

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ**

**ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ**

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**ΤΟΥ**

**ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟΥ ΦΟΙΤΗΤΗ Α΄ ΚΥΚΛΟΥ**

**ΣΟΥΛΤΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ**

**ΜΕ ΘΕΜΑ**

**«ΟΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΣΗΜΑΙΑΣ (FLAG  
STATE) ΚΑΙ ΤΟΝ ΤΡΟΠΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΩΝ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ»**

**ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ ΚΑΘΗΓΗΤΕΣ**

**ΒΛΑΧΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ**

**ΓΚΙΖΙΑΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ**

**ΣΑΜΠΡΑΚΟΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ**

**ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2005**

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

		Σελ.
	Πρόλογος	6
	Εισαγωγή	7
	Κύριες συντομογραφίες	8
	Κατάλογος Πινάκων	9
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : Τι έχει γίνει μέχρι σήμερα</b>		
1.1	Γενικά	9
1.2	Συνθήκες Ανοικτής Θαλάσσης και του Δικαίου της Θάλασσας	10
1.3	Συμβάσεις IMO	11
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : Ιστορικό Παράρτημα</b>		
2.1	Η Ιστορία της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας	17
2.2	Ισχύοντες Κώδικες Ασφαλείας πριν από τον ISPS Code	23
2.3	Ο ρόλος του F.S. σήμερα	27
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : Το νομικό πλαίσιο</b>		
3.1	Νηολόγια	36
3.1.1	Γενικά περί νηολογίων	36
3.1.2	Τέλη – έξοδα νηολόγησης και εγγραφής υποθήκης	37
3.1.3	Ποια πρόσωπα νομιμοποιούνται να κάνουν έρευνα στο νηολόγιο	38
3.1.4	Αρμοδιότητες του Νηολόγου και Ναυτικού Υποθηκοφύλακα	38
3.1.5	Τήρηση σχετικών βιβλίων	39
3.1.5.1	Βιβλία Νηολογίων	39
3.1.5.2	Βιβλία Υποθηκών	40
3.1.5.3	Βιβλίο Κατασχέσεων	40
3.1.5.4	Ειδικό βιβλίο πρωτοκόλλου για τις Αρχές που τηρούν Νηολόγια	41
3.1.5.5	Βιβλίο απορριπτικών εκθέσεων	41

3.1.6	Έλεγχος των νηολογίων και ναυτικών υποθηκολογίων και αρμοδιότητα του νηολόγου ως «οιονεί» δικαστικού υπαλλήλου	41
3.1.7	Νηολόγηση πλοίου – απαιτούμενα δικαιολογητικά	42
3.1.7.1	Νηολόγηση πλοίου υπό ναυπήγηση κατά τις πάγιες διατάξεις	42
3.1.7.2	Νηολόγηση πλοίων κοινών διατάξεων και θαλαμηγών	45
3.1.7.3	Νηολόγηση βάσει των διατάξεων του άρθρου 13 ΝΔ 2687/53	47
3.2	Επάνδρωση Ελληνικών εμπορικών πλοίων	49
3.3	Αντικείμενο του δικαίου της θάλασσας όσον αφορά το FS	50
3.3.1	Το νομικό καθεστώς του πλοίου	50
3.3.2	Η εθνικότητα του πλοίου και η προϋπόθεση γνήσιου δεσμού μεταξύ FS και πλοίου	51
3.4	Σημειές ευκαιρίας. Διπλά ή παράλληλα νηολόγια και το EUROS	53
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 : Σύγχρονες εξελίξεις στο νομικό πλαίσιο</b>		
4.1	PORT STATE CONTROL	62
4.1.1	Σύντομο Ιστορικό	62
4.1.2	Σκοπός	63
4.1.3	Περιοχή δικαιοδοσίας	63
4.1.4	Σχετικά όργανα	63
4.1.5	Κράτη μέλη	63
4.1.6	Στόχευση	63
4.1.7	Βάση δεδομένων	64
4.1.8	Επιθεωρήσεις	64
4.1.9	Κράτηση	64
4.1.10	Γραμματεία	64
4.1.11	Δομή	65
4.1.12	Εφαρμογή Paris MOU στην Ελλάδα	65

4.1.13	Νέα Κοινοτική Οδηγία 2001/106	66
4.2	Κώδικας ISPS	67
4.2.1	Εισαγωγή	67
4.2.2	Γεγονότα που ώθησαν στην υιοθέτηση του Κώδικα ISPS	68
4.2.3	ISPS Code. Διεθνής Κώδικας για την ασφάλεια πλοίων και Λιμένων	71
4.2.4	Ανάγκη για την εφαρμογή του	74
4.2.5	Δυσκολίες στην εφαρμογή του	76

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 : Το ιδιόμορφο πρόβλημα των προτύπων ασφαλείας. Σύγκριση με την αλλοδαπή πραγματικότητα παγκοσμίως. Ανταγωνιστικότητα – Ελκυστικότητα**

5.1	Οι υπάρχουσες συμφωνίες P.S.C.	81
5.2	Απόδοση των FS	82
5.3	Η ελληνική σημαία στη λευκή λίστα	83
5.4	Παράγοντας στόχευσης (TARGET FACTOR)	84
5.4.1	Γενικευμένος παράγοντας	84
5.4.2	Ιστορικός παράγοντας	86
5.5	Ανακοίνωση τύπου της Γραμματείας του Paris M.O.U.	87
5.6	2 <sup>η</sup> Διπυργική διάσκεψη των χωρών των μνημονίων συνεννόησης Paris & Tokyo M.O.U.	88
5.7	Paris M.O.U. : Τα πλοία προσαρμόζονται στους κανόνες ασφαλείας	90
5.8	Ανανεώνεται το ελληνικό νηολόγιο	91
5.9	Έτος ανταγωνιστικότητας της Ελληνικής Ναυτιλίας το 2005	93
5.10	1998 – 2004. Παραγγελία για 859 πλοία στα ναυπηγεία της Άπω Ανατολής	94

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 : Συμπεράσματα – Προτάσεις**

6.1	Εναλλακτικές λύσεις	98
6.1.1	Ρυθμίζοντας τις νέες εισόδους – νηολόγια	98

6.1.2	Φέρνοντας τα F.S. σε συμμόρφωση με τα πρότυπα	99
6.1.3	Αστυνομεύοντας τα υπάρχοντα F.S.	100
6.1.4	Μέθοδοι για την αλλαγή	101
6.2	Συμπεράσματα	102

	<b>Επίλογος</b>	104
--	-----------------	-----

### **ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ**

Πίνακας 1:	Πλοία υπό Ελληνική Σημαία «στόχος» προς επιθεώρηση (black list) από το 1993 και μέχρι το 1996, λόγω του αυξημένου ποσοστού κρατήσεων.	82
Πίνακας 2:	Η Ελληνική σημαία στην γκριζα λίστα με τον νέο τρόπο υπολογισμού για τα έτη 1999 και 2000.	83
Πίνακας 3:	Η Ελληνική Σημαία για τρίτο συνεχές έτος στην «Λευκή Λίστα».	84
Πίνακες	Τρεις (3) συγκριτικοί πίνακες εφαρμογής ανά περιοχή των	110-115
Παραρτήματος 1	συμφωνιών του PORT STATE CONTROL.	
Πίνακες	Δέκα επτά (17) Πίνακες – γραφήματα από PARIS MOU	116-130
Παραρτήματος 2	ANNUAL REPORT – 2003 με συγκριτικά στοιχεία επιθεωρήσεων MOU, παρατηρήσεων – κρατήσεων πλοίων και Λευκή – Γκρι και Μαύρη Λίστες Flag States	
	<b>Βιβλιογραφία (Ελληνική – Ξενόγλωσση) – Πηγές</b>	131-134

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα διπλωματική εργασία με τίτλο «**Οι τελευταίες εξελίξεις σχετικά με το κράτος σημαίας (Flag state) και τον τρόπο εφαρμογής των σχετικών διατάξεων**», εκπονήθηκε κατά το διάστημα Απριλίου – Σεπτεμβρίου 2004, στα πλαίσια του Μεταπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς.

Αισθάνομαι την ανάγκη να εκφράσω τις θερμές μου ευχαριστίες:

- στον επιβλέποντα καθηγητή Βλάχο Γεώργιο για την πολύτιμη καθοδήγησή του κατά την εκπόνηση της εργασίας μου και την αμέριστη συμβολή του στη διάθεση βιβλιογραφικών αναφορών (από το συγγραφικό του και όχι μόνο έργο), και την παροχή συμβουλών και πληροφοριών μέσα από την πολύχρονη παρουσία του στους χώρους της εκπαίδευσης και της ναυτιλίας.
- Στους πολλούς, ικανούς και αγαπητούς συναδέλφους από διάφορες υπηρεσίες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, για την βοήθεια που μου πρόσφεραν, σε πληροφόρηση, βιβλιογραφία, τεχνική υποστήριξη, συμβουλές και πολύτιμες γνώσεις από την ενασχόλησή τους σε διάφορες θέσεις.

### Υπεύθυνη Δήλωση Προτοτυπίας

«Η συγκεκριμένη διπλωματική εργασία δεν έχει υποβληθεί σε άλλο ΑΕΙ της ημεδαπής ή της αλλοδαπής για την απόκτηση Μεταπτυχιακού Διπλώματος Εξειδίκευσης».

Το κύριο περιεχόμενο της εργασίας απαρτίζεται από 26.738 λέξεις.
--

Κωνσταντίνος Χ. ΣΟΥΛΤΟΣ

## Εισαγωγή

Στη μεταπτυχιακή εργασία που ακολουθεί γίνεται προσπάθεια εξέτασης των πρακτικών επιπτώσεων των αντίστοιχων ρόλων του κράτους σημαίας (Flag state) και των λιμενικών αρχών ελέγχου (Port State Control) στη ναυτιλιακή βιομηχανία και ευρύτερα, μετά και τις τελευταίες εξελίξεις.

Η εργασία δομείται με τέτοιο τρόπο, ώστε βήμα-βήμα να διαφαίνονται οι απαρχές, η δομή και οι συντελεστές του θεσμικού πλαισίου. Αποτελείται από έξι (6) συνολικά κεφάλαια.

Συγκεκριμένα, στο **πρώτο κεφάλαιο** επεξηγείται τι έχει γίνει μέχρι σήμερα με περιληπτική αναφορά στις απαρχές του θεσμικού πλαισίου που διέπει το κράτος σημαίας.

Το **δεύτερο κεφάλαιο** αποτελεί το ιστορικό παράρτημα, με συνοπτική αναφορά στο θαύμα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και το εξελισσόμενο θεσμικό πλαίσιο.

Στο **τρίτο κεφάλαιο** ξεδιπλώνεται με περισσότερες λεπτομέρειες το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο (στην έκταση φυσικά που το επιτρέπει ο σκοπός της εργασίας αυτής), όσον αφορά τη νηολόγηση ενός πλοίου, την επάνδρωσή του, καθώς και την εμπλοκή του Δικαίου της Θάλασσας στα θέματα του Κράτους σημαίας.

Το **τέταρτο κεφάλαιο** πραγματεύεται τα θέματα του PORT STATE CONTROL και του κώδικα ISPS, ως τις πιο σύγχρονες εξελίξεις στο θεσμικό πλαίσιο.

Στο **πέμπτο κεφάλαιο** εξετάζονται το ιδίομορφο πρόβλημα των προτύπων ασφαλείας, η ανταγωνιστικότητα της ελληνικής σημαίας, καθώς και οι σημαίες ευκαιρίας και επιχειρείται μια σύγκριση με την αλλοδαπή πραγματικότητα.

Στο **έκτο και τελευταίο κεφάλαιο** αναπτύσσονται τα συμπεράσματα της ανάλυσης που προηγήθηκε και αποτολμάται η παράθεση προτάσεων, καθώς και η μεθοδολογία που θα μπορούσε να ακολουθηθεί, για την επίτευξη μιας ποιοτικής ναυτιλίας.

Η παρούσα μελέτη περιέχει στοιχεία γνώσεων και εμπειρίας κερδισμένα από την εκτέλεση των καθηκόντων μου ως Αξιωματικός του ΛΣ σε διάφορες θέσεις του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, καθώς και μελέτης εκτενούς όγκου σχετικών βιβλιογραφικών αναφορών.

### Κύριες συντομογραφίες

<b>COLREG</b>	International Regulations for Preventing Collisions at Sea
<b>EMSA</b>	European Maritime Safety Agency
<b>HAZID</b>	Hazard Identification
<b>ICLL</b>	International Convention on Load Lines
<b>ILO</b>	International Labour Organization
<b>IMO</b>	International Maritime Organization
<b>ISM</b>	International Safety Management
<b>ISPS</b>	International Ship and Port Security
<b>LOS</b>	Law of the sea
<b>MARPOL</b>	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
<b>MSC</b>	Maritime Safety Committee
<b>MOU</b>	Μνημόνιο
<b>QRA</b>	Quantitative Risk Assessment
<b>OPA</b>	Oil Pollution Act
<b>SOLAS</b>	Safety of Life at Sea
<b>STCW</b>	International Convention on Standards of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers
<b>FS</b>	Flag State
<b>PSC</b>	Port State Control
<b>Βλπ.</b>	Βλέπε
<b>ΕΕ</b>	Ευρωπαϊκή Ένωση
<b>κ.ά.</b>	και άλλα
<b>ΠΣ</b>	Παράγοντας Στόχευσης



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : ΤΙ ΕΧΕΙ ΓΙΝΕΙ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ\*

### 1.1 Γενικά

Η συζήτηση για την συμμόρφωση των **Flag States (FS)** σε διακυβερνητικό επίπεδο, επικεντρώνεται σε δύο αρκετά διαφορετικές διατυπώσεις. Μερικά έθνη έχουν διατυπώσει το ζήτημα ως το μόνιμο πρόβλημα των υποβαθμισμένων πλοίων που νηολογούνται σε κράτη, τα οποία δεν πραγματοποιούν τις διεθνείς υποχρεώσεις τους στο πλαίσιο της Συνθήκης LOS (Law of the sea) και των διάφορων οργάνων του IMO. Άλλα κράτη θέτουν το ζήτημα της έλλειψης και επακόλουθης ανάγκης για πόρους, ώστε να μπορέσουν να πραγματοποιήσουν τις διεθνείς υποχρεώσεις τους. Εντούτοις, πιο πρόσφατα, φαίνεται να υπάρχει μετακίνηση προς την αναγνώριση της ανάγκης συμπόρευσης όλων μαζί των διαφόρων παραγόντων και της διανομής της ευθύνης μεταξύ τους για την ποιότητα της ναυτιλίας, παρά επικέντρωση του ενδιαφέροντός τους μόνο στο **FS**.

Μέχρι τώρα, ίσως επειδή πολλοί από αυτά τα **FS** έχουν την πλειοψηφία της εμπορικής χωρητικότητας στα νηολόγια τους, η διεθνής κοινότητα δεν έχει αντιμετωπίσει επιτυχώς το πρόβλημα εφαρμογής της συμμόρφωσης των **FS** και των υποβαθμισμένων πλοίων. Αντ' αυτού, το επεκταθέν καθεστώς του **Port State Control (PSC)** έχει εξελιχθεί περαιτέρω. Εντούτοις, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι τα κράτη μέλη του IMO επιδιώκουν τους τρόπους να φέρουν όλα τα **FS** σε συμμόρφωση με τα διεθνή πρότυπα και να αποβάλουν τα υποβαθμισμένα πλοία.

Πολλά από αυτά τα **FS** που είναι επίσης αναπτυσσόμενα κράτη ψάχνουν την τεχνολογική και χρηματοδοτική συνδρομή από τα αναπτυγμένα ναυτιλιακά κράτη για να ευθυγραμμίσουν τα νηολόγια τους με τα επίπεδα του IMO. Πολλά από τα αναπτυγμένα κράτη θεωρούν ότι απαιτείται επειγόντως σημαντική βελτίωση στην

ποιότητα των FS, καθώς πολλά από τα υποβαθμισμένα πλοία, που φέρουν τις σημαίες των αποκαλούμενων "Σημαιών ευκαιρίας", είναι η πηγή θαλασσίων ατυχημάτων και θυμάτων. Συγκεντρώνουν επίσης ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα επειδή επιτυγχάνουν χαμηλότερα κόστη, επιχειρώντας ναυτιλιακά μη ανταποκρινόμενοι στα διεθνή πρότυπα.

Γιατί δεν έχει λυθεί ακόμα αυτό το πρόβλημα; Η απάντηση βρίσκεται στα κενά του διεθνούς δικαίου της θάλασσας, στους νόμους που διέπουν τη ναυτιλία και στο από μακρού υφιστάμενο νομικό καθεστώς που καθορίζει την εθνικότητα των πλοίων.

## 1.2 Συνθήκες Ανοικτής Θαλάσσης και του Δικαίου της Θάλασσας

Η Συνθήκη της Γενεύης του 1958 σχετικά με την Ανοικτή θάλασσα είναι ρητώς δηλωτική του ισχύοντος διεθνούς δικαίου.<sup>1</sup> Το άρθρο 4 ορίζει ότι "κάθε κράτος, είτε είναι παράκτιο είτε όχι, έχει το δικαίωμα να διακινεί πλοία φέροντα τη σημαία του στην Ανοικτή θάλασσα. "Το άρθρο 5 προσθέτει:

1 Κάθε κράτος θα καθορίσει τους όρους για την υιοθέτηση της εθνικότητάς του από πλοία, για τη νηολόγηση πλοίων στην περιοχή κυριαρχίας του, και για το δικαίωμα να φέρουν τη σημαία του. Τα πλοία έχουν την εθνικότητα του κράτους του οποίου έχουν το δικαίωμα να φέρουν τη σημαία. *Πρέπει να υπάρχει ένας γνήσιος δεσμός μεταξύ του Κράτους και του πλοίου, ειδικότερα, το Κράτος πρέπει αποτελεσματικά να ασκεί την αρμοδιότητα και τον έλεγχο του στα διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα στα πλοία που φέρουν τη σημαία του.* (έμφαση πρόσθετη).

2 Κάθε κράτος θα χορηγεί στα πλοία στα οποία έχει παραχωρήσει το δικαίωμα να φέρουν τη σημαία του, έγγραφα που να το αποδεικνύουν.

Εντούτοις, η Συνθήκη Ανοικτής Θαλάσσης δεν αναφέρει τι θα έπρεπε να κάνουν τα άλλα κράτη εάν ένα FS δεν ασκεί αποτελεσματικά τις αρμοδιότητες και τον έλεγχο του όπως απαιτείται. Αυτό θεωρήθηκε ότι παρενοχλεί τα κυριαρχικά

δικαιώματα όλων των FS.<sup>2</sup> Κατά συνέπεια, η Συνθήκη Ανοικτής Θαλάσσης λέει ότι τίποτα δεν μπορεί να γίνει από άλλα Κράτη σε τέτοια πλοία, όταν αυτά βρίσκονται στην ανοικτή θάλασσα, καθώς αυτά παραμένουν κάτω από την αποκλειστική αρμοδιότητα του FS.<sup>3</sup> Περαιτέρω, η Συνθήκη Ανοικτής Θαλάσσης δεν παρέχει μηχανισμό για την υποχρεωτική τακτοποίηση των διαφωνιών, αφού αυτό αποτέλεσε το αντικείμενο ενός προαιρετικού πρωτοκόλλου που δεν επικυρώθηκε ευρέως.

Η Συνθήκη του Δικαίου της Θάλασσας του 1982, επικυρωμένη τώρα ευρέως από τουλάχιστον 130 Κράτη και διεθνείς οργανισμούς, επανέλαβε αυτές τις ρυθμίσεις της Συνθήκης Ανοικτής Θαλάσσης του 1958, αλλά με κάποιες ενδιαφέρουσες αλλαγές. Οι υποχρεώσεις του FS τίθενται τώρα σε ξεχωριστό άρθρο (94)<sup>4</sup> και εκτίθεται σε λεπτομέρειες η απεικόνιση των οργάνων του IMO, που έχουν υιοθετηθεί μέχρι τώρα και εκείνων που πρόκειται να υιοθετηθούν στο μέλλον. Πάντως, η διεθνής κοινότητα θα μπορούσε μόνο να συμφωνήσει με εκείνες τις καταστάσεις, όπου ένα κράτος θεωρούσε ότι κατάλληλη δικαιοδοσία και έλεγχος δεν είχε ασκηθεί από ένα FS. Το κράτος θα μπορούσε να απαιτήσει τη συγκεκριμένη έγκριση για να αναφέρει το θέμα στο FS, το οποίο είχε έπειτα το καθήκον να ερευνήσει και να θεραπεύσει την κατάσταση.<sup>5</sup> Καμία εξουσιοδότηση δικαιοδοσίας ή επιβολής κυρώσεων δεν παραχωρήθηκε σε οποιοδήποτε άλλο Κράτος ή διεθνή οργανισμό. Το ποια χρήση θα γίνει των υποχρεωτικών διατάξεων τακτοποίησης διαφωνιών, που περιέχονται στο μέρος XV της Συνθήκης και προορίζονται να διορθώσουν τις καταστάσεις, όπου ένα Κράτος που έχει επικυρώσει τη Συνθήκη του Δικαίου της Θάλασσας, δεν συμμορφώνεται με τα διεθνή νομικά καθήκοντά του ως FS, παραμένει να φανεί.

### 1.3 IMO Conventions

Οι συμβάσεις του IMO δεν παρέχουν επίσης κάποια καλύτερη πηγή επίλυσης των θεμάτων αυτών. Όλα τα βασικά άρθρα των SOLAS, MARPOL και STCW,

απαιτούν τα συμβαλλόμενα μέρη να διαδώσουν όλους τους νόμους, τα διατάγματα, τις εντολές και τους κανονισμούς και να λάβουν όλα τα άλλα μέτρα, τα οποία είναι απαραίτητα για να δώσουν στις Συνθήκες πλήρη και τέλεια αποτελεσματικότητα<sup>6</sup> και να υποβάλουν στον IMO τα κείμενα των νόμων τους, των διαταγμάτων, των εντολών, των κανονισμών και άλλων οργάνων, αποδεικνύοντας ότι εφαρμόζουν πλήρως και τέλεια αυτές τις συμβάσεις.<sup>7</sup> Λίγα κράτη έχουν υποβάλει την τεκμηρίωση που απαιτείται από τις SOLAS και MARPOL στον IMO.<sup>8</sup> Πράγματι, ο IMO δεν έχει λάβει καμία καθοδήγηση από τα μέλη του, ως προς αυτό που θα έπρεπε να κάνει με τέτοιες πληροφορίες εάν περιέχονταν και ίσως μεγαλύτερης σημασίας είναι το γεγονός, ότι δεν υπάρχει καμία καθιερωμένη συνέπεια για την αποτυχία κάλυψης αυτής της απαίτησης, εκτός από τις τροποποιήσεις του 1995 στους κανονισμούς της STCW.

Εντούτοις, ο τότε Γενικός Γραμματέας του IMO, ο κ. William O'Neil, έχει εξηγήσει σαφώς γιατί αυτό δεν μπορεί να συνεχιστεί. Στην ομιλία του για την Παγκόσμια Ημέρα της Ναυτιλίας το 1996, ο κ. O'Neil είπε:

«Η ναυτιλία είναι μια διεθνής βιομηχανία, που είναι υπερήφανη για την παράδοσή της ως προς την ελευθερία των θαλασσών, αλλά αυτό δεν σημαίνει ότι τα πλοία μπορούν να πλέουν οπουδήποτε τους αρέσει, ανεξάρτητα από την κατάστασή τους. Ο ναυτιλιακός κόσμος έχει το δικαίωμα να προσδοκά ότι τα πλοία όλων των εθνών συμμορφώνονται με τα επίπεδα ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας, τα οποία έχουν συμφωνηθεί σε διεθνές επίπεδο. Εξαρτάται από τους πλοιοκτήτες να σιγουρευτούν ότι τα πλοία τους είναι ασφαλή, κατάλληλα επανδρωμένα και δεν μολύνουν τις θάλασσες, ενώ είναι καθήκον των κυβερνήσεων να σιγουρευτούν ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους, συμμορφώνονται με τα πρότυπα που καθορίζονται στις συνθήκες<sup>5</sup> που έχουν επικυρώσει. Εάν αποτυγχάνουν να πράξουν αυτό, τότε ο IMO, ο οποίος έχει τη διαχείριση αυτών των προτύπων, έχει όχι μόνο το δικαίωμα αλλά και την υποχρέωση να λάβει περαιτέρω μέτρα»<sup>9</sup>

Οι SOLAS, MARPOL, STCW, και όλες οι άλλες τεχνικές συμβάσεις που έχουν αναπτυχθεί από τον IMO κατά τη διάρκεια των περασμένων ετών ήταν, και παραμένουν, το βασικό υπόβαθρο. Έτσι η συζήτηση γύρω από τους κανονισμούς που διέπουν τη ναυτιλία, ποιος τους θέτει, πώς λειτουργούν και πώς θα μπορούσαν να βελτιωθούν αποτελεί την πλέον κεντρική και ουσιαστική δραστηριότητα.\*

<sup>1</sup> Convention on the High Seas, Geneva, April 29, 1958, 13 UST 2312, TIAS 5200, 450 UNTS 82, preamble

<sup>2</sup> WHITMAN, DIGEST OF INTERNATIONAL LAW 14 (1968) (από μια ψηφοφορία από 15 υπέρ -30(U.S.) κατά - 17 απέχοντες, στη διάσκεψη του 1958 σχετικά με το Δίκαιο της θάλασσας, δεν έγινε αποδεκτή μια ρύθμιση που θα είχε δώσει τη δυνατότητα σε άλλα από το FS Κράτη, να αρνηθούν την αναγνώριση του εθνικού χαρακτηριστικού ενός πλοίου εάν θεωρούσαν ότι δεν υπήρχε «γνήσιος δεσμός» μεταξύ Κράτους και πλοίου). Θα έπρεπε να ανακληθεί στη μνήμη το γεγονός αυτό εξετάζοντας το θέμα, αφού η Διεθνής Νομοθετική Επιτροπή «ευχήθηκε να καταστεί σαφές ότι η παραχώρηση της σημαίας σε ένα πλοίο δεν μπορεί να είναι μια ασθενής διοικητική πράξη, με τη μη συνοδευτική εγγύηση ότι το πλοίο έχει ως χαρακτηριστικό έναν αληθινό δεσμό με το νέο του Κράτος. Η δικαιοδοσία του Κράτους πάνω στα πλοία, και ο έλεγχος που θα έπρεπε να εξασκεί.....» μπορούν να είναι αποτελεσματικά, μόνο όπου υπάρχει πραγματικά μια σχέση μεταξύ Κράτους και πλοίου, άλλη από την ασθενή νηολόγηση ή την ασθενή παραχώρηση ενός πιστοποιητικού νηολόγησης. Report of the International Law Commission covering the work of its eighth session (UN doc. A/3159), article 29 Commentary, para. (3), II YB ILC 1956, at 279.

<sup>3</sup> High Seas Convention, art. 6(1).

