου σημαντικό αποτέλεσμα της φυγής από την σημαία και της παγκοσμιοποίησης της διαχείρισης των πλοίων, είναι ότι η διεθνής μεταφορική ναυτιλιακή βιομηχανία έχει γίνει ανώνυμη.

□ **Η ναυτιλία είναι μια αγορά “tramp”.** Το χαρακτηριστικό αυτό έχει να κάνει με το ότι περίπου το 40% από τα ποντοπόρα πλοία δραστηριοποιούνται στο εμπόριο του πετρελαίου, αργό και παράγωγα του. Ένα 40% ασχολείται με το εμπόριο των χύδην ξηρών φορτίων. Η αγορά tramp είναι μια αγορά με μεγάλα πλεονεκτήματα για τους ιδιοκτήτες των φορτίων τότε να μεγιστοποιήσουν τα οφέλη τους στην spot αγορά. Αυτή η αγορά χαρακτηρίζεται από σκληρό ανταγωνισμό ναύλων και δεν αλλάζει εφόσον δεν υπάρχουν κίνητρα για την ασφάλεια και την αξιοπιστία ενός σύγχρονου μεταφορικού συστήματος.

□ **Ο διεθνής χαρακτήρας της ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας:** Οι επιλογές νηολόγησης των πλοίων, οι διάφορες σημαίες που υψώνουν τα πλοία και η ευκολία μεταπήδησης από νηολόγιο σε νηολόγιο διαγράφουν την διεθνικότητα της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

□ **Κυβερνητικές παρεμβάσεις:** Δεν υπάρχει βιομηχανία όπου η κυβερνητική παρέμβαση σε οικονομικά θέματα να είναι τόσο διαδεδομένη όπως στην ναυτιλία. Η αιτιολογία της παρέμβασης εντοπίζεται στην βελτίωση της απόδοσης του εμπορίου και στην δημιουργία θέσεων εργασίας.

□ **Η υπερπροσφορά χωρητικότητας, ένα δομικό χαρακτηριστικό της ναυτιλιακής αγοράς:** Οι κρατικές παρεμβάσεις στην ναυτιλία, μέσω των επιχορηγήσεων οδηγούν σε νέο τόναζ, με αποτέλεσμα δημιουργίας υπερχωρητικότητας. Η υπερπροσφορά χωρητικότητας είναι ένα συχνό φαινόμενο στην ναυτιλιακή αγορά, και η τελευταία ξέρει πώς να το αντιμετωπίζει.

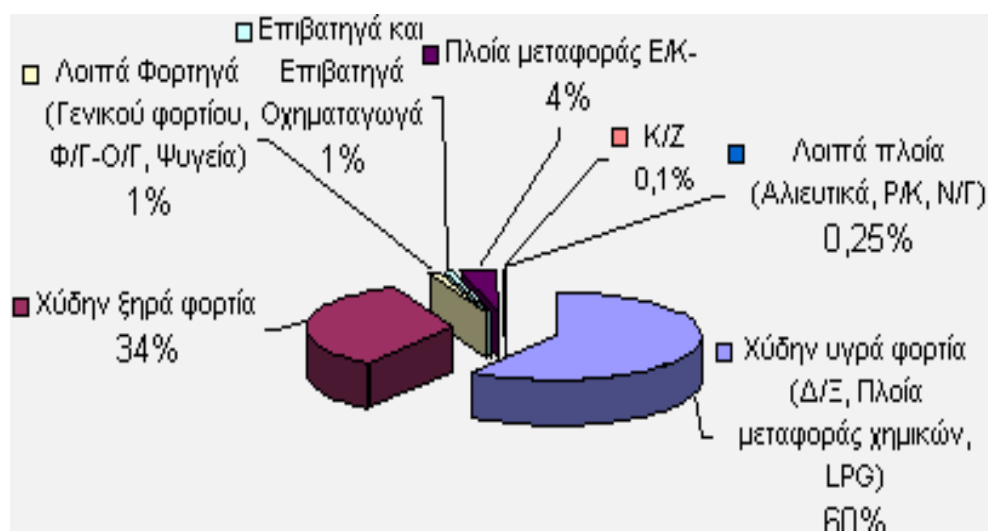
Ο τομέας της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας εκτός από το μικρό σχετικά ποσοστό που ασχολείται με τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες και το θαλάσσιο τουρισμό, αναπτύσσεται δυναμικά και αυτοδύναμα με την έννοια ότι δεν αντλεί πόρους της εθνικής οικονομίας.

Στις βιομηχανικές και στις ναυτιλιακές χώρες των ανεπτυγμένων χωρών σε αντίθεση με την Ελλάδα οι ναυτιλιακές επενδύσεις δεν αντιπροσωπεύουν παρά μικρό ποσοστό των συνολικών εθνικών επενδύσεων.

Η προσφορά της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στην διαμόρφωση του εθνικού μας εισοδήματος είναι σημαντική, γιατί γίνεται με τις ευνοϊκότερες για το κοινωνικό σύνολο συνθήκες. Η θυσία στην οποία υποβάλλεται το κοινωνικό σύνολο για την παραγωγή του εθνικού εισοδήματος που προέρχεται από την ναυτιλία, ισούται με τις δαπάνες λειτουργίας των κρατικών υπηρεσιών διοίκησης της εμπορικής ναυτιλίας και των λιμένων.

Έχοντας πλέον αναλύσει την συμβολή και την σπουδαιότητα της εμπορικής ναυτιλίας για την Ελλάδα είναι αναγκαίο να αναλύσουμε τον ελληνικό στόλο. Ειδικότερα στο διάγραμμα που ακολουθεί

παρουσιάζονται οι διακρίσεις του ελληνικού στόλου ανάλογα με τον τύπο και την χρήση του πλοίου.



Πηγή: www.europa.eu.int. 2005

Ο ελληνικός εμπορικός στόλος διατηρεί υπό τον έλεγχο του 3.480 πλοία χωρητικότητας 98.195.100 gt και μεταφορικής ικανότητας 164.613.935 dwt. Οι Έλληνες κατατάσσονται ως η σημαντικότερη πλοιοκτητική κοινότητα του κόσμου η οποία ελέγχει το 15,5% της παγκόσμιας χωρητικότητας (gt) και το 17,8% της μεταφορικής ικανότητας (dwt) του παγκόσμιου στόλου.

2.6. Η ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑ

Η ασφάλεια των πλοίων και της ναυσιπλοΐας

Τα επίπεδα ασφαλείας των ελληνικών και ελληνόκτητων πλοίων σήμερα είναι πολύ καλύτερα από ότι ήταν στο παρελθόν, δεδομένου ότι το ποσοστό ατυχημάτων ιδιαίτερα των πλοίων με ελληνική σημαία βρίσκεται στα ίδια περίπου επίπεδα με τον μέσο όρο της παγκόσμιας ναυτιλίας. Ειδικότερα το ποσοστό που αφορά τις ανθρώπινες απώλειες

των ελληνικών επιβατηγών πλοίων είναι από τα χαμηλότερα στο κόσμο, ενώ μόνο τα ελληνόκτητα φορτηγά πλοία με ξένη σημαία ευκολίας έχουν κάπως υψηλότερα ποσοστά απωλειών. Η ελληνική και η ελληνόκτητη ναυτιλία έχουν το μεγάλο πρόβλημα της επάνδρωσης των πλοίων τους, το οποίο είναι και ποσοτικό αλλά και ποιοτικό λόγω της συνεχούς μείωσης του αριθμού των Ελλήνων ναυτικών και της ανάγκης αυξημένων προσόντων για να ανταποκριθούν στις ραγδαίες εξελίξεις της ναυτικής τεχνολογίας.

2.7.Η ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ

Το θέμα της ναυτικής εκπαίδευσης έχει τεράστια σημασία για την ελληνική ναυτιλία και την βιωσιμότητά της. Γι' αυτό χρειάζεται να ληφθούν από τις αρμόδιες αρχές διάφορα μέτρα για τον εκσυγχρονισμό και την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης και της ναυτιλιακής εξειδίκευσης για την καλύτερη ανταπόκριση στις τεχνολογικές εξελίξεις, ώστε να προσελκυστούν περισσότεροι νέοι ναυτικοί, όπως:

- την παροχή κινήτρων για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα
- την αναδιοργάνωση των προγραμμάτων σπουδών στις παραγωγικές σχολές του εμπορικού ναυτικού και την παράλληλη επεξεργασία νόμου πλαισίου για την ναυτική εκπαίδευση
- την εφαρμογή της εναλλακτικής εκπαίδευσης και στα συμβεβλημένα με το NAT πλοία
- την δημιουργία ναυτιλιακών στελεχών υψηλού επιπέδου από τα ελληνικά ανώτερα και ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα.

2.8.ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Η μέση ηλικία των ελληνόκτητων πλοίων είναι 18 έτη έναντι 15 ετών της παγκόσμιας. Ο ρυθμός ανανέωσης των επίσης είναι βραδύτερος από τον αντίστοιχο της παγκόσμιας, ενώ τα υπό ελληνική

σημαία πλοία έχουν μεν μικρότερη μέση ηλικία αλλά ο ρυθμός ανανέωσης των δεν είναι ικανοποιητικός.

Επίσης θα πρέπει να επισημανθεί ότι οι οικονομικές απαιτήσεις του Αμερικανικού νόμου OPA '90, που αναφέρεται στην προστασία της θάλασσας από την ρύπανση, είναι εξουθενωτικές για τους πλοιοκτήτες γενικά, που σημαίνει ότι για την διακίνηση αγαθών όπου ισχύει ο νόμος αυτός, αυξάνεται κατά πολύ το λειτουργικό κόστος του πλοίου.

Ένα άλλο όμως πολύ σοβαρό θέμα είναι ένα σχέδιο οδηγίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που αφορά τους όρους αμοιβής και απασχόλησης των ναυτικών που είναι πολίτες της Ε.Ε., οι διατάξεις του οποίου δημιουργούν ένα νέο νομικό καθεστώς που διαχωρίζει την πολιτική των χωρών της Ε. Ε. από τον υπόλοιπο κόσμο. Σύμφωνα με αυτό θα πρέπει να ισχύουν οι ίδιοι όροι αμοιβής και απασχόλησης των ναυτικών που είναι πολίτες της Ε. Ε. και για τους ναυτικούς που προέρχονται από τρίτες χώρες για εργασία επί κοινοτικών πλοίων.

