

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΦΟΡΕΙΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ. Η
ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ.**



ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ:

ΖΑΧΑΡΙΑ ΟΛΥΜΠΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:

Cpt ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: Cpt ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ

ΘΕΜΑ: «ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΦΟΡΕΙΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ.»

ΤΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑΣ: ΖΑΧΑΡΙΑ ΟΛΥΜΠΙΑ

Α.Γ.Μ: 4389

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας:

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:

| <i>A/A</i> | <i>Όνοματεπώνυμο</i> | <i>Ειδικότητα</i> | <i>Αξιολόγηση</i> | <i>Υπογραφή</i> |
|--------------------------|----------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| 1 | | | | |
| 2 | | | | |
| 3 | | | | |
| ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ | | | | |

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ : ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

Περίληψη

Στην την παρούσα πτυχιακή εργασία θα γίνει παρουσίαση των κυριώτερων διεθνών οργανισμών και φορέων ρύθμισης της σύγχρονης ναυτιλίας. Επιπρόσθετα θα αναλυθεί ο ρόλος συγκεκριμένων διεθνών οργανισμών ,κυβερνητικών και μη, για τον κλάδο των δεξαμενοπλοίων.

Σκοπός της εργασίας είναι η καταγραφή των υφιστάμενων διεθνών ,κυβερνητικών και μη, οργανισμών και φορέων οι οποίοι σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με τις μεταφορές δια θαλάσσης ειδικότερα στον κλάδο τον δεξαμενοπλοίων. Συνάμα θα γίνει προσπάθεια να αναλυθεί ο θεσμικός τους ρόλος και οι επιπτώσεις αυτών στην ναυτιλία.

Ειδικότερα,θα παρουσιαστούν οι κυριότεροι οργανισμοί κυβερνητικού χαρακτήρα ,αλλά και οι κυριότεροι μη κυβερνητικοί τόσο γενικά για την ναυτιλία όσο και για τα δεξαμενόπλοια.

Τέλος , για την συγγραφή αυτής της πτυχιακής εργασίας θα γίνει χρήση της διεθνούς και ελληνικής βιβλιογραφίας καθώς και πηγών όπως επιστημονικά άρθρα και διαδικτυακό υλικό.

Περιεχόμενα

| | |
|--|----|
| Περίληψη..... | 3 |
| 1.Εισαγωγή..... | 5 |
| 2.Διεθνείς οργανισμοί..... | 7 |
| 2.1 Ιστορική εξέλιξη των οργανισμών..... | 7 |
| 2.2 Ο ρόλος των Διεθνών Οργανισμών σήμερα | 8 |
| 3.International Maritime Organization (IMO)..... | 8 |
| 3.1 Ίδρυση και διάρθρωση..... | 8 |
| 3.2 Η Δράση του IMO | 9 |
| 3.3 Ο ρόλος του στην Ναυτιλία..... | 12 |
| 4.Διεθνείς οργανισμοί με σημαντικό ρόλο στην ναυτιλία..... | 13 |
| 4.1 International Labor Organization- ILO..... | 13 |
| 4.1.1 Ίδρυση | 13 |
| 4.2.2 Αποστολή..... | 14 |

| | |
|--|----|
| 4.2.3 Ο ρόλος του στη Ναυτιλία | 14 |
| 4.3 UNCTAD..... | 15 |
| 4.3.1 Ίδρυση | 15 |
| 4.3.2 Ο ρόλος και η δράση στην ναυτιλία | 15 |
| 4.4 CSC | 16 |
| 4.4.1 Ίδρυση..... | 16 |
| 4.4.2 Στόχος..... | 16 |
| 4.5 WMO | 17 |
| 4.5.1 Ίδρυση..... | 17 |
| 4.5.2 Ο Ρόλος και η Δράση του στη ναυτιλία | 17 |
| 4.6 GATT / WTO | 18 |
| 4.6.1 Ίδρυση και διάρθρωση | 18 |
| 4.6.2 Ο ρόλος | 18 |
| 5.Ιδιωτικοί Διεθνείς οργανισμοί με σημαντικό ρόλο στην ναυτιλία..... | 19 |
| 5.1 P&I Clubs | 19 |
| 5.2 Baltic Exchange | 20 |
| 5.3 ICS..... | 20 |
| 5.4 IACS | 21 |
| 5.5 BIMCO | 22 |
| 5.6 ICC | 23 |
| 5.7 FONASBA..... | 23 |
| 6. Ναυτιλιακοί Φορείς | 24 |
| 6.1 Ακτοφυλακή | 24 |
| 6.1.1 U.S. Coast Guard | 24 |
| 6.2 ΥΝΑΝΠ..... | 25 |
| 6.3 Νηογνώμονες..... | 26 |
| 7.Ο τομέας των Δεξαμενοπλοίων. | 27 |
| 7.1 INTERTANKO | 28 |
| 7.2 OCIMF | 29 |
| 7.3 ISGOTT..... | 29 |
| Πηγές..... | 31 |

1.Εισαγωγή

Σύμφωνα με το Διεθνές Ναυτιλιακό επιμελητήριο (ICS -International Chamber of Shipping), περίπου το 90% του παγκόσμιου εμπορίου διενεργείται από την διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία.Έτσι γίνεται προφανές ότι χωρίς την ναυτιλία η εισαγωγή και εξαγωγή προσιτών τροφίμων και αγαθών δεν θα ήταν δυνατή.

Το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο διευρύνεται συνεχώς , δίνοντας πληθώρα ευκαιριών τόσο στους εμπόρους όσο και στους καταναλωτές. Η ανάπτυξη του κλάδου είναι ισχυρή βρισκόμενη στην πρώτη γραμμή της τεχνολογικής καινοτομίας και δημιουργώντας νέες προοπτικές για το μέλλον.

Βασισμένη στα διεθνή πρότυπα ασφαλείας και κατευθυνόμενη από διάφορες οργανώσεις όπως ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO-International Maritime Organization) και ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ), η παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία χαρακτηρίζεται από υψηλή ασφάλεια προστατεύοντας την περιουσία,τον άνθρωπο και το περιβάλλον.(1)

Η θεσμική λειτουργία των διεθνών οργανισμών αποτελεί βασικό παράγοντα συνεργασίας μεταξύ των χωρών σε παγκόσμιο επίπεδο.Στην διαμόρφωση της διεθνούς αυτής συνεργασίας καταλυτική είναι η παρέμβαση των κυβερνητικών (IGOs) όσο και μη κυβερνητικών οργανώσεων (INGOs).Η ύπαρξη και ανάπτυξη των οργανισμών αυτών έχει τις ρίζες της στην διεθνή κοινότητα.Με άλλα λόγια η εθνική κοινωνία διαμορφώθηκε από την ανάγκη συνεργασίας και ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των κρατών.Οι τρέχουσες μορφές πολυμερών,οικονομικών συνεργασιών και ο κοινωνικός μετασχηματισμός επέφερε αλλαγές στην μορφή των διεθνών και οικονομικών σχέσεων,κάνοντας απαραίτητη την συνεργασία σε παγκόσμια κλίμακα.(2),(3)

Οι Διεθνής οργανισμοί διέπονται από το Διεθνές Δίκαιο αποτελούμενοι από «δικά τους όργανα» και έχοντας ως βασικά στοιχεία τους την «μονιμότητα»,το «πολυμερές» και την επιδίωξη ενός συγκεκριμένου σκοπού ασκούν το έργο τους ως φορείς νομικής και πολιτικής εξουσίας.Βασικά στοιχεία διάκρισης των οργανισμών αυτών είναι τόσο ο σκοπός όσο και ο γεωγραφικός χώρος, διακρίνονται σε: Υπερεθνικούς οργανισμούς,

Διακυβερνητικούς οργανισμούς και διεθνείς εταιρείες, με τους Διακυβερνητικούς να διακρίνονται σε παγκόσμιους και περιφερειακούς γενικού σκοπού και παγκόσμιους περιφερειακούς ειδικού σκοπού.(2)

Η φύση του κλάδου της ναυτιλίας και η επικινδυνότητα του επαγγέλματος έκανε αναγκαία την συνεργασία σε διεθνές επίπεδο, ειδικά σε θέματα ασφαλείας (Γενεύη 1948). Ειδικότερα, τον ρόλο των Διεθνών Οργανισμών όσον αφορά την ναυτική ασφάλεια και θαλάσσια ρύπανση ισχυροποίησαν τόσο οι αντιπαραθέσεις στην ναυτιλιακή βιομηχανία και τα ναυτιλιακά συμφέροντα, όσο και οι σταδιακή επιρροή του «Τρίτου κόσμου». (2)

2. Διεθνείς οργανισμοί

2.1 Ιστορική εξέλιξη των οργανισμών

Η βάση στην οποία στηρίζεται η παρουσία και η εξέλιξη των διεθνών οργανισμών είναι η ύπαρξη της διεθνούς κοινωνίας, δηλαδή της κοινωνίας με μέλη τα κράτη.

Οι ρίζες της επικοινωνίας και της συνεργασίας μεταξύ των χωρών προέρχονται από την ειρήνη της Βεστφαλίας (1648) όπου καθιερώθηκε η σύγχρονη Ευρώπη, ενώ αναπτύχθηκαν μέσα από νέες μορφές πολυμερούς συνήπαρξης, μέσα από την αποπεράτωση διεθνών συνθηκών.

Μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο κάνει την εμφάνιση της η έννοια της διεθνούς οργάνωσης, όπου τα κράτη συνεχίζουν ένα μόνιμο πλάνο συναντήσεων, υπό καθιερωμένο πλαίσιο.

Η μεταβολή στις οικονομικές αγορές και στην κοινωνία οδήγησαν στην αλλαγή στις διεθνείς σχέσεις, με αποτέλεσμα να γίνει αναγκαία η συνεργασία των κρατών σε παγκόσμιο επίπεδο, μέσω κρατικών και ιδιωτικών διεθνών οργανισμών.

Μολονότι οι διεθνείς οργανώσεις είναι φαινόμενο του 20^{ου} αιώνα ιστορικά προυπήρχαν από την Αρχαία Ελλάδα, με τους Αεχαιούς Έλληνες να έχουν δημιουργήσει ένα πρότυπο διεθνούς οργάνωσης, τις λεγόμενες αμφικτονίες. Κατά την Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία ο θεσμός δεν εξελίχθηκε, παρά ελάχιστα, ενώ τον Μεσαίωνα δεν είχε κανένα ίχνος παρουσίας. Κύρια αφορμή για την καθιέρωση του θεσμού ήταν η ειρήνη της Βεστφαλίας το 1648 όπου η ύπαρξη διεθνών συνδιασκέψεων ώστε να πετύχει η ισοροπία ισχύος κρίθηκε απαραίτητη.