<sup>4</sup> Άρθρο 94 Υποχρεώσεις του Κράτους της σημαίας

1. Κάθε Κράτος θα ασκεί αποτελεσματικά τη δικαιοδοσία και τον έλεγχο του σε διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα πάνω στα πλοία που φέρουν τη σημαία του.
2. Ειδικότερα, κάθε Κράτος θα πρέπει:

- (α) να τηρεί νηολόγιο πλοίων που θα περιέχει τα ονόματα και τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα των πλοίων που φέρουν τη σημαία του, εκτός εκείνων που εξαιρούνται από τους γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανονισμούς λόγω του μικρού τους μεγέθους και
- (β) να ενασκει την δικαιοδοσία τους, δυνάμει του εσωτερικού του δικαίου, επί κάθε πλοίου που φέρει τη σημαία του καθώς επίσης και του πλοιάρχου, των αξιωματικών και του πληρώματος αυτού, αναφορικά με τα διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα που αφορούν το πλοίο.

3. Κάθε Κράτος πρέπει να παίρνει τα απαραίτητα μέτρα για τα πλοία που φέρουν τη σημαία του, ώστε με αυτά να εξασφαλίζεται η ασφάλεια στη θάλασσα, ιδιαίτερα στους κατωτέρω τομείς:

- (α) την κατασκευή, εξοπλισμό και πλοϊμότητα των πλοίων,
- (β) την επάνδρωση των πλοίων, τις συνθήκες εργασίας και εκπαίδευση των πληρωμάτων, λαμβάνοντας υπόψη τις συμβάσεις που εφαρμόζονται διεθνώς,
- (γ) τη χρήση σημάτων, την συντήρηση των μέσων επικοινωνίας και την αποφυγή των συγκρούσεων.

4. Στα μέτρα αυτά θα συμπεριλαμβάνονται και εκείνα που είναι απαραίτητα για να εξασφαλιστεί ότι:

- (α) κάθε πλοίο, πριν από την νηολόγηση του και στη συνέχεια σε εύλογα χρονικά διαστήματα, επιθεωρείται από διαθέτοντες τα κατάλληλα προσόντα επιθεωρητές πλοίων και φέρει χάρτες, ναυτικές εκδόσεις, ναυτιλιακό εξοπλισμό και όργανα κατάλληλα για την ασφαλή ναυσιπλοΐα του.
- (β) κάθε πλοίο τελεί υπό την ευθύνη πλοιάρχου και αξιωματικών οι οποίοι διαθέτουν τα ανάλογα προσόντα, ιδιαίτερα στη ναυτική τέχνη, τη ναυσιπλοΐα, τις τηλεπικοινωνίες και στο χειρισμό των μηχανών, ως επίσης, και ότι το πλήρωμα διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα και είναι επαρκές σε αριθμό για τον τύπο, το μέγεθος, τις μηχανές και τον εξοπλισμό του πλοίου.

(γ) ο πλοίαρχος, οι αξιωματικοί και στο βαθμό που αυτό είναι αναγκαίο, το πλήρωμα είναι πλήρως ενημερωμένοι και τηρούν τους διεθνείς κανονισμούς που ισχύουν και αφορούν στην ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, την αποφυγή των συγκρούσεων, την πρόληψη, περιορισμό και έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης και τη συντήρηση των μέσων ραδιοεπικοινωνίας.

5. Κατά την λήψη των μέτρων που αναφέρονται στις παραγράφους 3 και 4, κάθε Κράτος πρέπει να συμμορφώνεται προς τους γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανονισμούς, διαδικασίες και μεθόδους ενέργειας και να παίρνει όλα τα αναγκαία μέτρα που είναι απαραίτητα για να εξασφαλίσουν την τήρησή τους.

6. Κράτος που έχει σοβαρούς λόγους να πιστεύει ότι η αρμόζουσα δικαιοδοσία και έλεγχος επί ενός πλοίου δεν έχουν ασκηθεί, μπορεί να αναφέρει τα στοιχεία που κατέχει στο Κράτος της σημαίας. Μόλις λάβει μια τέτοια αναφορά, το Κράτος της σημαίας διερευνά το θέμα και, αν χρειαστεί, προβαίνει σε οποιαδήποτε απαραίτητη ενέργεια για να επανορθώσει την κατάσταση.

7. Κάθε Κράτος θα φροντίζει για τη διεξαγωγή έρευνας από ή ενώπιον προσώπου ή προσώπων που διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα, για κάθε ναυτικό ατύχημα ή θαλάσσιο περιστατικό στην ανοικτή θάλασσα που αφορά πλοίο που φέρει τη σημαία του και το οποίο έχει προξενήσει απώλεια ζωής ή σοβαρά τραύματα σε υπηκόους άλλου Κράτους ή σοβαρή ζημιά σε πλοίο ή εγκαταστάσεις άλλου Κράτους ή στο θαλάσσιο περιβάλλον. Το Κράτος της σημαίας και το άλλο Κράτος συνεργάζονται κατά τη διεξαγωγή οποιασδήποτε έρευνας που πραγματοποιείται από το άλλο αυτό Κράτος, σχετικά με το ναυτικό ατύχημα ή το θαλάσσιο περιστατικό. Το Δίκαιο της Θάλασσας  
*Νικολάου Πουλαντζά.*

<sup>5</sup> Law of the Sea Convention, art. 94(6).

<sup>6</sup> SOLAS art. I(b); STCW art. I(b). MARPOL art. I(I) απαιτεί από τα μέρη να εφαρμόσουν τις διατάξεις της Συνθήκης και εκείνα τα κεφάλαια τα οποία τους αφορούν.

<sup>7</sup> SOLAS art. III(b); MARPOL art. II(I)(b); STCW art. IV(I)(a).

<sup>8</sup> Οι αναθεωρήσεις της STCW το 1995 υποχρεώνουν τα Κράτη να υποβάλουν τέτοια τεκμηρίωση στον IMO για επικύρωση. Ούτε η SOLAS ούτε η MARPOL παρέχουν ένα παρόμοιο επικυρωτικό ρόλο για τον IMO.

<sup>9</sup> Το κείμενο μπορεί να αναζητηθεί στην ηλεκτρονική δ/νση του IMO:

< <http://www.imo.org/wmd/96messag.htm> > (Η αναζήτηση έγινε την 28/12/1998).

\*ALTERNATIVES FOR ACHIEVING FLAG STATE IMPLEMENTATION AND  
QUALITY SHIPPING

*Captain J. Ashley Roach*, JAGC, U.S. Navy (ret)

CURRENT MARITIME ISSUES ANT THE INTERNATIONAL MARITIME  
ORGANIZATION.

Edited by *Myron H. Nordquist and John Norton Moore* for CENTER FOR OCEANS  
LAW AND POLICY.



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2:**

### **Ιστορικό παράρτημα**

#### **2.1 Η Ιστορία Της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας\***

Η ιστορία της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας του 19ου και του 20ού αιώνα είναι μια ιστορία επιτευγμάτων. Ο στόλος που διοικούν από την ξηρά Έλληνες επιχειρηματίες και στη θάλασσα Έλληνες καπετάνιοι μέσα σε 200 χρόνια αυξήθηκε πάνω από 4000 φορές και κατέληξε ο ελληνόκτητος στόλος να βρίσκεται σήμερα στην πρώτη θέση της παγκόσμιας κατάταξης, θέση την οποία διατηρεί εδώ και τουλάχιστον μια εικοσαετία. Γιατί οι Έλληνες, όμως; Γιατί άραγε οι επιχειρηματίες και οι ναυτικοί ενός μικρού ευρωπαϊκού κράτους να διαχειρίζονται περισσότερα βαπόρια από τις Ηνωμένες Πολιτείες και την Ιαπωνία και να μεταφέρουν τα εμπορεύματα της Κίνας, της Αυστραλίας ή της Αργεντινής; Και τι σχέση έχει άραγε αυτός ο διεθνής στόλος με την Ελλάδα; Τι «ελληνικό» έχουν αυτά τα καράβια που πλέον σήμερα κάτω από σημαίες 25 τουλάχιστον διαφορετικών χωρών με ναυτιλιακά γραφεία στις πέντε ηπείρους και ναυτικούς πάνω στα πλοία από 10 τουλάχιστον χώρες; Και πού βρίσκονται αυτοί Έλληνες εφοπλιστές; Είναι στο Λονδίνο, στη Νέα Υόρκη ή στον Πειραιά; Και ποιοι άραγε είναι αυτοί οι Έλληνες εφοπλιστές; Είναι όλοι μεγιστάνες του πλούτου, αρχέτυπα επιτυχημένων κοσμοπολιτών επιχειρηματιών της Δύσης, όπως ο Αριστοτέλης Ωνάσης και ο Σταύρος Νιάρχος;

Οι απαντήσεις αναζητούνται στην ιστορική εξέλιξη και τη συγκυρία της διεθνούς ναυτιλίας όσο και στα ειδικότερα συστατικά της ιστορίας της ναυτιλίας των Ελλήνων. Στη «μακρά διάρκεια» και τη συνέχιση δομών που άρχισαν να γίνονται διακριτές τον 18ο αιώνα, που πήραν την τελική μορφή τους τον 19ο αιώνα και που απέδωσαν όλο τους το δυναμικό τον 20ό αιώνα. Η ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας

είναι το αποτέλεσμα μιας μακραίωνης πορείας, εμπειρίας και επιχειρηματικής παράδοσης.

Το 1894 οι Έλληνες κατείχαν το 1% του παγκόσμιου στόλου και τη 13η θέση στην παγκόσμια ναυτιλία· εκατό χρόνια αργότερα, κατέχουν το 16% του παγκόσμιου στόλου και την πρώτη θέση στην παγκόσμια ναυτιλία.

Δεν είναι δυνατή η προσέγγιση της ελληνικής ναυτιλιακής ιστορίας παρά μόνον ως ιστορίας των Ελλήνων, διασκορπισμένων σε διάφορες πόλεις-λιμάνια, κομβικά σημεία του διεθνούς εμπορίου. Άλλωστε, όπως αναφέρει ο Νίκος Σβορώνος, «δεν είναι κατανοητή η ελληνική ιστορία σαν ιστορία του ελληνικού κράτους, αλλά μόνο σαν ιστορία του ελληνισμού». Ο εμπορικός στόλος των Ελλήνων βασίστηκε σε εμπορικά και ναυτιλιακά δίκτυα, που εδραιώθηκαν στη Μεσόγειο και στη βόρεια Ευρώπη μετά το 1830. Μετεξελίχθηκε σε στόλο ελεύθερων φορτηγών πλοίων, που εκτελούσε μεταφορές για λογαριασμό τρίτων χωρών μεταφέροντας χύδην φθηνά φορτία, ανταποκρινόμενος, μ' αυτόν τον τρόπο, στη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές μιας όλο και περισσότερο ενιαίας διεθνούς οικονομίας. Το 19ο αιώνα τα κεντρικά γραφεία των ελληνικών εμπορικών και ναυτιλιακών επιχειρήσεων έδρευαν σε: Οδησσό, Ταϊγάνιο, Βράιλα, Γαλάτσι, Κωνσταντινούπολη, Σμύρνη, Σύρο, Κεφαλονιά, Πειραιά, Αλεξάνδρεια, Τεργέστη, Λιβόρνο, Μασσαλία και Λονδίνο. Τα πλοία τους έπλεαν υπό τις σημαίες των: Ιονίου Κράτους, Βρετανίας, Ρωσίας, Μολδοβλαχίας, Αιγύπτου, Γαλλίας, Ιταλίας, Ελλάδας και οθωμανικού κράτους, Μάλτας, Ιερουσαλήμ και Σάμου. Τον 20ό αιώνα τα κεντρικά γραφεία ναυτιλιακών επιχειρήσεων ελληνικών συμφερόντων, εδρεύουν σε: Πειραιά, Λονδίνο, Νέα Υόρκη, Μόντρεαλ, Μπουένος Άιρες, Μόντε Κάρλο, Παρίσι και Ζυρίχη, και οι Έλληνες υιοθετούν τις σημαίες των: Ηνωμένων Πολιτειών, Αιγύπτου, Ελλάδας, Βρετανίας, Παναμά, Λιβερίας, Καναδά, Κύπρου, 'Αιλ-οφ-Μαν, Βανουάτου, Βερμούδας, Ονδούρας, Κόστα Ρίκα, Λιβάνου, Μάλτας, Μπανγκλαντές, Νήσων Καϋμάν, Νήσων Μάρσαλ, Σαν Βίνσεντ, Σαουδικής Αραβίας, Σιγκαπούρης, Μπαχάμες και Χονγκ-Κονγκ. Τους τελευταίους δύο αιώνες η

επιλογή της σημαίας στο στόλο ελληνικών συμφερόντων υπήρξε κατεξοχήν ευκαιριακή -γι' αυτό χρησιμοποιούμε τον όρο «ελληνόκτητος» αντί του «ελληνικός». Αυτή η διάκριση είναι κάτι περισσότερο από σχηματική: τα μέλη των εμπορικών και ναυτιλιακών κοινοτήτων του 19ου και του 20ού αιώνα, που είχαν ζήσει όλη τους τη ζωή στο εξωτερικό και ήταν Ρώσοι, Βρετανοί, Ιταλοί ή Αμερικανοί πολίτες, διατηρούσαν την «ελληνικότητα» τους ως καθοριστικό παράγοντα της επιτυχίας τους μέσα από στενούς συγγενικούς και κοινωνικούς κύκλους. Η επιτυχής πορεία της ελληνόκτητης ναυτιλίας βασίζεται ως ένα βαθμό στο γεγονός ότι αυτή η ταυτότητα εξασφάλισε πρόσβαση στην ανεπίσημη «λέσχη» των Ελλήνων εμπόρων και εφοπλιστών του εξωτερικού.

Η ναυτιλία ήταν εκείνη που συνέδεε τις δραστηριότητες των διαφόρων εμπορικών επιχειρήσεων των ποικίλων εμπορικών κοινοτήτων της ελληνικής διασποράς, όχι μόνο μεταξύ τους αλλά και με την Ελλάδα. Οι караβοκύρηδες, οι μετέπειτα εφοπλιστές, των νησιών του Ιονίου και του Αιγαίου είναι εκείνοι που εξασφάλισαν διαρκή ροή κεφαλαίου στον ελληνικό χώρο από το 18ο αιώνα έως τα τέλη του 20ού. Είναι εκείνοι που έστησαν το διεθνές ναυτιλιακό δίκτυο των Ελλήνων, το οποίο, παρ' όλες τις βάσεις και προσβάσεις στα κύρια ναυτεμπορικά κέντρα του εξωτερικού, διατήρησε την Ελλάδα ως το καίριο κομβικό σημείο των δραστηριοτήτων του.

Περαιτέρω πραγματοποιείται η εξειδίκευση των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών με τη διαμόρφωση δύο αγορών, της ναυτιλίας τακτικών γραμμών (liner shipping) και της ναυτιλίας ελεύθερων φορτηγών πλοίων (tramp shipping): παρά τις πολλαπλές προσπάθειες εισόδου στο χώρο των τακτικών γραμμών κατά το 19ο αιώνα, οι Έλληνες ασχολήθηκαν σχεδόν κατ' αποκλειστικότητα με τη ναυτιλία ελεύθερων φορτηγών πλοίων. Στο γύρισμα του αιώνα οι παλιές δομές του εμπορικού και ναυτιλιακού δικτύου, που βασίζονταν στο εμπόριο της Μαύρης θάλασσας, μετασχηματίστηκαν σε

ειδικευμένο διεθνές ναυτιλιακό δίκτυο οργανωμένο περί τον άξονα Πειραιά-Λονδίνο, γύρω από το οποίο αναδιπλώθηκε η ελληνική ναυτιλία του 20ού αιώνα.

Μετά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο και κατά τη διάρκεια της μεταπολεμικής περιόδου οι Έλληνες, επωφελούμενοι της παρακμής του βρετανικού στόλου, κατόρθωσαν να εξασφαλίσουν σημαντικό μερίδιο της διακίνησης χύδην φθηνών φορτίων του Ατλαντικού. Τη δεκαετία του 1930, αντίθετα προς τις μαζικές πωλήσεις πλοίων και αλληπάλληλων πτωχεύσεων ναυτιλιακών επιχειρήσεων εξαιτίας της παγκόσμιας ναυτιλιακής κρίσης, οι Έλληνες αγόραζαν σε εξευτελιστικές τιμές τα αφθόνως διατιθέμενα πλοία και διπλασίασαν τον αριθμό των ναυτιλιακών τους γραφείων στο Λονδίνο. Η οριστική παρακμή της βρετανικής ηγεμονίας οδήγησε στην ηγεμονία των Ηνωμένων Πολιτειών, χώρας χωρίς ναυτική παράδοση και με αδύναμο στόλο. Μετά την αποτυχημένη μεσοπολεμική τους προσπάθεια να διαμορφώσουν ισχυρό στόλο, οι Αμερικανοί δημιούργησαν ένα στόλο αμερικανικών και ευρωπαϊκών συμφερόντων κρατών της Κεντρικής Αμερικής και της Αφρικής, κρατών οικονομικά εξαρτημένων από τις Η.Π.Α., που ονομάστηκαν σημαίες «ευκαιρίας». Για διάφορους λόγους, οι Έλληνες μπόρεσαν να επωφεληθούν από τη χρήση αυτών των σημαίων περισσότερο από οποιοδήποτε άλλο παραδοσιακό ναυτιλιακό κράτος· κατά τη διάρκεια των δεκαετιών '40 και '50, ο στόλος των σημαίων «ευκαιρίας» ανήκε σχεδόν αποκλειστικά σε Αμερικανούς και Έλληνες. Η χρήση των σημαίων αυτών σε συνδυασμό με την εξαιρετικά φθηνή αγορά μεγάλου αριθμού φορτηγών πλοίων ναυπηγημένων κατά τη διάρκεια του πολέμου και την επιθετική είσοδο των Ελλήνων επιχειρηματιών στην αγορά των δεξαμενόπλοιων έδωσε τεραστία ώθηση στον ελληνόκτητο στόλο των δυο αυτών δεκαετιών. Οι δεκαετίες του '40 και του '50 χαρακτηρίστηκαν από τη μαζική απομάκρυνση των κεντρικών γραφείων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων από τον παραδοσιακό χώρο της ανατολικής Μεσογείου και την εγκατάστασή τους στο Λονδίνο και στη Νέα Υόρκη· άμεση συνέπεια ήταν η

δημιουργία σημαντικών προβλημάτων και τεταμένων σχέσεων μεταξύ εφοπλιστών και ελληνικού κράτους.

Κατά τα τέλη της δεκαετίας του '40, εκείνη του '50 και τις αρχές του '60, οι Έλληνες είναι οι κυριότεροι μεταφορείς χύδην φθηνών φορτίων των Ηνωμένων Πολιτειών και της Ευρώπης. Ο Ατλαντικός ωκεανός παραμένει το επίκεντρο των επιχειρήσεων για την περίοδο αυτή. Από τα μέσα της δεκαετίας του '60 μέχρι σήμερα μετατοπίζεται ο κύριος όγκος των θαλάσσιων δραστηριοτήτων στον Ειρηνικό και στον Ινδικό ωκεανό. Η δεκαετία του '60 σηματοδοτεί την αλλαγή των εμπορικών εταίρων των Ελλήνων, καθώς ως τέτοιοι αναδεικνύονται η Ιαπωνία, η νότια Ασία και οι σοσιαλιστικές και αναπτυσσόμενες χώρες. Η ελληνική σημαία ακολουθεί την ίδια κατεύθυνση: οι σημαίες «ευκαιρίας» που «σαρώνουν» κατά τις δεκαετίες '40 και '50, αρχίζουν να αντικαθίστανται από την ελληνική τη δεκαετία του 60. Το 80 είναι δεκαετία κρίσεων και αναπροσαρμογών, την οποία οι Έλληνες αντιμετώπισαν καλύτερα συγκριτικά με τα περισσότερα ναυτιλιακά έθνη. Είναι χαρακτηριστικό ότι η οργάνωση και η δομή των επιχειρήσεων διατηρούν κοινά στοιχεία με εκείνων του 19ου αιώνα. Τις δεκαετίες '40 και 50 υποκαταστήματα/κεντρικά γραφεία των επιχειρήσεων μετεγκαθίστανται από τον Πειραιά στο Λονδίνο και στη Νέα Υόρκη, και όχι μόνον. Από τα τέλη της δεκαετίας του '60 όμως, ο Πειραιάς αρχίζει να διεκδικεί και πάλι τη θέση του και σήμερα ποσοστό μεγαλύτερο από τα δύο τρίτα του στόλου διοικείται από εκεί το Λονδίνο αποτελεί το δεύτερο επιχειρησιακό κέντρο, ενώ η Νέα Υόρκη έχασε σχεδόν ολοκληρωτικά τη σημασία της για τον ελληνόκτητο στόλο. Η επαναδραστηριοποίηση του Πειραιά ως βασικού ναυτιλιακού κέντρου των Ελλήνων επέφερε δραματικές ανακατατάξεις. Η σημασία της παλαιάς παραδοσιακής τάξης των εφοπλιστών, που σε σημαντικό βαθμό έζησαν και εργάστηκαν εκτός Ελλάδας, ιδίως κατά το β' τρίτο του 20ού αιώνα, μειώθηκε, και το νέο αίμα που εισήλθε στις επιχειρήσεις αντικατέστησε πολλούς Χιώτες, Ανδριώτες και Κεφαλλονίτες από τον κατάλογο των κορυφαίων εφοπλιστών, τη δεκαετία του '80. Επιπλέον, τα τελευταία

τριάντα χρόνια ο Πειραιάς μεταμορφώθηκε από περιφερειακό κέντρο επιχειρήσεων σε διεθνές.

Το 2000, την εποχή της παγκοσμιοποίησης, στην κορύφωση της γενιάς των μάνατζερ και του διαχωρισμού ιδιοκτησίας και διοίκησης, οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις -μικρές, μεσαίες, μεγάλες- είναι στελεχωμένες πάνω σε οικογενειακά πρότυπα και λειτουργούν μέσω κλειστών επιχειρηματικών υπερεθνικών ναυτιλιακών δικτύων που χαρακτηρίζονται ως «ελληνικά», και λειτουργούν με τρόπο παρόμοιο μ' εκείνον που λειτουργούσαν τουλάχιστον εκατόν πενήντα χρόνια πριν. Η «ελληνικότητα» των δικτύων αποτελεί και το συνεκτικό τους κρίκο, είναι η ελληνική «κουλτούρα» που διατηρεί διαχρονικές την υφή και τη δομή τους, τουλάχιστον τους τελευταίους δύο αιώνες. Και με τον όρο «κουλτούρα» δεν εννοούμε μια γενική και αφηρημένη ερμηνεία της «εξωτερικής» διαδικασίας εξέλιξης του «πολιτισμού» ενός λαού, αλλά μια εναλλακτική ερμηνεία «εσωτερικής» διαδικασίας εξέλιξης μέσα από τη θρησκεία, την τέχνη, την οικογενειακή και προσωπική ζωή, που συνθέτουν τελικά τους θεσμούς, τις πρακτικές, τις αξίες και τις νοοτροπίες μιας κοινωνίας.

Η παγκοσμιοποίηση, η ενοποίηση του διεθνούς οικονομικού συστήματος, δεν οφείλει τη σύγχρονη μορφή της μόνο στις πράξεις ή παραλείψεις των δυτικών (ή ανατολικών) δυνάμεων. Το εμπόριο και η ναυτιλία μεγάλων αποστάσεων διεξάγονταν ανέκαθεν από τα επιχειρηματικά δίκτυα εμπορικών κοινοτήτων των λαών της διασποράς, λαών που σε διάφορες φάσεις της ιστορίας τους αποκλείστηκαν από την πολιτική εξουσία των χωρών όπου ζούσαν και ανέπτυξαν επιχειρηματικά δίκτυα βασισμένα στην κουλτούρα τους η οποία αποδείχθηκε κυρίαρχο στοιχείο της οικονομικής τους επιβίωσης και εξάπλωσης καθώς και εξαιρετικά ανθεκτική στα διαφορετικά οικονομικά περιβάλλοντα

Η ναυτιλιακή επιχείρηση όλων των εποχών, όπως άλλωστε και σήμερα, εξαρτιόταν άμεσα με τη διεξαγωγή του εμπορίου, προϋπέθετε εμπόρους για τη διεξαγωγή των συναλλαγών, εμπόρους ή κυβερνήσεις για τη χρηματοδότηση της

ναυπήγησης σκαφών, ύπαρξη ναυτικών για το χειρισμό τους, φορτίων προς μεταφορά, καθώς και την προστασία μιας σημαίας, που συνεπαγόταν ουσιαστικά την προστασία ενός κράτους, ενός ηγεμόνα που θα υποστήριζε θεσμικά, πολιτικά και υλικά τέτοιου είδους επιχειρήσεις, που, εκτός των κινδύνων της θάλασσας, είχαν να αντιμετωπίσουν κουρσάρους και πειρατές καθώς και παντοειδείς πολεμικές συρράξεις.\*

## 2.2 Ισχύοντες Κώδικες Ασφάλειας πριν από τον ISPS CODE\*\*

### \* *SOLAS 1974*

Ο κώδικας ISPS δεν είναι η πρώτη προσπάθεια που έγινε για να βελτιωθεί το επίπεδο της ασφάλειας στα λιμάνια και στα πλοία. Από τους διεθνείς κανονισμούς στον τομέα της ναυτικής ασφάλειας πρωτεύουσα θέση κατέχει η Σύμβαση για την ασφάλεια στη Θάλασσα ( Convention on Safety of Life at Sea ) SOLAS 1974 η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1980. Αναφέρεται σε θέματα όπως η κατανομή και σταθερότητα των φορτίων, μηχανημάτων και ηλεκτρικών εγκαταστάσεων, πρόβλεψη για εντοπισμό και εξουδετέρωση πυρκαγιών, σωσίβια εξαρτήματα, εξαρτήματα ραδιοεπικοινωνίας και ναυσιπλοΐας κ.λ.π.

Το βασικό κείμενο περιλαμβάνει:

- \* Κεφάλαιο 1            Γενικές Οδηγίες
- \* Κεφάλαιο 2            Κατασκευές. Υποδιαίρεση και Ευστάθεια. Μηχανολογικές και Ηλεκτρολογικές Εγκαταστάσεις.
- \* Κεφάλαιο 2β          Προστασία και Πρόληψη από Πυρκαγιά. Κατάσβεση Πυρκαγιάς.
- \* Κεφάλαιο 3            Σωστικά Μέσα και Διατάξεις
- \* Κεφάλαιο 4            Ραδιοτηλεγραφία και Ραδιοτηλεφωνία
- \* Κεφάλαιο 5            Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας
- \* Κεφάλαιο 6            Μεταφορά Σιτηρών
- \* Κεφάλαιο 7            Μεταφορά Επικίνδυνων Φορτίων

- \* Κεφάλαιο 8            Πυρηνοκίνητα Πλοία
- \* Παράρτημα 1        Πιστοποιητικά
- \* Παράρτημα 2        Τροποποιήσεις του έτους 1991
- \* Παράρτημα 3        Πιστοποιητικά και Έγγραφα που πρέπει να βρίσκονται πάνω στο πλοίο.