Στην Ελλάδα οι αρμόδιοι φορείς της πλοιοκτησίας της ποντοπόρου ναυτιλίας, όπως είναι η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, καθώς και άλλοι, όπως η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, προτείνουν να λάβει το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας διάφορα μέτρα για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας της Ελληνικής ναυτιλίας και την μείωση του λειτουργικού κόστους του πλοίου.

Ως παράδειγμα αναφέρονται από τους φορείς αυτούς τα μέτρα που λαμβάνουν και η πολιτική που ακολουθείται από διάφορες άλλες χώρες:

-οι άμεσες επιδοτήσεις στα λειτουργικά έξοδα του πλοίου (Γερμανία, Ιταλία, Νορβηγία, ΗΠΑ)

-οι ενισχύσεις για την απόκτηση κεφαλαιουχικών αγαθών που συνδέονται με την παροχή θαλασσίων υπηρεσιών

-η επιδότηση των εργοδοτικών εισφορών στο σύνολό τους (Δανία, Φινλανδία) ή στο μισό (Σουηδία, Ηνωμένο Βασίλειο)

-η πλήρης φοροαπαλλαγή των εισοδημάτων των ναυτικών (Δανία, Ηνωμένο Βασίλειο) ή πολύ χαμηλή φορολογία τους(Φινλανδία, Ισπανία, Ολλανδία, Νορβηγία, Ιταλία)

-οι αυξημένες αποσβέσεις και ΟΙ μειωμένοι συντελεστές φορολογίας ποντοπόρων πλοίων (Γερμανία, Ιαπωνία, Ισπανία, Ηνωμένο Βασίλειο, Ολλανδία, Ιταλία)

-η κρατική επιχορήγηση και κάλυψη του 50% των εξόδων επαναπατριsmού του πληρώματος (Φινλανδία, Νορβηγία, Ηνωμένο Βασίλειο) -οι κρατικές ενισχύσεις για την εκπαίδευση του πληρώματος (Νορβηγία, Ηνωμένο Βασίλειο, ΗΠΑ, Ολλανδία, Πορτογαλία)

-η σύσταση διεθνών ή παράλληλων νηολογίων (Νορβηγία, Δανία, Γερμανία, Γαλλία, Πορτογαλία, Φινλανδία).

Έτσι ενώ οι χώρες αυτές έχουν σχεδόν απελευθερώσει τον τομέα της επιλογής των πληρωμάτων ή επιδοτούν την πρόσληψη ημεδαπών ναυτικών, η ελληνική πλοιοκτησία επιθυμεί μέτρα που να αφορούν περαιτέρω μείωση της επάνδρωσης των πλοίων τους από Έλληνες ναυτικούς.

Το βασικό ερώτημα που θέτουν οι φορείς της ελληνικής πλοιοκτησίας προς τους αρμόδιους του Υ.Ε.Ν. για να τους πείσουν να λάβουν κάποια κατά την γνώμη τους απαραίτητα μέτρα, είναι εάν επιθυμούν στο μέλλον η ελληνική ναυτιλία να αποτελεί μια ισχυρή ναυτιλία με 10-15.000 Έλληνες ναυτικούς ή να είναι ένας μικρός στόλος με 20.000 ανέργους.

2.9. ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Σε σχέση με τα όσα αναφέρθηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο για τους συντελεστές που διέπουν την διεθνοποίηση και την παγκοσμιοποίηση της ναυτιλιακής επιχείρησης και όσον αφορά την ελληνική ναυτιλία πρέπει να σημειωθεί ότι σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία το ποσοστό στην οργανική σύνθεση ενός πλοίου του ναυτεργατικού δυναμικού ανέρχεται στο 60%, η χώρα εγκατάστασης του γραφείου της εταιρείας είναι συνήθως ο Πειραιάς ή η ελληνική επικράτεια.

Αντίστοιχα ενώ η εθνικότητα του πλοιοκτήτη σύμφωνα με την νομοθεσία πρέπει να είναι ελληνική σε ποσοστό άνω του 50%, η χρηματοδότηση όμως γίνεται από ξένες τράπεζες κατά 90%, τα φορτία που μεταφέρουν τα ελληνικά πλοία της ποντοπόρου ναυτιλίας σχεδόν εξ ολοκλήρου ανήκουν σε αλλοδαπούς φορτωτές και τέλος χρησιμοποιούν ξένα λιμάνια για την εξυπηρέτηση των αναγκών καταναλωτών τρίτων χωρών.

Έτσι όπως είναι και σύμφωνα με τους ορισμούς η ελληνική ναυτιλία υπήρξε τουλάχιστον μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο διεθνοποιημένη και ήταν η μοναδική αναγκαία και ικανή συνθήκη για να μπορέσει να είναι ανταγωνιστική.

Παρ' όλα αυτά όμως και σε σχέση με το κύριο χαρακτηριστικό της παγκοσμιοποιημένης ναυτιλιακής επιχείρησης, που είναι η αποκεντρωμένη δυνατότητα των λήψεων αποφάσεων θεωρείται ότι προς το παρόν η ελληνική ναυτιλία δεν έχει τάσεις παγκοσμιοποίησης της για πολλούς και διαφορετικούς λόγους, όπως την κατά 95% δραστηριοποίηση της σε φορτία χύδην και μόνο κατά 5% σε τακτικές γραμμές, τον οικογενειο-κρατικό χαρακτήρα της και την ταύτιση της

έννοιας του πλοιοκτήτη με αυτήν του διαχειριστή, καθώς επίσης και την ατομιστική νοοτροπία του Έλληνα γενικώς.

Τέλος, όπως έχει ήδη αναφερθεί η ελληνική ποντοπόρος εμπορική ναυτιλία λόγω των παραπάνω ιδιαιτεροτήτων έχει εγγενείς αδυναμίες όσον αφορά την συγχώνευση, τις εξαγορές και τις τάσεις γιγαντισμού άλλων μορφών της ναυτιλίας.

Ειδικότερα θεωρείται ότι η ναυτιλία των φορτίων χύδην, υγρών και στερεών, λόγω των ήδη αναφερθέντων, δεν θα μπορέσει να προβεί στο άμεσο μέλλον σε κάποιες σημαντικές αλλαγές και έτσι δεν θα επηρεαστεί από το νέο διεθνές οικονομικό περιβάλλον άμεσα, και να εξελιχθεί σύμφωνα με τις τάσεις της παγκοσμιοποιημένης επιχείρησης, όπως συμβαίνει με άλλες εταιρείες πετρελαίου, τράπεζες, μεγάλες αυτοκινητοβιομηχανίες για τους εξής λόγους:

- του κατά μέσο όρο μικρού μεγέθους των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων
- του οικογενειοκρατικού χαρακτήρα τους
- της έλλειψης καθετοποιημένων φορτίων και της ανάγκης εξεύρεσης ναύλων στις ξένες αγορές.

Όσον αφορά τις πιο μεγάλες ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, δηλαδή αυτές που διαχειρίζονται άνω των 10 πλοίων, θεωρείται ότι για την βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς των θα προσπαθήσουν να εκσυγχρονίσουν τις υπηρεσίες τους με την εισαγωγή νέων συστημάτων πληροφορικής που να καλύπτουν τμήματα όπως το οικονομικό-λογιστήριο, το τμήμα των ναυλώσεων, καθώς και το ναυτιλιακό.

Επίσης οι εταιρείες αυτού του μεγέθους έχουν αρχίσει κάποιες προσπάθειες και μερικές το ήδη έχουν επιτύχει να διεισδύσουν με μακροπρόθεσμα ναυλοσύμφωνα στη ναυλαγορά με την συνεργασία άλλων μεγάλων εταιρειών, ειδικά μ' αυτές που αφορούν την μεταφορά πετρελαίου.

Όσον αφορά τους μικρότερους πλοιοκτήτες, δηλαδή αυτούς που διαχειρίζονται «μοναχοβάπορα» μέχρι ορισμένο μικρό αριθμό πλοίων, πολλοί απ' αυτούς δεν θα μπορέσουν να εκσυγχρονιστούν σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παγκόσμιας αγοράς (ISM, STCW, Port Control) και θα αναγκαστούν να αποχωρήσουν.

Άλλοι όμως που πιθανόν θα κατορθώσουν να εκσυγχρονιστούν και να παρακολουθήσουν τους διεθνείς κανονισμούς θα αναγκαστούν να βρουν μορφές συνεργασίας, όπως συγχώνευση, εξαγορά, κοινοπραξία ή άλλης μορφής μεμονωμένη συνεργασία με εξειδικευμένα τεχνικά γραφεία, για την παρακολούθηση των επιθεωρήσεων του πλοίου και την ταξινόμηση των ανταλλακτικών ή με γραφεία για τις ναυλώσεις και τις ασφαλίσσεις.

Οι περισσότεροι όμως θεωρείται ότι δεν θα εγκαταλείψουν προς το παρόν την αγορά και θα περιμένουν την βελτίωση της ναυλαγοράς για να βελτιώσουν την εν γένει θέση τους, ενώ πολλοί λιγότεροι θα προσπαθήσουν να αλλάξουν τομέα μεταφοράς και ορισμένοι άλλοι μπορεί να προβούν σε μικρές αλλαγές μόνο στο τεχνικό τμήμα τους.

2.10. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΤΟΝ Ο.Ο.Σ.Α.

Στον Ο.Ο.Σ.Α. τα νέα ανεξάρτητα κράτη της πρώην Σοβιετικής Ένωσης, οι χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης και οι κυβερνήσεις των χωρών-μελών του ΟΟΣΑ συμφώνησαν σχετικά με την υιοθέτηση κοινών αρχών για την ναυτιλία με στόχο την διασφάλιση και την ενίσχυση του ανταγωνισμού. Τα θέματα που καλύπτει η συμφωνία αυτή είναι:

1. η βελτίωση και η πρόσβαση στις διεθνείς υπηρεσίες της ναυτιλίας μέσω λεπτομερούς εξέτασης των συνθηκών του ελεύθερου ανταγωνισμού και της αποφυγής υιοθέτησης μέτρων, τα οποία παρεμποδίζουν την συμμετοχή των σκαφών, ανεξαρτήτως εθνικότητας, στο διεθνές εμπόριο
2. την παροχή ελευθερίας στους παράγοντες του κλάδου, όσον αφορά την επιλογή ναυτιλιακών υπηρεσιών
3. την αντιμετώπιση οιασδήποτε εμποδίων, τα οποία θα μπορούσαν να προδικάσουν ή να επιδράσουν αρνητικά στην ανάπτυξη εμπορικών σχέσεων στο χώρο της ναυτιλίας την πιστή εφαρμογή της τιμολογιακής πολιτικής της αγοράς απ' όλα τα μέρη που ασχολούνται με τις εμπορικές δραστηριότητες του κλάδου

4. την εναρμόνιση με τους διεθνείς κανονισμούς και πρότυπα, όσον αφορά την ασφαλή και την εκπαίδευση των ναυτικών
5. την επίτευξη συμφωνίας, όσον αφορά τον τρόπο επίλυσης των προβλημάτων που εμφανίζονται στις διμερείς ή τις πολυμερείς σχέσεις του τομέα της ναυτιλίας.