Στη συνέχεια, το 1815 με το Συνέδριο της Βιέννης, όπου αποτέλεσε σταθμό ορόσημο, για την οργάνωση της διεθνούς κοινωνίας, ενώ με την σύμπραξη των μεγάλων δυνάμεων (Μ. Βρετανία, Ρωσία, Πρωσία, Αυστρία) στην συνθήκη των Παρισίων ιδρύθηκε ένας νέος θεσμός στις διεθνείς σχέσεις. Τον 19^ο αιώνα ακολούθησε η Ευρωπαϊκή Συνεννόηση και άλλες συνδιασκέψεις, φτάνοντας στην λήξη του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου στην μεταπολεμική περίοδο εκεί όπου οι επιστημονικές ανακαλύψεις και οι τεχνολογικές εξελίξεις είχαν αντίκτυπο στις διεθνείς σχέσεις και άλλαξαν σημαντικά τον παγκόσμιο χάρτη. Η τάση προς την λειτουργική αποκέντρωση της διεθνούς οργάνωσης αποτέλεσε σπουδαίο φαινόμενο, με την διεθνή συνεργασία να βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στην ενεργό Εθνική συμμετοχή και δραστηριότητα των κρατών. Οι σημερινοί διεθνείς οργανισμοί προέρχονται από τις συνδιασκέψεις και είναι φορείς τόσο πολιτικής όσο και νομικής εξουσίας. (2)

2.2 Ο ρόλος των Διεθνών Οργανισμών σήμερα

Οι Διεθνείς Οργανισμοί στην σύγχρονη εποχή αποτελούν κυρίως απόρροια μιας ιδρυτικής συνθήκης, ενώ θεωρούνται στο μεγαλύτερο μέρος τους δημιούργημα των κρατών, με κάποιες εξαιρέσεις όπως ο Διεθνής Ναυτιλιακός Δορυφορικός οργανισμός (IMSO-International Maritime Satellite Organization) όπου δημιουργήθηκε από τον IMO το 1976. Κάθε διεθνείς οργανισμός φέρει νομική και πολιτική εξουσία, ενώ επιπροσθέτως φέρει και κάποια χαρακτηριστικά στοιχεία, όπως, η δέσμευση στη διεθνή «μονιμότητα», το «πολυμερές», η επιδίωξη ενός συγκεκριμένου «σκοπού» καθώς και η «χορήγηση οργάνων άσκησης του έργου τους», η οποία τους βοηθάει να εκδηλώνονται με ιδιαίτερη <<βούληση>>. Επομένως, ένας διεθνείς οργανισμός μπορεί να δρά κατα πλειοψηφία, ανεξάρτητα από τα κράτη μέλη του.

Βασικά στοιχεία διάκρισης των διεθνών οργανισμών είναι τόσο ο γεωγραφικός χώρος όσο και ο σκοπός. Συνεπώς, οι διεθνείς οργανισμοί διακρίνονται σε:

- διακυβερνητικούς
- υπερεθνικούς (π.χ Ευρωπαϊκή Ένωση, Ε.Ε)
- διεθνείς ιδιωτικές εταιρείες (π.χ Διεθνές Εμπορικού Επιμελητηρίου, ICC)

Οι διακυβερνητικοί οργανισμοί (IGOs), όπου δεν συμμετέχουν ιδιώτες αλλά αποκλειστικά τα κράτη, διακρίνονται με τη σειρά τους σε παγκόσμιους με γενικούς σκοπούς π.χ Ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ), παγκόσμιους με ειδικούς σκοπούς π.χ Ο Διεθνής Ναυτιλιακός οργανισμός (IMO), περιφερειακούς με γενικούς σκοπούς π.χ Το Συμβούλιο της Ευρώπης (Council of Europe) και περιφερειακούς με ειδικούς σκοπούς π.χ Η Οργάνωση Βορειατλαντικού Συμφώνου (NATO). (2)

3. International Maritime Organization (IMO)

3.1 Ίδρυση και διάρθρωση

Το 1889 στην Ουάσιγκτον ξεκίνησαν οι πρώτες προσπάθειες να δημιουργηθεί ένας οργανισμός διεθνούς χαρακτήρα με αποκλειστική ασχολία τον κλάδο της ναυτιλίας. Οι προσπάθειες συνεχίστηκαν στην Αγία Πετρούπολη το 1912, δίχως κατάληξη. Η ανάγκη συντονισμού των ναυτιλιακών θεμάτων του συμμαχικού στόλου κατά την διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, αλλά και η ανάγκη να ιδρυθεί κατόπιν συνεχών διαδικασιών του ΟΗΕ, ένα φορέας με στόχο την επίλυση των ζητημάτων που προέκυπταν στην διεθνή ναυτιλία, κατέληξαν σε ένα σχέδιο με στόχο τη δημιουργία ενός διακυβερνητικού οργανου για την

ναυτιλία με μόνιμο χαρακτήρα το 1947. Το 1948, ένα χρόνο αργότερα στην Ναυτιλιακή Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών στην Γενεύη , ιδρύθηκε ο IMCO- Intergovernmental Maritime Consultive Organization. Ωστόσο μέχρι την επικύρωση αυτής της σύμβασης το 1958 εμφανίστηκαν πολλά εμπόδια.Αποτέλεσμα ήταν η καθυστέρηση της διαδικασίας αναγνώρισης του οργανισμού για μια δεκαετία. Τον Μάιο του 1982 μετονομάζεται σε International Maritime Organization – IMO και αποκτά δεσμευτικό χαρακτήρα για όλα τα κράτη μέλη.Η σταδιακή ανάπτυξη του οργανισμού άλλαξε μετά την επίδραση των χωρών του «Τρίτου Κόσμου» στη ναυτιλία.Σήμερα ο IMO έχει εμφανή θέση σε ζητήματα θαλάσσιας μόλυνσης και ναυτικής ασφάλειας,ενώ ισχυρή είναι και η θέση του στο πλαίσιο του ΟΗΕ.(2)

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός οργανισμός διαρθρώνεται απο τα εξής αρμόδια όργανα: τη Συνέλευση(Assembly) όπου αποτελεί το ανώτατο διοικητικό όργανο,αντιπροσωπεύεται από τις κυβερνήσεις των κρατών και συνέρχεται κάθε δύο χρόνια ,το Συμβούλιο (Council) το οποίο είναι ανεξάρτητο από την Συνέλευση και διέρχεται δύο φορές ετησίως, την Γραμματεία (Secretariat) όπου συνίσταται από 300 ειδικούς επιστήμονες και διοικητικούς , με επικεφαλή τον Γενικό Γραμματέα και βρίσκεται ανάμεσα στις μικρότερες υπηρεσίες του ΟΗΕ, τις Συνδιασκέψεις , οι οποίες συνέρχονται από τον γραμματέα έπειτα από συμφωνία με την Συνέλευση, τις Επιτροπές , οι οποίες διακρίνονται σε Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (Maritime Safety Committee-MSC),όπου συμφώνως του άρθρου 28 δέχεται όλα τα κράτη μέλη ,την Νομική Επιτροπή(Legal Committee), η οποία σήμερα αποτελεί ένα από τα κύρια όργανα του IMO,την Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος(Marine Environment Protection Committee- MEPC), την Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας (Technical Co-operation Committee) και την Επιτροπή Διευκολύνσεων Facilitation Committee). (2)

3.2 Η Δράση του IMO

Ο IMO δραστηριοποιείται κυρίως σε θέματα ναυτικής ασφάλειας,μεταφορών,ναυσιπλοΐας,φορτίων ,προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος και άλλων νομικών θεμάτων.(2)

Ο IMO θεωρείται Παγκόσμια Αρχή καθορισμού υποδειγμάτων ναυτιλιακής ασφάλειας , ασφάλειας και περιβαλλοντικών θεμάτων ως προς την λειτουργία των διεθνών ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Κύριος σκοπός-ρόλος του είναι να δημιουργεί ένα κανονιστικό πλαίσιο για την ναυτιλία που είναι δίκαιο και αποτελεσματικό και εφαρμόσιμο από όλους τους φορείς/εταιρείες/επιχειρήσεις που συσχετίζονται είτε απασχολούνται με την Διεθνή ναυτιλία. Η προσέγγιση αυτή ενθαρρύνει την καινοτομία και την αποτελεσματικότητα, γεγονός ιδιαίτερα σημαντικό για τη ναυτιλία, μια διεθνή βιομηχανία που μεταφέρει περίπου 90% του παγκόσμιου εμπορίου.(4)

Επίσης ο Παγκόσμιος Ναυτιλιακός οργανισμός, νομοθετεί ως προς όλες τις πτυχές της διεθνούς ναυτιλίας συμπεριλαμβανομένων, της κατασκευής, του εξοπλισμού, της επάνδρωσης, της λειτουργίας και διαθεσιμότητας των πλοίων σε μια διαδικασία

ασφαλή και φιλική στο περιβάλλον καθώς και αποτελεσματική. Μέσω του IMO και των κρατών μελών του οι θεσμοί, οι κοινωνία των πολιτών και η ναυτιλιακή βιομηχανία συνεργάζονται ώστε να εξασφαλίζονται πάντα οι νόμοι και οι συνθήκες της ασφαλούς ναυσιπλοΐας, ανάπτυξης, μεταφορών και της προστασίας του περιβάλλοντος. Την προώθηση της βιώσιμης ναυτιλίας και της αειφόρου ανάπτυξης των θαλασσών τονίζει ως μια από τις κύριες προτεραιότητες του ο IMO στο πλαίσιο στρατηγικής του για τα επόμενα χρόνια. Η ενεργειακή απόδοση, οι νέες τεχνολογίες και η καινοτομία, η ναυτική εκπαίδευση και κατάρτιση, η θαλάσσια ασφάλεια, η διαχείριση της θαλάσσιας κυκλοφορίας και η ανάπτυξη των θαλασσίων υποδομών οριοθετούν το πλαίσιο δέσμευσης του IMO για ένα σύστημα οικολογικό και πιο βιώσιμο στην παγκόσμια θαλάσσια μεταφορά.(4)

"Η αποστολή του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, ως εξειδικευμένου φορέα των Ηνωμένων Εθνών, είναι να προωθεί την ασφαλή, περιβαλλοντικά υγιή, αποτελεσματική και βιώσιμη ναυτιλία μέσω της συνεργασίας. Αυτό θα επιτευχθεί με την υιοθέτηση υψηλότερων προτύπων θαλάσσιας ασφάλειας και αποδοτικότητας της ναυσιπλοΐας και με την πρόληψη και έλεγχο της ρύπανσης από τα πλοία, καθώς και μέσα από την εξέταση που αφορά τα σχετικά νομικά ζητήματα και την 20 αποτελεσματική εφαρμογή των μέσων του IMO, με σκοπό την καθολική και ομοιόμορφη εφαρμογή τους"(5)

Μέχρι σήμερα ο IMO έχει υπογράψει περίπου 40 διεθνείς συμβάσεις ενώ οι κώδικες φτάνουν σχεδόν τους 600. Οι διεθνείς συμβάσεις του IMO είναι:

1. Για την Ναυτική Ασφάλεια:

- «Σύμβαση για την Ασφάλεια στη Θάλασσα»- Convention on Safety of Life at Sea SOLAS (1974)

2. Για την Ναυσιπλοΐα:

- «Σύμβαση για τους Κανονισμούς Αποφυγής Σύγκρουσης στη Θάλασσα»-Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (1972)
- «Σύμβαση περί Διεθνούς Ναυτιλιακού Δορυφορικού Οργανισμού»- Convention on the Establishment of an Σε ισχύ το 1979 Βελτίωση ναυτιλιακών επικοινωνιών Ενίσχυση της ασφάλειας με την καθιέρωση του 21 International Maritime Satellite System INMARSAT (1976)
- «Σύμβαση περί Προτύπων Πιστοποιητικών Εκπαίδευσης και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών» -Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers (1978)