Η SOLAS 1974 αποτελεί την κύρια σύμβαση για την αξιοπλοΐα των πλοίων και μπορεί να υποστηρίξει κάποιος ότι αλληλοσυμπληρώνεται με τη σύμβαση MARPOL 73/78 όσον αφορά την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης.

Σύμφωνα με την σύμβαση αυτή 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 αν ο προορισμός του πλοίου είναι κάποιο λιμάνι για επισκευές χωρίς να προκαλείται κίνδυνος στο πλοίο και στο πλήρωμα.

#### \* **STCW**

Παράλληλα ο IMO έστρεψε το ενδιαφέρον του σε θέματα εκπαίδευσης των ναυτικών και στη συνδιάσκεψη του Λονδίνου υιοθετήθηκε η Σύμβαση περί Προτύπων Πιστοποιητικών Εκπαίδευσης και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών STCW ( Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978) η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1984. Οι προηγούμενες προσπάθειες για την καθιέρωση μιας τέτοιας σύμβασης συνάντησαν την αντίδραση των πλοιοκτητών (οι οποίοι ενδιαφέρονται άμεσα για το επίπεδο των μισθών), αλλά και των συνδικάτων ( κύρια ασχολία τους η προστασία της εργασίας).



Μέχρι το 1978 ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας ILO είχε προχωρήσει στην ίδρυση δυο συμβάσεων, δηλαδή τη σύμβαση για την Ικανότητα των Αξιωματικών (Officers Competency Convention, 1936) και τη σύμβαση για τα Πιστοποιητικά Ικανότητας των Ναυτικών (Convention Concerning the Certification of Able Seamen, 1946). Όταν υπήρχε κάποιο εργασιακό πρόβλημα το μεγαλύτερο μέρος καλυπτόταν από την εθνική νομοθεσία.

Το έτος 1991 η διεθνής σύμβαση STCW τροποποίησε τις διατάξεις που αναφέρονται στην εκπαίδευση και τις ικανότητες των ασυρματιστών σχετικά με το GMDSS (Global Maritime Distress Safety System). Στην συνέχεια ο IMO εξέδωσε το κείμενο της αναθεωρημένης Σύμβασης και του Κώδικα που τέθηκε σε ισχύ την 1η Φεβρουαρίου 1997. Η Σύμβαση αυτή προάγει τους στόχους των SOLAS και MARPOL, αλλά και τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM. Με τον τρόπο αυτό η νέα STCW και ο ISM αποτελούν μέσο για την επίτευξη "ασφαλέστερων πλοίων και καθαρότερων θαλασσών".

Η διεθνής σύμβαση STCW περιλαμβάνει:

- \* Κεφάλαιο 1            Γενικές Διατάξεις
- \* Κεφάλαιο 2            Πλοίαρχος, Αξιωματικοί & Προσωπικό Καταστρώματος
- \* Κεφάλαιο 3            Αξιωματικοί και Προσωπικό Μηχανής
- \* Κεφάλαιο 4            Ραδιοεπικοινωνίες & Προσωπικό Ραδιοεπικοινωνιών
- \* Κεφάλαιο 5            Ειδική Εκπαίδευση & Απαιτήσεις για το Προσωπικό Συγκεκριμένων Τύπων Πλοίων
- \* Κεφάλαιο 6            Αντιμετώπιση Έκτακτων Περιστατικών, Ιατρική Βοήθεια & Τεχνική Επιβίωσης
- \* Κεφάλαιο 7            Εναλλακτικά Πιστοποιητικά
- \* Κεφάλαιο 8            Τήρηση Φυλακών
- \* ISM code

Το 1994 κατά την διάρκεια της συνδιάσκεψης του IMO αποφασίστηκε η πρόσθεση ενός νέου κεφαλαίου στο παράρτημα της SOLAS που προβλέπει την υποχρεωτική εφαρμογή του Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης **ISM** (International Safety Management Code) για όλα τα επιβατηγά πλοία , δεξαμενόπλοια, χημικά δεξαμενόπλοια, φορτηγά χύδην φορτίων άνω των 500 GRT μέχρι την 1/7/2002. Ο κώδικας θεσπίζει κανονισμούς για την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων μέσα από την οργάνωση της εταιρίας σε θέματα προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος.

Οι βασικοί στόχοι του κώδικα συνίσταται στην ασφάλεια των πλοίων, στην αποφυγή των ναυτικών ατυχημάτων, στην προστασία της περιουσίας και την αποφυγή της ρύπανσης του θαλασσιού περιβάλλοντος. Ουσιαστικά ο ISM code επιβάλλει την ορθή τήρηση των ήδη υπάρχουσών Διεθνών Συμβάσεων και κυρίως της STCW, MARPOL και SOLAS. 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
- Διαδικασίες ολικού ελέγχου από τον πλοίαρχο κλπ

Ο κώδικας ουσιαστικά δεν μεταβάλλει καμιά από τις διαδικασίες που ακολουθούσε μέχρι σήμερα κάθε πλοίο, αλλά επιβάλλει την γραπτή τήρησή τους με την εφαρμογή ενός Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης μέσω του οποίου θα αποδεικνύονται και 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, τις αρμόδιες Κρατικές Αρχές και τους αναγνωρισμένους Νηογνώμονες
- Η εφαρμογή του Συστήματος Ασφαλούς Διαχείρισης, το οποίο δεν συνίσταται σε μια γενική αναφορά στους στόχους και τις διαδικασίες που ακολουθεί η εταιρία (τόσο κατά την λειτουργία τους στην ξηρά όσο και στη θάλασσα), αλλά εφαρμόζεται κατά τομείς με συγκεκριμένες αρμοδιότητες.

Το περιεχόμενο του κώδικα κατανέμει τις ευθύνες και τις αρμοδιότητες σε όλα τα εμπλεκόμενα στην διαδικασία της θαλάσσιας μεταφοράς μέρη. Έτσι προβλέπονται τόσο οι ευθύνες 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 πλοίο.\*\*

### **2.3 Ο ρόλος του FLAG STATE σήμερα\*\*\***

Μερικά βασικά στοιχεία, συχνά επαναλαμβανόμενα, αλλά που πάρα πολύ συχνά ξεχνιούνται είναι: Αφενός, περίπου ογδόντα % του διεθνούς εμπορίου εκφρασμένο σε ΚΟΧ, κινείται θαλασσίως. Αφετέρου η ναυτιλία είναι - σήμερα περισσότερο παρά ποτέ - ουσιαστικά διεθνής βιομηχανία. Υπάρχουν κάποιες εξαιρέσεις, όπως ο U.S. Jones Act fleet, αλλά λίγα πλοία μπορούν να προσδοκήσουν δραστηριοποίηση σε ένα καθαρά εσωτερικό περιβάλλον. Είναι επομένως ουσιαστικό για την αποδοτικότητα της ναυτιλιακής βιομηχανίας ότι το τεχνικό ρυθμιστικό πλαίσιο

μέσα στο οποίο λειτουργεί είναι σφαιρικό, έτσι ώστε να μπορεί να είναι εξίσου αποδεκτό στη Χιλή και στην Κίνα, στη Σιγκαπούρη και στη νότιο Αφρική.

Επομένως ο σκοπός των δραστηριοτήτων του IMO έχει υποστηριχθεί από καιρό από τη ναυτιλιακή βιομηχανία, όπως η αρχή των μονομερών ή περιφερειακών μέτρων, ο νόμος για τη ρύπανση από πετρέλαιο των ΗΠΑ ή ορισμένες ευρωπαϊκές ρυθμίσεις που τίθενται από τις Βρυξέλλες. Εντούτοις, για μακρά χρονική περίοδο έχει υπάρξει ανησυχία, ευρέως κοινή σε έναν αυξανόμενο αριθμό υπηρεσιών, ότι ο ρυθμός με τον οποίο βγαίνουν από τον IMO οι νέοι κανονισμοί έχει ξεφύγει από τον έλεγχο, ότι η εφαρμογή των ισχυόντων κανονισμών απαιτεί μεγαλύτερη προσοχή και ότι η ισορροπία μεταξύ των διακυβερνητικών κανονισμών και των κανονισμών της ίδιας της ναυτιλιακής βιομηχανίας έχει διαταραχθεί.

Δεν θα μπορούσε βέβαια να υποστηριχθεί ότι μια βιομηχανία τόσο σύνθετη και διαφορετική όπως η ναυτιλία, θα έπρεπε να είχε ίσως τη δυνατότητα να μην υπόκειται σε κυβερνητικούς κανονισμούς. Αλλά στην προσπάθεια να αντιμετωπισθεί κάθε πιθανότητα ο πειρασμός να αναπτυχθούν όλο και περισσότεροι κανονισμοί έχει αποδειχθεί ακαταμάχητος, υποβάλλοντας με αμφίβολα αποτελέσματα ακμάζουσες ναυτιλιακές εταιρίες σε περιττούς περιορισμούς και, εξίσου σημαντικά, καθιστώντας όλο και περισσότερο δύσκολο για τα FS να εφαρμόσουν και να επιβάλουν όλους τους νέους κανόνες. Αυτό μας φέρνει στην ουσία των αντίστοιχων ρόλων του FS και των PSC.

Πενήντα χρόνια πριν η δομή της διεθνούς ναυτιλιακής βιομηχανίας ήταν σχετικά απλή. Ο παγκόσμιος στόλος ανήκε και διαχειριζόταν κυρίως από τα παραδοσιακά ναυτιλιακά έθνη, και, σε γενικές γραμμές, μια ναυτιλιακή εταιρία με έδρα, ας πούμε τη Ruritania, θα διαχειριζόταν σκάφη υπό σημαία της Ruritania και θα απασχολούσε υπηκόους της Ruritania ως πληρώματα. Δεν υπήρχε καμία σοβαρή ανάγκη να εξεταστεί η δυνατότητα του FS να ικανοποιηθεί ότι τα σκάφη του συμμορφώνονταν με τα απαραίτητα διεθνή πρότυπα, και αν και τα κράτη είχαν το

δικαίωμα στο πλαίσιο της SOLAS και άλλων συμβάσεων να ελέγξουν τα πιστοποιητικά των ξένων σκαφών στα ύδατά τους, δεν υπήρχε κανένας λόγος για ένα συντονισμένο σύστημα PSC.

Από εκείνους τους χρόνους η δομή της διεθνούς ναυτιλιακής βιομηχανίας έχει αλλάξει δραματικά. Η πλοιοκτησία έχει παρουσιάσει απόκλιση από τα παραδοσιακά ναυτιλιακά έθνη, κυρίως "υπέρ της Άπω Ανατολής και της Νοτιοανατολικής Ασίας. Έξι ή επτά από τις δέκα κύριες σημαίες είναι τώρα ανοικτά νηολόγια, και ο στόλος ανοικτών νηολογίων συγκεντρώνει τώρα τη μισή από την παγκόσμια χωρητικότητα. Η επάνδρωση έχει αλλάξει δραματικά, με όλο και λιγότερο παγκοσμίως οι ναυτικοί να προέρχονται από τα σημαντικότερα ναυτιλιακά έθνη και την πλειοψηφία να προέρχεται τώρα από τις χώρες προσφοράς εργασίας. Οι Φιλιππίνες μόνο προσφέρουν τώρα το είκοσι τοις εκατό των ναυτικών παγκοσμίως. Επιπρόσθετα σε αυτήν την γενική διασπορά της ναυτιλιακής βιομηχανίας, πολλά πλοία σήμερα διαχειρίζονται από τρίτους εφοπλιστές που δεν έχουν καμία γεωγραφική σύνδεση είτε με τον ιδιοκτήτη και τη χώρα του νηολογίου είτε με την υπηκοότητα του πληρώματος.

Το γεγονός αυτό από μόνο του, δεν θα είχε επιπτώσεις στην ευθύνη του FS για την εξασφάλισή του, ότι τα πλοία του συμμορφώνονται με όλες τις νομικές απαιτήσεις. Αλλά στην πραγματικότητα αυτό συμβαίνει, τουλάχιστον ως ένα βαθμό. Μερικά από τα ανοικτά νηολόγια, και πράγματι ορισμένες εθνικές σημαίες, έχουν αναπτυχθεί γρήγορα - ίσως πάρα πολύ γρήγορα - για να επιτρέψουν στις διοικήσεις τους να ακολουθήσουν. Τα περισσότερα ανοικτά νηολόγια στηρίζονται εξ ολοκλήρου σε νηογνώμονες για να διευθετήσουν το νομικό πλαίσιο των εργασιών τους. Πολλά πλοία σήμερα δεν έρχονται ποτέ οπουδήποτε κοντά στον εγχώριο λιμένα νηολογίου τους.

Επιπλέον, μια δεκαετία ύφεσης από τα τέλη της δεκαετίας του '70 ως τα τέλη της δεκαετίας του '80 δημιούργησε πραγματικά οικονομικά προβλήματα στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Η επιβίωση απαιτούσε μείωση του κόστους, και αυτή η σταθερή μείωση του κόστους ενθάρρυνε ένα κλίμα στο οποίο τα υποβαθμισμένα πλοία

ευημερούσαν. Ενάντια σε αυτή την κατάσταση, επιστρατεύτηκε ο έλεγχος των **PSC**, κυρίως από χώρες που είχαν δει τους στόλους τους να μειώνονται. Ξεκίνησε ως ένας μηχανισμός αστυνόμευσης, υποδαυλιζόμενος από το γεγονός ότι πολλά από τα παραδοσιακά ναυτιλιακά έθνη είχαν δει τον αρχικό τους στόχο βαθμιαία να αλλάζει, από την προώθηση του στόλου τους στην προστασία των ακτών τους.

Έτσι πού στέκεται η ναυπηγική βιομηχανία σε όλα αυτά; Μερικές φορές λέγεται ότι αρχικά η ναυτιλία αντιτάχτηκε έντονα στον έλεγχο από το **PSC**. Αυτό μπορεί να ίσχυε για μεμονωμένες επιχειρήσεις, αλλά ποτέ, για τη ναυτιλιακή βιομηχανία συνολικά. Αντίθετα, αντιμετώπιζε με το δυσάρεστο γεγονός ότι συνέχιζε να υπάρχει ένα στοιχείο απατεώνων στη ναυτιλία που έριχνε και τη φήμη και την εμπορική ανταμοιβή της πλειοψηφίας, το αποτελεσματικό **PSC** χαιρετίστηκε από την έναρξή του. Η κρίσιμη λέξη είναι "αποτελεσματικό." Ο υπερβολικός αριθμός επιθεωρήσεων πλοίων κάποιου είδους έχει γίνει ένας εφιάλης για τους πλοιάρχους στο λιμένα, και αρχικά υπήρξε κατανοητή κριτική για πλοία υψηλών προδιαγραφών που επιθεωρούνταν στους διαδοχικούς λιμένες χωρίς κανέναν ουσιαστικό λόγο. Αλλά καθώς ο χρόνος περνά οι διαδικασίες έχουν αναθεωρηθεί και βελτιωθεί. Η ευρωπαϊκή ρύθμιση κρατικού ελέγχου λιμένων, ή το πρωτόκολλο σύμβασης του Παρισιού, καθώς επίσης και το πρόγραμμα της ακτοφυλακής των Η.Π.Α. για τις επιθεωρήσεις των πλοίων, έχουν τώρα τις ουσιαστικές τράπεζες στοιχείων και μπορούν όλο και περισσότερο να επικεντρωθούν στα σημεία που πρέπει. Άλλες περιφερειακές συμφωνίες, όπως το πρωτόκολλο **MOU** του Τόκιο για την περιοχή Ασίας-Ειρηνικού, δεν απέχουν πολύ από το σημείο αυτό.

Η βιομηχανία ασκεί κριτική στον έλεγχο των **PSC**. Τα υποβαθμισμένα πλοία διαφεύγουν ακόμα του δικτύου, ακόμα κι αν οι ενδείξεις είναι ότι βρίσκουν πάντα δυσκολίες να κάνουν εμπόριο μέσα στα καλά-αστυνομευμένα μέρη του κόσμου. Αν και η στοχοθέτηση είναι τώρα καλά οργανωμένη - με τη σημαία, με τον τύπο σκαφών, με την ηλικία και με έναν αριθμό από άλλους παράγοντες - πρέπει να βελτιώνεται συνεχώς. Δεν υπάρχει ακόμα αρκετά θετική στοχοθέτηση, π.χ. ανταμοιβή πλοίων

γνωστών για την καλή τους κατάσταση με επιμήκυνση της περιόδου μεταξύ των επιθεωρήσεων, στις οποίες υπόκεινται. Υπάρχουν ακόμα πάρα πολλές ασυνέπειες εκ μέρους των επιθεωρητών, ακόμη και μέσα στην ίδια περιοχή. Υπάρχει επίσης ουσιαστική ασυμβατότητα μεταξύ διαφορετικών **PSC**. Αποτελεί σταθερή πεποίθηση μεταξύ πολλών στο ναυτιλιακό χώρο ότι οι επιθεωρητές πάρα πολύ συχνά επιλέγουν ένα καλό πλοίο για επιθεώρηση επειδή τα καλά πλοία δημιουργούν πολύ λιγότερη παρενόχληση από υποβαθμισμένα πλοία. Ενώ ο ευσυνείδητος χειριστής δεν έχει τίποτα να φοβάται από τον έλεγχο των **PSC**, αυτά αποτελούν πολλές φορές έναν φορέα ενοχλήσεων.

Σε έναν ιδανικό κόσμο, φυσικά, το **PSC** θα απεδείκνυε την αξία του, τα κάτω του μετρίου σκάφη θα έπαυαν να υπάρχουν, και οι επιθεωρητές των **PSC** θα μπορούσαν να αποσυρθούν συνταξιοδοτούμενοι στην εξοχή. Στην πραγματικότητα όμως, το **PSC** έχει έλθει για να μείνει, ένα γεγονός που εμπεριέχει τους δικούς του κινδύνους. Γιατί το **PSC** δεν προορίστηκε ποτέ και δεν πρέπει ποτέ να επιτραπεί για να γίνει, ένα υποκατάστατο των ευθυνών του **FS**. Αυτή θα αποτελούσε μια εντελώς εσφαλμένη τακτική, που θα οδηγούσε στην παρατυπία εάν ο πλοιοκτήτης είχε αποτύχει να αντιμετωπίσει σοβαρά τις υποχρεώσεις του και το **FS** (ή εκείνοι που εξουσιοδοτούνται για να ενεργήσουν εξ ονόματός του) είχε αποτύχει να ασκήσει ικανοποιητικά τις λειτουργίες του.

Πρόσφατα - μερικοί θα έλεγαν με καθυστέρηση - η προσοχή έχει επανέλθει στο **FS** και την άσκηση των ευθυνών του. Δεν υπάρχει καμία πραγματικά κοινή αντίληψη για το τι εμπεριέχεται τελικά στις ευθύνες αυτές και τι συνεπάγονται. Τελικά, αυτές οριοθετούνται από τα σχετικά διεθνή όργανα. Εντούτοις, υπάρχουν πολύ πραγματικές ευαισθησίες για το πώς πρέπει να ασκηθούν, και για την καταλληλότητα μιας ομάδας χωρών που κρίνουν τις πρακτικές κάποιων άλλων.

Ο ΙΜΟ εν προκειμένω, έπρεπε να περπατήσει σ' ένα λεπτό σχοινί σχοινοβασίας. Υπάρχει ιδιαίτερο κοινό έδαφος στις βασικές διαδικασίες που ένα **FS** οφείλει να έχει σε

ισχύ και στα προγράμματα που πρέπει να εφαρμόσει, προκειμένου να εκπληρωθεί ο ρόλος του κατά τρόπο αρμόδιο. Υπάρχει πολύ περιορισμένη κοινή γραμμή για τα μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται για να εξασφαλισθεί ότι αυτές οι υποχρεώσεις εκπληρώνονται.

Έως ότου τροποποιήθηκε η Συνθήκη STCW το 1995, στον IMO δεν είχε ποτέ δοθεί οποιοδήποτε είδος εκτελεστικής λειτουργίας. Υπάρχει ακόμα ευρέως διαδεδομένη απροθυμία να φανεί ο IMO ως ένα είδος διεθνούς αστυνομικής αρχής. Όμως κάποιος μπορεί λογικά να ρωτήσει εάν η τρέχουσα συζήτηση σχετικά με τις ευθύνες ενός FS έχει οποιαδήποτε ουσία, εάν δεν υπάρχει κανένας μηχανισμός για να προβεί ένα FS πραγματικά στις ενέργειες που αναμένονται από αυτό. Αφ' ενός, η καταγγελία για την καταπάτηση δικαιωμάτων κυρίαρχων εθνών έχει συγκεντρώσει κάποια ομάδα πίεσης, αφ' ετέρου η αξίωση ότι τα ίδια δικαιώματα διακυβεύονται εάν οι αντίστοιχες υποχρεώσεις αγνοούνται έχει επίσης τους υποστηρικτές της.

Η λύση του προβλήματος δυσχεραίνεται από το γεγονός, ότι τα έθνη που συνεχίζουν να ασκούν επιρροή στον IMO τείνουν να είναι τα παραδοσιακά θαλάσσια έθνη, των οποίων το μερίδιο του παγκόσμιου στόλου — και συνεπαγόμενα το μερίδιο της οικονομικής τους συμβολής — ουσιαστικά καθορίζουν — διαβρώνουν τις εξελίξεις. Όσο προσεκτικά κι αν παρουσιάζουν τα επιχειρήματά τους αυτά τα έθνη, υπάρχει πάντα μια αίσθηση του "θαλάσσιου ιμπεριαλισμού" —των πλούσιων που λένε στους φτωχούς πώς να διευθύνουν την επιχείρησή τους. Η αμοιβαία υποψία δεν είναι μια παραγωγική ατμόσφαιρα, στην οποία μπορεί να σημειωθεί πρόοδος ενώ η αμοτερόπλευρη ανησυχία δεν βοηθά στη μακροπρόθεσμη συνοχή του IMO.

Η τρέχουσα θέση είναι ότι τα FS πρόκειται να ενθαρρυνθούν να συμπληρώσουν ένα έντυπο αυτοαξιολόγησης και με την ολοκλήρωσή του, να το επιστρέψουν στον IMO για πληροφόρηση και πιθανή επακόλουθη βοήθεια. Το καλύτερο που αναμένεται σε αυτή τη φάση, είναι να ξεπεραστεί μια σημαντική διαφωνία και να ρισκάρουν πολλά



αναπτυσσόμενα έθνη, να δεχθούν να μειώσουν κατά κάποιο τρόπο τον εαυτό τους απλά παρέχοντας ειλικρινώς τις ζητούμενες πληροφορίες στον IMO.

Η μεταβλητή απόδοση των κρατών σημαίας στην άσκηση των ευθυνών τους δεν είναι φυσικά ένα πρόβλημα, που περιορίζεται στα ανοικτά νηολόγια. Ένας αριθμός εθνικών σημαίων φιγουράρουν ψηλά στις λίστες κρατήσεων των **PSC**, στις περιπτώσεις ασφαλιστικής απώλειας, θυμάτων και ομοίων. Αλλά από την άποψη της διεθνούς βιομηχανίας είναι κυρίως τα ανοικτά νηολόγια που βρίσκονται στο προσκήνιο.

Δεν εξετάζεται εδώ το φαινόμενο των ανοικτών νηολογίων και γιατί αυτά έχουν ευημερήσει. Αρκεί να ειπωθεί ότι παρέχουν μια οικονομική σανίδα σωτηρίας για πολλούς διαχειριστές, και δεν υπάρχει κανένα σημάδι μείωσης της έλξης που ασκούν. Είναι πλάνη να ισχυρισθεί κάποιος ότι οι χρήστες των ανοικτών νηολογίων ελπίζουν απλά να μείνουν ατιμώρητοι υιοθετώντας τα χαμηλότερα πρότυπα. Διάφοροι ανοικτοί κατάλογοι — με τη Λιβερία και τις Μπαχάμες ως ίσως τα δύο προφανέστερα παραδείγματα — να έχουν ένα ιστορικό καλής παρουσίας, εμφανίζοντας αμετάβλητα αρκετά υψηλότερα από το μέσο όρο ποσοστά στις διάφορες στατιστικές της ποιότητας των διαδικασιών ναυτιλίας. Εντούτοις, ορισμένα ανοικτά νηολόγια — με την Μπελίζ και την Ονδούρα προεξέχουσες μεταξύ τους — να εμφανίζονται κοντά στην κορυφή κάθε λίστας στόχων και να έχουν ένα σταθερά κακό ιστορικό. Πλοία που υιοθετούν σημαίες όπως αυτές τείνουν να είναι μικρά και μεγάλης ηλικίας και είναι δύσκολο να αποφευχθεί το συμπέρασμα, ότι πολλοί ιδιοκτήτες που χρησιμοποιούν τέτοιες σημαίες προφανώς ψάχνουν την πολύ φτηνότερη επιλογή, με τους λιγότερους περιορισμούς και το μικρότερο όγκο απαιτήσεων που πρέπει να ικανοποιηθούν.

Έτσι θα έπρεπε να υπάρξει κάποια υποχρέωση στην ίδια τη βιομηχανία να είναι πιο επικριτική με τα ανυπόληπτα και υποβαθμισμένα **FS**. Αυτό είναι ένα ευαίσθητο ζήτημα για τη ναυτιλιακή βιομηχανία και θα έπρεπε να είναι ενδεχομένως και η κυρίαρχη συζήτηση στον IMO. Υπάρχουν πολλοί καλοί λόγοι, από τους οποίους το κόστος είναι μόνο ένας, γιατί ένας πλοιοκτήτης μπορεί να προτιμήσει μια σημαία από

μια άλλη. Πολλά καλά πλοία χρησιμοποιούνται κάτω από σημαίες με ένα γενικά κακό ιστορικό. Αλλά παρά τις δυσκολίες, τα μέλη της ναυτιλιακής βιομηχανία πρέπει να αποκτήσουν σίγουρα μια καλύτερη αίσθηση αυτοκριτικής για την απόδοση των FS και να γίνουν περισσότερο σκεπτικιστές απέναντι σ' εκείνους, που επιλέγουν τις σημαίες που φαίνονται ελάχιστα ικανές να ασκήσουν τους οφειλόμενους ελέγχους.