Σε συνάντηση της Επιτροπής Ναυτιλιακών Μεταφορών του Ο.Ο.Σ.Α με παράγοντες φορέων της ναυτιλίας για την αντιμετώπιση του προβλήματος των υποβαθμισμένων ή υποσυντήρητων πλοίων με σκοπό την έρευνα και την θέσπιση συνδυασμένων μέτρων συμφωνήθηκε ένα σχέδιο 8 σημείων σχετικά με την απομάκρυνση των πλοίων αυτών για την εξυγίανση της ναυτιλιακής αγοράς.

Το κυριότερο θέμα των συζητήσεων ήταν η δημιουργία ενός ευρύτατου δικτύου άμεσης πληροφόρησης εντός της ναυτιλιακής βιομηχανίας με πρόσβαση σ' αυτό όλων των εμπλεκομένων μερών και η θέσπιση ενός «κώδικα συμπεριφοράς» προκειμένου οι ναυλομεσίτες να μην προωθούν υποβαθμισμένα πλοία στους ναυλωτές.

Οι φορείς της βιομηχανίας των θαλασσιών μεταφορών που έλαβαν μέρος ήταν από ασφαλιστικούς και αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς, από χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς, από νηογνώμονες, ναυλωτές και ναυλομεσίτες. Οι πλοιοκτήτες καθώς επίσης και οι κυβερνήσεις των χωρών- μελών επιθυμούν η πρόσβαση στην ναυτιλιακή αγορά να είναι ένα διαφανές σύστημα άμεσης πληροφόρησης, ενώ οι ναυλωτές θα πρέπει να ενθαρρύνουν τις ναυτιλιακές εταιρείες να αποκτήσουν ένα εσωτερικό σύστημα αυτόματου ελέγχου της ποιότητας των πλοίων τους.

Τα προτεινόμενα μέτρα για κάθε παραπάνω φορέα είναι τα εξής:

1. οι τραπεζίτες να ενημερώνουν τους πελάτες τους για τις εξελίξεις στην τεχνολογία των πλοίων και τους νέους κανόνες που υιοθετούνται, να αξιούνουν πρόσβαση σε όλα τα στοιχεία που αφορούν τα υπό χρηματοδότηση πλοία και, τέλος, να ελέγχουν αν ο πλοιοκτήτης επανδρώνει και συντηρεί σωστά το στόλο του.

2. οι ασφαλιστές όλων των κατηγοριών να δημιουργήσουν ένα ειδικό Δείκτη Ποιότητας των Πλοίων προκειμένου να σχηματίζουν άμεσα εικόνα για κάθε μονάδα. Επίσης ο ΟΟΣΑ συστήνει προς τις ασφαλιστικές εταιρείες να διαπιστώνουν πάντα αν τα πλοία τα οποία καλύπτουν είναι εφοδιασμένα με Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης Πλοίων(ISM). Ειδικότερα οι ασφαλιστές φορτίων μπορούν να αξιώνουν οι καλύψεις τους αν αφορούν μόνο εκείνα τα πλοία που έχουν πιστοποιηθεί με ISM.
3. τα P & I Clubs να αποκλείουν από τις καλύψεις τους όσα πλοία δε φέρουν πιστοποιητικό ISM.
4. οι νηογνώμονες να συνεχίσουν να συμμετέχουν στις συζητήσεις σχετικά με τα επίπεδα και τα ποσοστά ευθύνης που πρέπει να τους βαρύνουν στην περίπτωση ενός ναυτικού ατυχήματος.
5. οι φορτωτές και ναυλωτές να έχουν τη δυνατότητα πρόσβασης στα στοιχεία των νηογνωμόνων για τα πλοία που προτίθενται να ναυλώσουν.
6. οι ναυλομεσίτες να δημιουργήσουν ένα κώδικα μεταξύ τους που θα περιορίζει τις ναυλώσεις των υποβαθμισμένων πλοίων.

Στο σημείο αυτό αν και δεν αφορά άμεσα την ναυτιλία, θα πρέπει να επισημανθεί η υπό συζήτηση πολυμερής συμφωνία επενδύσεων του ΟΟΣΑ Έτσι στον ΟΟΣΑ διεξήγοντο από το 1995 διαπραγματεύσεις για την Πολυμερή Συμφωνία Επενδύσεων για την υιοθέτηση σειράς προτάσεων που αφορούν τον αθέμιτο ανταγωνισμό και οι οποίες προς το παρόν διακόπηκαν τον Απρίλιο 1998. Στη Συμφωνία αυτή καθορίζονται οι κατευθυντήριες γραμμές για την ενθάρρυνση της οικονομικής ανάπτυξης και την τόνωση της απασχόλησης.

Οι χώρες του ΟΟΣΑ θεωρούν ότι η παγκοσμιοποίηση προσφέρει τεράστιες δυνατότητες για την προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης και την βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των πολιτών, τόσο στα κράτη-μέλη όσο και στα άλλα κράτη. Αναγνωρίζουν ότι τα οφέλη αυτά θα γίνουν απολύτως ορατά και αισθητά μόνο όταν υιοθετηθούν πλήρως τα κατάλληλα διαρθρωτικά προγράμματα, που θα στηριχθούν και θα προωθηθούν από τις ενδιαφερόμενες κυβερνήσεις, τις επιχειρήσεις και

τους πολίτες ώστε να αποτραπεί κάθε προοπτική μακροχρόνιας ανεργίας και κοινωνικού αποκλεισμού.

Για τον σκοπό αυτό συμφωνήθηκε η αναζήτηση και η εφαρμογή πολιτικών λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες για την ενσωμάτωση των οικονομικών και κοινωνικών και περιβαλλοντικών στόχων στη προώθηση της ανάπτυξης. Έτσι συμφωνήθηκε η λήψη μέτρων προκειμένου να διασφαλιστούν:

1. σταθερές μακροοικονομικές συνθήκες και δημοσιονομικό σύστημα -αναγκαίες μεταρρυθμίσεις τόσο στην αγορά εργασίας όσο και στην αγορά προϊόντων και στο φορολογικό και στο σύστημα πρόνοιας
2. στρατηγικές για την διαρκή μάθηση στον δημόσιο και ιδιωτικό τομέα
3. το απαραίτητο πλαίσιο για την αντιμετώπιση των κοινωνικών, δημοσιονομικών και οικονομικών επιπτώσεων από την γήρανση του πληθυσμού
4. η αποτελεσματική χρήση και αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών, περιλαμβανομένου του ηλεκτρονικού εμπορίου
5. τα οφέλη από την φιλελευθεροποίηση του εμπορίου και των επενδύσεων
6. η σταθερή ανάπτυξη.

Οι υπό αναθεώρηση αρχές ναυτιλιακής πολιτικής του ΟΟΣΑ αφορούν την συμπλήρωση των ήδη υφιστάμενων αλλά και την πρόταση για νέες που θα αναφέρονται:

1. στις ναυτιλιακές βοηθητικές υπηρεσίες
2. στις συνδυασμένες μεταφορές
3. στα θέματα ασφαλείας και περιβάλλοντος στην πολιτική νηολόγησης πλοίων

2.11. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟΝ ΔΙΕΘΝΗ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η ναυτιλία γενικά και ιδιαίτερα η ελληνική διέρχεται σήμερα μια περίοδο δομικών αλλαγών ως αποτέλεσμα των πιέσεων που δέχεται απ' έξω αλλά και των δικών της χαρακτηριστικών. Έτσι διενεργούνται έλεγχοι επί του πλοίου αλλά και στη διαχείριση του επί της ναυτιλιακής επιχείρησης, που προέρχονται από διάφορους οργανισμούς, όπως είναι οι νηογνώμονες και οι λιμενικές αρχές του κράτους της σημαίας.

Σήμερα οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές σε σχέση με το παρελθόν βρίσκονται σε καλύτερο επίπεδο ασφάλειας. Το ίδιο ισχύει και για την ελληνική ναυτιλία. Υπάρχουν όμως ακόμη περιθώρια καλύτερης αξιοποίησης και απόδοσης του ανθρώπινου δυναμικού για να βελτιωθεί περισσότερο η ασφάλεια των πλοίων και να μειωθούν στο ελάχιστο τα ναυτικά ατυχήματα και οι δυσμενείς συνέπειες τους. Για να επιτευχθεί αυτό πρέπει να γίνουν συντονισμένες ενέργειες όλων των φορέων και παραγόντων της ναυτιλίας, δηλαδή πλοιοκτητών, ναυτικών, κρατικών υπηρεσιών και νηογνωμόνων.

Σύμφωνα με στοιχεία του IMO, ποσοστό 70-80% των ναυτικών ατυχημάτων οφείλεται σε ανθρώπινο λάθος και κυρίως των πλοιάρχων και των αξιωματικών, που έχουν την ευθύνη διακυβέρνησης των πλοίων. Επομένως υπάρχουν ακόμη περιθώρια βελτίωσης της επαγγελματικής κατάρτισης και απόδοσης των ναυτικών.

Γι' αυτό και με στόχο την βελτίωση μετά από μελέτη του IMO καταρτίστηκε ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης που καθιερώνει διεθνές πρότυπο οργάνωσης και διοίκησης των ναυτιλιακών εταιρειών ως προς την ασφάλεια των πλοίων τους.

Επίσης ο Κώδικας αυτός καθορίζει την διαδικασία εκπαίδευσης και εξάσκησης των πληρωμάτων επί των συγκεκριμένων καθηκόντων, καθώς και τις επί μέρους υποχρεώσεις πλοιοκτητών και ανωτέρων

στελεχών των εταιρειών σε θέματα ασφάλειας των πλοίων τους. Όσον αφορά τα ναυτικά ατυχήματα από τον ανθρώπινο παράγοντα θεωρείται ότι η κόπωση του πληρώματος είναι από ένα από τα σημαντικότερα αίτια γι' αυτό.