3. Για τα φορτία:

- «Σύμβαση για την Ασφάλεια των Εμπορευματοκιβωτίων»- Convention for Safe Containers (1972)

4. Για την Ναυτική Τεχνολογία:

- «Σύμβαση για τις γραμμές φόρτωσης»- Convention on Load Lines (1966)
- «Σύμβαση για τη Μέτρηση της Χωρητικότητας των Πλοίων»- Convention on Tonnage Measurement of Ships (1969)
- «Σύμβαση για τα Επιβατηγά Πλοία που Σε ισχύ το 1974 Αναφέρεται στην ασφάλεια των πλοίων 23 Εμπλέκονται σε Ειδικά Ταξίδια» -Special Trade Passenger Ships Agreement (1971)
- «Σύμβαση για τη Μεταφορά Επιβατών και Αποσκευών διά Θαλάσσης»- Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (1974)
- «Σύμβαση για την Ασφάλεια των Αλιευτικών Πλοίων»-Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels (1977)
- «Διεθνής Σύμβαση για Καθοδήγηση, Εκπαίδευση, Πιστοποίηση Ναυτικών»- International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers STCW (1978)
- «Διεθνής Σύμβαση για Καθοδήγηση, Εκπαίδευση, Πιστοποίηση Προσωπικού Αλιευτικού «Σκάφους Σε ισχύ το 1984 Η πρώτη προσπάθεια να δημιουργηθούν πρότυπα ασφαλείας για πληρώματα αλιευτικών»-International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel STCW-F (1995) σκαφών σε υποχρεωτική κλίμακα

5. Για τις θαλάσσιες μεταφορές

- Σύμβαση για τη Διευκόλυνση της Ναυτιλιακής Κυκλοφορίας Convention on Facilitation of Maritime Traffic (1965)

6. Συμβάσεις Νομικής φύσεως

- «Σύμβαση για την Επέμβαση στην Ανοιχτή Θάλασσα σε περιπτώσεις Θαλάσσιας Ρύπανσης από Πετρέλαιο»- Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution (1969)
- «Διεθνής Σύμβαση Περί Αστικής Ευθύνης για Ζημιές Ρύπανσης από Πετρέλαιο»- International Convention on Civil Liability for Oil Σε ισχύ το 1969 Αναθεωρήθηκε το 1992 Περιορίστηκε η ευθύνη του πλοιοκτήτη πετρελαιοφόρων Προβλέφθηκε σύστημα υποχρεωτικής ασφάλισης των Pollution Damage, CLC (1969)
- «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 (1971)
- «Διεθνής Σύμβαση για Ευθύνη και Αποζημίωση Ζημιάς που προέρχεται από τη Μεταφορά Επιβλαβών και Επικίνδυνων Ουσιών δια Θαλάσσης Σε ισχύ το 1997 Έχει τις βάσεις της στην CLC και FUND»-International Convention on Liability and Compensation for Damage in

Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, HNS (1996)

- «Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη Συνεπεία Ζημιάς που προέρχεται από τη Μεταφορά Πυρηνικών Ουσιών»- Convention related to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material (1971)

- «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, SUA (1988)

- «Διεθνής Σύμβαση για την Επιθαλάσσια Αρωγή»- International Convention on Salvage (1989)

7. Συμβασεις για το Θαλάσσιο Περιβάλλον

- «Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης της Θάλασσας από Πετρέλαιο»- (OILPOL, 1954)

- «Σύμβαση περί Πρόληψης της Ρύπανσης της Θάλασσας από την Απόρριψη Καταλοίπων και Άλλων Ουσιών»- London Convention on the Prevention of Maritime Pollution by Dumping of wastes and Other Matter (1972)

- «Διεθνής Σύμβαση για τη Ρύπανση της Θάλασσας από τα Πλοία»- International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, MARPOL (1973)

(Πηγή: Βλάχος Π., Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα, 2007, σελ 99-154)

3.3 Ο ρόλος του στην Ναυτιλία.

Μετά το 1982 ,η επιρροή του IMO στην ναυτιλία άλλαξε στα πλαίσια του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ) αποκτώντας περισσότερο δεσμευτικό χαρακτήρα και εξειδίκευση στα ναυτιλιακά ζητήματα . Τα θέματα που πραγματεύεται αφορούν τη ναυτική ασφάλεια, την ναυσιπλοΐα,τις μεταφορές , τις τεχνολογίες,τα φορτία, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και πολλά ακόμα νομικά ζητήματα.(2)

Επιπρόσθετα, ο ρόλος του IMO συνάδει με διεθνές έρευνες που έχουν να κάνουν με περιβαλλοντικά ζητήματα , όπως π.χ τα ποντοπόρα πλοία και η επιρροή τους ως προς τον αριθμό θνησιμότητας των φαιαίνων.(6)

Πολυ σημαντικός είναι επίσης ο ρόλος όσων αφορά την θαλάσσια κυκλοφορία και τις επιπτώσεις στην υδάτινη ζωή του κάθε γεωγραφικού τόπου όπως της Μεσογείου, καθώς αυτή μεταβάλλεται και μεταλλάσσεται συνεχώς από την μεταφορά έρματος, το οποίο διαχέεται από το ένα μέρος σε κάποιο άλλο με συνέπεια την μόλυνση /μετάλλαξη και την διατάραξη της βιοποικιλότητας του κάθε τόπου. Αυτό μπορούμε να το καταλάβουμε αν λάβουμε υπόψιν τις συνθήκες που επικρατούν σε ένα λιμάνι της Ιαπωνίας αν αυτοί μεταφερθούν στην Μεσόγειο.(7)

Αναφορικά, όπως είναι υπολογισμένο από τους μελετητές οι θαλάσσιες μεταφορές θα ανέλθουν έως 20 φορές τα επόμενα χρόνια και μπορούμε να φανταστούμε τις επιπτώσεις που αυτό θα έχει στο θαλάσσιο περιβάλλον, ως αποτέλεσμα της διαταραχής του παγκόσμιου υδρόβιου κύκλου.

Ένα άλλο ζήτημα που έχει κληθεί να αντιμετωπίσει ο IMO και να θεσπίσει ως προς την προστασία του πλανήτη, είναι οι εκπομπές CO (διοξείδιο του άνθρακα) ως προς ελάττωση του φαινομένου του θερμοκηπίου και την αποτροπή ανόδου της Παγκόσμιας θερμοκρασίας προς όφελος του πλανήτη.(8)

Σε γενικές γραμμές ο ρόλος του IMO σε όλους τους τομείς όπου η ναυτιλία μπορεί να λάβει χώρα έχει θεσπίσει νόμους και συμβουλεύει τα κράτη-μέλη καθώς και τις εμπορικές εταιρείες ως προς την βελτίωση αλλά και την συνέπεια ως προς τις πρακτικές, την τήρηση κανόνων και την διατήρηση της ορθής και αξιόλογης και προοδευτικής συνεχώς οικονομίας μεταξύ κρατών και εμπόρων-πελατών.

4.Διεθνείς οργανισμοί με σημαντικό ρόλο στην ναυτιλία.

4.1 International Labor Organization- ILO

4.1.1 Ίδρυση

Ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας -International Labor Organization (ILO), ιδρύθηκε το 1919 από την συνθήκη των Βερσαλλιών η οποία «έληξε» και τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο. Ο ΔΟΕ αποτελείται την πρώτη ειδική οργάνωση του ΟΗΕ το 1946. Πρόκειται για μια τριμερής διακυβερνητική οργάνωση που συνίσταται σήμερα από κυβερνήσεις, εργοδότες και εκπροσώπους εργαζομένων 187 κρατών μελών. Οι κατευθυντήριες δυνάμεις για την ίδρυση του ILO προέκυψαν από θέματα πολιτικά, οικονομικά, ασφάλειας και ανθρωπισμού.(9)

4.2.2 Αποστολή

Ο ILO είναι αφοσιωμένος στην προώθηση της κοινωνικής δικαιοσύνης και των διεθνώς αναγνωρισμένων ανθρωπίνων και εργασιακών δικαιωμάτων, επιδιώκοντας την ιδρυτική της αποστολή ότι η κοινωνική δικαιοσύνη είναι απαραίτητη για την καθολική και διαρκή ειρήνη.

Στο θεματικό πλαίσιο της αξιοπρεπούς εργασίας ο ILO έχει θέσει στο επίκεντρο τέσσερις στρατηγικούς στόχους προς υλοποίηση έως το 2030. Οι στόχοι αυτοί είναι:

- Θέσπιση και προώθηση προτύπων και θεμελιώδων αρχών και δικαιωμάτων στην εργασία.
- Δημιουργία μεγαλύτερων ευκαιριών για γυναίκες και άνδρες για αξιοπρεπή απασχόληση και εισόδημα.
- Ενίσχυση της κάλυψης και της αποτελεσματικότητας της κοινωνικής προστασίας για όλους.
- Ενίσχυση του τριμερούς και κοινωνικού διαλόγου.

Επιπλέον, προς υποστήριξη των στόχων του, ο ILO προσφέρει απaráμιλλη τεχνογνωσία και γνώσεις σχετικά με τον κόσμο της εργασίας, που έχει αποκτηθεί εδώ και σχεδόν 100 χρόνια ανταπόκρισης στις ανάγκες των ανθρώπων για αξιοπρεπή εργασία, βιοπορισμό και αξιοπρέπεια. Εξυπηρετεί τα τριμερή μέλη του - και την κοινωνία συνολικά - με διάφορους τρόπους, όπως:

- Διαμόρφωση διεθνών πολιτικών και προγραμμάτων για την προώθηση των βασικών ανθρωπίνων δικαιωμάτων, τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης και την ενίσχυση των ευκαιριών απασχόλησης
 - Δημιουργία διεθνών προτύπων εργασίας που υποστηρίζονται από ένα μοναδικό σύστημα επίβλεψης της εφαρμογής τους
 - Ένα εκτεταμένο πρόγραμμα διεθνούς τεχνικής συνεργασίας που διατυπώθηκε και υλοποιήθηκε σε μια ενεργή συνεργασία με τους ψηφοφόρους, για να βοηθήσει τις χώρες να εφαρμόσουν αυτές τις πολιτικές με αποτελεσματικό τρόπο
 - Δραστηριότητες κατάρτισης, εκπαίδευσης και έρευνας που βοηθούν στην προώθηση όλων αυτών των προσπαθειών(10)

4.2.3 Ο ρόλος του στη Ναυτιλία

Στο πλαίσιο της ναυτιλίας ο οργανισμός ασχολείται με θέματα σχετικά με την ναυτική εργασία, για τα οποία έχουν δημιουργηθεί πλήθος συμβάσεων. Τα θέματα αυτά

περιλαμβάνουν:τις προσλήψεις των ναυτικών , τα κατώτατα όρια ηλικίας για το ναυτικό επάγγελμα , επαναπατρισμούς ,ιατρικές εξετάσεις ,μισθούς και ωράρια απασχόλησης.