Όπως είναι γνωστό, δεν έχει επιτευχθεί μέχρι σήμερα η κατάλληλη ιστορική ισορροπία μεταξύ των διεθνών κανονισμών και των αυτόβουλα τιθέμενων κανονισμών από τους ίδιους τους ενδιαφερόμενους στη ναυτιλιακή βιομηχανία και είναι αναζωογονητικά ευπρόσδεκτο, να προωθείται ακόμα μια φορά ενεργά η διαδικασία αυτή. Ο κώδικας ISM και η έμφαση που δίνει στις ευθύνες που παίρνουν οι επιχειρήσεις για την ασφάλεια είναι ένα πρωταρχικό παράδειγμα αυτής της τάσης, αλλά η προσέγγιση επεκτείνεται υπό μια ευρύτερη έννοια από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και μεταξύ άλλων θεμάτων. Το πεδίο αυτής της νέας έμφασης αποβλέπει μακριά, προοριζόμενο να θέσει το δάχτυλο επί του τύπου των ήλων σε όλους τους φορείς σε αυτό που έχει γίνει γνωστό ως "αλυσίδα της ναυτιλιακής ευθύνης". Έτσι σε όλους μαζί: ναυλωτές, ασφαλιστές, τράπεζες και εταιρείες ταξινόμησης-κλάσης, καθώς επίσης στο PSC και στα FS, τίθεται το ερώτημα τι μπορούν να κάνουν, για να συμπεριληφθούν και οι ίδιοι στην εκστρατεία προώθησης της ποιότητας στη ναυτιλία και την αποβολή των υποβαθμισμένων πλοίων.\*\*\*

\* Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας. 19ος-20ος αιώνας

**Συγγραφέας:** Τζελίνα Χαρλαύτη. **Εκδόσεις:** Νεφέλη.

\*\* Γ. Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδόσεις Σταμούλης, 2000

\*\*\* THOUGHTS ON THE ROLES OF FLAG STATES KAI PORT STATES

*ChrisHorrocks:* General Secretary, international Chamber of shipping and international federation of seamen, London.

CURRENT MARITIME ISSUES AND THE INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION.

Edited by *Myron H. Nordquist and John Norton Moore* for CENTER FOR OCEANS  
LAW AND POLICY.

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 :****Το νομικό πλαίσιο**

Τι ισχύει όμως σήμερα στην Ελληνική πραγματικότητα; Ποιο είναι το νομικό πλαίσιο;

**3.1 ΝΗΟΛΟΓΙΑ<sup>1</sup>****3.1.1 Γενικά περί νηολογίων.**

Το βασικό Διάταγμα που ισχύει και ρυθμίζει τους όρους τηρήσεως του Νηολογίου είναι το Β.Δ. 10/17 Ιουλ. 1910 (ΦΕΚ 241Α/1910) όπως τροποποιήθηκε με μεταγενέστερες διατάξεις και ισχύει μέχρι σήμερα.

Θέματα που ρυθμίζουν διατάξεις περί Νηολογίων αναφέρονται και στον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου Νόμος 3816/58 (ΦΕΚ 32/28-2-1958 τεύχος Α') και στον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου Ν.Δ. 187/73 (ΦΕΚ 261/03-10-1973 τεύχος Α').

Όλα τα Ελληνικά πλοία, πλοiάρια και πλωτά ναυπηγήματα γράφονται σε Δημόσια Βιβλία που τηρούνται από τις Λιμενικές Αρχές. Τα βιβλία αυτά καλούνται Νηολόγια και είναι ειδικά μητρώα πλοίων από τα οποία ο καθένας μπορεί να ζητήσει με αίτηση του την έκδοση πιστοποιητικού κυριότητας, βαρών ή και αντίγραφο της μερίδας του Δημοσίου Βιβλίου (άρθρο 4 του Β.Δ. περί Νηολογίων).

Ο ορισμός του πλοίου δίνεται τόσο από τον ΚΙΝΔ, όσο και από τον ΚΔΝΔ. Σύμφωνα με το άρθρο 1 του ΚΙΝΔ «πλοίο, κατά την έννοια του παρόντος νόμου, είναι παν σκάφος, χωρητικότητας καθαρής τουλάχιστον δέκα κόρων, προορισμένον όπως κινείται αυτοδυνάμως εν θαλασσή».

Οι διατάξεις των τίτλων του ανωτέρω Κώδικα που ισχύουν αναλογικά και στα άλλα πλωτά ναυπηγήματα, είναι οι εξής:

Ο τρίτος περί πλοιάρχου, ο τέταρτος περί πληρώματος, ο έκτος περί ναυλώσεως, ο έβδομος περί καταπιστευτικής μεταβίβασης, ο δωδέκατος περί συγκρούσεως, ο δέκατος τρίτος περί απαιτήσεων από επιθαλάσσια αρωγή και ο δέκατος τέταρτος περί θαλάσσιας ασφαλίσεως.

Ο ορισμός του πλοίου στο άρθρο 3 του ΚΔΝΔ είναι πολύ ευρύτερος διότι ως πλοίο χαρακτηρίζεται «παν σκάφος προορισμένον όπως μετακινείται επί του ύδατος προς μεταφοράν προσώπων ή πραγμάτων, ρυμούλκησιν, επιθαλάσσιαν αρωγήν, αλιείαν, αναψυχήν, επιστημονικάς έρευνας ή άλλον σκοπόν», καθώς επίσης ευρύτερη είναι και η έννοια που δίνει ο ίδιος Κώδικας στα βοηθητικά ναυπηγήματα (άρθρο 4 του ΚΔΝΔ).

### **3.1.2 Τέλη – έξοδα νηολόγησης και εγγραφής υποθήκης.**

Επισημαίνεται ότι η νηολόγηση ενός πλοίου κάτω από την Ελληνική σημαία δεν επιβαρύνεται με κανένα έξοδο. Τέλη νηολόγησης δεν προβλέπονται από την Ελληνική Νομοθεσία.

Κανένας φόρος δεν πληρώνεται στα κέρδη ή στο μέρος από την εκμετάλλευση ενός Ελληνικού πλοίου που ανήκει κατά κυριότητα σε Ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία. Κανένας φόρος μεταβίβασης δεν πληρώνεται για την αγορά ή την μεταβίβαση ενός Ελληνικού πλοίου, καθώς και όταν μεταβιβάζονται οι μετοχές μιας Ελληνικής ναυτιλιακής εταιρείας.

Κανένας φόρος περιουσίας δεν πληρώνεται στην μεταβίβαση μετοχών μιας ελληνικής ναυτιλιακής εταιρείας λόγω κληρονομικής διαδοχής.

Όλες οι υποθήκες οι εγγεγραμμένες πάνω σε Ελληνικά πλοία πρέπει να καταχωρούνται στα βιβλία Υποθηκών που τηρούνται στα Ελληνικά νηολόγια. Επισημαίνεται ότι δεν καταβάλλεται χαρτόσημο για την καταχώρηση των ναυτικών

συμβολαίων των δανείων. Η καταχώρηση ναυτικής υποθήκης στα Βιβλία Υποθηκών δεν επιβαρύνεται με τέλη εγγραφής<sup>2</sup> (Άρθρ. 5 §1 Ν.Δ. 4419/64 Εφ. Κυβ., Α 204).

### **3.1.3 Ποια πρόσωπα νομιμοποιούνται να κάνουν έρευνα στο Νηολόγιο.**

Σύμφωνα με το άρθρο 41 Ν.Δ. 3026/8-10-1954 «περί Κωδικός των δικηγόρων» *«η δημοσιότητα των βιβλίων υποθηκών, μεταγραφών και κατασχέσεων, προκείμενο» περί ειδικών υποθηκοφυλακείων λειτουργούντων εις έδρας Πρωτοδικείου, συνίσταται εις την αυτοπρόσωπο έρευνα υπό του ενδιαφερόμενου, παρισταμένου μετά δικηγόρου, ή υπό δικηγόρου και εις την έκδοση πιστοποιητικού ή αντιγράφου από τον αρμόδιο υποθηκοφύλακα. Η έρευνα των ανωτέρω βιβλίων παρ' άλλου προσώπου απαγορεύεται επί πειθαρχική τιμωρία του επιτρέψαντος ταύτην φύλακας των υποθηκών και μεταγραφών, δια την παροχήν όμως πιστοποιητικών ή αντιγράφων δεν απαιτείται παράστασις δικηγόρου*

### **3.1.4 Αρμοδιότητες του Νηολόγου και Ναυτικού Υποθηκοφύλακα.**

Ο Νηολόγος και Ναυτικός Υποθηκοφύλακας, σύμφωνα με την Πάγια Νομολογία του Αρείου Πάγου *«δεν δικαιούνται να ερευνήσουν την αλήθεια των εις αυτούς υποβαλλομένων γνωστών εγγράφων»*

Ο αρμόδιος για την τήρηση των Νηολογίων και των Ναυτικών Υποθηκολογίων δεν μπορεί να ακυρώσει την καταχώρηση ακόμη και αν αυτή αποδειχθεί άκυρη. Το δικαίωμα αυτό δεν εναπόκειται ούτε στην αρμοδιότητα του Εισαγγελέα εφόσον η διαπίστωση της ακυρότητας γίνεται μόνο με δικαστική απόφαση.

Οι εγγραφές γίνονται με ανεξίτηλο μελάνι και απαγορεύονται τα ξέσματα, οι προσθήκες και οι διαγραφές ενώ επιτρέπονται οι προσθήκες στο περιθώριο και μετά από κάθε εγγραφή τίθεται πλήρης ημερομηνία-ημέρα, μήνας και έτος ολογράφως και αριθμητικώς (άρθρο 3 του Β.Δ. περί Νηολογίων). Περαιτέρω, η εγγραφή φέρει την υπογραφή του Νηολόγου, γιατί στην αντίθετη περίπτωση θεωρείται άκυρη.

Απαραίτητη προϋπόθεση για τη νηολόγηση ενός πλοίου, πλοιαρίου ή πλωτού ναυπηγήματος είναι ο αιτών να είναι Έλληνας υπήκοος ή να είναι Ελληνικά νομικά πρόσωπα, τα κεφάλαια των οποίων να ανήκουν σε Έλληνες υπηκόους σε ποσοστό τουλάχιστον 51% (άρθρο 5 ΚΔΝΔ). Κα' εξαίρεση αλλοδαπές εταιρείες, οι οποίες καλύπτουν Ελληνικά συμφέροντα σε ποσοστό τουλάχιστον 51% μπορούν να έχουν στην κυριότητα τους πλοία με Ελληνική σημαία (άρθρο 13 Ν.Δ. 2687/53).<sup>3</sup>

### **3.1.5 Τήρηση σχετικών βιβλίων.**

Στο Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά τηρούνται οι κατηγορίες των Δημοσίων Βιβλίων που ακολουθούν:

#### **3.1.5.1 Βιβλία Νηολογίων.**

1. Νηολόγια Α' κλάσεως που περιλαμβάνουν μηχανοκίνητα και ιστιοκίνητα πλοία καθαρής χωρητικότητας από 10 έως 60 κόρους.
  2. Νηολόγια ιστιοκίνητων Β' κλάσεως για ιστιοκίνητα πλοία καθαρής χωρητικότητας άνω των 60 κόρων.
  3. Νηολόγια μηχανοκίνητων Β' κλάσεως για μηχανοκίνητα πλοία καθαρής χωρητικότητας άνω των 60 κόρων.
- Τα παραπάνω Βιβλία τηρούνται σύμφωνα με το άρθρο 25 του Β.Δ. περί Νηολογίων.
4. Νηολόγια πλωτών ναυπηγημάτων του Ν. 457/76 ολικής χωρητικότητας άνω των 500 κόρων.
  5. Νηολόγια πλωτών εξέδρων του Ν. 468/76.
  6. Νηολόγια πλοιαρίων (άρθρο 56 Β.Δ. περί Νηολογίων) για πλοία κάτω των 10 κ.κ.χ.
  7. Κοινά βιβλία φορτηγίδων κάτω των 500 κόρων ολικής χωρητικότητας (άρθρο 57 Β.Δ. περί Νηολογίων).
  8. Νηολόγια ποταμόπλοιων Βράϊλας-Γαλαζίου.
  9. Νηολόγια Α' κλάσεως Βράϊλας.
  10. Νηολόγια Β' κλάσεως Βράϊλας.

11. Νηολόγια Α' κλάσεως Γαλάζιου.

12. Νηολόγια Β' κλάσεως Γαλάζιου.

Τα παραπάνω βιβλία Νηολογίων των ποταμόπλοιων Βράϊλας-Γαλαζίου τηρούνται στο Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά από 31-10-1961 σύμφωνα με το από 17/118/3-1-1967 Β.Δ. 181.

### **3.1.5.2 Βιβλία Υποθηκών.**

Η διαδικασία που ακολουθείται σχετικά με την τήρηση του Βιβλίου Υποθηκών περιγράφεται στα άρθρα 8 και επόμενα του Β.Δ. περί Νηολογίων και συμπληρώνεται από τα σχετικά περί υποθήκης άρθρα που αναφέρονται στον Αστικό Κώδικα.

Ειδικά για τις Προτιμώμενες Υποθήκες, το καθεστώς που τις ρυθμίζει λεπτομερειακά διαγράφεται στο Ν.Δ. 3899/1958 (Εφ. Κυβ., 195 Α).

Στο Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά τηρούνται τα εξής βιβλία υποθηκών:

1. Βιβλία υποθηκών ιστιοφόρων και μηχανοκίνητων πλοίων Α' κλάσεως
2. Βιβλία υποθηκών εκ μεταφοράς μηχανοκίνητων πλοίων Β' κλάσεως.
3. Βιβλία υποθηκών εκ μεταφοράς εκ των Προξενικών Λιμεναρχείων Λονδίνου, Νέας Υόρκης και Τόκυο.
4. Βιβλία υποθηκών πλωτών ναυπηγημάτων του Ν. 457/1976 (Εφ. Κυβ., Α 276).
5. Βιβλία υποθηκών πλωτών εξέδρων του Ν. 468/1976 (Εφ. Κυβ., Α 302).
6. Βιβλία υποθηκών Βράϊλας.
7. Βιβλία υποθηκών Γαλάζιου.

### **3.1.5.3 Βιβλία Κατασχέσεων.**

1. Βιβλίο κατασχέσεων λιμένα Πειραιά.
2. Βιβλίο κατασχέσεων του Ν. 457/76.
3. Βιβλίο κατασχέσεων του Ν. 468/76.
4. Βιβλίο κατασχέσεων πλοίων υπό ξένη σημαία.



#### **3.1.5.4 Ειδικό Βιβλίο Πρωτοκόλλου για τις Αρχές που τηρούν Νηολόγια.**

Άρθρο 7α του Β.Δ. 10/17 Ιουλίου 1910 «περί Νηολογίων κ.λπ.» και Π.Δ. 21/79 (Εφ. Κυβ., Α 7), όπως τροποποιήθηκε.

#### **3.1.5.5 Βιβλίο Απορριπτικών Εκθέσεων.**

Σ' αυτό καταχωρούνται όλες οι απορριπτικές εκθέσεις του Νηολόγου στις οποίες προβαίνει όταν τα δικαιολογητικά που του υποβάλλονται έχουν ουσιώδεις ελλείψεις (άρθρο 19 Β.Δ. περί Νηολογίων, Π.Δ. 21/79, Εφ. Κυβ., Α 7) και άρθρο 791 του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας.

#### **3.1.6. Έλεγχος των Νηολογίων και Ναυτικών Υποθηκολογίων και αρμοδιότητα του Νηολόγου ως «οιονεί» δικαστικού υπαλλήλου.**

1. Σύμφωνα με το άρθρο 25 παρ. 1 εδ. θ του Ν. 1756/1988 «Κώδικας Οργανισμών Δικαστηρίων κ.λπ.» στην αρμοδιότητα της Εισαγγελικής Αρχής υπάγεται και ο έλεγχος των Δημοσίων Κατηγόρων, των συμβολαιογράφων, των φυλάκων μεταφορών, υποθηκών, νηολογίων, κτηματολογίων, υποθηκολογίων πλοίων και αεροσκαφών.
2. Ο αρμόδιος για την τήρηση των Νηολογίων - Ναυτικών Υποθηκολογίων υποχρεούται να αρνηθεί τη νηολόγηση ή οποιαδήποτε απλή εγγραφή στο Νηολόγιο ή το Υποθηκολόγιο λόγω ουσιωδών ελλείψεων. Στην περίπτωση αυτή προβαίνει σε Απορριπτική Έκθεση όπως προβλέπει το άρθρο 791 Κ.Πολ.Δ.
3. Κατά την άσκηση των καθηκόντων του δεν ακολουθεί οδηγίες της Διοικητικής Αρχής, αλλά ενεργεί αυτοτελώς κατ' ιδία κρίση και σύμφωνα με το νόμο (άρθρα 37, 19 και 7 Β.Δ. της 10/17.6.1910 «περί Νηολογίων και Ναυτικών Υποθηκών»).

4. Οι πράξεις του Νηολόγου κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του ως πράξεις «οιωνοί» δικαστικής αρχής, δεν προσβάλλονται με αίτηση ακυρώσεως ενώπιον του Συμβουλίου Επικρατείας αλλά μόνο ενώπιον των Πολιτικών Δικαστηρίων.

### **3.1.7. Νηολόγηση πλοίων. Απαιτούμενα δικαιολογητικά για νηολόγηση.**

#### **3.1.7.1 Νηολόγηση πλοίου υπό ναυπήγηση κατά τις πάγιες διατάξεις.**

I. Η νηολόγηση πλοίου υπό ναυπήγηση επιτρέπεται μόνο για πλοία με κ.κ.χ. άνω των 10 και όχι για πλοιάρια και πλωτά ναυπηγήματα (αρθρ. 1-4 ΚΙΝΔ) όταν προσκομίζεται η οριστική σύμβαση για την ναυπήγηση του πλοίου (άρθρο 2 παρ. 1 Α.Ν. 136/67 «περί χορηγήσεως τραπεζιτικών δανείων προς εφοπλιστικές επιχειρήσεις σε συνάλλαγμα και άλλων τινών διατάξεων», Εφ. Κυβ., Α 169).

Είναι δυνατό να υποθηκευτεί και το υπό ναυπήγηση νηολογημένο πλοίο (άρθρο 195 ΚΙΝΔ).

Τα δικαιολογητικά που απαιτούνται για τη νηολόγηση πλοίου υπό ναυπήγηση είναι:

1. Σύμβαση ναυπήγησης (θεώρηση γνησίου υπογραφών). Στη σύμβαση ναυπήγησης θα αναγράφεται ρητά ότι «καθ' όλη την διάρκεια της ναυπήγησης η κυριότητα του υπό ναυπήγηση πλοίου ανήκει εξ' ολοκλήρου στον αγοραστή και ότι με την αποπεράτωση ναυπηγικών εργασιών θα προσκομιστεί πρωτόκολλο παράδοσης και παραλαβής», ώστε, να αποφεύγονται τα προβλήματα που παρουσιάζονται στο νηολόγιο μετά την εκτέλεση της σύμβασης ναυπήγησης.
2. Υπεύθυνη δήλωση ναυπηγού (με θεώρηση γνησίου υπογραφής) του Ν. 1599/86, η οποία βεβαιώνει:
  - α. Τις προβλεπόμενες διαστάσεις (μήκος - πλάτος - βάθος).
6. Τις προβλεπόμενες χωρητικότητες (καθαρή και ολική).

- γ. Το είδος του πλοίου.
  - δ. Το υλικό κατασκευής.
  - ε. Το είδος και την ιπποδύναμη της μηχανής που θα τοποθετηθεί.
- 3.A. Εφ' όσον ο πλοιοκτήτης είναι φυσικό πρόσωπο, υπεύθυνη δήλωση του Ν. 1599/86 (με θεώρηση γνησίου υπογραφής) η οποία βεβαιώνει:
- α. Τίτλο κυριότητας (ως υπόδειγμα υπεύθυνης δήλωσης 1).
  - β. Ότι το πλοίο δεν είναι νηολογημένο στα Νηολόγια άλλου Ελληνικού λιμένος.
- γ. Το είδος και την ιπποδύναμη της μηχανής που θα τοποθετήσει στο πλοίο.
- 3.B. Εφ' όσον ο ιδιοκτήτης είναι εταιρεία:
- α. Βεβαίωση Ελληνικότητας από την οικεία ένωση (στην περίπτωση που δεν επιθυμεί να γίνει μέλος, υπεύθυνη δήλωση του Ν. 1599/86 ότι η εταιρεία καλύπτει Ελληνικά συμφέροντα.
  - β. Καταστατικό εταιρείας (ΑΕ, ΕΠΕ, ΟΕ, ΕΕ, ΝΕ). Βεβαίωση σύστασης και τυχόν τροποποιήσεων από την αντίστοιχη υπηρεσία:
    - I. α. Από Νομαρχία για τις ΑΕ και προσκόμιση πρακτικού τελευταίας καταστατικής γενικής συνέλευσης,
      - β. Πρακτικό Διοικητικού Συμβουλίου για το διορισμό εκπροσώπου της ΑΕ.
    - II. Από Πρωτοδικείο για τις ΕΠΕ-ΟΕ-ΕΕ.
    - III. Για τις Ν.Ε. βεβαίωση σύστασης και εκπροσώπησης από ΥΕΝ/ ΥΜΝΕ.
- γ. Διορισμός - αποδοχή αντικλήτου (με θεώρηση γνησίου υπογραφών). Στην δήλωση αποδοχής αντικλήτου να αναγράφεται από τον αποδέκτη ότι δεν μπορεί να αποδεσμευτεί πριν ανακοινωθεί από την εταιρεία ο διορισμός άλλου αντικλήτου και αυτός στη συνέχεια αποδεχθεί το διορισμό του.
4. Αίτηση περί νηολόγησης του υπό ναυπήγηση πλοίου.
5. Εάν το νηολογούμενο πλοίο είναι Ε/Γ (Β' κλάσης) απαιτείται έγκριση της ονομασίας του από ΥΕΝ/ΔΠΝΣ 5ο, διότι στις άλλες κατηγορίες πλοίων το όνομα επιλέγεται ελεύθερα από τον πλοιοκτήτη (αρθρ. 6 παρ. 3 και 16 ΚΑΝΔ).

6. Παράβολο από NEE (Ακτ. Μιαούλη 85 και Φλέσσα) για την εφάπαξ νηολόγηση.
7. Σειρά σχεδίων του υπό ναυπήγηση πλοίου, από όπου να προκύπτει, ότι η καθαρή χωρητικότητα είναι μεγαλύτερη των δέκα κόρων.
8. Εάν το νηολογούμενο πλοίο είναι Ε/Γ (Β' κλάσης) και ο πλοιοκτήτης είναι εταιρεία, απαιτείται βεβαίωση ελληνικότητας συμφερόντων της εταιρείας από ΥΕΝ/ΔΠΝΣ 5ο.
9. Αποδεικτικό (πιστοποιητικό) ενημέρωσης για χρέη του αγοραστή προς το Δημόσιο.
10. Σχετικά με τα θέματα που ρυθμίζουν τις διαδικασίες εξαγωγής, επανεξαγωγής, πώλησης και μεταπώλησης εμπορευμάτων στο εξωτερικό καθώς και τις συναλλαγματικές υποχρεώσεις των ελληνικών φυσικών ή νομικών προσώπων έχει εκδοθεί η 496/13-10-93 Εγκύκλιος της Τραπέζης της Ελλάδος.

## **II. Ενέργειες της Λιμενικής Αρχής**

- α. καταχωρείται στη στήλη 2 «ΕΓΓΡΑΦΕΣ» του Νηολογίου περιγραφή του υπό ναυπήγηση πλοίου, ο τίτλος κτήσης κυριότητας, υπεύθυνη δήλωση πλοιοκτησίας και του διπλωματούχου ναυπηγού με τις προβλεπόμενες διαστάσεις και χωρητικότητες.
- β. συμπληρώνονται τα φύλλα μεταβολών.
- γ. έγγραφο νηολόγησης.
- δ. σήμα νηολόγησης.

## **III. Για την αποπεράτωση της Ναυπήγησης απαιτούνται:**

1. Πρωτόκολλο παράδοσης και παραλαβής με θεώρηση γνησίου των υπογραφών των συμβαλλομένων.
2. Τιμολόγια αγοράς πλοίου, μηχανής και VHF.
3. Στο περιθώριο και στη στήλη «παραπομπές και σημειώσεις» γίνεται η σχετική εγγραφή περί αποπεράτωσης της ναυπήγησης και εκδίδεται Έγγραφο Εθνικότητας και Προσωρινή Άδεια Σταθμού Ασυρμάτου, εφόσον το πλοίο έχει εφοδιαστεί με VHF. Εάν δεν έχει γίνει οριστική καταμέτρηση είναι δυνατόν να εκδοθεί προσωρινή, αφού

εγκριθεί από το ΥΕΝ/ΔΠΝΣ 5ο, εφόσον υποβληθεί μελέτη εγκεκριμένου Νηογνώμονα ή Διπλωματούχου Ναυπηγού.

#### **IV. Ενέργειες Λιμενικής Αρχής**

α. Καταχώρηση στα φύλλα μεταβολών του Πιστοποιητικού Καταμέτρησης.

Παρατήρηση: Είναι δυνατό να εκδοθεί Προσωρινό Πιστοποιητικό Καταμέτρησης αφού εγκριθεί από το ΥΕΝ/ΔΠΝΣ 5ο, εφόσον έχει υποβληθεί πλήρης μελέτη από εγκεκριμένο Νηογνώμονα ή Διπλωματούχο Ναυπηγό, βάσει του Ν. 973/71 παραγρ. 2.

β. Έκδοση Εγγράφου Εθνικότητας μεγάλου τύπου εάν το πλοίο είναι εφοδιασμένο με συσκευή VHF (είναι υποχρεωτική για πλοία άνω των 30 κ.κ.χ.) διαφορετικά εκδίδεται έγγραφο εθνικότητας μικρού τύπου (μη σηματολογημένου).

γ. Έγγραφο στην Εφορία για την έναρξη φορολογίας του πλοίου, (σχετικό είναι το υπ' αριθμ. 8774/2-7-84 έγγραφο ΔΟΥ πλοίων Πειραιά προς τον Νηολόγο).

#### **3.1.7.2 Νηολόγηση πλοίων κοινών διατάξεων και θαλαμηγών**

1. Τίτλος κυριότητας με πλήρη νομιμοποίηση των συμβαλλομένων εφ' όσον είναι εταιρείες και θεώρηση γνησίου υπογραφής.

2. Πιστοποιητικό Δήμου ή Κοινότητας ή φωτοτυπία Αστυνομικής Ταυτότητας ή Διαβατηρίου για την πιστοποίηση της Ελληνικής υπηκοότητας (άρθρο 5 ΚΔΝΔ).

3. Υπεύθυνη δήλωση (άρθρο 1 Ν.Δ. 105/69) των πλοιοκτητών περί:

α. Πλοιοκτησίας.

β. Ότι το πλοίο δεν έχει νηολογηθεί σε Νηολόγια άλλου Ελληνικού λιμένα ούτε έλαβε ΠΙΝΕ.

γ. Εάν φέρει ή όχι συσκευή VHF.

δ. Διορισμό και αποδοχή αντικλήτου εφ' όσον πρόκειται για εταιρεία, σε υπεύθυνη δήλωση Ν. 1599/86.

4. Πρωτόκολλο καταμέτρησης. Τούτο εκδίδεται από την ΔΕΕΠ/ΝΓ (Παλαιολόγου 1 και Κολοκοτρώνη). Είναι δυνατό να εκδοθεί προσωρινό πρωτόκολλο καταμέτρησης κατόπιν δ/γής ΥΕΝ/ΔΠΝΣ 5ο εφόσον προσκομιστούν:

- α. Αντίγραφα των ναυτιλιακών εγγράφων ή
- β. Πιστοποιητικό καταμέτρησης εγκεκριμένου Νηογνώμονα.