Στον IMO επίσης έχει προταθεί από 5 χώρες (Μεγάλη Βρετανία, Φινλανδία, Ινδονησία, Ολλανδία, Νορβηγία) Σχέδιο Κώδικα που θα ρυθμίζει την ευθύνη των πλοιοκτητών ώστε να αποφευχθεί η υποχρεωτική ασφάλιση ευθύνης έναντι τρίτου.

Σύμφωνα με το σχέδιο αυτό οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να κρατούν στο πλοίο αποδεικτικά της ασφαλιστικής τους κάλυψης, δηλαδή πιστοποιητικό κάλυψης από P & I Clubs, και έτσι να αποφεύγονται πρόσθετες υποχρεώσεις των, ενώ προς το παρόν υπάρχει διαφωνία σχετικά με την απομάκρυνση των ναυαγίων και της ρύπανσης από καύσιμα.

Τα περισσότερα ατυχήματα είναι αποτέλεσμα σφαλμάτων που έγιναν από ανθρώπινα λάθη και τα οποία μπορούσαν να είχαν αποφευχθεί. Από τις μελέτες που έχουν γίνει φαίνεται ότι αυτά τα λάθη γίνονται όχι εξαιτίας ελαττώματος, έλλειψης ή ανεπάρκειας κανονισμών αλλά γιατί οι κανονισμοί και τα επίπεδα ασφαλείας που υπάρχουν έχουν αγνοηθεί.

Αυτό συμβαίνει επειδή οι διεθνείς συμβάσεις που αφορούν την ασφάλεια και την αντιρύπανση δεν εφαρμόζονται ομοιόμορφα και λόγω του ότι μερικά κράτη και ορισμένοι πλοιοκτήτες είναι έτοιμοι να ανεχθούν χαμηλότερα επίπεδα ασφαλείας.

Ο διεθνής κώδικας ISM τέθηκε σε ισχύ την 1 η Ιουλίου 1998. Η Ευρωπαϊκή Ένωση ξεκίνησε μια τρίμηνη στατιστική ελέγχων, σχετικά με την εφαρμογή του κώδικα, η οποία ολοκληρώθηκε στις 30 Σεπτεμβρίου. Τα αποτελέσματα θα γίνουν γνωστά και θα συζητηθούν στα πλαίσια του Μνημονίου Αλληλοκατανόησης για τον έλεγχο των πλοίων στα λιμάνια. Είναι σαφές ότι είναι νωρίς για να γίνει έστω και μια πρώτη εκτίμηση των αποτελεσμάτων που θα έχει ο κώδικας στην ασφάλεια των πλοίων.

Παρ' όλα αυτά, όλοι οι αρμόδιοι διεθνείς οργανισμοί και φορείς αναμένουν σαφή βελτίωση των συνθηκών εργασίας και ασφάλειας πάνω

στο πλοίο, η οποία θα οδηγήσει σε μείωση του αριθμού των πλοίων που κρατούνται στα λιμάνια και κυρίως σε μείωση των ατυχημάτων πάνω στα πλοία

Η Λευκή Βίβλος του IMO, όπως ήδη αναφέρθηκε, θα περιλαμβάνει τα κράτη τα οποία θα εφαρμόζουν πλήρως την αναθεωρημένη Σύμβαση STCW '95 για την εκπαίδευση των ναυτικών. Δεν πρέπει να ξεχνάμε βέβαια ότι η σωστή εφαρμογή του STCW '95 θα έχει τεράστιο οικονομικό κόστος, το οποίο για πολλές χώρες του κόσμου αποτελεί μεγάλο πρόβλημα. Όσον αφορά την Ευρωπαϊκή Ένωση, η οδηγία 98/39/ΕΚ προβλέπει ότι για να αναγνωριστούν τα διπλώματα των ναυτικών των τρίτων χωρών που αναζητούν εργασία σε πλοία τα οποία φέρουν κοινοτική σημαία, οι χώρες προέλευσής τους πρέπει ν' αναφέρονται στην Λευκή Βίβλο και να ελέγχονται από τα κράτη-μέλη ως προς την ποιότητα των σχολών τους. Με τον τρόπο αυτό, μπορεί να εξασφαλιστεί ένα ικανοποιητικό επίπεδο κατάρτισης των ναυτικών που εργάζονται σε πλοία με κοινοτική σημαία.

Θεωρείται βέβαιο ότι η Λευκή Βίβλος του IMO θα δημιουργήσει τις απαραίτητες προϋποθέσεις ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας της Ε.Ε.. Αναμένεται επίσης ότι θα βοηθήσει πολύ ακόμη και τον τομέα της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, σε σχέση με τα άλλα μέσα μεταφοράς, διότι έτσι θα μετατοπιστεί η μεταφορά πολλών φορτίων από την ξηρά στην θάλασσα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Σύμφωνα με την μελέτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης «προς μια νέα ναυτιλιακή στρατηγική» οι μελλοντικές τάσεις στην παγκόσμια ναυτιλία σε σχέση με την απελευθέρωση του εμπορίου και την αποκέντρωση των μεθόδων παραγωγής θα είναι:

1. Η αύξηση των μεταφορών τακτικών γραμμών
2. Οι εξειδικευμένες υπηρεσίες
3. Τα πρότυπα επενδύσεων
4. Το πρόβλημα της γήρανσης των πλοίων: Όσον αφορά τις μεταφορές των τακτικών γραμμών η αύξηση τους την τελευταία δεκαετία ήταν κατά μέσο όρο της τάξεως 6,5% ετησίως, ενώ προβλέπεται ότι ο ρυθμός αύξησής τους θα είναι ανάλογος και κατά την διανυόμενη δεκαετία. Η παγκοσμιοποίηση της βιομηχανικής παραγωγής αύξησε την ζήτηση των παγκόσμιων μεταφορικών υπηρεσιών και κατά συνέπεια και των θαλάσσιων μεταφορών.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες στις τακτικές γραμμές για να ανταποκριθούν στην τεράστια πλέον ζήτηση δημιουργούν εμπορικές συμμαχίες μεταξύ των μέσω συνεργασιών, συγχωνεύσεων και εξαγορών και έτσι οι νέες αυτές εταιρείες διαθέτουν πολύ μεγάλη υλικοτεχνική υποδομή. Οι νέες εμπορικές συμμαχίες ονομάζονται pools, alliances και consortia. Το φαινόμενο αυτό είναι, όπως είναι φυσικό, πιο έντονο στις θαλάσσιες μεταφορές, που δραστηριοποιούνται πλοία κοντέϊνερς, στις οποίες η παγκοσμιοποίηση της ναυτιλίας εμφανίζεται πλέον με την μορφή των «υπηρεσιών σ' όλο τον κόσμο». Στο ίδιο πλαίσιο πρέπει να σημειωθεί ότι αλλάζουν πλέον οι σχέσεις μεταξύ πελάτη και προμηθευτή κάποιου αγαθού, δηλαδή για την ναυτιλία μεταξύ ναυλωτή

και κατασκευαστή, λόγω της αυξημένης παροχής εξειδικευμένων και εξατομικευμένων υπηρεσιών με το δίκτυο μεταφοράς «από πόρτα σε πόρτα».

Αντίθετα το γνωστό ως τώρα σύστημα των Διασκέψεων(conferences), κλειστών και ανοικτών, λόγω ακριβώς του γεωγραφικού περιορισμού των εμπορικών διαδρομών του, θεωρείται βέβαιο ότι δεν μπορεί πλέον να ανταποκριθεί στις τάσεις της παγκόσμιας οικονομίας, που περιγράφηκαν παραπάνω.

Σχετικά με την ναυτιλία φορτίων χύδην η ως άνω μελέτη της Ε. Ε. θεωρεί ότι δεν μπορεί να γίνει καμία ασφαλής και ακριβής πρόβλεψη, παρ' όλης της παγκοσμιοποίησης της βιομηχανικής παραγωγής, λόγω της εποχικότητάς της και των αστάθμητων παραγόντων που την επηρεάζουν.

Στις λεγόμενες εξειδικευμένες ναυτιλιακές υπηρεσίες, όπως είναι οι κρουαζιέρες, οι υπεράκτιες υπηρεσίες κ.α., προβλέπεται ότι οι μελλοντικές τάσεις γενικά θα είναι θετικές, λόγω της παγκόσμιας ευημερίας, που φαίνεται ότι επικρατεί, της άντλησης νέων πηγών πετρελαίου, καθώς και του ανοίγματος νέων αγορών. Ειδικά για τις χώρες της Ε.Ε. σημαντική είναι η εξειδικευμένη ναυπηγική αλλά και τουριστική τεχνογνωσία που αυτές έχουν.

Η απελευθέρωση του παγκόσμιου εμπορίου μετά την Συμφωνία της ΓΑΠ και τις συνεχιζόμενες διαπραγματεύσεις στα πλαίσια του Π.Ο.Ε. δίνει επίσης νέα ώθηση στις ευκαιρίες επιχειρηματικών επενδύσεων των ναυτιλιακών εταιρειών. Σε πολλές χώρες της Ε.Ε. έχουν επενδύσει αμερικανικές και ιαπωνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις κυρίως σε εταιρείες ναυτιλίας μικρών αποστάσεων.

Το μεγάλο όμως πρόβλημα που υπάρχει είναι τα περιοριστικά μέτρα που συνεχίζουν να έχουν πολλές χώρες, καθώς και η διακριτική μεταχείριση σε λιμάνια έναντι εθνικών επιχειρηματιών. Όσον αφορά το πρόβλημα της γήρανσης των πλοίων, την μειωμένη συντήρηση και το επίπεδο ασφάλειας που έχουν αυτά, οι στατιστικές δείχνουν ότι οι συνολικοί κίνδυνοι ατυχήματος αυξάνεται σε συνάρτηση με την ηλικία

του πλοίου. Έτσι η υπερπροσφορά χωρητικότητας, όπως έχει ήδη αναφερθεί, προβλέπεται ότι θα μειωθεί όταν ενεργοποιηθεί η Συμφωνία του Ο.Ο.Σ.Α. για την κατάργηση των κρατικών επιδοτήσεων στην ναυπηγική βιομηχανία.