Ο ILO συνήλθε στην εννεηκοστή τέταρτη σύνοδο του στις 7 Φεβρουαρίου του 2006, επιθυμώντας να δημιουργήσει ένα ενιαίο συνεκτικό όργανο που θα ενσωματώνει όλα τα ενημερωμένα πρότυπα της Διεθνούς Ναυτικής Εργασίας καθώς και τις θεμελιώδεις αρχές που θα περιλαμβάνονται κυριώς και σε άλλες διεθνείς εργατικές συμβάσεις.Ετσι δημιουργήθηκε η MLC 2006- Maritime Labor Convention.(11)

Η MLC προσέφερε ένα νέο τρόπο εφαρμογής των προτύπων εργασίας και μια σημαντική αλλαγή στον τρόπο με τον οποίο διέπονται τα παγκόσμια εργατικά δικαιώματα στην ναυτιλιακή βιομηχανία. Η σύμβαση ναυτικής εργασίας εδραιώνει ένα σύνολο αρχών και δικαιωμάτων για την παγκόσμια ναυτική εργασία, καθώς συμπληρώνει τρεις βασικές ναυτιλιακές συμβάσεις , την σύμβαση SOLAS, MARPOL ΚΑΙ STCW και θεωρείται η τέταρτη βασική προϋπόθεση για μια ποιοτική ναυτιλία. Επίσης θεωρείται ως Παγκόσμια μοναδικότητα καθώς έχει ως στόχο τόσο ένα δίκαιο νομικά πλαίσιο για τους πλοιοκτήτες όσο και για την εξασφάλιση αξιοπρεπών συνθηκών επί του πλοίου. (12)

Τέλος , ο ILO έχει προσφέρει σημαντικά στους όρους και τις συνθήκες απασχόλησης σε χώρες με μεγάλο αριθμό ναυτικών (π.χ Κίνα , Φιλιππίνες.) παρόλο που σε κάποιες απο αυτές δεν έχει ακόμα επικυρωθεί και έχει συμβάλει καθοριστικά σε μια αγορά που χαρακτηρίζεται από παγκοσμιοποίηση.

4.3 UNCTAD

4.3.1 Ίδρυση

Η Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (United Nations Conference on Trade and Development- UNCTAD) είναι μία από τις εξειδικευμένες οργανώσεις του ΟΗΕ. Ιδρύθηκε το 1964 στη συνδιάσκεψη της Γενεύης και έχει ως σκοπό την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου.Συνίσταται από ομάδες κρατών με κοινά συμφέροντα και αποτελείται από 195 κράτη μέλη.(13)

4.3.2 Ο ρόλος και η δράση στην ναυτιλία

Σε γενικά πλαίσια ,η UNCTAD ασχολείται με θέματα εμπορίου, επενδύσεων και ανάπτυξης. Οι στόχοι του οργανισμού είναι «να μεγιστοποιήσει τις ευκαιρίες του εμπορίου , επενδύσεων και ανάπτυξης των αναπτυσσόμενων χωρών και να τις βοηθήσει να ενσωματωθούν στην παγκόσμια οικονομία σε δίκαιη βάση.»(14)

Στα πλαίσια της διεθνούς εμπορικής ναυτιλίας ο οργανισμός έχει συμβάλλει σημαντικά στην οικονομική της οργάνωση. Από το 1968 μέχρι σήμερα εκδίδεται από την γραμματεία της UNCTAD η «ανάλυση των θαλάσσιων μεταφορών» (“The Review of Maritime Transport”), με κύριο στόχο την ενίσχυση της διαφάνειας των θαλασσίων αγορών και την ανάλυση σχετικών εξελίξεων καθώς, πραγματοποιεί ένα ευρύ φάσμα έρευνας με δραστηριότητες στον τομέα του εμπορίου, της βιώσιμης ανάπτυξης κλπ με έμφαση στις αναπτυσσόμενες χώρες. Επιπλέον, σημαντική προσφορά αποτέλεσε και η δημιουργία μιας κοινής πολιτικής σε εμπορικά θέματα (Common Measure of Understanding on Shipping Questions) καθώς και η άριστη συνεργασία της μεταξύ διάφορων υπηρεσιών και η οργάνωση μιας ομάδας εμπειρογνομώνων. (2)

4.4 CSC

4.4.1 Ίδρυση

Η Ναυτιλιακή Συμβουλευτική Ομάδα -CSG (Consultive shipping group) συστάθηκε την δεκαετία του 1960 ως μια άτυπη ομάδα με σκοπό να παρακολουθήσει απο κοινού με τις ΗΠΑ ναυτιλιακά θέματα κοινού ενδιαφέροντος. Σήμερα, αποτελείται από 18 μέλη, φορείς της κεντρικής διοίκησης των θαλάσσιων μεταφορών. (Βέλγιο, Καναδά, Δανία, Φινλανδία, Νορβηγία, Πορτογαλία, Ολλανδία, Ισπανία, Σουηδία, Ιαπωνία, Ελλάδα, Ηνωμένο Βασίλειο, Πολωνία, Δημοκρατία της Κορέας, Γαλλία, Γερμανία και Σιγκαπούρη.) (15)

4.4.2 Στόχος

Ο κύριος στόχος της Ναυτιλιακής Συμβουλευτικής ομάδας είναι η αμοιβαία εξασφάλιση πρόσβασης στα παγκοσμίως διακινούμενα φορτία και ο θεμιτός ανταγωνισμός σε εμπορική βάση. (15)

4.5 WMO

4.5.1 Ίδρυση

Ο Παγκόσμιος Μετεωρολογικός Οργανισμός (WMO) είναι ένας διακυβερνητικός οργανισμός με 193 κράτη μέλη και εδάφη. Προέρχεται από τον Διεθνή Μετεωρολογικό Οργανισμό (IMO), οι ρίζες του οποίου παγιώθηκαν στο Διεθνές Μετεωρολογικό Συνέδριο της Βιέννης το 1873. Ιδρύθηκε με την επικύρωση της Σύμβασης του WMO στις 23 Μαρτίου 1950, ο WMO έγινε ο εξειδικευμένος οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών για τη μετεωρολογία (καιρικές συνθήκες και κλίμα), την επιχειρησιακή υδρολογία και τις σχετικές γεωφυσικές επιστήμες ένα χρόνο αργότερα.(16)

4.5.2 Ο Ρόλος και η Δράση του στη ναυτιλία

Οι Εθνικές Μετεωρολογικές και Υδρολογικές Υπηρεσίες εργάζονται όλο το εικοσιτετράωρο για την παρακολούθηση του γήινου συστήματος και παρέχουν ζωτικής σημασίας πληροφορίες για τον καιρό και το κλίμα σε όλο τον κόσμο. Οι έγκαιρες και αξιόπιστες προειδοποιήσεις τους για έντονες καιρικές συνθήκες και διακυμάνσεις στην ποιότητα του αέρα, καθώς και για τη μεταβλητότητα και την αλλαγή του κλίματος επιτρέπουν στους λήπτες αποφάσεων, τις κοινότητες και τα άτομα να είναι καλύτερα προετοιμασμένοι για καιρικά και κλιματικά φαινόμενα. Οι προειδοποιήσεις τους συμβάλλουν στη διάσωση της ζωής και της περιουσίας, στην προστασία των πόρων και του περιβάλλοντος και στη στήριξη της κοινωνικοοικονομικής ανάπτυξης. Ο WMO υποστηρίζει τις Εθνικές Μετεωρολογικές και Υδρολογικές Υπηρεσίες με αυτό το έργο και στην εκπλήρωση των διεθνών δεσμεύσεών τους στους τομείς της μείωσης του κινδύνου καταστροφών, του μετριασμού και της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή και της βιώσιμης ανάπτυξης.

Ειδικότερα , για τον τομέα της ναυτιλίας και τη ναυσιπλοΐας , ο Παγκόσμιος Μετεωρολογικός Οργανισμός συνεργάζεται με άλλους διεθνείς οργανισμούς που σχετίζονται με την θάλασσα και τους ωκεανούς. Αυτοί οι οργανισμοί είναι κυρίως ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organization, IMO) , η Διεθνή Υδρογραφική Οργάνωση (International Hydrographic Organization, IHO) και η Διακυβερνητική Ωκεανογραφική Επιτροπή της UNESCO (Intergovernmental Oceanographic Commission of UNESCO, IOC). (2) Ο WMO συνεργάζεται με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό για να εξασφαλίσει τις απαραίτητες υπηρεσίες για τις ανάγκες των ναυτικών , αποστολή του είναι η παροχή μεταωρολογικών προβλέψεων και προειδοποιήσεων για την ασφάλεια της ζωής και της περιουσίας στην θάλασσα, όπως αναγνωρίζεται από την σύμβαση SOLAS.Τέλος, με το πρόγραμμα που έχει δημιουργήσει ο WMO Marine Meteorology and Oceanography Programme (MMOP), συντονίζει , αναπτύσσει και προτείνει πρότυπα και διαδικασίες για ένα πλήρως

ολοκληρωμένο σύστημα θαλάσσιας παρατήρησης , διαχείρισης δεδομένων και υπηρεσιών. Το πρόγραμμα αυτό ανταποκρίνεται στις εξελισσόμενες ανάγκες των ναυτικών με πρωταρχική του προτεραιότητα την ασφάλεια στη θάλασσα. (17)

4.6 GATT / WTO

4.6.1 Ίδρυση και διάρθρωση

Η Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου- GATT (General Agreement on Tariffs and Trade) αποτελεί εξειδικευμένη οργάνωση του ΟΗΕ με βασικό στόχο την βελτίωση και επέκταση των όρων και δυνατοτήτων του διεθνούς εμπορίου. Ιδρύθηκε το 1948 και το Δεκέμβριο του 1995 μετονομάστηκε σε Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου- WTO(World Trade Organization).(18) Σήμερα ο Παγκόσμιος Οργανισμός εμπορίου έχει πάνω απο 160 μέλη που αντιπροσωπεύουν το 98% του Παγκόσμιου εμπορίου και περισσότερες από 20 χώρες επιδιώκουν να ενταχθούν σε αυτον. Οι αποφάσεις του WTO λαμβάνονται με συνβaineση του συνόλου των μελών. Το ανώτατο θεσμικό όργανο είναι η Υπουργική διάσκεψη η οποία συνέρχεται περίπου κάθε δύο χρόνια. Το Γενικό Συμβούλιο διεξάγει τις εργασίες του οργανισμού στα μεσοδιαστήματα μεταξύ των Υπουργικών Διασκέψεων.Εξειδικευμένα επικουρικά όργανα όπως , συμβούλια , Επιτροπές και Υποεπιτροπές που περιλαμβάνουν όλα τα μέλη , διαχειρίζονται και παρακολουθούν την εφαρμογή από τα μέλη των διαφόρων συμφωνιών του WTO.(19,20)

4.6.2 Ο ρόλος

Πρωταρχικός σκοπός του Παγκόσμιου οργανισμού εμπορίου είναι το «άνοιγμα» του εμπορίου προς όφελος όλων.Στον τομέα τη ναυτιλίας ο ρόλος του WTO είναι σημαντικός με εμφανής επιδράσεις στη θαλάσσια πολιτική. Το παγκόσμιο εμπόριο χωρίς την ναυτιλία θα ήταν αυστηρά περιορισμένο. Κατα συνέπεια , οποιαδήποτε αλλαγή ή διαταραχή στο παγκόσμιο εμπόριο έχει επιπτώσεις στην ναυτιλιακή βιομηχανία, η κλίμακα της οποίας εξαρτάται από το εύρος και την έκταση αυτής της αλλαγής .Συνεπώς , οι εργασίες του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου

παρακολουθούνται στενά από τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Ως ο μόνος διεθνής οργανισμός που ασχολείται με τους παγκόσμιους κανόνες του εμπορίου μεταξύ των εθνών, ο WTO υπάρχει για να διατηρεί ομαλές, προβλέψιμες και ελεύθερες ροές εμπορίου, όπου αυτό είναι δυνατό. Οι συμφωνίες του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου λειτουργούν ως συμβάσεις που δεσμεύουν τις κυβερνήσεις να διαηρήσουν τις εμπορικές τους πολιτικές εντός των συμφωνηθέντων ορίων για να βοηθήσουν τους παραγωγούς αγαθών και υπηρεσιών, τους εισαγωγείς και εξαγωγείς να διεξάγουν τις δραστηριότητες τους. Επιπρόσθετα, ιδιαίτερο για την ναυτιλία είναι το έργο του οργανισμού για τους τελωνειακούς δασμούς στις εισαγωγές εμπορευμάτων. Το έργο αυτό εμποδίζει τις χώρες να χρησιμοποιήσουν προστατευτικά μέτρα για να στηρίξουν τους δικούς τους παραγωγούς, μια διαδικασία που μειώνει τις παγκόσμιες εισαγωγές και εξαγωγές. Τέλος, ο WTO εκπονεί επίσης αξιόπιστες αξιολογήσεις εμπορικής πολιτικής για τα μέλη του και διατηρεί μια ολοκληρωμένη βάση δεδομένων εμπορικών στατιστικών προσβάσιμη σε όλους.(21)

5.Ιδιωτικοί Διεθνείς οργανισμοί με σημαντικό ρόλο στην ναυτιλία.

5.1 P&I Clubs

Οι Αλληλασφαλιστικοί συναιτερισμοί πλοιοκτητών (Protection and Indemnity Clubs- P&I Clubs) είναι συναιτερισμοί που δημιουργήθηκαν από τους ίδιους τους πλοιοκτήτες, μετά την άρνηση των ασφαλιστών να αναλαμβάνουν την κάλυψη κάθε ασφαλιστικού κινδύνου. Τα γραφεία τους εδρεύουν στο Λονδίνο (UK club), απ'όπου και δημιουργήθηκαν το 1899. (22)

Κάθε P&I Club,είναι μια ανεξάρτητη, μη κερδοσκοπική ένωση αμοιβαίας ασφάλισης, η οποία παρέχει κάλυψη στους πλοιοκτήτες και στα μέλη της έναντι υποχρεώσεων τρίτων που προκύπτουν από τη χρήση και τη λειτουργία πλοίων. Κάθε Club ανήκει στον πλοιοκτήτη και τα ναυλωτικά μέλη του και οι λειτουργίες και οι δραστηριότητές του επιβλέπονται από ένα διοικητικό συμβούλιο ή επιτροπή, που εκλέγεται από τα μέλη. Οι καθημερινές λειτουργίες των συναιτερισμών διεκπεραιώνονται από επαγγελματίες διευθυντές, είτε «εσωτερικούς» ή εξωτερικούς, οι οποίοι διορίζονται από το διοικητικό συμβούλιο/επιτροπή του συναιτερισμού τους και αναφέρονται στο δικό τους.

Οι Αλληλασφαλιστικοί συναιτερισμοί πλοιοκτητών,καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα ευθυνών, όπως απώλεια ζωής και σωματικές βλάβες στο πλήρωμα, τους επιβάτες και

άλλους στο πλοίο, απώλεια και ζημιά φορτίου, ρύπανση από πετρέλαιο και άλλες επικίνδυνες ουσίες, απομάκρυνση ναυαγίων, σύγκρουση και ζημιά σε περιουσία. Επίσης παρέχουν ένα ευρύ φάσμα υπηρεσιών στα μέλη τους, συμπεριλαμβανομένου του χειρισμού αξιώσεων, συμβουλών για νομικά ζητήματα και πρόληψης ζημιών, και διαδραματίζουν τακτικά πρωταγωνιστικό ρόλο στο συντονισμό της απόκρισης και διαχείρισης των ναυτικών ατυχημάτων.

Η κάλυψη P&I έχει σχεδιαστεί για να συμπληρώνει την ασφάλιση κύτους και μηχανημάτων ενός σκάφους και τις σχετικές καλύψεις. Διακρίνεται από τη συνήθη ναυτική ασφάλιση στο ότι βασίζεται στην αρχή της μη κερδοσκοπικής αμοιβαιότητας, όπου μέλη του συλλόγου είναι τόσο οι ασφαλιστές όσο και οι ασφαλισμένοι. Κατά συνέπεια, το εύρος κάλυψης που προσφέρει η ασφάλιση P&I είναι αξεπέραστο ως προς την εμβέλεια και τη σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας(23).

5.2 Baltic Exchange

Το Baltic Exchange ιδρύθηκε το 1974 και είναι η κορυφαία πηγή δεδομένων ανεξάρτητων θαλάσσιων αγορών παγκοσμίως. Οι πληροφορίες του χρησιμοποιούνται από ναυλομεσίτες, ιδιοκτήτες και χειριστές, εμπόρους, χρηματοδότες και ναυλωτές ως αξιόπιστη και ανεξάρτητη οπτική των αγορών χύδην ξηρού φορτίου, δεξαμενοπλοίων, αερίου, εμποροκιβωτίων και αεροπορικών μεταφορών. Η συνεισφορά του στην ναυτιλία είναι καθοριστική καθώς προσφέρει πληροφορίες για ένα σύνολο δεικτών και συνιστά κεντρικό άξονα για την ανταγωνιστικότητα των μεταφορών. Επιπρόσθετα αποτελεί «εργαλείο» εξασφάλισης υψηλών προτύπων πρακτικής και συνεργασίας.

Το Baltic Exchange απαρτίζεται από περισσότερα από 600 μέλη, έχοντας έδρα το Λονδίνο και γραφεία σε Σιγκαπούρη, Σαγκάη και Αθήνα.(24)

5.3 ICS

Ο International Chamber of Shipping (ICS) είναι μια διεθνής, ανεξάρτητη, μη κερδοσκοπική εμπορική ένωση με έδρα το Λονδίνο. Αποτελεί την παγκόσμια εμπορική ένωση για πλοιοκτήτες και φορείς εκμετάλλευσης και εκπροσωπεί τις παγκόσμιες εθνικές ενώσεις πλοιοκτητών πάνω από το 80% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου.

Αποτελείται από μέλη περίπου 40 χωρών, μέσω των οποίων η δομή του οργανισμού μοναδικά και νόμιμα αντιπροσωπεύει τη σημαντική πλειοψηφία της

διεθνούς ναυτιλίας. Οι εθνικές του ενώσεις-μέλη αντιπροσωπεύουν ναυτιλιακές εταιρείες από όλους τους τομείς της κοινότητας των πλοιοκτητών περιλαμβανομένων πλοίων μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου, πετρελαιοφόρων, δεξαμενόπλοιων, χημικών, πλοίων μεταφοράς αερίου, πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, πλοίων γενικού φορτίου, πλοίων υποστήριξης ανοικτής θαλάσσης και επιβατηγά πλοία.

Ο ICS ιδρύθηκε το 1921 για να διασφαλίσει την ανάπτυξη, την προώθηση και την εφαρμογή βέλτιστων πρακτικών σε ολόκληρο τον κλάδο της ναυτιλίας. Σήμερα, συνεχίζει να υποστηρίζει τη ναυτιλία και να είναι ο κορυφαίος υποστηρικτής για υψηλά λειτουργικά πρότυπα και ένα ρυθμιστικό περιβάλλον που περιλαμβάνει την ασφάλεια, το περιβάλλον, τις ανοιχτές αγορές και τον θεμιτό ανταγωνισμό.

Ως η συλλογική φωνή της διεθνούς ναυτιλιακής βιομηχανίας, διατυπώνει και υποστηρίζει τις θέσεις των πλοιοκτητών σε διεθνείς ρυθμιστικές αρχές όπως ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός και ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας καθώς και σε άλλες κυβερνητικές αρχές και σχετικούς ενδιαφερόμενους φορείς. Επίσης, στοχεύει να επηρεάσει θετικά τις ρυθμιστικές αλλαγές διατηρώντας παράλληλα υψηλά πρότυπα ποιότητας, ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος. (25)

5.4 IACS

Η Διεθνής Ένωση Νηογνώμωνων – IACS (International Association of Classification Societies) ιδρύθηκε το 1968 και αποτελεί έναν μη κερδοσκοπικό οργανισμό νηογνώμωνων που θεσπίζει τα τεχνικά πρότυπα και τις απαιτήσεις που αφορούν την ασφάλεια στην θάλασσα και την προστασία του περιβάλλοντος και διασφαλίζει την εφαρμογή τους. Η ένωση εκτελεί το έργο της μέσω μιας ομάδας εμπειρογνώμωνων και παρέχει ένα Σύστημα Πιστοποίησης Συστήματος Ποιότητας (Quality System Certification Scheme -QSCS) με το οποίο συμμορφώνονται τα μέλη του .

Περισσότερο από το 90% της παγκόσμιας χωρητικότητας καλύπτεται από τους κανόνες και τα πρότυπα σχεδιασμού του IACS ενώ αναγνωρίζεται ως ο κύριος τεχνικός σύμβουλος του IMO και συνεισφέρει μοναδικά στην ναυτιλία.(26)

Σήμερα αποτελείται από δώδεκα μέλη τα οποία είναι: (27)

- ABS [American Bureau of Shipping]
- BV [Bureau Veritas]
- CCS [China Classification Society]
- CRS [Croatian Register of Shipping]
- DNV [Det Norske Veritas]

- IRCLASS [Indian Register of Shipping]
- KR [K. Register of Shipping]
- LR [Lloyd's Register]
- NK [Nippon Kaiji Kyokai]
- PRS [Polish Register of Shipping]
- RINA [Registro Italiano Navale]
- RS [R. Register of Shipping]

Επιπρόσθετα, στις 14 Δεκεμβρίου του 2005 εγκρίθηκαν από τον IACS προς εφαρμογή τη 1^η Απριλίου του 2006 δύο «Κοινοί Δομικοί Κανόνες για τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου και τα πετρελαιοφόρα» ("Common Structural Rules for Bulk Carriers and Oil Tankers" (CSR BC & OT)), με σκοπό μια πιο αποτελεσματική, αξιόπιστη και ασφαλέστερη ναυτιλία. Αυτό το σύνολο κανόνων διαμορφώνει κοινές απαιτήσεις για τα πετρελαιοφόρα και τα πλοία χύδην φορτίου. (26)

5.5 BIMCO

Η BIMCO (Baltic and International Maritime Council) αποτελεί την μεγαλύτερη ναυτιλιακή οργάνωση μη κυβερνητικού χαρακτήρα με πάνω από 1.900 μέλη σε περισσότερες από 130 χώρες, αντιπροσωπεύοντας το 60% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Στεγάζεται σε γραφεία στην Κοπεγχάγη, τη Σιγκαπούρη, τη Σαγκάη, την Αθήνα και το Λονδίνο. Τα μέλη της αποτελούν πλοιοκτήτες, μεσίτες, πράκτορες και φορείς της ναυτιλίας.