5. Στην περίπτωση κατά την οποία το πλοίο πριν νηολογηθεί είχε σημαία Δ. Γερμανίας, Ιταλίας, Βουλγαρίας, Κύπρου, απαιτείται πιστοποιητικό διαγραφής από το οικείο Νηολόγιο, διότι έχουν υπογραφεί διμερείς ναυτιλιακές συμβάσεις.

6. Στην περίπτωση κατά την οποία το πλοίο αγοράστηκε από αλλοδαπούς απαιτείται Διασάφηση Εισαγωγής του Τελωνείου Πειραιώς. Από την υποχρέωση αυτή απαλλάσσονται τα πλοία τα οποία έχουν σημαία κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (από 1-1-93).

7. Εφ' όσον ο νέος ιδιοκτήτης είναι εταιρεία:

α. Βεβαίωση Ελληνικότητας από την οικεία ένωση. (Στην περίπτωση που δεν επιθυμεί να γίνει μέλος, δήλωση Ν. 1599/86 ότι η εταιρεία καλύπτει Ελληνικά συμφέροντα.

β. Καταστατικό (ΑΕ, ΕΠΕ, ΟΕ, Ν.Ε). Βεβαίωση σύστασης και τυχόν τροποποιήσεων:

I. Από Νομαρχία για τις ΑΕ και προσκόμιση πρακτικού τελευταίας καταστατικής γενικής συνέλευσης. Πρακτικό Διοικητικού Συμβουλίου για το διορισμό εκπροσώπου της ΑΕ.

II. Από Πρωτοδικείο για τις ΕΠΕ-ΟΕ-ΕΕ.

III. Για τις Ν.Ε βεβαίωση σύστασης και εκπροσώπησης από ΥΕΝ/ ΥΜΝΕ.

8. Για όλα τα πλοία τριπλότυπο απόδειξης από ΝΕΕ (Ν. 4512/66) ότι κατεβλήθη η εφ' άπαξ εισφορά υπέρ Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος.

9. Στην περίπτωση που ναυπηγήθηκε το πλοίο στην Ελλάδα (χωρίς να είναι υπό ξένη σημαία) απαιτείται τιμολόγιο αγοράς. Στην περίπτωση που είναι υπό ξένη σημαία ανεξαρτήτως τύπου ναυπηγήσεως απαιτείται διασάφηση Τελωνείου.

10. Εάν το Θ/Γ είναι κάτω των 10 κ.κ.χ. και ο τίτλος κυριότητας (ιδιωτικό συμφωνητικό) συντάχθηκε στην ημεδαπή εκτός του ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΜΟΥ απαιτείται και ΧΑΡΤΟΣΗΜΑΝΣΗ του ιδιωτικού συμφωνητικού από την ΔΟΥ ΠΛΟΙΩΝ (Ν. 4419 άρθρο 5).

11. Αποδεικτικό (πιστοποιητικό) ενημέρωσης για χρέη του αγοραστή προς το Δημόσιο.

12. Εάν το νηολογούμενο πλοίο είναι Ε/Γ (Β' κλάσης) απαιτείται έγκριση ονομασίας του από ΥΕΝ/ΔΠΝΣ 5β, διότι στις άλλες κατηγορίες πλοίων το όνομα επιλέγεται ελεύθερα από τον πλοιοκτήτη (αρθρ. 6 παρ. 3 και 16 ΚΔΝΔ).

13. Αίτηση χαρτοσημασμένη με χαρτόσημο Δημοσίου 50 δρχ. και 20 δρχ. Μετοχικού.

#### ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

1. Σύμφωνα με το άρθρο 6 του ΚΔΝΔ «προς μεταβίβαση της κυριότητας... η συμφωνία γίνεται εγγράφως και υποβάλλεται σε καταχώρηση στα Νηολόγια». Σύμφωνα με την γραμματική ερμηνεία του νόμου η μόνη αίρεση που γίνεται δεκτή είναι η διαλυτική, διότι μεταβιβάζεται η κυριότητα υπό την αίρεση αποπληρωμής του τιμήματος.

2. Στο Νηολόγιο καταχωρείται το όνομα του πλοίου πάντα με Ελληνικούς χαρακτήρες, έστω κι αν αυτό είναι ξένο

3. Η αναγνώριση πλοίου ως επιβατηγού προβλέπεται από το Π.Δ. 364/88 (Εφ. Κυβ., Α 159) όπως τροποποιήθηκε με το π.δ. 103/93.

4. Το όνομα, ο αριθμός και ο λιμένας Νηολογίου σημειώνονται στην πρύμνη του πλοίου (αρθρ. 10 Διάταγμα 14-11-36 «περί Εμπορικής Ναυτιλίας»). Το όνομα αναγράφεται με Λατινικούς χαρακτήρες στις παρειές αυτού (Διεθνές Συνέδριο Βέρνης).

Όλα τα ανωτέρω Έγγραφα Εθνικότητας χαρτοσημαίνονται με χαρτόσημο Δημοσίου.

#### **3.1.7.3. Νηολόγηση βάσει των Διατάξεων του Άρθρου 13 Ν.Δ. 2687/53 «Περί Επενδύσεων και Προστασίας Κεφαλαίων Εξωτερικού».**

1. Σχετική αίτηση με υποβαλλόμενα δικαιολογητικά.

2. Εγκριτική απόφαση κ.κ. Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας που δημοσιεύεται σε ΦΕΚ ή αν δεν έχει εκδοθεί, αποστολή σχετικού σήματος της YEN/ΔΠΝΣ 5ο για την νηολόγηση του πλοίου, στο οποίο γνωρίζεται ο αριθμός της Εγκριτικής Πράξης Νηολόγησης του πλοίου και με το οποίο δίδεται η εντολή προς τη Νηολογούσα Αρχή για τη Νηολόγηση του πλοίου σύμφωνα με τις παραπάνω διατάξεις.

3. Τίτλος κυριότητας (με πλήρη νομιμοποίηση ανάλογα με τον τόπο συντάξεως).

4. Πρωτόκολλο καταμέτρησης που εκδίδεται από την YEN/ΔΕΕΠ. Είναι δυνατό να εκδοθεί Προσωρινό Πιστοποιητικό Καταμέτρησης από την Υπηρεσία μας κατόπιν δ/γής YEN/ΔΠΝΣ 56 βάσει στοιχείων αλλοδαπού πιστοποιητικού καταμέτρησης ή εγγράφου εθνικότητας ή πιστοποιητικού καταμέτρησης αναγνωρισμένου Νηογνώμονα (αρ. 27 ΝΔ 187/73 και Ν. 973/72 αρθρ. 2 παρ. 2).

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Οι αναγνωρισμένοι από την Ελλάδα Νηογνώμονες είναι: α) ο Αμερικάνικος, θ) ο Γαλλικός, γ) ο Νορβηγικός, δ) ο Ελληνικός, ε) ο Γερμανικός, στ) ο Βρετανικός, ζ) ο Ιαπωνικός και η) ο Ιταλικός.

5. Στην περίπτωση κατά την οποία το προς νηολόγηση πλοίο φέρει σημαία Ιταλίας, Κύπρου, Δ. Γερμανίας ή Βουλγαρίας απαιτείται πιστοποιητικό διαγραφής από τα οικεία Νηολόγια.

6. Στην περίπτωση που το πλοίο αγοράστηκε από αλλοδαπούς απαιτείται διασάφηση Τελωνείου εισαγωγής. Για την έκδοση της επιστολής προς το Τελωνείο απαιτούνται:

α. Αίτηση του νομίμου εκπροσώπου.

β. MEMORANDUM OF AGREEMENT (MOA) ή BILL OF SALE.

γ. Αντίγραφα των ναυτιλιακών εγγράφων (έγγραφο εθνικότητας, πρωτόκολλο καταμέτρησης) συνοδευόμενα με υπεύθυνη δήλωση Ν. 1599/86 ότι το πλοίο δεν έχει καμία μετασκευή ή διαφοροποίηση των τεχνικών στοιχείων.



7. Όριο ηλικίας για τα Φ/Γ και Δ/Ξ δεν υπάρχει παρά μόνο για τα Ε/Γ με ηλικία μεγαλύτερη των είκοσι ετών. Η ολική χωρητικότητα του πλοίου πρέπει να είναι οπωσδήποτε άνω των 1500 ΚΟΧ .

8. Υπεύθυνη δήλωση περί:

α. Πλοιοκτησίας.

β. Ότι το πλοίο δεν είναι νηολογημένο στα Νηολόγια άλλου Ελληνικού λιμένα ούτε έχει λάβει Π.Ν.Ε.

γ. Διορισμού και αποδοχής διορισμού αντικλήτου.

9. Στην περίπτωση κατά την οποία το πλοίο έφερε προηγουμένως ξένη σημαία απαιτείται υπεύθυνη δήλωση του πλοιοκτήτη ή αντιπροσώπου του περί αλλαγής των πιστοποιητικών ασφαλείας και γραμμής φόρτωσης σύμφωνα με την Δ.Σ. ΠΑΖΕΘ 10. Αίτηση περί νηολογήσεως του πλοίου.

### **3.2. Επάνδρωση των ελληνικών εμπορικών πλοίων<sup>1</sup>**

Η επάνδρωση των Ελληνικών Εμπορικών πλοίων γίνεται από ικανούς Έλληνες ναυτικούς η ικανότητα των οποίων αποδεικνύεται με τα ανάλογα πιστοποιητικά. Η ασφαλής επάνδρωση των πλοίων, οι άδειες και τα διπλώματα με τα οποία είναι εφοδιασμένο κάθε μέλος του πληρώματος, καθορίζονται με σχετικά Προεδρικά Διατάγματα<sup>4</sup>, σύμφωνα με την χωρητικότητα, τον τύπο και τα τεχνικά χαρακτηριστικά κάθε πλοίου.

Επιτρέπεται η επιβίβαση αλλοδαπών και η ναυτολόγηση τους ως μέλη του πληρώματος μόνο μετά από άδεια της αρμόδιας Λιμενικής Αρχής είτε για να συμπληρωθεί η ασφαλής επάνδρωση του πλοίου, είτε για να αντικατασταθεί μέλος του πληρώματος που έχει απολυθεί εάν αποδεικνύεται, ότι η ναυτολόγηση των διπλωματούχων Ελλήνων ναυτικών δεν είναι δυνατή (η σχετική βεβαίωση μη προσφερόμενης εργασίας δίνεται από το ΥΕΝ/ΓΕΝΕ). Τα αλλοδαπά μέλη του πληρώ-

ματος οπωσδήποτε δεν πρέπει να ξεπερνούν το 1/4 της ασφαλούς επάνδρωσης του πλοίου.

Εξαίρεση των διατάξεων για την ασφαλή επάνδρωση των πλοίων αποτελεί η οργανική σύνθεση πληρώματος πλοίου νηολογημένου σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13 του Ν.Δ. 2684/53 όπως καθορίζεται στον όρο 8 της οικείας εγκριτικής πράξης του πλοίου (το ποσοστό των αλλοδαπών δεν μπορεί να υπερβαίνει το 40% της οργανικής σύνθεσης του πλοίου).

Σημείωση: Σύμφωνα με το π.δ. 12 της 1-2-1993 (Εφ. Κυβ., 5Α) άρθρο 2 για την εναρμόνιση της ελληνικής με την κοινοτική νομοθεσία σχετικά με την πρόσληψη υπηκόων Κρατών Μελών της Ε.Ε. και την αναγνώριση της θαλάσσιας υπηρεσίας τους σε ελληνικά εμπορικά πλοία:

«1. Υπήκοοι Κρατών Μελών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, που έχουν την ιδιότητα του ναυτικού σύμφωνα με τη νομοθεσία του Κράτους τους, έχουν την ίδια δυνατότητα προσβάσεως σε θέσεις εργασίας επί Ελληνικών Εμπορικών Πλοίων με εκείνη που επιφυλάσσεται από τις σχετικές διατάξεις της Ελληνικής Νομοθεσίας για τους Έλληνες ναυτικούς εξαιρουμένης της θέσεως του πλοιάρχου και του νομίμου αναπληρωτή του.

2. Προς τον σκοπό αυτό, όπου στην ισχύουσα νομοθεσία που ρυθμίζει την εργασία επί Ελληνικών Εμπορικών πλοίων αναφέρονται οι όροι «Έλληνες ναυτικοί» ή «ημεδαποί» ή άλλος όρος που υποδηλώνει πρόσωπο Ελληνικής ιθαγενείας, νοούνται και οι υπήκοοι των Κρατών Μελών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων που έχουν την ιδιότητα του ναυτικού σύμφωνα με την νομοθεσία του Κράτους καταγωγής ή προελεύσεως τους».

### **3.3. Αντικείμενο του δικαίου της θάλασσας όσον αφορά το FLAG STATE<sup>5</sup>**

#### **3.3.1. Το νομικό καθεστώς του πλοίου. Κρατικά και ιδιωτικά πλοία.**

Κατά το άρθρο 1, παραγρ. 1, του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ),<sup>6</sup> πλοίο είναι κάθε σκάφος, χωρητικότητας καθαρής τουλάχιστον δέκα κόρων, προορισμένο να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα. Τα στοιχεία λοιπόν της έννοιας του πλοίου κατά τον ΚΙΝΔ είναι 1) σκάφος, δηλαδή κοίλο σώμα και όχι σχέδια 2) χωρητικότητας καθαρής τουλάχιστον 10 κόρων<sup>7</sup> 3) δυνατότητα αυτοδύναμης κίνησης, και 4) η κίνηση να γίνεται στη θάλασσα και όχι σε ποταμούς ή λίμνες.

Ο Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ)<sup>8</sup> στο άρθρο 3, παράγρ. 1 εισάγει ευρύτερη έννοια του πλοίου. Πλοίο, κατά την έννοια του Κώδικα αυτού, είναι κάθε σκάφος προορισμένο να μετακινείται στο νερό για τη μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων, για ρυμούλκηση, επιθαλάσσια αρωγή, αλιεία, αναψυχή, επιστημονικές έρευνες ή για άλλο σκοπό. Τα κριτήρια λοιπόν για την έννοια του πλοίου, κατά τον ΚΔΝΔ, είναι λειτουργικά.

Τέλος, ο Κανονισμός Λιμένος Πειραιώς ορίζει ότι πλοίο, κατά την έννοια του παρόντος κανονισμού και των παραρτημάτων του, νοείται κάθε ελληνικό ή αλλοδαπό εμπορικό σκάφος, ιστιοφόρο ή μηχανοκίνητο, οποιασδήποτε χωρητικότητας.<sup>9</sup> Κατά το Δίκαιο της Θάλασσας τα πλοία διακρίνονται σε κρατικά και ιδιωτικά ή εμπορικά. Τα κρατικά πλοία διακρίνονται σε κυβερνητικά πλοία, που χρησιμοποιούνται σε διάφορες δημόσιες υπηρεσίες, όπως π.χ. τα πλοία ανεφοδιασμού φάρων, και σε πολεμικά πλοία.

Σύμφωνα με το άρθρο 29 της Σύμβασης των Η.Ε. (1982):<sup>10</sup> «Για τους σκοπούς της παρούσας Σύμβασης, 'πολεμικό πλοίο' σημαίνει πλοίο που ανήκει στις ένοπλες δυνάμεις ενός Κράτους και φέρει τα εξωτερικά χαρακτηριστικά που διακρίνουν τέτοια πλοία της εθνικότητας του, υπό τη διοίκηση αξιωματικού δεόντως τοποθετημένου από την Κυβέρνηση του Κράτους και του οποίου το όνομα εμφανίζεται στη σχετική επετηρίδα ή ανάλογο πίνακα και είναι επανδρωμένο με πλήρωμα υπό κανονική στρατιωτική πειθαρχία».

### 3.3.2. Η εθνικότητα του πλοίου και η προϋπόθεση του γνήσιου η πραγματικού δεσμού μεταξύ του κράτους της σημαίας και του πλοίου (GENUINE LINK).

Η εθνικότητα του πλοίου καθώς και οι όροι απόκτησης της εθνικότητας ενός κράτους καθορίζονται από τις διάφορες εθνικές νομοθεσίες<sup>11</sup>. Το άρθρο 91<sup>12</sup> της Σύμβασης των Η.Ε. (1982) ορίζει ότι «κάθε Κράτος καθορίζει τους όρους για τη χορήγηση της εθνικότητας του σε πλοία, για τη νηολόγηση πλοίων στην επικράτεια του και για το δικαίωμα να φέρουν τη σημαία του. Τα πλοία έχουν την εθνικότητα του Κράτους τη σημαία του οποίου δικαιούνται να φέρουν...».

Ορισμένοι συγγραφείς θεωρούν ότι η απονομή της εθνικότητας στα πλοία από τα διάφορα κράτη είναι ένα σημαντικό μέσο για τη διατήρηση της έννομης τάξης στους ωκεανούς, διότι η εθνικότητα του πλοίου καθορίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του κράτους της σημαίας του πλοίου.<sup>13</sup>

Το Δίκαιο της Θάλασσας απαιτεί ρητά να υπάρχει γνήσιος ή πραγματικός δεσμός (GENUINE LINK) μεταξύ του κράτους της σημαίας και του πλοίου. Δηλαδή, το κράτος πρέπει να ασκεί πραγματικά και όχι εικονικά τη δικαιοδοσία του και τον έλεγχο σε θέματα διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά πάνω σε πλοία που φέρουν τη σημαία του.<sup>14</sup>

Το περιεχόμενο ειδικότερα του «γνήσιου δεσμού», για την άσκηση αποτελεσματικής δικαιοδοσίας και τον έλεγχο ενός κράτους σχετικά με τα ανωτέρω θέματα πάνω σε πλοία που φέρουν τη σημαία του καθορίζεται στο άρθρο 94 της Σύμβασης των Η.Ε. (1982).<sup>15</sup>

Έτσι, το κράτος της σημαίας του πλοίου πρέπει κυρίως:

- α) να τηρεί νηολόγιο πλοίων.
- β) να ασκεί τη δικαιοδοσία του, βάσει του εσωτερικού του δικαίου, πάνω στο πλοίο και στο πλήρωμα.

γ) να παίρνει τα απαραίτητα μέτρα για την ασφάλεια του πλοίου και της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, όπως π.χ. για την κατασκευή, εξοπλισμό και την πλοϊμότητα του πλοίου, την επάνδρωση του πλοίου με τις κατάλληλες συνθήκες εργασίας<sup>16</sup>, και να μεριμνά για τη χρήση σημάτων για την αποφυγή συγκρούσεων, σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς.

δ) να φροντίζει, πριν και μετά τη νηολόγηση, για την επιθεώρηση του πλοίου σε εύλογα χρονικά διαστήματα, για την επάνδρωση του πλοίου, υπό την ευθύνη του πλοιάρχου και των αξιωματικών, με το κατάλληλο πλήρωμα, κλπ.

#### **3.4. Σημαίες ευκαιρίας (FLAGS OF CONVENIENCE), διπλά ή παράλληλα νηολόγια (OFFSHORE OR DEPENDENCY REGISTRIES) και το EUROS.**

Παρόλο ότι η Σύμβαση των Η.Ε. (1982) επαναλαμβάνει - μετά τη Σύμβαση της Γενεύης για την Ανοικτή Θάλασσα (1958) - την απαίτηση για την ύπαρξη γνήσιου ή πραγματικού δεσμού μεταξύ του κράτους της σημαίας και του πλοίου, δεν καθορίζει τις συνέπειες στην περίπτωση που δεν τηρείται η υποχρέωση αυτή.

Έτσι, αρκετά κράτη -τα λεγόμενα κράτη ανοικτού νηολογίου (OPEN REGISTRIES STATES) - δεν τηρούν την υποχρέωση του γνήσιου ή πραγματικού δεσμού. Οι σημαίες των κρατών αυτών λέγονται σημαίες ευκαιρίας (FLAGS OF CONVENIENCE)<sup>17</sup> Ενώ δε παλαιότερα ήσαν μόνο τρία κράτη που διατηρούσαν σημαίες ευκαιρίας, τα λεγόμενα PANHONLIB κράτη,<sup>18</sup> ο αριθμός τους αυξήθηκε σε περισσότερα από 22 κράτη, και στα τέλη του 1994 συγκέντρωναν τα 45% περίπου της χωρητικότητας της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Η Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD) προσπάθησε να αντιδράσει στην κατάσταση αυτή από το 1981. Το 1984 συγκάλυσε μια Διπλωματική Συνδιάσκεψη των κρατών, που το 1986 υπέγραψαν τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τους Όρους της Νηολόγησης των Πλοίων<sup>19</sup>. Η

Σύμβαση όμως αυτή δεν εισήλθε σε ισχύ.<sup>20</sup> Πάντως, ίσως η υπογραφή της Σύμβασης αυτής να επηρέασε πολλά από τα κράτη του ανοικτού νηολογίου, όπως ιδίως την Κύπρο και τη Λιβερία, που προσπαθούν να εφαρμόσουν αυστηρότερους κανόνες για την εγγραφή των πλοίων στα νηολόγια τους.<sup>21</sup>

Ο αριθμός όμως των πλοιοκτητών, που για λόγους φορολογικούς, σύνθεσης και μισθοδοσίας των πληρωμάτων με χαμηλόμισθους και συχνά ανειδίκευτους υπηκόους αναπτυσσόμενων χωρών (όπως η Ινδονησία και οι Φιλιππίνες) και τη μη αυστηρή τήρηση των διεθνών συμβάσεων και κανονισμών σχετικά με τους όρους ασφάλειας, κλπ. συνεχώς αυξάνει.

Για το λόγο αυτό και η Ευρωπαϊκή Ένωση προωθεί τελευταία διάφορα μέτρα για τον έλεγχο των πλοίων τρίτων κρατών στα χωρικά ύδατα και τα λιμάνια των κρατών-μελών της Ε.Ε. (Κοινοτική Οδηγία 95/21 EC της 19/6/1995).

Επίσης, σαν αντίδραση στην τάση αποχώρησης πολλών πλοίων από τα εθνικά νηολόγια και την εγγραφή τους σε νηολόγια σημαιών ευκαιρίας πολλά κράτη της Ευρώπης κυρίως δημιούργησαν τα λεγόμενα διπλά ή δεύτερα ή παράλληλα νηολόγια (OFFSHORE OR DEPENDENCY REGISTRIES). Η Νορβηγία ίδρυσε πρώτη το 1987 ένα διπλό νηολόγιο στο BERGEN, το NORWEGIAN INTERNATIONAL SHIP REGISTER (NIS). Στο νηολόγιο αυτό μπορούν να εγγραφούν νορβηγικά πλοία ή πλοία ξένων πλοιοκτητών, υπό τον όρο όμως ένα μέρος της διαχείρισης των πλοίων να γίνεται από νορβηγικές εταιρίες, και η εργασία της νηολόγησης να γίνει από νορβηγικό ναυτικό πρακτορείο.

Στο NIS η επάνδρωση των πλοίων με οποιοδήποτε πλήρωμα είναι ελεύθερη, εκτός από τον πλοίαρχο που θα πρέπει να είναι Νορβηγός. Πάντως, σε θέματα ασφάλειας πλοίων το νορβηγικό νηολόγιο είναι αυστηρό και αναγνωρίζει μόνο τους νηογνώμονες της Νορβηγίας, τον αμερικανικό, αγγλικό, γαλλικό και γερμανικό.

Η επιτυχία που είχε το νορβηγικό διπλό νηολόγιο<sup>22</sup>, παρακίνησε και άλλες χώρες -κυρίως κράτη της Ε.Ε.- να δημιουργήσουν δεύτερα νηολόγια εγκατεστημένα

συνήθως σε υπερπόντιες κτήσεις τους, όπως το Ηνωμένο Βασίλειο (Γιβραλτάρ, Νήσος του Μάν, κλπ.), η Γαλλία (KERGUELEN), η Ολλανδία (Ολλανδ. Αντίλλες) και οι Ηνωμένες Πολιτείες (Νήσοι MARSHALL). Επίσης, διπλά ή δεύτερα νηολόγια ίδρυσαν και το Λουξεμβούργο, που χρησιμοποιείται και από το Βέλγιο, η Δανία (DIS), η Γερμανία (GIS), η Ισπανία (Κανάριοι νήσοι), η Πορτογαλία (Μαδέϊρα) και τελευταία η Ιταλία.<sup>23</sup> Ακόμα και η Τουρκία ετοιμάζεται σύντομα να θέσει σε λειτουργία δεύτερο νηολόγιο για να προσελκύσει κυρίως ξένους πλοιοκτήτες.

Στην Ελλάδα, παρόλη τη μεγάλη διαρροή που υπάρχει από το ελληνικό νηολόγιο, δεν αποφασίστηκε ποτέ η δημιουργία ενός διπλού νηολογίου, παρόλο που είχε προταθεί στο παρελθόν η δημιουργία ενός δεύτερου νηολογίου στη Ρόδο ή στην Κρήτη. Πολλοί ισχυρίζονται ότι το διπλό νηολόγιο θα ήταν πολυέξοδο -πράγμα και εν πάσει περιπτώσει υπάρχει ένα «οιονεί» διπλό νηολόγιο στην Ελλάδα, που ονομάζεται «πλοία ελληνικών συμφερόντων συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ. κάτω από ξένες σημαίες».<sup>24</sup> Το μόνο πλεονέκτημα όμως που προσφέρει το νηολόγιο αυτό, είναι ότι οι πλοιοκτήτες μπορούν ελεύθερα να επιλέγουν τον αριθμό των ελλήνων ναυτικών<sup>25</sup>. Άλλως, το «οιονεί» αυτό νηολόγιο είναι πιο πολυέξοδο για τον Έλληνα πλοιοκτήτη και από το ελληνικό νηολόγιο<sup>26</sup>.

Παρόλο ότι η Επιτροπή της Ε.Ε. γνωμοδότησε ότι τα διπλά νηολόγια είναι αντίθετα προς τη Συνθήκη της Ρώμης (1957), τα διπλά νηολόγια εξακολουθούν να λειτουργούν με επιτυχία. Σε αντίδραση, η Επιτροπή της Ε.Ε. για να προσελκύσει τα πλοία των κρατών-μελών από τα νηολόγια ευκαιρίας και από τα διπλά νηολόγια, αποφάσισε τη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού νηολογίου, του EUROS, που να είναι πιο ευνοϊκό για τους πλοιοκτήτες των κρατών-μελών της Ε.Ε.<sup>27</sup>

Έτσι, την 3η Αυγούστου 1989, η Επιτροπή της Ε.Ο.Κ. σύνταξε και υπέβαλε στο Συμβούλιο Ανακοίνωση (COMMUNICATION) με τα σχέδια τριών κανονισμών που πρόβλεπαν τη δημιουργία ενός κοινοτικού νηολογίου (του EUROS) και την ύψωση της κοινοτικής σημαίας σε ποντοπόρα πλοία, τον κοινό ορισμό του κοινοτικού εφοπλιστή,

και την αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές των κρατών της Ε.Ο.Κ.