Τέλος σημαντικές αλλαγές θα φέρει στη ναυτιλία της Ε.Ε., όχι μόνο στην αύξηση των στατιστικών στοιχείων της παγκόσμιας χωρητικότητας, αλλά και στο πολιτικό βάρος σε οποιεσδήποτε διαπραγματεύσεις και στη λήψη αποφάσεων για ναυτιλιακά θέματα, η διεύρυνση της Κοινότητας με την προσχώρηση της Κύπρου και της Μάλτας.

3.1.ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ

Σεπτεμβρίου 2001 οδήγησε με τραγικό τρόπο στη συνειδητοποίηση της απειλής για το παγκόσμιο σύστημα μεταφορών από έκνομες ενέργειες, και αντίστοιχα στην ανάγκη για ενίσχυση των συνθηκών ασφάλειας σε όλα τα μέσα μεταφοράς.

Η αναθεωρημένη Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS 1974), με την υιοθέτηση του Διεθνούς Κώδικα για την Ασφάλεια Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων από Έκνομες Ενέργειες (ISPS Code), σε συνδυασμό με τον Κανονισμό (ΕΚ) 725/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αποτελούν ουσιαστικές πρωτοβουλίες που θα συμβάλλουν στην ενίσχυση των συνθηκών ασφάλειας των λιμένων.

Οι τροποποιήσεις θεσπίζουν ένα τυποποιημένο, συμβατό διεθνές πλαίσιο για την ανίχνευση των απειλών κατά της ασφάλειας ενώ μεταξύ των άλλων ρυθμίζουν και τις επί μέρους υποχρεώσεις των φορέων και αρμοδίων αρχών που εμπλέκονται στην θαλάσσια μεταφορά και την εξυπηρέτηση του πλοίου στο λιμένα, λαμβάνοντας προληπτικά μέτρα για να μειωθεί ο κίνδυνος ενεργειών προσβολής της ασφάλειας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων που χρησιμοποιούνται στο διεθνές εμπόριο.

Οι υπόψη διατάξεις της SOLAS εφαρμόζονται από 1η Ιουλίου 2004 σε Φ/Γ πλοία διεθνών πλόων άνω των 500 g.t. και σε όλα τα Ε/Γ πλοία διεθνών πλόων,

καθώς και στις λιμενικές εγκαταστάσεις που καταπλέουν τα πλοία αυτά. Οι διατάξεις του Μέρους Α΄ του Κώδικα είναι δεσμευτικές για τους υπόχρεους φορείς ενώ οι διατάξεις του Μέρους Β΄ του Κώδικα, αποτελούν οδηγίες και κατευθύνσεις για την εφαρμογή του Μέρους Α΄ οι οποίες όμως δεν είναι δεσμευτικές.

Σημειώνεται, ότι με τον Κανονισμό (ΕΚ) 725/2004 από 1η Ιουλίου 2005 κατέστη δεσμευτικό τμήμα του Μέρους Β΄ του Κώδικα ISPS για τα Κράτη Μέλη και επεκτάθηκε η εφαρμογή του Κώδικα σε λιμενικές εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν επιβατικά πλοία εσωτερικών πλόων Κατηγορίας Α (υπό την έννοια του άρθρου 4 της οδηγίας 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου της 17ης Μαρτίου 1998), ενώ τα Κράτη Μέλη έπειτα από υποχρεωτική αξιολόγηση του κινδύνου για την ασφάλεια, αποφασίζουν, έως την 1η Ιουλίου 2007 την έκταση στην οποία θα εφαρμόσουν τις διατάξεις του Κανονισμού σε διάφορες άλλες κατηγορίες πλοίων που εκτελούν εσωτερικούς πλόες πέραν της κατηγορίας Α καθώς και τις λιμενικές εγκαταστάσεις που προσεγγίζουν. Παράλληλα, έχει επέλθει συμφωνία μεταξύ των ΗΠΑ και της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναφορικά με την πρωτοβουλία για την Ασφάλεια διακίνησης των Εμπορευματοκιβωτίων (Container Security Initiative – CSI).

Για την εφαρμογή των νέων κανονισμών και προτύπων ασφαλείας συστάθηκε στο ΥΕΝ η Διεύθυνση Ελέγχου Διαχείρισης της Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ΔΕΔΑΠΛΕ). Ειδικότερα, όσον αφορά τα θέματα λιμένων, η Διεύθυνση αυτή βρίσκεται σε άμεση συνεργασία με τη Διεύθυνση Λιμενικής Πολιτικής της ΓΓΛ&ΛΠ.

Το επίπεδο ετοιμότητας των Ελληνικών λιμένων, σε σχέση με τις απαιτήσεις που προκύπτουν από την εφαρμογή του ISPS Code, ανταποκρίνεται στους σχεδιασμούς και στις στοχεύσεις που έχει θέσει η ηγεσία του ΥΕΝ. Αξίζει δε να σημειωθεί ότι οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004 έφεραν τους εμπλεκόμενους λιμένες σε υψηλό επίπεδο ετοιμότητας, με αποτέλεσμα τα μέτρα που λαμβάνονται να κρίνονται ως ισοδύναμου αποτελέσματος (σύμφωνα με Κανονισμό 12 Κεφ. XI-2 ISPS Code) και σε πολλές περιπτώσεις να υπερβαίνουν τις απαιτήσεις του Κώδικα.

Πιο συγκεκριμένα, για την αντιμετώπιση συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια των Ελληνικών λιμένων και των πλοίων που ελλιμενίζονται εκεί, οι Λιμενικές αρχές εφαρμόζουν μέτρα ασφαλείας του επιπέδου ένα (1) με την συνεχή

λήψη προληπτικών μέτρων (εφαρμογή των υπαρχόντων σχεδίων λιμένων, έλεγχος στις πύλες πρόσβασης, ενίσχυση φωτισμού, περιπολίες, κλπ.), φροντίζοντας τα μέτρα και οι διαδικασίες ασφαλείας να εφαρμόζονται με την ελάχιστη δυνατή παρέμβαση σε επιβάτες, πλοία, ναυτικούς, εργαζόμενους και με τη μικρότερη δυνατή καθυστέρηση. Από 1η Ιουλίου 2004, η Χώρα μας ανακοίνωσε στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό κατάλογο των λιμένων που είναι υπόχρεοι στην εφαρμογή του Κώδικα, των λιμένων που λαμβάνουν ισοδύναμα μέτρα και των πιστοποιημένων λιμένων.

Η εφαρμογή των νέων προτύπων ασφαλείας στους λιμένες και η συντήρηση του εξοπλισμού συνεπάγεται υψηλό οικονομικό κόστος, γεγονός που επιβάλλει στη ΓΓΛ&ΛΠ την ορθολογική διαχείριση των διαθέσιμων πόρων και την λήψη νέων μέτρων. Η ΓΓΛ&ΛΠ καταβάλλει συστηματικές προσπάθειες, έτσι ώστε τα Λιμενικά Ταμεία που emπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Κώδικα να μπορέσουν να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις που συνεπάγεται η εφαρμογή του. Αξίζει να σημειωθεί ότι έχει ήδη εξασφαλιστεί χρηματοδότηση από κρατικούς πόρους για την εκπόνηση των Αξιολογήσεων Ασφάλειας Λιμενικών εγκαταστάσεων και των Σχεδίων Ασφάλειας Λιμένα, ενώ για την πραγματοποίηση έργων, αλλά και για τη συντήρηση του συστήματος ασφαλείας, ο υφιστάμενος σχεδιασμός προβλέπει παρεμβάσεις, οι οποίες θα αντιμετωπίζουν το πρόβλημα, τόσο συνολικά όσο και κατά περίπτωση. Συγκεκριμένα, το YEN προχώρησε τις απαιτούμενες διαδικασίες για την εκπόνηση μελετών Αξιολόγησης και Σχεδίων Ασφάλειας Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ΑΑΛΕ και ΣΑΛΕ), και με μέριμνα της ΓΓΛ&ΛΠ, ήδη οι Οργανισμοί Λιμένα Α.Ε. βρίσκονται στο τελικό στάδιο εκπόνησης των Σχεδίων Ασφάλειας Λιμένα.

Επίσης, βρίσκονται σε εξέλιξη διαγωνισμοί και για επιπλέον 68 κρατικά λιμάνια (στα πλαίσια και της εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΚ) 725/2004), πολλοί εκ των οποίων δέχονται πλοία που εκτελούν εσωτερικούς πλόες. Τέλος, ολοκληρώθηκαν οι διαγωνισμοί για την πρόσληψη δυο τεχνικών συμβουλών, ενός για την υποβοήθηση του έργου του YEN στην παρακολούθηση της εκπόνησης μελετών Αξιολόγησης Ασφάλειας και Σχεδίων Ασφάλειας Λιμενικών Εγκαταστάσεων και υπογράφηκε η σύμβαση με την ανάδοχο εταιρία, και ενός για υποβοήθηση του έργου του YEN και την παροχή Τεχνογνωσίας στην εφαρμογή – υλοποίηση Μελετών Ασφαλείας και

Σχεδίων Ασφαλείας Λιμενικών εγκαταστάσεων, βάσει των εγκεκριμένων ΑΑΛΕ και ΣΑΛΕ.

Παράλληλα, μέχρι σήμερα περισσότερες από 65 ιδιωτικές λιμενικές εγκαταστάσεις έχουν υποβάλει Μελέτες Αξιολόγησης και Σχέδια Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης στην αρμόδια διεύθυνση του ΥΕΝ (ΔΕΔΑΠΛΕ) και έχει κριθεί ότι έχουν εκπονηθεί σε συμφωνία με τη SOLAS Κεφάλαιο XI-2 και τον Κώδικα ISPS Μέρος Α, λαμβανομένου υπόψη των σχετικών απαιτήσεων του Μέρους Β.

Επιπρόσθετα, προωθείται η δημιουργία Ειδικού Λογαριασμού στη ΓΓΛ&ΛΠ, με σκοπό την εξασφάλιση πόρων, οι οποίοι θα διατίθενται αποκλειστικά για την λειτουργία και τη βελτίωση των συστημάτων ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων.