Όραμα της οργάνωσης είναι να αποτελεί συνεργάτη εμπιστοσύνης με ηγετική θέση στην παγκόσμια ναυτιλία και μέσω της ανάπτυξη συμβάσεων και ρητρών έχει ως στόχο την διευκολύνει τις εμπορικές δραστηριότητες των μελών της. Επιπλέον, η οργάνωση υποστηρίζει τα μέλη της παρέχοντας ίσους όρους ανταγωνισμού και χρήσιμα εργαλεία και συμβουλές για τον κλάδο. (28)

Ένα σημαντικό επίτευγμα της οργάνωσης επίσης, είναι η εφαρμογή του συστήματος «Shipping Key Performance Indicator system». Το σύστημα KPI αποτελεί ένα παγκόσμιο, αξιόπιστο εργαλείο της παγκόσμιας ναυτιλίας για τον καθορισμό, την μέτρηση και την αναφορά πληροφοριών σχετικά με την λειτουργική απόδοση. Το σύστημα χρησιμοποιεί ένα μοναδικό πρότυπο 63 διαφορετικών δεικτών απόδοσης για να επιτρέπει την πιο συγκεκριμένη και ακριβή σύγκριση πλοίων σε διαφορετικούς τύπους και τομείς. Τα δεδομένα που συλλέγονται είναι ανώνυμα και συγκεντρωτικά και χρησιμοποιούνται από τις ναυτιλιακές εταιρείες προσφέροντας τους ένα σύνολο δυνατοτήτων. (29)

5.6 ICC

Το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο-ICC (International Chamber of Commerce) ιδρύθηκε το 1919 και δημιούργησε την ιδέα για ένα παγκόσμιο σύστημα κανόνων προς τις επενδύσεις και το εμπόριο. Σήμερα όλο και περισσότερες χώρες ανα τον κόσμο εντάσσονται στην οργάνωση ενώ ήδη εκπροσωπεί πάνω από 45 εκατομμύρια εταιρείες σε περισσότερες από 100 χώρες. Μέσω ενός μοναδικού συνδυασμού υπεράσπισης, λύσεων και καθορισμού προτύπων, προάγει το διεθνές εμπόριο, την υπεύθυνη επιχειρηματική συμπεριφορά και μια παγκόσμια προσέγγιση στη ρύθμιση, εκτός από την παροχή κορυφαίων υπηρεσιών επίλυσης διαφορών στην αγορά. Η δράση του οργανισμού καλύπτει μια ευρύ φάσμα θεμάτων τα οποία συμβάλλουν στην διεθνή πολιτική του εμπορίου και των επενδύσεων.(30)

5.7 FONASBA

Η οργάνωση FONASBA- Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents, ιδρύθηκε το 1969, εδρεύει στο Baltic Exchange του Λονδίνου και προωθεί δίκαιες και ισότιμες πρακτικές και διασφαλίζει ότι οι ανάγκες των μελών της γίνονται κατανοητές σε διεθνές, περιφερειακό και μεμονωμένο εθνικό επίπεδο σε όλη την ναυτιλιακή βιομηχανία. Η οργάνωση εκπροσωπεί τους ναυλομεσίτες και τους πράκτορες της ναυτιλίας, παρακολουθεί στενά όλες τις εξελίξεις που τους αφορούν και εξασφαλίζει την προστασία των συμφερόντων τους.

Η οργάνωση έχει συμβουλευτική θέση ως προς τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), United Nations Conference on Trade & Development-UNCTAD και World Customs Organization -WCO. Επίσης συνεργάζεται στενά με πλοιοκτήτες, τον Διεθνή Ναυτιλιακό Επιμελητήριο, την BIMCO, την INTERCARGO και την INTERTANKO.

Σήμερα η οργάνωση FONASBA αποτελείται από 66 χώρες εκπροσωπούμενες από 49 εθνικές ενώσεις μεσιτών και πρακτόρων πλοίων. Όλα τα μέλη των εθνικών ενώσεων που απαρτίζουν την FONASBA ενθαρρύνονται να αποκτήσουν το FONASBA Quality Standard, αποδεικνύοντας την οικονομική τους κατάσταση και την δέσμευσή τους στη ποιότητα.(31)

6. Ναυτιλιακοί Φορείς

Για την πιο αποτελεσματική λειτουργία της ναυτιλίας εκτός των Διεθνών οργανισμών υπάρχουν και διάφοροι φορείς. Με τον όρο «φορείς» εννοούμε μια ομάδα προσώπων- σύλλογο , με επίσημη (θεσμοθετημένη) ή όχι μορφή, που αναπτύσσει διάφορες δραστηριότητες.(32) Σε αυτό το κεφάλαιο θα αναλυθούν κάποιοι βασικοί φορείς και ειδικότερα οι φορείς / θεσμοί οι οποίοι συμβάλλουν σε τροπολογίες και στο να τηρούνται οι νόμοι του IMO και του Παγκοσμίου Ναυτικού Δικαίου, συνεπώς για την βέλτιστη λειτουργία της ναυτιλιακής οικονομίας και προς το συμφέρον της εκάστοτε περιοχής / χώρας στην οποία ανήκει ή εδρεύει αυτός ο θεσμός.

6.1 Ακτοφυλακή

Καθώς ξεκινάμε το κεφάλαιο με τους θεσμούς δεν θα μπορούσαμε να παραλήψουμε την Αμερικανική Ακτοφυλακή- United States Coast Guard. Όπως είναι αντιληπτό το USCG καθότι προστατεύει και τηρεί καθώς και εφαρμόζει νόμους του Παγκοσμίου Ναυτιλιακού Δικαίου, πρωταρχικός του σκοπός είναι η ευημερία και η τήρηση των νόμων στα εδάφη της Αμερικάνικης Κοινοπολιτείας . Φυσικά, όπως το USCG έτσι και η κάθε ακτοφυλακή οποιασδήποτε άλλης χώρας προασπίζεται τα κυριαρχικά και οικονομικά συμφέροντα αυτής και έχοντας πάντα ως γνώμονα τις παγκόσμιες τροπολογίες , τάσεις , νόμους και θεσμούς οι οποίοι τίθενται σε ισχύ ανά τακτα χρονικά διαστήματα. Στην παρούσα πτυχιακή εργασία θα ασχοληθούμε εκτενέστερα με την Αμερικανική Ακτοφυλακή η οποία συμβάλλει δραστικά στην βελτίωση και παράδειγμα προς μίμηση και από τις υπόλοιπες ακτοφυλακές της υφηλίου.

6.1.1 U.S. Coast Guard

Από το 1790 η Αμερικανική Ακτοφυλακή προστατεύει τον Αμερικανικό λαό και προωθεί την εθνική ασφάλεια , την ασφάλεια των συνόρων και την οικονομική ευημερία σε ένα περίπλοκο θαλάσσιο περιβάλλον. Το USCG σώζει όσους κινδυνεύουν και προστατεύει το Αμερικανικό έθνος από όλες τις θαλάσσιες απειλές. Το USCG ως αρωγός των ενόπλων δυνάμεων,οργανισμός επιβολής του νόμου , ρυθμιστική υπηρεσία , μέλος της κοινότητας πληροφοριών των ΗΠΑ και πρώτος ανταποκριτής, χρησιμοποιεί ένα μοναδικό συνδυασμό αρχών, ευρείας δικαιοδοσίας , ευέλικτες επιχειρησιακές δυνατότητες και δίκτυο συνεργασιών. Επιπλέον, είναι κύρια

ομοσπονδιακή υπηρεσία που είναι υπεύθυνη για την ασφάλεια στη θάλασσα , την ασφάλεια και την περιβαλλοντική διαχείριση στα λιμάνια και τις εσωτερικές θαλάσσιες οδούς των ΗΠΑ, κατά μήκος περισσότερων από 95.000 μιλίων της ακτογραμμής των ΗΠΑ, σε όλη την έκταση των 4,5 εκατομμυρίων τετραγωνικών μιλίων της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης των ΗΠΑ (ΑΟΖ) και στην ανοιχτή θάλασσα. Η επίβλεψη του προγράμματος της ακτοφυλακής, η ανάπτυξη πολιτικής και η διαχείριση προσωπικού πραγματοποιούνται στα Αρχηγεία της Ακτοφυλακής που βρίσκονται στην πανεπιστημιούπολη St. Elizabeth's στην Ουάσιγκτον. (33)

Επιπρόσθετα το USCG υλοποιεί μία σειρά κανονισμών η οποία ονομάζεται CFR- Code of Federal Regulations. Το CFR αποτελεί κωδικοποίηση την κωδικοποίηση των γενικών και μόνιμων κανονισμών που δημοσιεύονται στο Ομοσπονδιακό Μητρώο απλο τα εκτελεστικά τμήματα και τις υπηρεσίες της κτβέρνησης των ΗΠΑ. Το CFR χωρίζεται σε 50 τίτλους που αντιπροσωπεύουν ευρείες περιοχές που υπόκεινται σε ομοσπονδιακό κανονισμό. Το CFR εκδίδεται ετησίως επίσημα και αποτελεί κωδικοποίηση των γενικών και μόνιμων κανόνων που δημοσιεύονται από το Γραφείο του Ομοσπονδιακού Μητρώου, παρόλα αυτά δημοσιεύεται και καθημερινά σε ανεπίσημη μορφή. (34)

Για την περίπτωση των δεξαμενοπλοίων , συγκεκριμένα χρησιμοποιούνται το CFR: Title 33. Navigation and Navigable Waters και CFR: Title 46. Shipping.

6.2 ΥΝΑΝΠ

Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής το οποίο έχει ως βοηθητικό όργανο το Κέντρο Επιχειρήσεων του Πολεμικού Ναυτικού και συνεργάζεται με το Ελληνικό Λιμενικό σώμα καθώς και την Ελληνική Ακτοφυλακή έχει ως ρόλο και ως σκοπό ό,τι και το αντίστοιχο Αμερικανικό Coast Guard το οποίο ακολουθεί και βασίζεται στους νόμους του Υπουργείου Ναυτιλίας του αντίστοιχου και εφαρμόζει νόμους , τροπολογίες και θεσμούς της κυβερνητικής πολιτικής.

Το ΥΝΑΝΠ καλύπτει ένα φάσμα αρμοδιοτήτων με τα εξής :

Νηολόγιο, Νηογνώμονες, Θαλάσσια Προστασία και Ρύπανση, Ασφάλεια Λιμένων, Εποχειρησιακή Διαδικασία και Ασφάλεια στους Εμπορικούς Λιμένες , Προστασία των Υδάτινων Συνόρων της Χώρας είτε από κακόβουλες πράξεις είτε από παράνομη μετανάστευση και διακίνηση απαγορευμένων εμπορευμάτων καθώς και από την επιβουλή γειτονικών κρατών στον κυριαρχικό Ελληνικό χώρο. Το ΥΝΑΝΠ έχει ως όργανα επιβολής του νόμου και της διατήρησης της βέλτιστης ισορροπίας στον Ελλαδικό χώρο μέσω τριών στοιχείων. Το Πολεμικό Ναυτικό όπου προστατεύει και ελέγχει την ασφάλεια και την αρμονία στα Ελληνικά υδατα χωρίς αυτά να επηρεάζονται από εχθρική επιβουλή. Το Ελληνικό Λιμενικό Σώμα διατηρεί την ασφάλεια και την διατήρηση της ασφαλούς μεταφοράς όλων των πλωτών μέσων στον Ελλαδικό χώρο , εμπορικών και μη , καθώς και την τήρηση της περιβαλλοντικής προστασίας από αυτά. Τέλος , η Ακτοφυλακή προστατεύει και συνδράμει στον έλεγχο και αποτροπή εισροών λαθρομεταναστών και λαθρεμπορίου βασιζόμενη στο γεγονός πως η χώρα μας είναι μία θαλάσσια επικράτεια με το 65% των συνόρων μας να καλύπτεται από θάλασσα.