Η νομική μορφή που θα έπαιρνε το EUROS, σύμφωνα με τις προτάσεις αυτές της Επιτροπής της Ε.Ο.Κ. θα ήταν ένα νηολόγιο παράλληλο με τα υπάρχοντα νηολόγια των κρατών-μελών. Στο EUROS θα μπορούσαν να εγγραφούν φυσικά ή νομικά πρόσωπα των κρατών-μελών της Ε.Ο.Κ. εφόσον τηρούσαν τις προϋποθέσεις για το ελάχιστο όριο ναυτολόγησης υπηκόων των κρατών της Ε.Ο.Κ. Επίσης, το θεσμικό πλαίσιο πρόβλεπε και την παροχή κρατικών ενισχύσεων, φορολογικές απαλλαγές και άλλα χρηματοδοτικά μέτρα.

Στο EUROS υπήρξαν αντιδράσεις τόσο από την πλευρά της Διεθνούς Ομοσπονδίας Εργατών Μεταφορών (ITF), τις ναυτεργατικές ενώσεις των άλλων κρατών της Ε.Ο.Κ., και την ΠΝΟ, όσο και από τους Έλληνες κυρίως πλοιοκτήτες. Η ITF και η ΠΝΟ αντιδρούσε τότε στην πρόταση της Επιτροπής της Ε.Ο.Κ. για την κάλυψη των θέσεων αξιωματικών και του 50% του πληρώματος των πλοίων, που θα ήσαν καταχωρισμένα στο EUROS, με ναυτικούς των κρατών-μελών της Ε.Ο.Κ., το δε υπόλοιπο του πληρώματος με χαμηλόμισθους ναυτικούς τρίτων χωρών<sup>28</sup>.

Η αντίδραση των Ελλήνων πλοιοκτητών εστιαζόταν στις προτάσεις της Επιτροπής της Ε.Ο.Κ. για τα εθνικά μέτρα ενίσχυσης των πλοιοκτητών της Ε.Ο.Κ., όπου τα ελληνικά πλοία θα βρίσκονταν σε μειονεκτική θέση, μια και δεν υπάρχουν πόροι για εθνικές επιδοτήσεις της ελληνικής ναυτιλίας. Αντί των ενισχύσεων της πλοιοκτησίας από τα κράτη-μέλη της Ε.Ο.Κ. - πολλά από οποία επιδοτούν τη ναυτιλία τους - οι Έλληνες πλοιοκτήτες πρότειναν την επιδότηση από τα κονδύλια της Ε.Ο.Κ. των πλοιοκτητών όλων των κρατών της Ε.Ο.Κ., και όχι μόνο αυτών που θα ανήκαν στο EUROS.

Μετά την πρώτη αυτή αποτυχία του EUROS, το θέμα επαναφέρθηκε στην επικαιρότητα από την Επιτροπή της Ε.Ε. την 25ην Απριλίου 1994. Αλλά και οι νέες προτάσεις δεν ικανοποίησαν τις ναυτεργατικές οργανώσεις,<sup>29</sup> ή τους Έλληνες κυρίως



πλοιοκτήτες. Έτσι, το σχέδιο Μετά την πρώτη αυτή αποτυχία του EUROS, το θέμα επαναφέρθηκε στην επικαιρότητα από την Επιτροπή της Ε.Ε. την 25ην Απριλίου 1994. Αλλά και οι νέες προτάσεις δεν ικανοποίησαν τις ναυτεργατικές οργανώσεις,<sup>29</sup> ή τους Έλληνες κυρίως πλοιοκτήτες. Έτσι, το σχέδιο EUROS για τη δημιουργία ενός κοινοτικού νηολογίου, παράλληλου προς τα εθνικά νηολόγια των κρατών της Ε.Ε. - λόγω και των νέων αυτών αντιδράσεων - εγκαταλείφθηκε οριστικά.

<sup>1</sup> ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΥΠΟΘΗΚΟΛΟΓΙΩΝ ΚΑΙ ΒΙΒΛΙΟ ΚΑΤΑΣΧΕΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ. Νικόλαος ΧΑΜΗΛΑΚΗΣ τέως Νηολόγος, Ναυτικός Υποθηκοφύλακας του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά.

<sup>2</sup> Κατ' εξαίρεση καταβάλλεται χαρτόσημο για την εγγραφή ναυτικής υποθήκης πάνω σε πλοίο που τελεί υπό ναυπήγηση.

<sup>3</sup> Μετά την απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου της 25-7-1991 στην υπόθεση "FACTORTAME" και την προειδοποιητική επιστολή της COMMISSION προς την Ελλάδα, πρέπει να τροποποιηθεί το άρθρο 5 του ΚΔΝΔ έτσι ώστε πλοία με ελληνική σημαία να ανήκουν κατά κυριότητα και σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα των Κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, χωρίς να συντρέχουν οι προαναφερόμενοι όροι του άρθρου 5. Απαραίτητη προϋπόθεση είναι η εγκατάσταση γραφείων τους στην Ελλάδα, όπου θα βρίσκεται και η πραγματική τους έδρα καθώς και ο διορισμός εκπροσώπου-εγγυητού με μόνιμη εγκατάσταση στην Ελλάδα.

<sup>4</sup> Π.Δ.: 238/87 (Εφ. Κυβ., 102 ΑΥ1987) Οργανική σύνθεση των πληρωμάτων των φορτηγών πλοίων ολικής χωρητικότητας ανωτέρας των 3.000 κόρων.

Π.Δ.: 237/87 (Εφ. Κυβ., 102 Α71987) "Οργανική σύνθεση των πληρωμάτων των φορτηγών πλοίων ολικής χωρητικότητας 500,01 μέχρι 3.000 κόρων.

Υ.Α.: 70003/1639/8-4-86 (Εφ. Κυβ., 289 ΒΥ24-4-86) "Καθορισμός συνθέσεως Φ/Γ πλοίων ανεπανδρώτου μηχανοστασίου (UMS ACCU- κλπ.) ολικής χωρητικότητας 500,01 - 3.000 κόρων.

Π.Δ.: 382/1978 (Εφ. Κυβ., 80Α/1978) "Περί συνθέσεως πληρωμάτων, των φορτηγών πλοίων πάσης κατηγορίας ολικής χωρητικότητας μέχρι 500 κόρων".

<sup>5</sup> Το Δίκαιο της Θάλασσας Νικολάου Πουλαντζά.

<sup>6</sup> Ν. 3816 (1958) "Περί Κυρώσεως του Κώδικος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου".

<sup>7</sup> Κόρος είναι 2,83 κυβ. μέτρα χωρητικότητας.

<sup>8</sup> Ν.Δ. 187 (1973) "Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου".

<sup>9</sup> ΦΕΚ 103 Β/1952.

<sup>10</sup> Άρθρο 8, παρ. 2 της Σύμβασης της Γενεύης για την Αιγιαλίτιδα και τη Συνορεύουσα Ζώνη (1958), που περιέχει σχεδόν παρόμοια διατύπωση. Το άρθρο αυτό ανέφερε τις "ναυτικές δυνάμεις" ενός κράτους, το όνομα του αξιωματικού που έχει τη διοίκηση του πλοίου να εμφανίζεται στη "ναυτική επετηρίδα" (NAVY LIST), και να είναι επανδρωμένο με πλήρωμα υπό κανονική "ναυτική πειθαρχία".

<sup>11</sup> Για την απόκτηση της ελληνικής εθνικότητας, το άρθρο 2 του ΚΙΝΔ, καθώς και το άρθρο 6 του ΚΔΝΔ, ορίζουν ότι αυτή αποκτάται με την εγγραφή του πλοίου στο ελληνικό νηολόγιο. Βλ. επίσης και τα άρθρα 5-20 του ΚΔΝΔ. Για την ανάπτυξη των άρθρων αυτών βλ. Νικολάου Μ. Πουλαντζά, Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 33-35.

<sup>12</sup> Άρθρο 91 Εθνικότητα των πλοίων (ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ)

1. Κάθε Κράτος καθορίζει τους όρους για την χορήγηση της εθνικότητας του σε πλοία, για την νηολόγηση πλοίων στην επικράτεια του και για το δικαίωμα να φέρουν την σημαία του. Τα πλοία έχουν την εθνικότητα του Κράτους τη σημαία του οποίου δικαιούνται να φέρουν. Πρέπει να υπάρχει πραγματικός δεσμός ανάμεσα στο Κράτος και στο πλοίο.

2. Κάθε Κράτος εκδίδει στα πλοία, στα οποία έχει χορηγήσει το δικαίωμα να φέρουν τη σημαία του, έγγραφα για τον σκοπό αυτό.

Επίσης άρθρο 5, παρ. Ι, της Σύμβασης της Γενεύης για την Ανοικτή Θάλασσα (1958).

<sup>13</sup> THE LAW OF THE SEA, R.R. CHURCHILL και A.V. LOWE.

<sup>14</sup> Άρθρο 91 της Σύμβασης των Η.Ε. (1982). Επίσης άρθρο 5 της Σύμβασης της Γενεύης για την Ανοικτή Θάλασσα (1958).

<sup>15</sup> Το άρθρο 10 της Σύμβασης της Γενεύης για την Ανοικτή Θάλασσα (1958) περιείχε πιο περιορισμένη διατύπωση.

<sup>16</sup> GENERAL SURVEY OF THE REPORTS ON THE MERCHANT SHIPPING (MINIMUM STANDARDS) CONVENTION (No. 147) AND THE MERCHANT SHIPPING (IMPROVEMENT OF STANDARDS) RECOMMENDATION (No. 155), 1976, INTERNATIONAL LABOR CONFERENCE, 77TH SESSION, I.L.O., Γενεύη, 1990.

<sup>17</sup> Βασίλη Ν. Μεταξά, FLAGS OF CONVENIENCE, 1985.

<sup>18</sup> PANAMA, HONDURAS και LIBERIA.

<sup>19</sup> UNITED NATIONS CONVENTION ON CONDITIONS FOR REGISTRATION OF SHIPS 1986).

<sup>20</sup> Η Σύμβαση αυτή απέτυχε από το να ενισχύσει τον ουσιαστικό δεσμό μεταξύ του κράτους της σημαίας του πλοίου και της εθνικότητας του πλοιοκτήτη. Είχε δε και σαν αποτέλεσμα στην πράξη την αναγνώριση των σημαίων ευκαιρίας και ίσως να ήταν και η αιτία για τη δημιουργία νέων ανοικτών νηολογίων.

Πρέπει να σημειωθεί ότι κατά τη διάρκεια του οκταετούς πολέμου μεταξύ του Ιράν και του Ιράκ, που το τελευταίο κράτος άρχισε το Σεπτέμβριο του 1980, πολλές δεκάδες ελληνικών και ελληνόκτητων δεξαμενόπλοιων, που μετέφεραν πετρέλαιο από το Ιράν έγιναν αντικείμενο επιθέσεων από την ιρακινή αεροπορία. Επίσης, στα τελευταία δύο χρόνια του πολέμου αυτού, πολλά πετρελαιοφόρα του Κουβέιτ, που μετέφεραν πετρέλαιο από το Ιράκ έγιναν αντικείμενο επίθεσης από την αεροπορία του Ιράν.

Τότε, η αμερικανική Κυβέρνηση ανακοίνωσε ότι σχεδίαζε να δώσει το δικαίωμα σε έντεκα πετρελαιοφόρα του Κουβέιτ να υψώσουν την αμερικανική σημαία. Ο όρος

που χρησιμοποιήθηκε τότε από την αμερικανική Κυβέρνηση ήταν: REFLAGGING THE KUWAITI OIL TANKERS WITH THE AMERICAN FLAG.

Επίσης προβλεπόταν τα πλοία αυτά να έχουν αμερικανούς πλοιάρχους και να συνοδεύονται κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τους στον Περσικό Κόλπο από αμερικανικά πολεμικά πλοία.

Βέβαια, τα αμερικανικά αυτά σχέδια είχαν κατακριθεί τότε σαν αντίθετα προς το Δίκαιο της Θάλασσας που απαιτούσε την ύπαρξη "γνήσιου δεσμού" μεταξύ του κράτους της σημαίας και του πλοίου. Βλ. Larman C. Wilson, <<The Dangers of Taking Sides>>, Νοέμβριος 1987, σελ. 47, και Νικολάου Μ. Πουλαντζά, "FREEDOM OF NAVIGATION: RECENT DEVELOPMENTS", SHIPPING INTERNATIONAL MONTHLY REVIEW, Δεκέμβριος 1987, σελ. 27-29.

<sup>21</sup> Πρέπει πάντως να τονιστεί ότι ενώ ο αριθμός των ελληνικών πλοίων που γράφηκαν μετά το 1996 στο νηολόγιο της Λιβερίας ελαττώθηκε σημαντικά, αυτός που καταχωρίστηκε στο νηολόγιο της Κύπρου, στο ίδιο χρονικό διάστημα ελαττώθηκε πολύ λίγο, ενώ αυξήθηκε ο αριθμός των πλοίων που γράφηκε στο νηολόγιο του Αγίου Βικέντιου. Είναι γνωστό ότι το ελληνικό νηολόγιο από το 1997 μέχρι σήμερα απώλεσε 20% του ελληνικού εμπορικού ποντοπόρου στόλου που μεταγράφηκε σε νηολόγια σημαιών ευκαιρίας. Διονυσίου Μ. Πουλαντζά, "QUELQUES REFLEXIONS SUR L'ETAT DU FEDERALISME ET LE PROBLEME CHYPRIOTE", REVUE DE DROIT INTERNATIONAL, Γενεύη, 1984, σελ. 75 και επόμ.

<sup>22</sup> Η Νορβηγία σήμερα με το εθνικό της και το διπλό νηολόγιο ελέγχει περίπου 15% σε χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου, δηλαδή 75 εκατομμύρια τόνους.

<sup>23</sup> Η Ιταλία για το δεύτερο νηολόγιο, μείωσε το ποσοστό φορολογίας των ναυτιλιακών εταιριών από 53% σε μόνο 7.5% και απαιτεί για τη σύνθεση του πληρώματος μόνο ο πλοίαρχος, ο Α' Μηχανικός και 4 αξιωματικοί να είναι υπήκοοι χωρών της Ε.Ε.

<sup>24</sup> Ν. 29/75 για τη φορολογία των ελληνόκτητων πλοίων που συμβάλλονται με το ΝΑΤ. Ο Ν. 27/75 προβλέπει για τη φορολογία των ελληνικών πλοίων. Το 1987, το κλιμάκιο

φορολογίας για τα φορτηγά πλοία από 40,000 κόρους και πάνω μειώθηκε, χωρίς όμως να γίνουν αντίστοιχες διευκολύνσεις και για τα επιβατηγά πλοία. Βλ. και για το ισχύον θεσμικό πλαίσιο ναυτιλιακών εταιριών (Α.Ν. 89/67, Α.Ν. 378/68 και το Ν. 814/78) Α. Γουλιέλμου "Η ελληνική σημαία και οι λόγοι επιλογής της από τον Έλληνα πλοιοκτήτη", Με Ρότα το 2000, 1994, σελ. 17 και επόμ.

<sup>25</sup> Αυτό συμβαίνει κυρίως στη ναυτολόγηση του πληρώματος των φορτηγών πλοίων, διότι στα επιβατηγά πλοία η ΠΝΟ δεν επιτρέπει μεγάλη ελαστικότητα.

<sup>26</sup> Πράγματι, οι πλοιοκτήτες των ελληνόκτητων αυτών πλοίων καταβάλλουν την εισφορά στο Ν.Α.Τ., καθώς και τα τέλη (FEES) στο κράτος του νηολογίου τους. Πάντως, η φορολογία πλοίων γραμμένων στο ελληνικό νηολόγιο είναι σήμερα χαμηλότερη και από τη φορολογία πολλών άλλων δεύτερων ή διπλών νηολογίων, που κυμαίνεται από 5ο/ο-20ο/ο.

<sup>27</sup> Νικολάου Μ. Πουλαντζά, "Και η Ναυτιλία μας στο Στόχαστρο της Ε.Ε." Οικονομικός Ταχυδρόμος, 26 Μαΐου 1994, σελ. 76.

<sup>28</sup> Ι. Χαλά, "Από τις σημαίες ευκολίας και τα δεύτερα νηολόγια στο EUROS", Με Ρότα το 2000, 1994, σελ. 11-13.

<sup>29</sup> Η ITF μάλιστα χαρακτήρισε τότε το EUROS σαν νηολόγιο σημαίας ευκαιρίας, πράγμα που θα είχε δυσμενείς συνέπειες εάν τυχόν γίνονταν αποδεκτές οι προτάσεις της Επιτροπής της Ε.Ε. για τη θέσπιση του ευρωπαϊκού αυτού νηολογίου.

<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 : Σύγχρονες εξελίξεις στο νομικό πλαίσιο.</b>
---

#### **4.1. PORT STATE CONTROL<sup>1</sup>**

##### **4.1.1. Σύντομο ιστορικό**

Το 1978 αναπτύχθηκε το "Μνημόνιο της Χάγης" μεταξύ ενός αριθμού ναυτιλιακών Αρχών στη Δυτική Ευρώπη. Ασχολήθηκε κυρίως με την εφαρμογή των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας πάνω στο πλοίο όπως απαιτείται από την Σύμβαση no. 147 του ILO.

Ωστόσο την εποχή που το Μνημόνιο επρόκειτο να τεθεί σε ισχύ, το Μάρτιο του 1978, εκδηλώθηκε εκτεταμένη ρύπανση από διαρροή πετρελαίου έξω από τις ακτές της Βρετανίας στην Γαλλία, ως αποτέλεσμα προσάραξης του δεξαμενόπλοιου "AMOCO CADIZ". Το περιστατικό αυτό προκάλεσε έντονη πολιτική αναταραχή, αντιδράσεις των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής και όχι μόνον με απαίτηση για αυστηρότερους κανονισμούς όσον αφορά την ασφάλεια της ναυτιλίας. Η πίεση αυτή είχε ως αποτέλεσμα την δημιουργία ενός πιο εμπειριστατωμένου Μνημονίου το οποίο κάλυπτε:

- την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα.
- την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.
- τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας πάνω στα πλοία.

Το νέο αυτό Όργανο γνωστό ως Μνημόνιο -Συνεννόησης των Παρισίων για το Port State Control υπεγράφη τον Ιανουάριο του 1982 υπεγράφη από 14 χώρες μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα και τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 1982. από τότε μέχρι σήμερα έχει επεκταθεί σε 20 ναυτιλιακές Διοικήσεις. Οι χώρες αυτές είναι: Βέλγιο - Καναδάς - Κροατία - Δανία - Ισλανδία - Φιλανδία - Γαλλία - Γερμανία - Ελλάδα - Ην. Βασίλειο - Ιρλανδία - Ιταλία - Ολλανδία - Νορβηγία - Πολωνία - Πορτογαλία - Ρωσία - Ισπανία - Σουηδία και Σλοβενία.

#### **4.1.2. ΣΚΟΠΟΣ**

Σκοπός του Μνημονίου είναι η εξάλειψη των πλοίων με υποβαθμισμένα επίπεδα ασφάλειας (sub-standard vessels) μέσω ενός εναρμονισμένου συστήματος ελέγχου του κράτους λιμένα (Port State Control).

#### **4.1.3. ΠΕΡΙΟΧΗ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ**

Το γεωγραφικό εύρος της περιοχής που καλύπτει το Paris MOU δεν περιλαμβάνει μόνο την Ευρωπαϊκή ακτογραμμή, αλλά καλύπτει επίσης τον Βόρειο Ατλαντικό και συγκεκριμένα τις ανατολικές ακτές του Καναδά.

#### **4.1.4. ΣΧΕΤΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ**

Ως σχετικά όργανα (relevant instruments) κατά την διάρκεια των επιθεωρήσεων Port State Control χρησιμοποιούνται οι Διεθνώς αναγνωρισμένες Ναυτιλιακές Συμβάσεις όπως αυτές περιγράφονται στο κείμενο της Συμφωνίας.

#### **4.1.5. ΚΡΑΤΗ ΜΗ ΜΕΛΗ**

Τα Κράτη των Σημειών που δεν έχουν κυρώσει τις Διεθνείς Συμβάσεις δεν απολαμβάνουν καμία ευνοϊκότερη μεταχείριση (no more favorable treatment).

#### **4.1.6. ΣΤΟΧΕΥΣΗ**

Η επιλογή των πλοίων προς επιθεώρηση γίνεται σύμφωνα με το εξειδικευμένο σύστημα στόχευσης του Paris MOU καθώς και με την χρήση συγκεκριμένων κριτηρίων.

#### **4.1.7. ΒΑΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ**

Το Paris MOU διαθέτει μια ηλεκτρονική βάση δεδομένων (database) που ονομάζεται SIRENAC με έδρα το Saint Malo της Γαλλίας και στην οποία καταχωρούνται όλες οι επιθεωρήσεις, ενώ παράλληλα παρέχει πληροφορίες προς τους επιθεωρητές σχετικά με τα πλοία που καταπλέουν στα λιμάνια και τους συνδράμει ως προς την επιλογή για επιθεώρηση.

#### **4.1.8. ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ**

Επισημαίνεται ότι σε ετήσια βάση επιθεωρούνται περί τα 18.000 πλοία, προκειμένου να διαπιστωθεί ότι καλύπτονται τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας και προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος, καθώς και οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας των ναυτικών.

#### **4.1.9. ΚΡΑΤΗΣΗ**

Όταν διαπιστώνονται σοβαρές ελλείψεις, σε ένα πλοίο τότε αυτό κρατείται. Ο πλοίαρχος λαμβάνει οδηγίες για την αποκατάσταση των ελλείψεων πριν τον απόπλου.

#### **4.1.10. ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ**

Ο καθημερινός γενικός έλεγχος του Paris MOU διενεργείται από την Γραμματεία η οποία προετοιμάζει τις απαραίτητες συναντήσεις και λειτουργεί ως σημείο αναφοράς για πληροφορίες και ειδικότερες οδηγίες. Ωστόσο οι Ναυτιλιακές



Διοικήσεις των χωρών - Μελών είναι υπεύθυνες για τον καθημερινό έλεγχο των κατά τόπους λιμενικών Αρχών.

#### **4.1.11. ΔΟΜΗ**

Η Ιεραρχική δομή του Paris MOU φαίνεται στο ακόλουθο οργανόγραμμα:



#### **4.1.12. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ Paris M.O.U. ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

Στην χώρα μας, με το Π.Δ. 88/97 ενσωματώθηκε στην Εθνική νομοθεσία η Κοινοτική Οδηγία 1995/21 "για την επιβολή, σχετικά με την ναυσιπλοΐα που συνεπάγεται χρήση κοινοτικών λιμένων ή διέλευση από ύδατα υπό την δικαιοδοσία κράτους μέλους, των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων (έλεγχος του Κράτους λιμένα)" .

Σημειώνεται ότι στην χώρα μας τον γενικό συντονισμό της υλοποίησης και εφαρμογής των ανωτέρω, καθώς και την μέριμνα της εκπαίδευσης των επιθεωρητών ΜΟΥ, έχει η Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας / Τμήμα Διεθνούς Συνεργασίας.

Στα ανωτέρω πλαίσια αρχικά και μέχρι τον Ιούλιο του 2003, ήταν εξουσιοδοτημένες να εκτελούν επιθεωρήσεις Paris ΜΟΥ οι ακόλουθες Λιμενικές Αρχές:

**ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΑ**

ΑΛΕΞ/ΛΗΣ - ΒΟΛΟΥ - ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ - ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ - ΘΕΣ/ΚΗΣ - ΚΑΒΑΛΑΣ - ΠΕΙΡΑΙΑ - ΠΑΤΡΑΣ - ΧΑΛΚΙΔΑΣ - ΡΟΔΟΥ - ΛΑΥΡΙΟΥ.

**ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΑ**

ΙΣΘΜΙΩΝ - ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ - ΠΥΛΟΥ .

Επίσης αντίστοιχους ελέγχους είναι εξουσιοδοτημένη σχετικά να πραγματοποιεί και το Κλιμάκιο Εκτάκτων Επιθεωρήσεων της Διεύθυνσης Ελέγχου Πλοίων, του Κλάδου Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων.

#### **4.1.13. ΝΕΑ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΟΔΗΓΙΑ 2001/106**

Με την νέα Κοινοτική Οδηγία 2001 / 106 για το Port State Control που κυρώθηκε με το Π.Δ. 346/2003 και η οποία έχει ήδη τεθεί σε εφαρμογή από τις 22/07/2003, εισάγονται νέες αυστηρότερες απαιτήσεις όπως υποχρεωτικές επιθεωρήσεις σε όλους τους λιμένες των κρατών - μελών, πλοίων ειδικών κατηγοριών (B/C , Δ/Ξ, Χημικά Δ/Ξ και Υγραεριοφόρα, και Ε/Γ πλοία που δεν καλύπτονται από τις απαιτήσεις της Κ.Ο. 99/35).

Επιπρόσθετα σημειώνεται ότι σύμφωνα με τις σχετικές ρυθμίσεις η μέχρι τώρα διακριτική ευχέρεια που παρεχόταν στην Αρχή επιθεώρησης για επιλογή πλοίων προς ενδελεχή / εκτεταμένη επιθεώρηση (expanded inspection), εμπόδιζε την επίτευξη ομοιόμορφης πρακτικής εντός της Κοινότητας και συνεπώς ήταν απαραίτητο να

καταστεί σε ετήσια βάση υποχρεωτική η επιθεώρηση των ανωτέρω κατηγοριών πλοίων, καθώς και γενικά όσων έχουν παράγοντα στόχευσης (target factor) άνω του 50.

Σε συνέχεια των ανωτέρω και μετά από σχετική διερεύνηση, διαπιστώθηκε ότι υπάρχει σημαντικός αριθμός κατάπλου πλοίων των ως άνω ειδικών κατηγοριών σε ορισμένες Λιμενικές Αρχές, οι οποίες εξουσιοδοτήθηκαν να εκτελούν επιθεωρήσεις στα πλαίσια του **Paris MOU** και συγκεκριμένα **οι Λιμενικές Αρχές ΑΛΙΒΕΡΙΟΥ, ΑΝΤΙΚΥΡΩΝ, ΙΤΕΑΣ, ΚΟΡΙΝΘΟΥ, ΝΑΥΠΛΙΟΥ, ΚΑΤΑΚΟΛΟΥ, ΜΗΛΟΥ, ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ και ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ**.

Επισημαίνεται ότι για πρώτη φορά στα χρονικά του Λιμενικού Σώματος, πραγματοποιήθηκε κατά το χρονικό διάστημα από 17/02 έως 22/04/2003 το πρώτο εκπαιδευτικό πρόγραμμα Επιθεωρητών Ασφαλείας Πλοίων το οποίο παρακολούθησαν Αξιωματικοί Λ.Σ.

Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζονται συγκεντρωτικά στοιχεία της δραστηριότητας των Ελληνικών Αρχών Paris MOU για την τριετία 2001 - 2003:

Τριετία	Επιθεωρηθέντα πλοία	Με ελλείψεις	Κρατηθέντα
2001	751	377	80
2002	894	504	93
2003	1144	668	160

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι περί το 65% των επιθεωρήσεων ξένων πλοίων σε πανελλαδικό επίπεδο πραγματοποιούνται στον λιμένα της Ελευσίνας ο οποίος έχει την μεγαλύτερη εμπορευματική διακίνηση στην Ελλάδα.