Θα πρέπει να τονιστεί, επίσης, ότι εκπονήθηκε Εθνικό Σχέδιο Ασφάλειας των Λιμένων με στόχο την διαρκή μέριμνα για την ασφάλεια των θαλασσιών μεταφορών και του περιβάλλοντος από κάθε απειλή διάπραξης έκνομων ενεργειών έπειτα από σύσταση Διυπουργικής Επιτροπής. Στην επιτροπή συμμετείχαν εκπρόσωποι των Υπουργείων Εμπορικής Ναυτιλίας, Οικονομίας & Οικονομικών, Δημόσιας Τάξης, Τουριστικής Ανάπτυξης και Αγροτικής Ανάπτυξης & Τροφίμων. Το Σχέδιο αυτό πρόκειται να επεκταθεί ώστε να καλύπτει και τις ανάγκες των υπόχρεων πλοίων (κατ' εφαρμογή του άρθρου 9 § 3 του Κανονισμού 725/2004).

Τέλος, σημειώνεται ότι η εφαρμογή του Κώδικα επηρεάζει ποικίλες οικονομικές και κοινωνικές δραστηριότητες που συνδέονται με τη λιμενική λειτουργία. Η ΓΓΛ&ΛΠ αναγνωρίζει τις δυσκολίες που δημιουργούνται από την εφαρμογή του Κώδικα και επιδιώκει λύσεις, οι οποίες θα αντιμετωπίζουν τα προβλήματα κατά περίπτωση και θα περιορίζουν τις αρνητικές συνέπειες από την εφαρμογή των νέων μέτρων.

Σημαντικά βήματα προς την κατεύθυνση εφαρμογής των νέων προτύπων και κανονισμών ασφαλείας στους ελληνικούς λιμένες πραγματοποιούνται σε καθημερινή βάση με δεδομένες και τις συνεχείς νομοθετικές εξελίξεις σε διεθνές επίπεδο. Θα πρέπει να καταβληθούν συνεχείς προσπάθειες από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς

προκειμένου να εξασφαλισθεί η πλήρης συμμόρφωση της χώρας μας στο νέο διεθνές νομοθετικό πλαίσιο. Η Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής αναγνωρίζει τις δυσκολίες που δημιουργούνται από την εφαρμογή του Κώδικα και επιδιώκει λύσεις, οι οποίες θα αντιμετωπίζουν τα προβλήματα κατά περίπτωση και θα περιορίζουν τις αρνητικές συνέπειες από την εφαρμογή των νέων μέτρων.

ΠΔ56/2004 - (ΦΕΚ 47):Κύρωση των τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης «περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στην Θάλασσα, (ΠΑΑΖΕΘ - SOLAS) '74», που υιοθετήθηκαν στην Διάσκεψη των Συμβαλλομένων Κυβερνήσεων της Διεθνούς Σύμβασης την 12η Δεκεμβρίου 2002.

Κανονισμός (ΕΚ) 725/2004:του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου της 31ης Μαρτίου 2004 για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις.

Regulation (EC) No 725/2004:of the European Parliament and of the Council of 31 March 2004 on enhancing ship and port facility security

Οδηγία 2005/65/ΕΚ:του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26ης Οκτωβρίου 2005 σχετικά με την ενίσχυση της ασφαλείας των λιμένων

Directive 2005/65/EC:of the European Parliament and of the Council of 26 October 2005 on enhancing port security

3.2.ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISPS

Σχεδόν 10 χρόνια μετά την υιοθέτηση του Κώδικα ISM (Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης Πλοίων) ένας νέος, υποχρεωτικός Κώδικας δημιουργεί νέες απαιτήσεις για τη ναυτιλία προκαλώντας μεγάλες συζητήσεις και ερωτηματικά για το νέο πλαίσιο λειτουργίας των ποντοπόρων πλοίων.

Ο Διεθνής Κώδικας ISPS (Διεθνής Κώδικας για την Ασφάλεια των Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων από έκνομες ενέργειες – International Ship and Port

Facility Security Code) χτύπησε την πόρτα της ναυτιλιακής βιομηχανίας το Δεκέμβριο του 2002 σχεδόν 10 ολόκληρα χρόνια μετά την υιοθέτηση του Κώδικα ISM (ως Απόφαση της Ολομέλειας του IMO και ως νέο Κεφάλαιο στη Διεθνή Σύμβαση SOLAS).

Τότε πολλοί εκπρόσωποι της ναυτιλίας αντιμετώπισαν με σκεπτικισμό τη μονομερή εφαρμογή από τα πλοία μέτρων που σκόπευαν στη δημιουργία ενός μοντέλου λειτουργίας των ναυτιλιακών εταιριών με απώτερο στόχο την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος, τη στιγμή που η γνωστή αλυσίδα της ευρύτερης ναυτιλίας περιλαμβάνει τα λιμάνια, τους τερματικούς σταθμούς, τους νηογώμονες, τα ναυπηγεία, τους προμηθευτές καυσίμων, τους κατασκευαστές ναυτικού τύπου εξοπλισμού, τα P & I Clubs κλπ, όλους δηλαδή αυτούς που επηρεάζουν με κάποιο τρόπο την ασφαλή λειτουργία των πλοίων. Από τους κρίκους εκείνους της αλυσίδας που δέχθηκαν επικρίσεις για τη μη εφαρμογή ενός παρόμοιου μοντέλου λειτουργίας ήταν τα λιμάνια, η λειτουργία, ο εξοπλισμός και η συντήρηση των οποίων συνδέεται άμεσα με την ασφάλεια της ναυσιπλοίας και την προστασία του περιβάλλοντος στην ευρύτερη περιοχή δικαιοδοσίας τους. Η απαίτηση για την προέκταση ενός ανάλογου Κώδικα ISM στους φορείς διαχείρισης λιμένων θεωρήθηκε άστοχη αφού το ζητούμενο εκείνη την εποχή ήταν η βελτίωση της λειτουργίας των πλοίων ιδιαίτερα μετά τα τις τραγωδίες του Estonia, του Herald of Free Enterprise κ.α.

Ο νέος Κώδικας ISPS όμως που υιοθετήθηκε στις 12 Δεκεμβρίου 2002 (ένα χρόνο μόλις μετά τις τρομοκρατικές επιθέσεις στις Η.Π.Α.) έχει ως πεδίο εφαρμογής όχι μόνο τα φορτηγά πλοία διεθνών πλόων άνω των 500 κοχ. και όλα τα επιβατηγά πλοία επίσης διεθνών πλόων, αλλά και τις λιμενικές εγκαταστάσεις στις οποίες καταπλέουν τα παραπάνω πλοία. Ο Κώδικας, προϊόν πολιτικής συναίνεσης των κρατών μελών που συμμετέχουν στις εργασίες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, συμπεριλήφθηκε στις τροποποιήσεις του Κεφαλαίου XI της SOLAS ώστε να καταστεί υποχρεωτικός και αποτελεί πλέον ένα νέο πλαίσιο για την αναγνώριση και διαχείρισης απειλών κατά της ασφάλειας πλοίων και λιμανιών με στόχο τον περιορισμό του κινδύνου και των πιθανών επιπτώσεων.

Από πλευράς λιμενικών εγκαταστάσεων οι βασικές υποχρεώσεις των φορέων διαχείρισής τους είναι οι εξής:

- Η διενέργεια Αξιολόγησης Ασφάλειας της εγκατάστασης (ΑΑΛΕ) σύμφωνα με τους όρους που θέτει ο Κώδικας ISPS, με αντικειμενικό στόχο τον προσδιορισμό των πιθανών απειλών και των ευαίσθητων σημείων στα οποία ο λιμένας είναι ευάλωτος αλλά και την ανεύρεση τρόπων και μεθόδων εξάλειψης αυτών των αδυναμιών.

Ουσιαστικά πρόκειται για μια μελέτη εκτίμησης των μέτρων και του κόστους υλοποίησης αυτών για την εφαρμογή των διατάξεων του Κώδικα στη βάση των ιδιαιτεροτήτων θέσης και λειτουργίας των λιμενικών εγκαταστάσεων. Η παραπάνω Αξιολόγηση γίνεται από αναγνωρισμένους από την Αρχή του κράτους (Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας για τα λιμάνια της χώρας μας) Οργανισμούς Ασφαλείας (ΑΟΑ) οι οποίοι βέβαια πρέπει να πληρούν συγκεκριμένους όρους και προϋποθέσεις που αναφέρονται λεπτομερώς στον Κώδικα. Το τελευταίο χρονικό διάστημα, αιχμές κυρίως από τον περιοδικό τύπο του εξωτερικού εξαπολύθηκαν για την καθυστέρηση της συμμόρφωσης των Ολυμπιακών λιμανιών της χώρας μας, ωστόσο η προπαρασκευή των λιμανιών αυτών έχει ξεκινήσει αρκετά νωρίτερα αφού εκτιμάται ότι στην ουσία αξιοποιείται ο εκπονημένος σχεδιασμός θωράκισης της ασφάλειάς τους κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων.

Οι πιθανές απειλές στις ζωτικές λειτουργίες μιας λιμενικής εγκατάστασης που πρέπει να αξιολογηθούν περιλαμβάνουν για παράδειγμα δολιοφθορές, τοποθέτηση βόμβας, λαθρεμπόριο, κλπ. Η μελέτη που γίνεται δεν έχει στατικό χαρακτήρα αλλά πρέπει να γίνεται περιοδικά λαμβάνοντας υπόψη τυχόν αλλαγές στην υποδομή και τη λειτουργία της εγκατάστασης και συνεκτιμώντας τα τυχόν, διαθέσιμα μέτρα ασφαλείας ή τον εγκατεστημένο εξοπλισμό ελέγχου και παρακολούθησης, το σχεδιασμό κατάσβεσης πυρκαγιάς, αντιμετώπισης περιστατικού ρύπανσης της θάλασσας, το σχεδιασμό παραλαβής και διαχείρισης των αποβλήτων των πλοίων κλπ.

- Η κατάρτιση Σχεδίου Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης, με βάση την Αξιολόγηση Ασφαλείας το οποίο καλύπτει αποτελεσματικά τη διασύνδεση πλοίου/λιμένα (ship – port interface), προβλέποντας τρία επίπεδα ασφαλείας.