Το Υπουργείο νομοθετεί και εφαρμόζει κυβερνητικές τροπολογίες , άρθρα , συνταγματικούς νόμους του κράτους καθώς και ότι ορίζει ο ΙΜΟ για την Μεσόγειο εφόσον η Ελλάδα αποτελεί ένα από τα βασικά και δραστήρια κράτη μέλη των Ηνωμένων Εθνών και του ΙΜΟ. Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία αγγίζει πλέον το μεγαλύτερο όγκο χωρητικότητας παγκοσμίως κάνοντας έτσι τον ρόλο της Ελληνικής Δημοκρατίας και του ΥΝΑΝΠ πολύ σημαντικό ως προς την υπεράσπιση και προάσπιση των Ελληνικών Εμπορικών συμφερόντων είτε σε εγχώριο είτε σε παγκόσμιο επίπεδο.

Δεν πρέπει να παραλείψουμε την συμμετοχή του ΥΝΑΝΠ ως μέλος καταπολέμησης της πειρατείας μέσω του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού καθώς και ως μέλος της Ελλάδας στην Παγκόσμια Πρωτοβουλία για τη καταπολέμηση της πειρατείας.

6.3 Νηογνώμονες

Με τον όρο Νηογνώμονες εννοούμε εταιρείες ταξινόμησης πλοίων (Classification societies) οι οποίες αποτελούν αναγνωρισμένους από το κράτος Ιδιωτικούς Οργανισμούς. Οι νηογνώμονες είναι φυσικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου με αποστολή να κατατάσσουν τα πλοία σε κλάσεις και να τα επιθεωρούν καθ' όλη την διάρκεια της ζωής τους είτε με περιοδικές είτε με έκτακτες επιθεωρήσεις. Οι νηογνώμονες επί της ναυπήγησης των πλοίων χορηγούν έναν αριθμό πιστοποιητικών τα οποία αποτελούν πιστοποίηση των προδιαγραφών της κάθε κλάσης. Τα πιστοποιητικά αυτά είναι: Πιστοποιητικό ταξινόμησης ή κλάσεως (Certificate of Class), Πιστοποιητικό καταμέτρησης

χωρητικότητας (Tonnage Certificate),Πιστοποιητικό γραμμής φόρτωσης (Load Line Certificate),Πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (Certificate of Seaworthiness),Πιστοποιητικό ασφάλειας φορτοεκφορτωτικών μέσων (Cargo Gear Certificate),Πιστοποιητικό βλαβών (παρακολούθησης) (Certificate of Damages) και άλλα ειδικότερης φύσεως.(42)

Η δημιουργία των Νηογνώμωνων ξεκίνησε από την ανάγκη γνώσης και παρακολούθησης της κατάστασης των εμπορικών πλοίων από τα οποία διεξαγόταν το εμπόριο. Περίπου το 1970 δημιουργήθηκε ο πρώτος Νηογνώμονας «Lloyd's Register of Shipping» . Σήμερα οι κυριότεροι νηογνώμονες – αναγνωρισμένοι από την ελληνική νομοθεσία είναι ο Βρετανικός , ο Γαλλικός , ο Αμερικανικός , ο Νορβηγικός , ο Ιταλικός κλπ.(43)

Οι κανόνες που θέτουν οι νηογνώμονες προέρχονται και σχετίζονται με τον ISM Code, τις κατασκευαστικές οδηγίες του IMO , τις κατασκευαστικές προδιαγραφές του ναυπηγίου , τους κανόνες ασφαλείας που ορίζει η SOLAS και ένα σύμπλεγμα οδηγιών και αλληλοεπίδρασης όλων αυτών.

7.Ο τομέας των Δεξαμενοπλοίων.

Τα Δεξαμενόπλοια (Δ/Ξ,tankers) ή φορτηγά πλοία υγρού φορτίου (liquid cargo vessels) αποτελούν ειδικά κατασκευασμένα πλωτά ναυπηγήματα με σκοπό την μεταφορά χύδην υγρών φορτίων. Τα φορτία που μεταφέρουν τα δεξαμενόπλοια ποικίλουν ,με τα σημαντικότερα αυτών να είναι το αργό πετρέλαιο (crude oil carriers) , διάφορα παράγωγα πετρελαίου (product carriers) ,τα υγροποιημένα αέρια (Liquefied Natural Gas-LNG και Liquefied Petroleum Gas-LPG) και τα χημικά φορτία(Chemicals). (35,36)

Παρόλο που απο την αρχαιότητα υγρά φορτία μεταφέρονταν μέσω πλοίων σε διάφορα μέρη του κόσμου ,μετά το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου , με την γενίκευση της μηχανοκίνησης και λόγω της αύξησης της ανάγκης μεταφοράς πετρελαιοειδών δημιουργήθηκαν τα πρώτα πετρελαιοφόρα πλοία.Με την πάροδο του χρόνου ,μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο ,το μέγεθος των tankers αυξανόταν σε

χωρητικότητα όλο και περισσότερο λόγω της αλλαγής των απαιτήσεων για τα φορτία ,ώσπου σήμερα το μήκος τους φτάνει συχνά να είναι τέσσερις φορές μεγαλύτερο από ένα μέσο γήπεδο ποδοσφαίρου.(37) Τα δεξαμενόπλοια σήμερα βάση της μεταφορικής τους ικανότητας σε νεκρό βάρος κατατάσσονται σε: (38)

- Product Tankers, 10.000-60.000 dwt
- Panamax, 50.000-80.000 dwt
- Post Panamax ,75.000-90.000 dwt
- Aframax, 80.000-120.000 dwt
- Suezmax, 120.000-315.000 dwt
- Very Large Crude Carrier (VLCC), -200.000-315.000 dwt
- Ultra Large Crude Carrier (ULCC), -315.000-550.000 dwt

Συμπεραίνουμε ότι, λόγω της επικινδυνότητας τους και της τεράστιας μεταφορικής τους ικανότητας σε όλο τον πλανήτη δεν θα μπορούσαν να μην έχουν δημιουργηθεί ειδικά για τον κλάδο των δεξαμενοπλοίων διάφοροι οργανισμοί και θεσμοί που θα εξασφάλιζαν την ασφαλέστερη και αποδοτικότερη λειτουργία τους. Στο τελευταίο αυτό κεφάλαιο της παρούσας πτυχιακής εργασίας θα αναλύσουμε τους σημαντικότερους από αυτούς οργανισμούς με εξειδίκευση στον κλάδο των πλοίων μεταφοράς υγρών φορτίων.

7.1 INTERTANKO

Η Διεθνή Ένωση Ανεξάρτητων Ιδιοκτητών Δεξαμενοπλοίων -INTERTANKO (International Association of Independent Tanker Owners) ιδρύθηκε το 1970 με έδρα την Νορβηγία και πρόκειται για έναν Μη Κυβερνητικό Οργανισμό.Αποτελεί μια εμπορική ένωση ανεξάρτητων ιδιοκτητών δεξαμενοπλοίων και εταιριών από μεγάλα ναυτιλιακά κράτη και εργάζεται ενεργά σε ένα ευρύ φάσμα επιχειρησιακών, νομικών και εμπορικών θεμάτων.

Η οργάνωση συχνά μετέχει σε διάφορες συνδιασκέψεις και συνεργάζεται στενά με τους ομόλογους της στον κλάδο όπως ,OCIMF (Oil Companies International Marine Forum), CDI (Chemical Distribution Institute), Society of International Gas Tanker and Terminal Operators (SIGTTO), International Association of Class Societies (IACS), International Group of P&I Clubs, Port State Control, US Coast Guard και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Η ένωση επίσης έχει ρόλο παρατηρητή στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), τη Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD) και τα Διεθνή Ταμεία Αποζημίωσης Ρύπανσης από Πετρέλαιο (IOPC), συμβάλλοντας ενεργά στο έργο τους.

Ο ρόλος της Intertanko στην ναυτιλία είναι και καθοριστικός καθώς λειτουργεί με σκοπό να εξασφαλίσει μια δίκαιη κατανομή ευθυνών και υποχρεώσεων για τα δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν πετρέλαιο και άλλες χημικές ουσίες ενώ σκοπός της είναι η ανάπτυξη και υλοποίηση πρακτικών και προτύπων για την ασφάλεια του περιβάλλοντος και της ναυσιπλοΐας.(39)

7.2 OCIMF

Η Οργάνωση Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) Ιδρύθηκε το 1970 ως απάντηση στην αυξανόμενη δημόσια ανησυχία για την θαλάσσια ρύπανση από πετρέλαιο , μετά το περιστατικό του πλοίου Torrey Canyon το 1967. Σήμερα ο OCIMF έχει εξελιχθεί σε ηγετική αρχή σε θέματα ασφάλειας για την παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία και απαριθμεί περισσότερες από 100 εταιρείες μέλη ενώ επίσης αναλαμβάνει συμβουλευτική θέση στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO).

Αποστολή της οργάνωσης είναι η προώθηση της ασφαλούς και υπεύθυνης μεταφοράς αργού πετρελαίου , προϊόντων πετρελαίου και φυσικού αερίου αναπτύσσοντας βέλτιστες πρακτικές στο σχεδιασμό, την κατασκευή και την ασφαλή λειτουργία δεξαμενόπλοιων, φορηγίδων και πλοίων ανοικτής θαλάσσης μέσω επαφών τους με θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς και λαμβάνοντας πάντα υπόψη τον ανθρώπινο παράγοντα.