## 4.2 ΚΩΔΙΚΑΣ ISPS<sup>2</sup>

### 4.2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το τρομοκρατικό χτύπημα που έλαβε χώρα στις Η.Π.Α. το Σεπτέμβριο του 2001 ανάγκασε τις ναυτιλιακές χώρες και τους αρμόδιους οργανισμούς να θεσπίσουν κάποιο κώδικα ο οποίος θα προέβλεπε κάποια μέτρα για την πρόληψη και την καταπολέμηση της τρομοκρατίας στο χώρο της ναυτιλίας.

Μετά από τις συμβάσεις SOLAS που αφορούσε κυρίως την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, την MARPOL που αφορούσε την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης και τον κώδικα ISM που αποτελούσε ένα σύστημα ασφαλούς διαχείρισης, υιοθετήθηκε το Δεκέμβριο του 2002 ο Κώδικας για την Διεθνή Ασφάλεια Σκαφών και Λιμένων ( ISPS Code) που αναφερόταν καθαρά στο θέμα της ασφάλειας των σκαφών και των λιμένων από ένοπλες και τρομοκρατικές επιθέσεις. Ο κώδικας αυτός προβλέπει ενέργειες που πρέπει να γίνουν από μέρους των εταιριών, των σκαφών και των λιμένων. Αναμένεται να βοηθήσει ουσιαστικά στην πρόληψη τέτοιων ενεργειών αλλά από την άλλη να αυξήσει κατακόρυφα το κόστος τους και το χρόνο παραμονής των πλοίων στα λιμάνια. Αυτό έχει ως συνέπεια την αύξηση των ναύλων, του κόστους μεταφοράς και τελικά την αύξηση της τελικής τιμής των προϊόντων. Επίσης τα κράτη κάνουν πλέον μεγάλες επενδύσεις για την "οχυροποίηση" των λιμανιών και την εγκατάσταση νέων συστημάτων ασφαλείας.

Ένα από τα θετικά του νέου κώδικα είναι ότι αυξάνει την απασχόληση στον τομέα των ναυτιλιακών και παραναυτιλιακών επιχειρήσεων καθώς και των ναυπηγικών και παραναυπηγικών, διότι γίνεται απαραίτητη η πρόσληψη νέων ειδικευμένων υπαλλήλων στα λιμάνια, τις εταιρίες, τα σκάφη, τα ναυπηγεία κτλ.

#### **4.2.2 Γεγονότα που ώθησαν στη υιοθέτηση του κώδικα ISPS**

Η διάσκεψη του IMO που έλαβε χώρα τον Δεκέμβριο του 2002 έλαβε την απόφαση στις 12 του ίδιου μήνα να υιοθετήσει τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλείας Σκαφών και Λιμένων, ο οποίος θα προβλέπει τα νέα μέτρα ασφαλείας που θα πρέπει να ληφθούν

μέχρι την 1η Ιουλίου του 2004. Ο κώδικας αυτός περιλαμβάνει ενέργειες που πρέπει να γίνουν από πλευράς σκαφών, εταιριών και λιμένων.

Η κύρια αιτία για την λήψη αυτής της απόφασης ήταν αναμφισβήτητα το τρομοκρατικό χτύπημα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001, στη Νέα Υόρκη και στο Πεντάγωνο στις Η.Π.Α. Κατόπιν του μεγάλου σοκ που πέρασε η ανθρωπότητα, οι αρμόδιες αρχές και κυρίως αυτές των Η.Π.Α ώθησαν τους παγκόσμιους οργανισμούς μέσα από διασκέψεις αλλά και με μονομερείς αποφάσεις και ενέργειες που επιβάλλονταν με τη δύναμη του ισχυρού, να υιοθετήσουν πρωτοφανή αντιτρομοκρατικά μέτρα ξεχωριστά από τις επιθετικές ενέργειες που εκδηλώνονταν εναντίον χωρών που θεωρούνταν υπεύθυνες για την "υπόθαλψη" τρομοκρατών.

Υπήρξε επίσης μια πολύ μεγάλη ρατσιστική διάκριση εναντίον των μουσουλμάνων που θεωρήθηκαν υπεύθυνοι για τις τρομοκρατικές ενέργειες όπως για παράδειγμα στο χώρο της ναυτιλίας η απαγόρευση εξόδου από τα πλοία στις ακτές των Η.Π.Α κάποιων δυνητικά "επικίνδυνων" ναυτών που στην συντριπτική τους πλειοψηφία αποτελούσαν μέλη της συγκεκριμένης θρησκείας και προέρχονταν από χώρες της Μέσης Ανατολής. Αυτό εκτός από το γεγονός ότι αποτελούσε κατάφωρη παραβίαση των διακηρύξεων του Ο.Η.Ε αλλά και των άρθρων κάθε συντάγματος, προκαλούσε προβλήματα στη ναυτιλία και την ομαλή διεξαγωγή του εμπορίου και για αυτό το λόγο έγιναν συνεχείς διαμαρτυρίες από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (International Maritime Organization- I.M.O) αλλά και τον Διεθνή Οργανισμό Εργασίας (International Labour Association-ILO).

Κατόπιν των γεγονότων αυτών η διάσκεψη του Δεκεμβρίου 2002 "λαμβάνοντας υπ' όψιν τους σκοπούς και τις αρχές του Καταστατικού των Ηνωμένων Εθνών σχετικά με τη διατήρηση της διεθνούς ειρήνης και ασφάλειας και την προώθηση των φιλικών σχέσεων και της συνεργασίας μεταξύ των Κρατών, ανησυχώντας για την παγκόσμια κλιμάκωση των πράξεων της τρομοκρατίας σε όλες τις μορφές της, που θέτουν σε κίνδυνο ή παίρνουν αθώες ανθρώπινες ζωές, απειλούν τις θεμελιώδεις ελευθερίες και

βλάπτουν σοβαρά την αξιοπρέπεια του ανθρώπινου γένους, αναγνωρίζοντας την σπουδαιότητα και τη σημασία της ναυτιλίας στο παγκόσμιο εμπόριο και οικονομία και, επομένως, αποφασισμένη να προστατεύσει την παγκόσμια αλυσίδα ανεφοδιασμού από οποιαδήποτε παραβίαση ως αποτέλεσμα των τρομοκρατικών επιθέσεων ενάντια στα σκάφη, λιμένες, παράκτιους σταθμούς ή άλλες εγκαταστάσεις, θεωρώντας ότι οι παράνομες πράξεις ενάντια στη ναυτιλία απειλούν την ασφάλεια και την προστασία των προσώπων και της ιδιοκτησίας, έχουν σοβαρές επιπτώσεις στη λειτουργία των θαλάσσιων υπηρεσιών και υπονομεύουν την εμπιστοσύνη των λαών του κόσμου στην ασφάλεια της θαλάσσιας ναυσιπλοΐας και ότι το περιστατικό τέτοιων πράξεων είναι ένα θέμα που προκαλεί σοβαρή ανησυχία στη διεθνή κοινότητα συνολικά, και αναγνωρίζοντας τη σημασία της αποδοτικής και οικονομικής μετακίνησης του παγκόσμιου εμπορίου, " :

- υιοθετεί σύμφωνα με το άρθρο VIII(γ)(ii) της Συνθήκης, τροποποιήσεις (ISPS Code) στο Παράρτημα της Συνθήκης,
- καθορίζει, σύμφωνα με το άρθρο VIII(β)(vi)(2)(bb) της Συνθήκης, ότι οι προαναφερθείσες τροποποιήσεις θα κριθούν για να έχουν γίνει αποδεκτοί την 1η Ιανουαρίου 2004, εκτός αν, πριν από εκείνη την ημερομηνία, περισσότερα από το ένα τρίτο των Συμβαλλόμενων Κυβερνήσεων στη Συνθήκη ή οι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις οι συνδυασμένοι εμπορικοί στόλοι των οποίων αποτελούν περισσότερο από 50% της ακαθάριστης χωρητικότητας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, έχουν δηλώσει τις αντιρρήσεις τους στις τροποποιήσεις και
- προσκαλεί τις Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις στη Συνθήκη για να σημειώσουν ότι, σύμφωνα με το άρθρο VIII (β)(vii)(2) της Συνθήκης, οι εν λόγω τροποποιήσεις θα τεθούν σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2004 εφόσον γίνουν αποδεκτές. "

Η απόφαση αυτή πάρθηκε διότι η διάσκεψη θεωρούσε " ότι το περιστατικό τέτοιων πράξεων είναι ένα θέμα που προκαλεί σοβαρή ανησυχία στη διεθνή κοινότητα συνολικά, και αναγνωρίζοντας τη σημασία της αποδοτικής και οικονομικής μετακίνησης του παγκόσμιου εμπορίου, ήταν πεπεισμένη για την επείγουσα ανάγκη να αναπτυχθεί η διεθνής συνεργασία μεταξύ των Κρατών στην επινόνηση και την υιοθεσία των αποτελεσματικών και πρακτικών μέτρων, πρόσθετα σε εκείνα που είχαν ήδη υιοθετηθεί από το Διεθνή Θαλάσσιο Οργανισμό (ΙΜΟ), για να αποτρέψουν και να καταστείλουν τις παράνομες πράξεις που κατευθύνονται ενάντια στη ναυτιλία υπό την ευρεία έννοιά της και υπενθυμίζοντας το ψήφισμα του Συμβουλίου Ασφαλείας Ηνωμένων Εθνών 1373 (2001), υιοθετημένο στις 28 Σεπτεμβρίου 2001, που απαιτεί τα Κράτη να λάβουν μέτρα για να αποτραπούν και να κατασταλούν οι τρομοκρατικές ενέργειες, συμπεριλαμβανομένου να κληθούν τα Κράτη να εφαρμόσουν πλήρως αντιτρομοκρατικούς κανονισμούς ".

#### **4.2.3 ISPS (INTERNATIONAL SHIP & PORT FACILITY SECURITY) CODE. Διεθνής κώδικας για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμένων.**

\* Απόφαση για την εφαρμογή του

Μια Διπλωματική Διάσκεψη που συγκλήθηκε στο MSC 76 υιοθέτησε μια σειρά τροποποιήσεων της SOLAS 1974 (τροποποιημένη) που περιέλαβαν ένα νέο Κεφάλαιο XI-2 που αφορούσε την ασφάλεια των σκαφών. Επίσης υιοθετήθηκε ένας Διεθνής Κώδικας Ασφάλειας Πλοίων και Λιμένων (ISPS) σε δύο μέρη.

Διεθνής Κώδικας Ασφάλειας Σκαφών και Λιμενικών Υποδοχών (ISPS) είναι ο Διεθνής Κώδικας για την Ασφάλεια των Σκαφών και των Λιμενικών Υποδοχών που αποτελείται από το Μέρος Α (οι διατάξεις του οποίου θα αντιμετωπιστούν ως υποχρεωτικές) και το Μέρος Β (οι διατάξεις του οποίου θα αντιμετωπιστούν ως εισηγητικές), ως υιοθετούνται, στις 12 Δεκεμβρίου του 2002, από το ψήφισμα 2 της

Διάσκεψης των Συμβαλλομένων Κυβερνήσεων στη Διεθνή Συνθήκη για την Ασφάλεια της Ζωής εν Πλω, 1974.

Όλα τα πλοία για τα οποία οι κανονισμοί και το υποχρεωτικό μέρος του Κώδικα ισχύουν, ήταν υποχρεωμένα μέχρι 1η Ιουλίου 2004 (ή μέχρι τις ημερομηνίες που αναφέρονταν στις μεμονωμένες διατάξεις) να προσαρμοστούν στους κανονισμούς και τον Κώδικα ISPS όσον αφορά τροποποιήσεις / πρόσθετες απαιτήσεις μεταφορών για το σκάφος, απαιτήσεις για έγγραφα και πληροφορίες και λειτουργικές απαιτήσεις.

Οι κανονισμοί και ο Κώδικας ISPS ισχύουν σε όλα τα επιβατηγά πλοία, στα φορτηγά σκάφη, συμπεριλαμβανομένου του ταχύπλου σκάφους, 500gt ή περισσότερων και στις κινητές μονάδες παράκτιων γεωτρήσεων.

Ισχύουν επίσης για λιμενικές εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης σκαφών που εκτελούν διεθνή ταξίδια με μια ρήτρα: ότι οι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις θα αποφασίσουν την έκταση της εφαρμογής του Μέρους Α του Κώδικα ISPS σε εκείνες τις λιμενικές υποδοχές μέσα στο έδαφός τους οι οποίες, αν και χρησιμοποιούνται κυρίως από τα σκάφη που δεν εκτελούν διεθνή ταξίδια, χρειάζονται περιστασιακά, να εξυπηρετήσουν σκάφη που φθάνουν ή που αναχωρούν σε διεθνές ταξίδι.

Οι κανονισμοί και ο Κώδικας ISPS δεν ισχύουν για τα θωρηκτά, τα βοηθητικά πλοία του πολεμικού ναυτικού ή άλλα σκάφη που ανήκουν ή που χρησιμοποιούνται από μια Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση και που χρησιμοποιούνται μόνο για Κυβερνητική μη-εμπορική υπηρεσία.

Πρέπει να σημειωθεί ότι το Κεφάλαιο XI-2 (Κανονισμός 11 - Εναλλακτικές συμφωνίες ασφάλειας) επιτρέπει στις Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις να συμμετέχουν σε διμερείς ή πολύπλευρες συμφωνίες με άλλες Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις στην εναλλακτική κάλυψη ρυθμίσεων ασφάλειας που καλύπτουν σύντομα διεθνή ταξίδια σε σταθερές διαδρομές μεταξύ των λιμενικών εγκαταστάσεων που βρίσκονται μέσα στα εδάφη τους. Τέτοιες συμφωνίες πρέπει να αναθεωρηθούν περιοδικά και δεν πρέπει να εκθέτουν το επίπεδο ασφάλειας άλλων σκαφών ή λιμενικών εγκαταστάσεων που δεν



καλύπτονται από τη συμφωνία. Κανένα σκάφος που καλύπτεται από μια τέτοια συμφωνία δεν μπορεί να διεξάγει οποιεσδήποτε ship-to-ship δραστηριότητες με ένα σκάφος που δεν καλύπτεται από τη συμφωνία.

Οι χειριστές πορθμείων και άλλοι που δεσμεύονται σε σύντομα διεθνή ταξίδια που επιθυμούν την θέσπιση εναλλακτικών μέτρων ασφάλειας εκτός από εκείνα που ορίζονται στους Κανονισμούς και στο Μέρος Α του Κώδικα ISPS, πρέπει να έρθουν σε επαφή με τα Κράτη της Σημαίας τους και τις Κυβερνήσεις των λιμένων που εξυπηρετούν και να συμβουλευονται σχετικά με τις εναλλακτικές ρυθμίσεις ασφάλειας.

**Ο Κανονισμός 12 του Κεφαλαίου XI-2 επιτρέπει σε ένα Κράτος Σημαίας να επιτρέψει σε ένα συγκεκριμένο σκάφος ή μια ομάδα σκαφών που φέρουν τη σημαία του να εφαρμόσει άλλα μέτρα ασφάλειας ισοδύναμα με εκείνα που ορίζονται από τους κανονισμούς ή από το Μέρος Α του Κώδικα ISPS, υπό τον όρο ότι τα μέτρα ασφάλειας είναι τουλάχιστον τόσο αποτελεσματικά όσο εκείνα που καθορίζονται. Ένα Κράτος Σημαίας που επιτρέπει τέτοια μέτρα ασφάλειας, πρέπει να ενημερώσει τον IMO.**

Ομοίως, το Κράτος του λιμένα μπορεί να επιτρέψει σε μια συγκεκριμένη λιμενική υποδοχή ή μια ομάδα λιμενικών εγκαταστάσεων που βρίσκονται στο έδαφός του να εφαρμόσουν μέτρα ασφάλειας ισοδύναμα με εκείνα που καθορίζονται, εφόσον τα μέτρα ασφάλειας είναι τουλάχιστον τόσο αποτελεσματικά όσο εκείνα που καθορίζονται. Κράτη λιμένων που επιτρέπουν τέτοια μέτρα ασφάλειας, πρέπει να ενημερώσουν τον IMO.

Οι ναυτιλιακές εταιρίες που επιθυμούν να εκμεταλλευθούν αυτήν την διάταξη πρέπει να έρθουν σε επαφή με τα Κράτη Σημαίας και να συμβουλευονται σχετικά με ισοδύναμες ρυθμίσεις ασφάλειας.

\* Οι απαιτήσεις του

Λεπτομέρειες των απαιτήσεων που προέρχονται από τις διατάξεις ασφάλειας απαρτίζονται από:

Τμήμα Α Τροποποιήσεις σκαφών / πρόσθετες απαιτήσεις μεταφορών

Τμήμα Β Ευθύνες της Επιχείρησης

Τμήμα Γ Τεκμηρίωση / Πληροφορικές απαιτήσεις για τα σκάφη

Αυτά τα τρία Τμήματα περιγράφουν τις προπαρασκευαστικές απαιτήσεις που οι επιχειρήσεις συμβουλεύονται να εξετάσουν προσεκτικά πριν από την έναρξη ισχύος των απαιτήσεων στη 1η Ιουλίου 2004.

Τμήμα Δ Ο Κώδικας ISPS σε Λειτουργία - Συμμόρφωση και Έλεγχοι

Αυτό το Τμήμα καλύπτει τους ελέγχους και τις απαιτήσεις που μπορούν να επιβληθούν στα σκάφη μετά από την 1η Ιουλίου 2004.

Τμήμα Ε Υποχρεώσεις των Συμβαλλόμενων Κυβερνήσεων

Αυτό το Τμήμα περιγράφει τα ζητήματα που πρέπει να εξετάσουν οι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις πριν από την 1η Ιουλίου 2004. Οι επιχειρήσεις πρέπει να εξασφαλίσουν την έγκαιρη διεκπεραίωση των ζητημάτων αυτών από τη Διοίκησή τους.

Τμήμα ΣΤ Υποχρεώσεις των Λιμένων

Αυτό το Τμήμα συνοψίζει τις υποχρεώσεις των Λιμένων.

Τα Μέλη μπορεί να επιθυμούν να λάβουν μέτρα ανάλογα με την περίπτωση.

#### **4.2.4 Ανάγκη για την εφαρμογή του**

Υπάρχει όμως πραγματική ανάγκη για την εφαρμογή του κώδικα ISPS;

Σύμφωνα με τους διεθνείς οργανισμούς όλα ανεξαιρέτως τα πλοία μπορούν κάποια στιγμή να χρησιμοποιηθούν ως όπλα για επίθεση, για μεταφορά όπλων μαζικής καταστροφής ή για μεταφορά εν αγνοία τους επικίνδυνων φορτίων εάν δεν ληφθούν τα αναγκαία μέτρα για την ασφάλεια και για τον έλεγχό τους. Τρομοκρατική ενέργεια κατά πλοίου είναι δυνατό να εκδηλωθεί κυρίως είτε με τη χρησιμοποίηση άλλου πλοίου είτε από το εσωτερικό του πλοίου-στόχου, από τρομοκράτες που έχουν ήδη παρεισφρήσει σε αυτό ή που επιβιβάζονται σε αυτό με τη βία. Τα επιβατηγά πλοία

αποτελούν πρόσφορους στόχους λόγω του πλήθους των ζώων που τίθενται άμεσα σε κίνδυνο σε περίπτωση εκδήλωσης τρομοκρατικής ενέργειας. Τα φορτηγά πλοία είναι εξίσου ευάλωτα λόγω κυρίως των επικίνδυνων φορτίων που μεταφέρουν. Η ίδια η φύση ορισμένων επικίνδυνων φορτίων μπορεί να αποτελέσει κίνητρο για τους τρομοκράτες οι οποίοι ενδέχεται, για παράδειγμα, να αναζητήσουν τρόπους για να ανατινάξουν τα πλοία που μεταφέρουν τα φορτία αυτά μέσα σε κάποιο λιμένα. Είναι εύκολο να φανταστεί κανείς πόσες ζωές θα χαθούν και πόσο μεγάλη ζημιά θα προκληθεί στο περιβάλλον σε τέτοια περίπτωση. Δεν πρέπει ασφαλώς να λησμονεί κανείς το διεξαγόμενο δια θαλάσσης παράνομο εμπόριο πυρηνικών, βακτηριολογικών ή χημικών προϊόντων, τα οποία ενδέχεται να χρησιμοποιηθούν αργότερα κατά της χώρας προορισμού του φορτίου.

Υπάρχει όμως το ενδεχόμενο να εκδηλωθούν τέτοιες ενέργειες τα επόμενα χρόνια; Μετά το τρομοκρατικό χτύπημα τις 11ης Σεπτεμβρίου στις Η.Π.Α και τα "αντίποινα" για την εξάρθρωση των τρομοκρατικών οργανώσεων ο πλανήτης έχει περάσει πλέον σε μια μορφή αντάρτικου, όπου οι τρομοκράτες με όπλο τους το γεγονός ότι αφιερώνουν την αξία της ίδιας τους της ζωής σε συνδυασμό με την μη ύπαρξη κάποιας χώρας που θα μπορεί να αντιταχθεί στις σύγχρονες υπερδυνάμεις κάνουν πιθανό ένα τέτοιο ενδεχόμενο.

Ένας κώδικας ασφαλείας ήταν απαραίτητος όχι μόνο για να αποφευχθεί κάποιο τρομοκρατικό ενδεχόμενο αλλά και για να ομαλοποιηθούν οι διαδικασίες στα λιμάνια όπου επικρατούν οι υπερβολικοί έλεγχοι και οι καθυστερήσεις στις διαδικασίες ειδικά σε πληρώματα και πλοία που προέρχονται από μουσουλμανικές χώρες.

Επομένως η συνεκτική και καθολική δράση της Ναυτιλιακής Κοινότητας είναι αναγκαία για τη βελτίωση της ασφάλειας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Χωρίς να σταματήσει στιγμή να τάσσεται υπέρ της προόδου - όσον αφορά στο θέμα αυτό - στους κόλπους των διεθνών οργανισμών, πρέπει να εφαρμοστούν όσο το δυνατό συντομότερα στην πράξη τα μέτρα που έχουν εγκριθεί και να προσδιοριστούν τα

μέτρα ασφαλείας που είναι αναγκαία, αλλά που δεν καλύπτονται από τις επικείμενες διεθνείς συμφωνίες. Επίσης πρέπει να διασφαλιστούν, σε διεθνές επίπεδο, η αναγνώριση των υλοποιημένων δράσεων, ώστε να ενθαρρυνθούν οι εμπορικές συναλλαγές και να απαλλαγθούν από κάθε κίνδυνο στρέβλωσης του ανταγωνισμού. Τέλος, πρέπει να ελέγχεται η καθολική συνοχή και η αποτελεσματική εφαρμογή των εγκεκριμένων μέτρων, προκειμένου να διασφαλίζεται η αξιοπιστία της Κοινότητας στο θέμα αυτό.

Εξάλλου, εφόσον η ενίσχυση των μέτρων ασφαλείας των προσώπων, ακόμη και σε συνδυασμό με μέτρα ασφαλείας των εμπορευμάτων, δεν μπορούν να αποκλείσουν τελείως το ενδεχόμενο ατυχήματος, είτε τυχαίας είτε κακόβουλης προέλευσης, πρέπει να αρχίσει ένας προβληματισμός σχετικά με τα υπάρχοντα μέτρα προκειμένου να περιορισθούν οι συνέπειες τέτοιων ατυχημάτων. Έτσι, για να μετριασθούν οι συνέπειες των ατυχημάτων στους κατοίκους και το περιβάλλον, ανεξαρτήτως καταγωγής, θα πρέπει να μελετηθεί εάν είναι σκόπιμο να ληφθούν μέτρα με σκοπό ιδίως την ελάχιστη πληροφόρηση των κατοίκων για τον τρόπο αντίδρασής τους σε περίπτωση ατυχήματος. Στο πλαίσιο αυτό, θα μελετηθεί επίσης με τα κράτη μέλη εάν είναι αναγκαίο να εξασφαλισθεί ότι τα σχέδια έκτακτης ανάγκης πρέπει να προβλέπονται εκ των προτέρων και να δοκιμάζονται τακτικά έτσι ώστε να υπάρχει βέλτιστη οργάνωση της παροχής βοήθειας σε περίπτωση ανάγκης.

#### **4.2.5 Δυσκολίες στην εφαρμογή του κώδικα ISPS.**

\* Γενικά

Η εφαρμογή του Κώδικα ISPS απαιτεί μεγάλη προσπάθεια από τη Ναυτιλιακή Κοινωνία και δημιουργούνται δυσκολίες στην εφαρμογή του κυρίως για :

- Τα Κράτη και τα λιμάνια

Τα λιμάνια που λειτουργούν εδώ και χρόνια στα διάφορα κράτη έχουν κατασκευαστεί με κανόνες ασφαλείας πολύ πιο χαλαρούς από αυτούς που προβλέπει ο Κώδικας. Θα πρέπει να γίνει μια μεγάλη διαμόρφωση τόσο στους εξωτερικούς χώρους τους, όσο και στις προβλήτες και το εσωτερικό τους αφού από τον Κώδικα προβλέπονται νέα κτίρια, νέες τεχνολογίες ασφαλείας, πολλοί περισσότεροι φύλακες ασφαλείας και εξειδικευμένοι υπάλληλοι σε λιμάνια, τελωνεία, λιμεναρχεία. Επομένως ο Κώδικας μπορεί να κάνει το επίπεδο ασφαλείας υψηλότερο αλλά δημιουργεί ανάγκες για πρόσληψη νέου προσωπικού, εκπαίδευσή του, εκπαίδευση του υπάρχοντος προσωπικού καθώς και επεκτάσεις των λιμανιών, περιφράξεις, δημιουργία νέων χώρων υποδοχής και εγκατάσταση νέων μηχανημάτων ασφαλείας, φωτισμού κτλ.

Πολλά από τα λιμάνια περικλείονται από τον αστικό κλοιό και είναι πολύ δύσκολη η επέκτασή ή/ και η ανακατασκευή κάποιων σημείων τους, καθώς και η εγκατάσταση μεγάλων μηχανημάτων σε περιορισμένους χώρους.

Η εφαρμογή του Κώδικα ISPS αναγκάζει τα κράτη και τα λιμάνια να προβούν σε επενδύσεις σε πάγιες εγκαταστάσεις και στην εκπαίδευση και πρόσληψη προσωπικού, γεγονός που θα αποτελέσει αύξηση του κόστους λειτουργίας των λιμανιών και αύξηση των εξόδων των κρατών προς αυτά.