Τα όρια της λιμενικής εγκατάστασης επεκτείνονται από τη διεπαφή πλοίου – λιμένα μέχρι μια νοητή περίμετρο ασφαλείας που περιλαμβάνει τις περιοχές εκείνες στις οποίες λαμβάνει χώρα ο χειρισμός, στοιβασία και η αποθήκευση φορτίου, τις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης και τις ζώνες όπου γίνεται η από-επιβίβαση

επιβατών. Οι ζώνες περιορισμένης πρόσβασης αποτελούν τις περιοχές εκείνες μιας εγκατάστασης που προσδιορίζονται από τον διαχειριστή της ως ουσιαστικές για την ασφάλεια των λειτουργιών, του ελέγχου, των εργασιών χειρισμού φορτίου όπως για παράδειγμα τα κέντρα επικοινωνιών, τα αντλιοστάσια, οι δεξαμενές και το δίκτυο σωληνώσεων που τις εξυπηρετεί, οι χώροι αποθήκευσης επικίνδυνων φορτίων, οι χώροι παρακολούθησης κλειστών συστημάτων, κ.α.

Το επίπεδο ασφάλειας 1 είναι το επίπεδο για το οποίο τηρούνται πάντα και συστηματικά τα ελάχιστα μέτρα προστασίας και ετοιμότητας, το επίπεδο 2 χαρακτηρίζει πρόσθετα, κατάλληλα μέτρα ασφάλειας τα οποία διατηρούνται για μια χρονική περίοδο ως αποτέλεσμα ενός αυξημένου κινδύνου και το 3 σημαίνει πρακτικά το επίπεδο εκείνο για το οποίο τα περαιτέρω μέτρα θα διατηρηθούν για μια περιορισμένα χρονικά περίοδο όταν ένα γεγονός ασφάλειας των μεταφορών είναι πιθανό και επικείμενο.

Το Σχέδιο προβλέπει όχι μόνο τον τρόπο αντιμετώπισης ενός περιστατικού που δύναται να θέσει σε κίνδυνο την εγκατάσταση και το πλοίο που είναι ελλιμενισμένο σε αυτή, αλλά συγχρόνως οργανώνει το μηχανισμό πρόληψης προσδιορίζοντας τους αναγκαίους πόρους, ανθρώπινο δυναμικό και μέσα για τον έλεγχο και επιτήρηση των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης και γενικά όλα τα κρίσιμα σημεία της εγκατάστασης, Πρέπει επίσης να περιλαμβάνει κατ' ελάχιστο:

- Μέτρα ή/και εξοπλισμό αποφυγής μη εξουσιοδοτημένης μεταφοράς επικίνδυνων ουσιών, όπλων και συσκευών που προορίζονται για χρήση ενάντια σε ανθρώπους, πλοία και εγκαταστάσεις,

- Διαδικασίες ανταπόκρισης στις απειλές ασφάλειας, εκκένωσης σε περίπτωση απειλών ή παραβιάσεων της ασφάλειας

- Διαδικασίες αναφοράς έκνομων γεγονότων κατά της ασφάλειας των μεταφορών

- Διαδικασίες εκτέλεσης ενεργειών σε περίπτωση που ενεργοποιείται το σύστημα αναγγελίας ασφάλειας ενός πλοίου που βρίσκεται εντός της λιμενικής εγκατάστασης

- Διορισμό του Υπεύθυνου Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης. Ουσιαστικά ορίζεται ένας Υπεύθυνος Ασφαλείας που μπορεί να έχει παράλληλα καθήκοντα για

άλλους ρόλους και εργασίες υπό τον όρο ότι είναι πλήρως ικανός να φέρει σε πέρας το έργο που του έχει ανατεθεί στο πλαίσιο της υλοποίησης του Σχεδίου (προπαρασκευή για τη διενέργεια της αρχικής ή άλλης περιοδικής Αξιολόγησης Ασφάλειας, εξασφάλιση επαρκούς εκπαίδευσης του προσωπικού που έχει ρόλο στην ασφάλεια της εγκατάστασης, υποβολή έκθεσης προς τις υπεύθυνες αρχές και τήρηση στοιχείων που σκιαγραφούν περιστατικά που έθεσαν σε κίνδυνο την εγκατάσταση, κ.α.)

Ο φορέας διαχείρισης ενός τερματικού σταθμού που κείτεται εντός ενός εκτενούς λιμενικού συγκροτήματος δεν απαλλάσσεται της ευθύνης εφαρμογής των διατάξεων του Κώδικα ISPS, αφού ουσιαστικά υποδέχεται και εξυπηρετεί πλοία για τις δικές του ανάγκες (π.χ. εισαγωγή πρώτων υλών, εξαγωγές έτοιμων προϊόντων προς/από το γειτνιάζον εργοστασιακό συγκρότημα, τερματικοί σταθμοί χύδην φορτίων, κ.α.)

Η ικανότητα προσαρμογής ενός φορέα διαχείρισης λιμένα στον οποίο καταπλέουν πλοία SOLAS – όπως λέμε απλά – στο νέο πλαίσιο λειτουργίας που διαμορφώνεται από τις διεθνείς εξελίξεις για την ασφάλεια, εξαρτάται από πολλούς παράγοντες. Εύκολη προσαρμογή και ωριμότητα μπορεί κανείς να υποθέσει ότι υπάρχει για τα λιμάνια στα οποία γίνεται χειρισμός και αποθήκευση επικίνδυνων φορτίων ή γενικά σε αυτά στα οποία έχουν εκπονηθεί και υλοποιούνται σχέδια αντιμετώπισης τεχνολογικών ατυχημάτων (υπόχρεες εγκαταστάσεις των Οδηγιών Seveso I/II) καθώς και σχέδια αντιμετώπισης περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο και άλλες υγρές χημικές, επιβλαβείς ουσίες

3.3.ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΜΕ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΘΗΚΟΝΤΩΝ ΣΕ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΒΑΣΗ ΤΟΥ ISPS CODE

Τα συμβάντα στο πρόσφατο παρελθόν, απέδειξαν ότι καμία χώρα στον κόσμο δεν είναι ασφαλής κατά των τρομοκρατών. Οι τρομοκρατικές επιθέσεις μπορούν, για διάφορα κίνητρα, να προκύψουν σε οποιαδήποτε στιγμή και σε οποιονδήποτε τόπο. Ακόμη και η ναυτιλία δεν μπορεί να ξεφύγει από αυτό το γεγονός.

Η Επιτροπή της Ε.Ε. είναι της γνώμης ότι η ασφάλεια που καλύπτει ολόκληρη την αλυσίδα υλικοτεχνικής υποστήριξης των θαλάσσιων μεταφορών, από τον προμηθευτή έως τον τελικό χρήστη, είναι ευπαθής και χρειάζεται βελτίωση.

Η μεταφορές ως προς την ασφάλεια είναι ο πιο αδύναμος κρίκος. Η ασφάλεια των μεταφορών σε όλα τα σημεία θα μπορούσε να βελτιωθεί από μια παράλληλη «πολλαπλή προσέγγιση».

Ο Διεθνούς Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ) (**International Maritime Organisation (IMO)**) είναι ο διεθνής οργανισμός που είναι υπεύθυνος για την ασφάλεια της ναυτιλιακής βιομηχανίας, έχει εκδώσει , ορισμένες υποχρεωτικούς κανονισμούς και συστάσεις που αποτελούν ένα πλαίσιο εντός του οποίου μπορεί να βελτιωθεί σημαντικά η ασφάλεια στη θάλασσα.

Αυτοί οι υποχρεωτικοί κανονισμοί και οι συστάσεις τεκμηριώνονται με διεθνή συμφωνία, τη διεθνή συνθήκη για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα (SOLAS) και το συνοδευτικό αυτής κώδικα, Διεθνής Κώδικας για την **Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων - International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)**.

Ο κώδικας αυτός (κώδικας ISPS) περιέχει λεπτομερείς απαιτήσεις που αφορούν στην ασφάλεια , για τις κυβερνήσεις, τις λιμενικές αρχές και τις ναυτιλιακές εταιρείες. Σκοπός είναι να επιτρέψει την καλύτερη παρακολούθηση εμπορευματικών ροών, για την καταπολέμηση του λαθρεμπορίου και να αντιμετωπισθεί η απειλή τρομοκρατικών επιθέσεων. Χώρες που αποτυγχάνουν να τηρήσουν του κώδικα ISPS, που τέθηκε σε ισχύ από 1ης Ιουλίου 2004, κινδυνεύουν να αποκλειστούν από το διεθνές εμπόριο.

Στόχος μας, να σας προτείνουμε ένα σύνολο προγραμμάτων που άπτονται των δραστηριοτήτων σας, καθώς και να σας παρουσιάσουμε **τα νέα εκπαιδευτικά μας προγράμματα** που αφορούν στην εκπαίδευση και μετεκπαίδευση του προσωπικού ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων **βάσει του ISPS code** .

Τα προγράμματα μας βασίζονται στον ISPS code / IMO model course 3,21. Στόχος των εν λόγω εκπαιδευτικών προγραμμάτων είναι η παροχή της απαραίτητης γνώσης στα στελέχη του προσωπικού της λιμενικής εγκατάστασης που ασκούν καθήκοντα ασφαλείας, σύμφωνα και με το σχέδιο ασφαλείας λιμένος(Σ.Α.Λ.).

Σκοπός της παρούσας διδασκαλίας είναι η παροχή της απαραίτητης γνώσης στα στελέχη του προσωπικού της λιμενικής εγκατάστασης που ασκούν συγκεκριμένα με την ασφάλεια καθήκοντα σε σχέση με το σχέδιο ασφαλείας λιμένος (**Σ.Α.Λ.**) καθώς και όσοι εργάζονται σε λιμενικές εγκαταστάσεις και πλοία, και ως εκ τούτου υπάγονται κάτω από τις διατάξεις της νομοθεσίας **Security Act of 2002, Κεφάλαιο XI-2 του SOLAS 74** του Διεθνούς Ναυτιλιακού οργανισμού (IMO).

Όσοι εργάζονται σε λιμενικές εγκαταστάσεις και πλοία υπάγονται στις διατάξεις της νομοθεσίας Security Act of 2002, Κεφάλαιο XI-2 του SOLAS 74 του Διεθνούς Ναυτιλιακού οργανισμού (IMO), βάσει του οποίου έχουμε δομήσει και εκπονήσει τα προτεινόμενα σε εσάς εκπαιδευτικά προγράμματα. Πιο συγκεκριμένα, στον σχεδιασμό και υλοποίηση των εκπαιδευτικών μας προγραμμάτων ακολουθούμε τα πρότυπα της UNITED STATES MERCHANT MARINE ACADEMY και είναι σύμφωνα με τις οδηγίες του ILO και του ISPS CODE model course 3.21.