Επιπλέον, ο OCIMF παρέχει ένα κατάλογο εργαλείων και προγραμμάτων επιθεώρησης που χρησιμοποιούνται από πλοιοκτήτες, διαχειριστές και ναυλωτές σε όλο τον κόσμο για την ενίσχυση της ασφάλειας της λειτουργίας τους. Αυτό περιλαμβάνει το Πρόγραμμα Αναφοράς Επιθεώρησης Πλοίου (SIRE), τη Βάση Δεδομένων Επιθεώρησης Πλοίων ανοικτής θάλασσας (OVID) και το Marine Terminal Information System (MTIS).(40)

7.3 ISGOTT

Ο International Guide for Oil Tankers and Terminals (ISGOTT) αποτελεί έναν οδηγό καθοδήγησης σχετικά με την ασφαλή λειτουργία των πετρελαιοφόρων και των τερματικών σταθμών που εξυπηρετούν. Ο ISGOTT δημοσιεύθηκε για πρώτη φορά το 1978 συνδυάζοντας τον Οδηγό Ασφαλείας Δεξαμενοπλοίων (Petroleum) του ICS και τον Διεθνή Οδηγό Ασφάλειας Δεξαμενόπλοιων και Τερματικών Σταθμών του OCIMF.Ο

οδηγός πρέπει να ενημερώνεται με βάση τις αλλαγές που πραγματοποιούνται στο σχεδιασμό και τις πρακτικές λειτουργίας των πλοίων βάση των τελευταίων χρονικά τροποποιήσεων στη τεχνολογία και την νομοθεσία.(41)

Αναφορικά με τον ISGOTT συναντάμε σε αυτόν κατασκευαστικές και επιχειρησιακές πληροφορίες, διαδικασίες, τυποποιημένες εκφράσεις, διαστάσεις και εξειδικευμένα κατασκευαστικά στοιχεία όσον αφορά τα διεθνή μεγέθη σωληνών, επιστομίων για την διεθνή συμβατότητα πλοίου με λιμένα σε όλους τους τόπους φόρτωσης/εκφόρτωσης ανά την υφήλιο. Πληροφορίες σχετικά με την σήμανση της κάθε «γραμμής» φορτίου ανάλογα με το περιεχόμενο και το είδος π.χ Vapor Line (Γραμμή αναθυμιάσεων) η οποία έχει ορισθεί από τον ISGOTT με συγκεκριμένες διαστάσεις, σήμανση, χρωματισμό, κατασκευαστικά δεδομένα και διατάξεις. Επιπροσθέτως ο ISGOTT έχει συμπεριλάβει μέχρι και την παραμικρή λεπτομέρεια σε ένα δεξαμενόπλοιο όπως αυτό περιλαμβάνει την σήμανση, σχεδιασμό και χρωτολόγιο της περιοχής προσνήωσης ελικοπτέρου επάνω στα δεξαμενόπλοια ή σε τρυπάνια εξόρυξης πετρελαίου από την θάλασσα καθώς και σε πλατφόρμες εξόρυξης και διάθεσης πετρελαίου στα πλοία. Πληροφορίες λαμβάνουμε και για τις γραμμές φόρτωσης όσον αφορά την παγκόσμια νομοθεσία και τον σχεδιασμό, πάντα σε αναλογία και σχέση με την χωρητικότητα και το βύθισμα του πλοίου. Αναφορικά μπορούμε να πούμε πως ακόμα και οι έλεγχοι πριν την φόρτωση και εκφόρτωση, τον ερματισμό και αφερματισμό, την είσοδο στο αντλιοστάσιο και τους ελέγχους στα επιστόμια στο κατάστρωμα του πλοίου καθώς και όσον αφορά την φρασεολογία και αναφορά μέσω τηλεπικοινωνίας με πολύ υψηλά κύματα (UHF) περιλαμβάνονται και αυτά στον ISGOTT με συγκεκριμένη μορφή. Διάφορα ερωτηματολόγια (check list) τα οποία χρησιμοποιούνται κατά απόλυτο βαθμό και είναι μέρος της διαδικασίας φόρτωσης ή εκφόρτωσης του δεξαμενοπλοίου, για παράδειγμα SSSCL (Ship Shore Safety Check List) Ερωτηματολόγιο Ελέγχου Ασφαλείας μεταξύ Πλοίου και Τερματικού Σταθμού υπάρχουν με λεπτομερή τρόπο στον ISGOTT έτσι ώστε να ακολουθούνται πιστά σε κάθε επιχειρησιακή διαδικασία. Άλλα ερωτηματολόγια τα οποία απαρτίζουν τον οδηγό είναι το Ερωτηματολόγιο Ασφαλής Μεταφοράς Πετρελαίου (Pre-Transfer Key Meeting), Ερωτηματολόγιο Ελέγχου πριν την Διεξαγωγή Πλύσης με Αργό Πετρέλαιο (Pre-Cow Check List Questioner), Σύνοψη Διαδικασίας Φόρτωσης και Εκφόρτωσης (Loading/Discharging Plan), Ερωτηματολόγιο Ασφαλή Ελέγχου της Διαδικασίας Πρωρατικών (Πρόσδεσης-Απόδεσης) σε τερματικό σταθμό ή με ρυμουλκά (Pre-Mooring Safety Procedure Check List). Επίσης ένα πολύ σημαντικό κομμάτι στα δεξαμενόπλοια αποτελεί η πλύση των κυτών φορτίου με νερό για την μεταφορά άλλου είδους υγρού φορτίου σε σχέση με το προηγούμενο ή για δεξαμενισμό (Pre-water washing Questionnaire), Ερωτηματολόγιο για την ασφαλή πλύση και προετοιμασία.

Στον ISGOTT θα συναντήσουμε και το λεγόμενο VIQ (Vessel Information Questionnaire) το οποίο μας καθοδηγεί με διατάξεις, κανονισμούς και ελέγχους οι οποίοι καθοδηγούν τα πλοία έτσι ώστε να προσαρμόζει η κάθε εταιρεία στα πλοία της ένα

ξεχωριστό ερωτηματολόγιο με πληροφορίες και ελέγχους στο οποίο θα βασιστεί για τους ελέγχους και τις επιθεωρήσεις που θα διεξάγονται σε τακτά χρονικά διαστήματα επάνω στο πλοίο, τέτοιες επιθεωρήσεις είναι η Γενική Επιθεώρηση Πλοίου/Φορτίου (SHIRE Vetting Inspection) και Επιθεώρηση Ελέγχου και Ασφαλείας από την εκάστοτε αρχή της κάθε χώρας (Port State Control Inspection). Τέλος, υπάρχει ολόκληρο κεφάλαιο το οποίο μας δίνει πληροφορίες για την εκτενή προετοιμασία του πλοίου για δεξαμενισμό.

Πηγές

1. ICS, <https://www.ics-shipping.org/about-ics/>
2. Βλάχος Π., Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα, 2007
3. Wikipedia – διεθνεις οργανισμος, https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%94%CE%B9%CE%B5%CE%B8%CE%BD%CE%AE%CF%82_%CE%BF%CF%81%CE%B3%CE%B1%CE%BD%CE%B9%CF%83%CE%BC%CF%8C%CF%82
4. IMO (2021) IMO – the International Maritime Organization – is the United Nations specialized agency with responsibility for the safety and security of shipping and the prevention of marine and atmospheric pollution by ships ανασύρθηκε στις 20/12/2021 από <https://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>
5. IMO (2021) **Brief History of IMO ανασυρθηκε 20/12/2021,** <https://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>
6. The role of the International Maritime Organization in reducing vessel threat to whales: Process, options, action and effectiveness
7. Ameer Abdulla, PhD, Olof Linden, PhD (editors). Maritime traffic effects on biodiversity in the Mediterranean Sea: Review of impacts, priority areas and mitigation measures. Malaga, Spain: IUCN Centre for Mediterranean Cooperation. Vol.1, 184 pp., 2008
8. Frank P., Sutto L., Impact analysis on shipping lines and European ports of a cap- and-trade system on CO2emissions in maritime transport, Maritime Policy & Management: The flagship journal of international shipping and port research, Volume 41, Issue 1, 2014, 61-78
9. History of ILO <https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/history/lang--en/index.htm>
10. Mission and impact of the ILO <https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/mission-and-objectives/lang--en/index.htm>

11. MLC 2006 https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_090250.pdf
12. [Oana Adăscăliței](#) The Maritime Labour Convention 2006 – A Long-awaited Change in the Maritime Sector [The Maritime Labour Convention 2006 – A Long-awaited Change in the Maritime Sector - ScienceDirect](#)
13. <https://unctad.org/about>
14. Role of UNCTAD Wikipedia- <https://unctad.org/about>
15. CSG -Consultive Shipping Group <https://www.translatum.gr/forum/index.php?topic=159805.0>
16. HISTORY OF WMO <https://public.wmo.int/en/about-us>
17. Marine Meteorology and Oceanography Programme- WMO Programmes
<https://public.wmo.int/en/programmes/marine-meteorology-and-oceanography-programme>
18. HISTORY OF TRADE -WTO https://www.wto.org/english/thewto_e/history_e/history_e.htm
19. Membership -WTO https://www.wto.org/english/thewto_e/thewto_e.htm
20. Overview-WTO https://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/wto_dg_stat_e.htm
21. WORLD TRADE ORGANIZATION <https://www.maritimeinfo.org/en/Maritime-Directory/world-trade-organization>
22. M.ΒΡΑΝΙΚΟΥ-Ε.ΔΕΜΕΣΤΙΧΑ ,ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΔΙΚΑΙΟ γ' έκδοση-ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ, Κεφ.1.σελ.11-P&I Clubs –
https://www.eef.edu.gr/media/5899/nautiliako_dikaio_book.pdf
23. P&I Clubs , [About us - The International Group of P&I Clubs \(igpandi.org\)](#)
24. Baltic Exchange - <https://www.balticexchange.com/en/who-we-are/the-baltic-code.html>
25. ICS- <https://www.ics-shipping.org/about-ics/>
26. IACS About- <https://www.iacs.org.uk/about/>
27. IACS Members-<https://www.iacs.org.uk/about/members/>
28. BIMCO- <https://www.bimco.org/>
29. Shipping Key Performance Indicator system- <https://www.shipping-kpi.org/about>
30. ICC- <https://iccwbo.org/about-us/who-we-are/>
31. FONASBA- <https://www.fonasba.com/fonasba-member>
32. «φορέας»-ορισμός <https://el.wiktionary.org/wiki/%CF%86%CE%BF%CF%81%CE%AD%CE%B1%CF%82>
33. USCG- <https://www.uscg.mil/>

34. CFR- https://en.wikipedia.org/wiki/Code_of_Federal_Regulations
35. Μεταφορά φορτίων ,Ιδρυμα Ευγενίδου -Κεφ.9 Δεξαμενόπλοια
https://www.eef.edu.gr/media/3764/metafora_fortion_pdf_site.pdf
36. <https://www.maritimeinfo.org/en/Maritime-Directory/tankers>
37. Wikipedia, Ιστορία των δεξαμενοπλοίων <https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%94%CE%B5%CE%BE%CE%B1%CE%BC%CE%B5%CE%BD%CF%8C%CF%80%CE%BB%CE%BF%CE%B9%CE%BF>
38. ΟΕΠ-Ιδρυμα Ευγενίδου, Πίνακας 2.5.2 σελ.31
https://www.eef.edu.gr/media/2537/e_j00084.pdf
39. INTERTANKO <https://www.intertanko.com/about-us>
40. OCIMF <https://www.ocimf.org/about-ocimf>
41. ISGOTT <https://maritimecyprus.com/2020/06/29/international-safety-guide-for-oil-tankers-and-terminals-isgott/>
42. Ναυτιλιακό Δίκαιο – Ιδρυμα ευγενίδου Κεφ.1 Νηογνώμονες
https://www.eef.edu.gr/media/5899/nautiliako_dikaio_book.pdf
43. Νηογνώμονας – wikipedia
<https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CE%B7%CE%BF%CE%B3%CE%BD%CF%8E%CE%BC%CE%BF%CE%BD%CE%B1%CF%82>
44. Πηγή φωτογραφίας εξωφύλλου Google.com