Το εκπαιδευτικό μας κέντρο είναι πιστοποιημένο από το Υπουργείο παιδείας και την Ευρωπαϊκή Ένωση και εντάσσεται στο άρθρο 3 του Φ.Ε.Κ 1877/2008 (βλ. Φύλαξη λιμενικών εγκαταστάσεων- στο οριζόντιο μενού) περί εκπαίδευσης του προσωπικού ασφαλείας των λιμένων

Η κατάρτιση που λαμβάνουν οι εκπαιδευόμενοι αναφέρεται αφενός στην ασφαλή διεξαγωγή της εργασίας (safety) στο χώρο του λιμένα και περιλαμβάνει το κατάλληλο εργασιακό και φυσικό περιβάλλον, και αφετέρου στο κλίμα ασφαλείας (security) σχετικά με τις έκνομες ενέργειες που θέτουν σε κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή και περιουσία. (ILO-IMO, 2004:1)

Κλαίρη Περηφάνου: Ο παράγοντας ασφάλεια σε πλοία και λιμάνια

Ο παράγοντας ασφάλεια είναι σημαντικός στα πλοία και στη λειτουργία των λιμένων. Με τη λέξη «ασφάλεια» εννοείται η ασφάλεια της εργασίας, η ασφάλεια από παράνομες ενέργειες και η προστασία από τα φυσικά φαινόμενα. Για την προφύλαξη και την εξασφάλιση της ασφαλείας των πλοίων και των λιμένων δημιουργήθηκε ο Διεθνής Κώδικας για την Ασφάλεια Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (International Ship and Port Facility Security Code). Η ασφάλεια συνιστά κρίσιμη παράμετρο, προκειμένου να διαφυλαχθούν και να αναπτυχθούν οι

λιμένες στη μεταφορική αλυσίδα και να διατηρηθεί η εμπιστοσύνη των φορέων που δραστηριοποιούνται στο χώρο αυτό.

Είναι εμφανές ότι κυρίως οι τρομοκρατικές επιθέσεις σε λιμένες μπορούν εύκολα να επιφέρουν σοβαρές διαταραχές στα συστήματα μεταφοράς και να αποτελέσουν αιτία σοβαρών επιπτώσεων σε παρακείμενες βιομηχανίες καθώς και να αποβούν σε βάρος της ζωής των προσώπων του λιμένα ή του πληθυσμού των παρακείμενων περιοχών.

Το επίπεδο ετοιμότητας των Ελληνικών λιμένων σε σχέση με τις απαιτήσεις που προκύπτουν από την εφαρμογή του ISPS Code, ανταποκρίνεται στους σχεδιασμούς και στις στοχεύσεις που έχει θέσει η ηγεσία του ΥΕΝΑΝΠ.

Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 725/2004 εγκρίθηκαν κατάλληλα μέτρα στον τομέα της πολιτικής για τις θαλάσσιες μεταφορές μέσω της θέσπισης κοινών κανόνων για την ερμηνεία, την εφαρμογή και τον έλεγχο εντός της Κοινότητας των τροποποιήσεων της Διεθνούς σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, 1974 (σύμβαση SOLAS) και του Διεθνούς Κώδικα για την Ασφάλεια Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (Κώδικας ISPS) που εγκρίθηκε από τη διπλωματική διάσκεψη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ) στις 12 Δεκεμβρίου 2002. Σχεδόν 10 χρόνια μετά την υιοθέτηση του Κώδικα ISM (Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης Πλοίων) είναι ένας νέος υποχρεωτικός Κώδικας που δημιουργεί νέες απαιτήσεις για τη ναυτιλία. Ο Κώδικας ISPS έχει ως πεδίο εφαρμογής όλα τα φορτηγά πλοία και όλα τα επιβατηγά πλοία διεθνών πλόων άνω των 500 GT καθώς και τις λιμενικές εγκαταστάσεις στις οποίες καταπλέουν τα προαναφερθέντα πλοία. Ο Κώδικας ISPS συμπεριλήφθηκε στις τροποποιήσεις του Κεφαλαίου XI της SOLAS ώστε να καταστεί υποχρεωτικός και να αποτελεί πλέον ένα νέο πλαίσιο για την αναγνώριση και διαχείριση απειλών κατά της ασφάλειας πλοίων και λιμανιών με στόχο τον περιορισμό του κινδύνου και των πιθανών επιπτώσεων του.

Σκοπός του Κώδικα είναι να δημιουργήσει ένα διεθνές δίκτυο μεταξύ των τοπικών αρχών και των ναυτιλιακών και λιμενικών βιομηχανιών προκειμένου να εκτιμώνται οι απειλές κατά της ασφάλειας και να λαμβάνονται προληπτικά μέτρα κατά των επερχόμενων ενεργειών που επηρεάζουν τα πλοία ή τις λιμενικές εγκαταστάσεις που χρησιμοποιούνται στο διεθνές εμπόριο.

Ο Κώδικας έχει ένα υποχρεωτικό και ένα συμβουλευτικό μέρος. Διασφαλίζει

την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων, διαχειρίζεται και αξιολογεί τους κινδύνους και τα τρωτά σημεία της ασφάλειας και καθορίζει ποια είναι τα κατάλληλα μέτρα ασφαλείας. Επίσης παρέχει ένα πλαίσιο για την αξιολόγηση του κινδύνου, ώστε οι κυβερνήσεις να αντικρούουν τις απειλές κατά των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων και να προσδιορίσουν τα κατάλληλα επίπεδα ασφαλείας και τα αντίστοιχα μέτρα ασφαλείας.

Η εφαρμογή ενός τέτοιου μοντέλου λειτουργίας είναι τα λιμάνια, η λειτουργία, ο εξοπλισμός και η συντήρηση των οποίων συνδέεται άμεσα με την ασφάλεια της ναυσιπλοίας. Οι φορείς διαχείρισης υποχρεούνται να ακολουθούν πιστά τις κάτωθι υποχρεώσεις.

Σύμφωνα με τους όρους του Κώδικα ISPS, πρέπει να προσδιορίζονται οι πιθανές απειλές, τα ευαίσθητα σημεία στα οποία ο λιμένας είναι ευάλωτος αλλά και η ανεύρεση τρόπων και μεθόδων εξάλειψης αυτών των αδυναμιών. Η Αξιολόγηση Ασφαλείας που καλύπτει αποτελεσματικά τη διασύνδεση πλοίου και λιμένα, προβλέπονται τρία επίπεδα ασφαλείας. Στο επίπεδο ασφαλείας 1 τηρούνται πάντα και συστηματικά ελάχιστα μέτρα προστασίας και ετοιμότητας, στο επίπεδο 2 τηρούνται κατάλληλα μέτρα ασφαλείας τα οποία διατηρούνται για μια χρονική περίοδο και στο 3 τηρούνται μέτρα που θα διατηρηθούν για μια περιορισμένα χρονικά περίοδο όταν ένα γεγονός ασφαλείας των μεταφορών είναι πιθανό και επικείμενο.

Ο Κώδικας ISPS προβλέπει όχι μόνο τον τρόπο αντιμετώπισης ενός περιστατικού που δύναται να θέσει σε κίνδυνο την εγκατάσταση και το πλοίο που είναι ελλιμενισμένο σε αυτή, αλλά συγχρόνως οργανώνει το μηχανισμό πρόληψης προσδιορίζοντας τους αναγκαίους πόρους, ανθρώπινο δυναμικό και μέσα για τον έλεγχο και επιτήρηση των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης και γενικά όλα τα κρίσιμα σημεία της εγκατάστασης.

Οι λιμένες και τα πλοία αποτελούν τα κυριότερα σημεία των θαλάσσιων μεταφορών.

Ο κλάδος της ναυτιλίας έχει παγκόσμιο χαρακτήρα οπότε η ασφάλεια των λιμένων και των πλοίων αποτελούν πρωταρχικό παράγοντα για την έννομη λειτουργία τους. Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι η διεθνής κοινότητα έχει ασχοληθεί επισταμένως με την ασφάλεια του λιμενικών εγκαταστάσεων και των πλοίων. Ειδικότερα έχει δώσει έμφαση σε θέματα τρομοκρατίας μετά την τρομοκρατική ενέργεια της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 στις ΗΠΑ θεσπίζοντας και θέτοντας σε εφαρμογή Ειδικό Κώδικα.

Βέβαια δεν έχει επικεντρωθεί στις φυσικές καταστροφές σε λιμενικές εγκαταστάσεις και στα πλοία. Σύμφωνα με την απόφαση, την 1η Ιανουαρίου 2011 θα αλλάξει σημαντικά στην ΕΕ το καθεστώς ελέγχου από το κράτος λιμένα (τεχνικές επιθεωρήσεις ασφάλειας στους λιμένες) με βάση την οδηγία 2009/16/ΕΚ σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα. Με το νέο καθεστώς θα επέλθει εναρμόνιση, σε κλίμακα ΕΕ, των προτύπων για τις επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα, ενώ παράλληλα θα υπάρξει για πρώτη φορά πλήρως συντονισμένο σύστημα όλων των διεξαγόμενων στην ΕΕ επιθεωρήσεων ασφάλειας από το κράτος λιμένα.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- **Βλάχος, Π., 2000, «Διεθνής ναυτιλιακή πολιτική», Σταμούλης, σελ. 67-70**
- **IMO, 1996, “Report of maritime safety Committee”**
- **<http://www.allfreeessays.com/essays/Isps-Code-Affects-Port-Port-Activities/4540.html>**
- **http://en.wikipedia.org/wiki/International_Ship_and_Port_Facility_Security_Code**
- **<http://www.yen.gr/yen.chtm?prnbr=25226>**
- **<http://www.imo.org/OurWork/Security/Instruments/Pages/ISPSCode.aspx>**
- **<http://www.shipfriends.gr/forum/topic/27>**
- **<http://www.marineews.gr/pub/Category.asp?lang=gr&page=1&catid=0&contentid=6177>**
- **<http://www.olig.gr>**
- **www.nautilia.gr**
- **<http://www.goferry.gr/aneK-lines-eishthria/aneK-lines-asfaleia-anplw.html>**
- **<http://www.scribd.com/doc/21598615/Port-Policy>**
- **<http://www.marineews.gr/pub/Category.asp?lang=gr&page=5&catid=14&contentid=10550>**
- **<http://www.ekdd.gr/esta/images/stories/ergasies/Perilipseis%20PP.pdfhttp://openarchives.gr/search/ISPS%20code>**
- **<http://www.nafsgreen.gr/magazine/green-planet/safety-first/428-2010-11-29-11-49-28>**