- Τα πλοία

Τα πλοία θα πρέπει να ανακατασκευάσουν μερικά από τα μέρη τους για να γίνουν ασφαλέστερα όπως προβλέπει ο Κώδικας, και αυτό αποτελεί μεγάλο πρόβλημα για τους πλοιοκτήτες. Θα πρέπει να αποσυρθούν στα ναυπηγεία για να προσαρμοστούν στις απαιτήσεις του, ενώ μπορεί να βρίσκονται υπό ναύλωση και να μην έχουν το χρόνο να πραγματοποιήσουν τις αλλαγές. Επίσης ο φόρτος εργασίας που θα πέσει στα ναυπηγεία θα δημιουργήσει πολλές ουρές αναμονής και πολύ υψηλά κόστη στα πλοία από τους χαμένους ναύλους, τις επισταλίες, τους επίναυλους και τα ημερήσια κόστη συντήρησης και λειτουργίας τους.

Ένας άλλος τομέας που θα πρέπει να μεριμνήσει το πλοίο είναι η σύνθεση του πληρώματος καθώς και ο εφοδιασμός τους με νέες ταυτότητες όπως προβλέπεται. Θα πρέπει να γίνεται λεπτομερής έλεγχος για το παρελθόν των ναυτιλλομένων για να αποφευχθούν καθυστερήσεις στα λιμάνια..

Τέλος πολλές καθυστερήσεις ή πρόσληψη περισσότερου πληρώματος θα υποστεί το πλοίο από τον μεγάλο όγκο αναφορών και απαραίτητων εγγράφων που θα πρέπει να συμπληρώνεται κατά την άφιξη του πλοίου σε κάθε λιμένα από τον υπεύθυνο ασφαλείας του πλοίου και τους βοηθούς του, όπως ο ίδιος θα ορίσει.

#### - Οι εταιρίες

Οι εταιρίες θα πρέπει και αυτές να ορίσουν τον CSO, δηλαδή των υπεύθυνο ασφαλείας της εταιρίας, ο οποίος και αυτός θα πρέπει να ελέγχει το πλοίο και να συμπληρώνει τα κατάλληλα έγγραφα. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με τα κόστη που θα αναλάβουν για την μετατροπή των πλοίων, την πρόσληψη επιπλέον προσωπικού και το υψηλότερο ημερήσιο κόστος των πλοίων κάνει ολοφάνερο ότι θα πρέπει να γίνει μια αύξηση των ναύλων για να αντιμετωπιστούν τα κατά πολύ υψηλότερα ημερήσια έξοδα. Πολλές μικρές εταιρίες ίσως δυσκολευτούν να αντεπεξέλθουν στις αυξημένες απαιτήσεις και να δυσκολευτούν να επιβιώσουν.

#### - Η κοινωνία και η Οικονομία

Εφόσον το μεγαλύτερο μέρος του παγκόσμιου εμπορίου πραγματοποιείται δια θαλάσσης, το αυξημένο κόστος σε λιμάνια, εταιρίες και πλοία θα προκαλέσει αύξηση του κόστους μεταφοράς και συνεπώς θα μετακυλιστεί του στην τιμή των προϊόντων. Πολλά από τα προϊόντα είναι είδη πρώτης ανάγκης και θα αποτελέσει κοινωνικό πρόβλημα η αύξηση, έστω και μικρή, της τιμής τους.

Οι επιπλέον επενδύσεις που θα γίνουν στα λιμάνια μπορεί να πραγματοποιηθούν σε πολλές χώρες από τις Κυβερνήσεις οι οποίες αντλούν τους πόρους τους όπως είναι γνωστό κυρίως μέσω της φορολογίας.

\* Στην Ελλάδα

Εκτός από τα προβλήματα που προκύπτουν από την υιοθέτηση του Κώδικα στον υπόλοιπο κόσμο, στην Ελλάδα υπάρχουν και κάποιοι άλλοι παράγοντες που δυσκολεύουν την εφαρμογή του.

Πολλά λιμάνια στην Ελλάδα έχουν λάβει πολύ φτωχά μέτρα όσον αφορά την ασφάλεια τους. Οι επισημάνσεις του ISPS επιβάλλουν να γίνουν πολλά έργα σε αυτά για να συμμορφωθούν με τους όρους του. Όμως τα λιμάνια στην Ελλάδα περικλείονται από τον αστικό κλοιό και είναι πολύ δύσκολη η επέκταση και η ανακατασκευή κάποιων σημείων τους, η οποία πρέπει να είναι μεγάλη.

Ένα μειονέκτημα για την εφαρμογή του Κώδικα ISPS στην Ελλάδα είναι ότι η χώρα αποτελείται από χιλιάδες ναυτιλιακές εταιρίες και χιλιάδες εργαζομένους και στηρίζεται σε αυτές, άρα η αύξηση του κόστους τους θα αποτελέσει μεγάλο πρόβλημα στη βιωσιμότητά τους και συνεπώς μεγάλο πρόβλημα για την κοινωνία, την οικονομία και την απασχόληση.

Τα λιμάνια στην Ελλάδα ανήκουν στο κράτος, είτε με την μορφή ανωνύμων εταιριών ( Πειραιάς, Θεσσαλονίκη), είτε με την μορφή λιμενικών ταμείων. Επομένως το κράτος πρέπει να προβεί σε μεγάλες επενδύσεις και σε ποιότητα και σε ποσότητα δεδομένου ότι η Ελλάδα αποτελεί χώρα με έντονο το στοιχείο της θάλασσας και του εμπορίου και υπάρχουν πολλά λιμάνια στην περιφέρειά της.

Τέλος, η βελτιωμένη διαφάνεια που θα χαρακτηρίζει τις διαδικασίες θα συμβάλει σίγουρα στην καλύτερη οργάνωσή τους και στον προγραμματισμό τους μέσα στον χρόνο προς όφελος όλων των αποτελεσματικών και έντιμων παραγόντων που δραστηριοποιούνται στον τομέα αυτό.

Η 11η Σεπτεμβρίου 2001 ήταν καταλυτική ημερομηνία για την πορεία που θα έπαιρνε ο κόσμος. Τα πρωτοφανή τρομοκρατικά γεγονότα σε μια χώρα που θεωρείται υπερδύναμη, σε μια χώρα που δεν είχε απειληθεί ποτέ και το κυριότερο σε μια χώρα που έχει έμφυτο τον φόβο της τρομοκρατίας, καθώς και ο ένοπλος τρόπος αντίδρασης

πολλών ομάδων ενάντια σε αυτές τις χώρες που θεωρούν εχθρικές, έκαναν επιτακτική την ανάγκη στην λήψη νέων, αυστηρότερων μέτρων ασφαλείας.

Η ναυτιλία αποτελεί το κυριότερο τρόπο μεταφοράς αγαθών από και προς όλες τις περιοχές του κόσμου, οπότε δεν θα μπορούσε να μη συμπεριληφθεί στους τομείς που θα απαιτούσαν λήψη αυστηρών μέτρων ασφαλείας.

Ο Κώδικας ISPS, για την Διεθνή Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμενικών Υποδοχών αποτελεί γεγονός από την 1η Ιουλίου 2004, δηλαδή μόλις 18 μήνες μετά την λήψη της απόφασης για την εφαρμογή του. Αυτό το γεγονός κάνει ακόμη δυσκολότερη την εφαρμογή του από τους εκατομμύρια απασχολούμενους στη Ναυτιλία και τα κράτη που εμπλέκονται στις μεταφορές δια θαλάσσης. Γίνονται αλλαγές στα πλοία, τα λιμάνια, τα ναυπηγεία, τις πλοιοκτήτριες εταιρίες, τις εταιρίες πρακτόρων, τους εισαγωγείς, τους εξαγωγείς, τους ναυτικούς, τους λιμενικούς υπαλλήλους.

Αυτές οι αλλαγές παρόλο που θα προσδώσουν σαφώς μεγαλύτερη ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές, θα ανεβάσουν στα ύψη το κόστος μεταφοράς καθώς και τα κόστη επενδύσεων στις οποίες πρέπει να προβούν οι προαναφερόμενοι για να μπορέσουν να συμμορφωθούν με τον κώδικα σε τόσο μικρό χρονικό διάστημα.

<sup>1</sup> ΕΛΕΓΧΟΣ ΑΠΟ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ PORT STATE CONTROL. Νικόλαος Β. ΚΑΤΣΟΥΛΗΣ Πλωτάρχης Λ.Σ. και Νικόλαος Ι. ΣΠΑΝΟΣ Πλωτάρχης Λ.Σ. Εξειδικευμένος Επιθεωρητής P.S.C.

<sup>2</sup> Κώδικας ISPS

Γ. Βλάχος ..... Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική

Γ. Βλάχος, Μ. Νικολαΐδης... Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης, Τόμος Α΄. LISCR..... Ενημέρωση για την εφαρμογή του Κώδικα ISPS από τη σημαία της Λιβερίας ( Πειραιάς -Μάιος 2003)

Ιστοσελίδα IMO..... [www.imo.org](http://www.imo.org)

Ιστοσελίδα Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας..... [www.yen.gr](http://www.yen.gr)

Ιστοσελίδα Λιμανιού του Ρόττερταμ..... [www.portofrotterdam.com](http://www.portofrotterdam.com)



**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5:**

**Το ιδιόμορφο πρόβλημα των προτύπων ασφαλείας. Σύγκριση με την αλλοδαπή πραγματικότητα (Παγκοσμίως). Ανταγωνιστικότητα-Ελκυστικότητα**

**5.1 Υπάρχουσες συμφωνίες PORT STATE CONTROL<sup>1</sup>**

Προς το παρόν υπάρχουν έξι περιφερειακές συμφωνίες PSC σε λειτουργία, δηλαδή:

1. Το υπόμνημα συμφωνίας του Παρισιού για το PSC (PARIS MOU), που υιοθετήθηκε στο Παρίσι την 1η Ιουλίου 1982.
2. Η Acuerdo de Vina del Mar (συμφωνία της Λατινικής Αμερικής), που υπογράφηκε στη Vina del Mar (Χιλή) στις 5 Νοεμβρίου 1992.
3. Το υπόμνημα συμφωνίας για το PSC στην περιοχή Ειρηνικού - Ασίας (πρωτόκολλο σύμβασης του Τόκιο, TOKYO MOU), που υπογράφηκε στο Τόκιο (Ιαπωνία) την 1η Δεκεμβρίου 1993.
4. Το υπόμνημα συμφωνίας για το PSC στην περιοχή της Καραϊβικής (CARIBBEAN MOU), που υπογράφηκε στο Christchurch (των Μπαρμπάντος) στις 9 Φεβρουαρίου 1996.
5. Το υπόμνημα συμφωνίας για το PSC στην περιοχή της Μεσογείου (Μεσογειακό πρωτόκολλο σύμβασης, MEDITERRANEAN MOU), που υπογράφηκε στη Μάλτα στις 11 Ιουλίου 1997, και
6. το υπόμνημα συμφωνίας Ινδικού Ωκεανού για το PSC (Πρωτόκολλο σύμβασης Ινδικού Ωκεανού, INDIAN OCEAN MOU), που υπογράφηκε στην Πραιτόρια (Νότια Αφρική) στις 5 Ιουνίου 1998,

Το παράρτημα 1 είναι ένας συγκριτικός πίνακας των περιοχών που εφαρμόζονται οι συμφωνίες αυτές.

## 5.2 ΑΠΟΔΟΣΗ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΤΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ<sup>2</sup>

Το PARIS MOU έχει δώσει ιδιαίτερο βάρος στην απόδοση των Κρατών των Σημαιών (FS) και για τον λόγο αυτό προβαίνει κάθε χρόνο στην έκδοση σχετικών στατιστικών στοιχείων.

Μέχρι το έτος 1992 η απόδοση των Σημαιών υπολογιζόταν σε ετήσια βάση σε σχέση με τον μέσο όρο κρατήσεων πλοίων έναντι του αντίστοιχου γενικού μέσου όρου κρατήσεων στο PARIS MOU.

Από το 1992 η Επιτροπή του Μνημονίου, αποφάσισε όπως ο υπολογισμός της απόδοσης των σημαιών να γίνεται σε τριετή πλέον βάση (3 year role average). Επακόλουθο του νέου τρόπου υπολογισμού της απόδοσης των Σημαιών ήταν από το **1993** και μέχρι το 1996, όπως φαίνεται και στον κατωτέρω πίνακα (1), τα πλοία υπό Ελληνική Σημαία να είναι «στόχος» προς επιθεώρηση (black list), λόγω του αυξημένου ποσοστού κρατήσεων.

Πίνακας 1

Τριετία	1992-1994	1993- 1995	1994- 1996
Ποσοστό κρατήσεων πλοίων υπό Ελληνική Σημαία	+ 1,035% του γ.μ.ο.	+0,94% του γ.μ.ο.	+0,38% του γ.μ.ο.

Κατά το χρονικό διάστημα 1997 - 1998 η Ελληνική Σημαία εξήλθε από τον εν λόγω πίνακα με αποτέλεσμα τα πλοία υπό Ελληνική Σημαία να μην θεωρούνται πλέον ως στόχοι προς επιθεώρηση.

Από το 1999 η Επιτροπή του Μνημονίου των Παρισίων υιοθέτησε έναν νέο τρόπο υπολογισμού της απόδοσης των Σημαιών βάσει στατιστικού τύπου ο οποίος οδήγησε στην δημιουργία μαύρης, γκριζας και λευκής λίστας (black, gray, white list) καθιστώντας ακόμη αυστηρότερη την αξιολόγηση της απόδοσής τους.

Με τον νέο τρόπο υπολογισμού και για τα έτη 1999 και 2000 η Ελληνική σημαία βρέθηκε στην γκρίζα λίστα με τα ποσοστά που παρουσιάζονται στον κατωτέρω πίνακα (2).

Πίνακας 2

Τριετία	1997 – 1999	1998 – 2000
Ποσοστό κρατήσεων	+0,31%	+0,14%
πλοίων υπό Ελληνική Σημαία	Του γ.μ.ο	του γ.μ.ο

### 5.3 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΣΤΗΝ ΛΕΥΚΗ ΛΙΣΤΑ

#### Έτος 2001

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία για το έτος 2001 που ανακοινώθηκαν στην 35η Σύνοδο της Επιτροπής, που πραγματοποιήθηκε 06 έως 09 Μαΐου 2002 στο Χάλιφαξ του Καναδά, η Ελληνική Σημαία περιλαμβάνεται για πρώτη φορά στην νέα Λευκή λίστα (White list), γεγονός που πιστοποιεί τον χαρακτηρισμό της Ελληνικής Σημαίας ως ποιοτικής, ενώ παράλληλα τα πλοία υπό Ελληνική Σημαία θεωρούνται ως ποιοτικά και ως εκ τούτου θα υπόκεινται σε λιγότερες επιθεωρήσεις για το χρονικό διάστημα από 01/06/2002 έως 01/06/2003.

#### Έτος 2002

Επιπρόσθετα και σύμφωνα με τα στοιχεία που παρουσιάστηκαν στην 36η Σύνοδο της Επιτροπής του PARIS MOU που πραγματοποιήθηκε από 12 έως 15 Μαΐου 2003 στο Dubrovnik της Κροατίας, η Ελληνική σημαία εξακολουθεί για δεύτερο συνεχές έτος να βρίσκεται στην λευκή λίστα και μάλιστα με βελτιωμένο ποσοστό, γεγονός που επιβεβαιώνει και ενισχύει έτι περαιτέρω την ποιοτική εικόνα της Σημαίας μας.

#### Έτος 2003

Οι καλές επιδόσεις συνεχίζονται για την Ελληνική Σημαία η οποία εδραιώνει την θέση της ως ποιοτική στο ναυτιλιακό στερέωμα. Συγκεκριμένα και σύμφωνα με στοιχεία που παρουσιάστηκαν στην 37η Σύνοδο της Επιτροπής του Μνημονίου που πραγματοποιήθηκε στην Κοπεγχάγη από 11 έως 14 Μαΐου 2004, η Ελληνική Σημαία βρίσκεται για τρίτο συνεχές έτος στην «Λευκή Λίστα», βελτιώνοντας ακόμη περισσότερο το ποσοστό της όπως φαίνεται και στον ακόλουθο πίνακα (3):

Πίνακας 3

Τριετία	Επιθ/ντα Ελληνικά πλοία	Κρατηθέντα	Ποσοστό
1999 – 2001	1409	77	-0,14% του γ.μ. όρου
2000 – 2002	1422	73	-0,26% του γ.μ. όρου
2001 – 2003	1524	73	-0,40% του γ.μ. όρου

#### 5.4 Παράγοντας στόχευσης (TARGET FACTOR)

Ο Παράγοντας στόχευσης αποτελείται από δύο μέρη:

1. τον γενικευμένο παράγοντα (generic factor) που βασίζεται στα στοιχεία του προφίλ του πλοίου
2. τον ιστορικό παράγοντα (history factor) που βασίζεται στις επιθεωρήσεις στην περιοχή του PARIS MOU.

##### 5.4.1 Γενικευμένος Παράγοντας

Για ένα εξατομικευμένο πλοίο υπολογίζεται προσθέτοντας τα στοιχεία του προφίλ του πλοίου σύμφωνα με τα ακόλουθα στοιχεία:

#### Σημαίες Στόχοι

Σημαία της οποίας ο αριθμός κρατήσεων τα τελευταία τρία χρόνια υπερβαίνει το επιτρεπτό όριο που βασίζεται σε ένα στατιστικό μέτρο =7%. Κλιμακωτά αυξάνεται

το μέτρο αυτό κατά 3%. Για παράδειγμα σημαία «μεσαίου προς υψηλού κινδύνου» σημαίνει κρατήσεις που υπερβαίνουν το επιτρεπτό όριο χρησιμοποιώντας αντίστοιχο στατιστικό μέτρο 10% (για ποσοστό κρατήσεων που αναφέρεται στην ετήσια έκθεση του PARIS MOU)

Μεσαίου κινδύνου (μέτρο 3%).....	<b>ΠΣ +4</b>
Μεσαίου προς υψηλού κινδύνου (μέτρο +6%) . . .	<b>ΠΣ +8</b>
Υψηλού κινδύνου (μέτρο +9%).....	<b>ΠΣ +14</b>
Πολύ υψηλού κινδύνου (μέτρο +12%).....	<b>ΠΣ +20</b>

#### **Τύπος Πλοίου που αποτελεί Στόχο**

**(που υπόκειται σε εκτεταμένη επιθεώρηση)**

**ΠΣ+5**

- i. Bulk carrier > 12 ετών
- ii. Υγραεριοφόρο > 10 ετών
- iii. Χημικό Δ/Ξ > 10 ετών
- iv. Πετρελαιοφόρο > 10 ετών
- v. Ε/Γ η ΕΓ - Ο/Γ πλοίο

#### **Μη Αναγνωρισμένος από την Ε.Ε. Νηογώμονας**

**ΠΣ +3**

Άνω του γενικού μέσου όρου

<0%	+0
0 έως 2%	+1
2 έως 4%	+2
>4%	+3

από τα ανωτέρω συνάγεται, ότι πλοίο το οποίο δεν έχει νηογώμονα που αναγνωρίζεται από την Ε,Ε. φέρει τουλάχιστον +3 πόντους. Εάν δε ο μ.ο. κρατήσεων του νηογώμονα είναι άνω του γ.μ.ο. τότε φέρει πρόσθετους πόντους σύμφωνα με τον ανωτέρω πίνακα.

**Πλοία Ηλικίας άνω των 12 ετών****(για πλοία που δεν είναι στόχοι ως ανωτέρω)**

Ηλικία:

&gt; 25 ετών ΠΣ +3

21-24 ετών ΠΣ +2

13-20 ετών ΠΣ + I

**Σημαία που δεν έχει Κυρώσει όλες τις Κύριες Διεθνείς Συμβάσεις ΠΣ + I****Πλοία με Ελλείψεις υπ' Ευθύνη των Νηογνομόνων άνω του γ.μ.ο. ΠΣ +1**

Ο γενικευμένος παράγοντας ενημερώνεται / αλλάζει όταν υπάρξει αλλαγή στο στοιχεία του πλοίου (particulars).

**5.4.2 Ιστορικός Παράγοντας.**

Ο ιστορικός παράγοντας προστίθεται στον γενικευμένο ώστε να αποδώσουν μαζί μια πραγματική εικόνα του πλοίου μετά την επιθεώρηση, Ο ιστορικός παράγοντας προκύπτει με βάση τα ακόλουθα στοιχεία μετά από κάθε επιθεώρηση σύμφωνα με το PARIS MOU τους τελευταίους 12 μήνες.

**Άφιξη Πλοίου σε Λιμένα του PARIS MOU ΠΣ +20**  
**για Πρώτη Φορά μετά από 12 μήνες**

**Πλοίο που δεν έχει Επιθεωρηθεί τους Τελευταίους 6 Μήνες ΠΣ +10**

**Κράτηση ΠΣ+15**

**Αριθμός Ελλείψεων**

<b>0</b>	<b>ΠΣ-15</b>
<b>1-5</b>	<b>ΠΣ 0</b>
<b>6-10</b>	<b>ΠΣ+5</b>
<b>11-20</b>	<b>ΠΣ+10</b>
<b>21+</b>	<b>ΠΣ+15</b>

**Εκκρεμούσες Παρατηρήσεις από την Τελευταία Επιθεώρηση:**

Η τιμή που προσδίδεται από τις εκκρεμούσες ελλείψεις σχετίζεται μόνο με την τελευταία επιθεώρηση:

για κάθε παρατήρηση «αποκατάσταση στον επόμενο λιμένα» **ΠΣ + 1**

ή «εδόθη εντολή στον πλοίαρχο για αποκατάσταση προ απόπλου»

και για κάθε δύο παρατηρήσεις «για αποκατάσταση εντός 14 ημερών»

Για παρατήρηση «όλες οι ελλείψεις αποκαταστάθηκαν» **ΠΣ -2**

**Ο Ιστορικός Παράγοντας Ενημερώνεται / Ανανεώνεται Κάθε Μέρα.****Ολικός Παράγοντας Στόχευσης (Overall Target Factor)**

Υπολογίζεται από το άθροισμα του γενικευμένου και του ιστορικού και δεν μπορεί να είναι σε καμία περίπτωση μικρότερος του γενικευμένου.

**Ο Ολικός Παράγοντας Στόχευσης Επαναυπολογίζεται σε Καθημερινή Βάση.****5.5. Ανακοίνωση τύπου της Γραμματείας του PARIS MOU**

Σε ακολουθία της 37ης Συνόδου της Επιτροπής του PARIS MOU που πραγματοποιήθηκε στην Κοπεγχάγη από 11 έως 14 Μαΐου 2004 ελήφθησαν σημαντικές

αποφάσεις οι οποίες τα προσεχή χρόνια πρόκειται να αλλάξουν την μέχρι σήμερα ακολουθητέα πολιτική «στόχευσης» των πλοίων.

**Συγκεκριμένα αποφασίστηκε όπως εξεταστούν τα ακόλουθα:**

- Η επιλογή των πλοίων καθώς και η όλη προσπάθεια δεν θα έχει ως βάση το ελάχιστο ποσοστό επιθεώρησης του 25% των πλοίων που καταπλέουν, αλλά μια προσπάθεια να επικεντρωθεί το ενδιαφέρον σε πλοία που επισκέπτονται για πρώτη φορά την περιοχή του PARIS MOU.
- Η επιθεώρηση των πλοίων «υψηλού κινδύνου» με μεγαλύτερη συχνότητα.
- Η επέκταση του μέτρου απαγόρευσης κατάπλου (banning) και στα πλοία μεταφοράς γενικού φορτίου (general cargo ships).
- Η πριμοδότηση των ποιοτικών πλοίων με βάση το νέο σύστημα αξιολόγησης (quality system) που προωθείται.
- Η στενή συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και την European Maritime Safety Agency (EMSA) στα πλαίσια του πακέτου μέτρων ERIKA III.
- Η στενότερη συνεργασία με το TOKYO MOU και την Αμερικανική Ακτοφυλακή (USGC).

Τέλος επισημαίνεται ότι τον Νοέμβριο του 2004 πραγματοποιήθηκε στο Vancouver του Καναδά η 2η Διπλωματική διάσκεψη των TOKYO & PARIS MOU με στόχο την ενδυνάμωση των μέτρων κατά των πλοίων υποβαθμισμένων επιπέδων ασφαλείας.

**5.6. 2η Διπλωματική Διάσκεψη των χωρών των Μνημονίων Συνεννόησης Paris and Tokyo MOUs στο Βανκούβερ<sup>3</sup>**

Ο Γ.Γ του YEN καθηγητής κος Ιωάννης Τζωάννος, εκπροσώπησε τη χώρα μας στην 2η Διπλωματική Διάσκεψη των χωρών που συμμετέχουν στα Μνημόνια Συνεννόησης Paris and Tokyo MOUs, για τον έλεγχο των ξένων πλοίων από τα Κράτη των Λιμένων, η οποία πραγματοποιήθηκε την 2-3 Νοεμβρίου 2004 στο Βανκούβερ του



Καναδά και υπέγραψε την κοινή Διακήρυξη, που στοχεύει στην ενίσχυση του «κύκλου της ευθύνης» για την καταπολέμηση των πρακτικών που προκαλούν ναυτικά ατυχήματα και ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Την ιδιαίτερη ευαισθησία της Ελλάδος για τα θέματα που αφορούν την πρόληψη των ναυτικών ατυχημάτων και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, τόνισε στην παρέμβαση του ο Γ.Γ. του YEN κος Ιωάννης Τζωάννος και ανέπτυξε το πακέτο των κρατικών μέτρων που λαμβάνονται από την πλευρά της Ελληνικής Κυβέρνησης προς την κατεύθυνση αυτή, τόσο σε Εθνικό όσο και σε Διεθνές επίπεδο για μια ποιοτική ναυτιλία. Συγκεκριμένα τόνισε ότι οι Υπηρεσίες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας μεριμνούν για την συνεχή εκπαίδευση και ενημέρωση των Ελλήνων επιθεωρητών. Τα τελευταία στατιστικά στοιχεία αποδεικνύουν την αποδοτικότητα των προσπαθειών, όπου περισσότερο από 30% των καταπλευσάντων ξένων πλοίων επιθεωρούνται στους Ελληνικούς λιμένες.

Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην ορθή και συνεχή συνεργασία των Αρχών της χώρας μας με τις αντίστοιχες του εξωτερικού, που στόχο έχει την επίτευξη του καλύτερου δυνατού αποτελέσματος, όσον αφορά την ασφάλεια των πλοίων, την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας των ναυτικών.

Τονίστηκε επίσης η βαρύτητα που δίδει το YEN στα υπό Ελληνική Σημαία πλοία, με την ουσιαστική συμμετοχή των Προξενικών Λιμεναρχείων στον έλεγχό τους, που ως αποτέλεσμα έχει την κατάταξη της Ελληνικής Σημαίας ως ποιοτικής σε παγκόσμια βάση.

Όσον αφορά την Σύνοδο, η παρουσία της Ελληνικής αντιπροσωπείας, υπήρξε ενεργός και ουσιαστική κατά την διάρκεια των εργασιών, με παρεμβάσεις που διαμόρφωσαν εποικοδομητικά το κείμενο διακήρυξης, το οποίο θα αποτελέσει τον πυρήνα για τις μελλοντικές εξελίξεις όσον αφορά τις επιθεωρήσεις των πλοίων στις περιοχές των Paris and Tokyo MOUs.

### 5.7. Paris MOU: Τα πλοία προσαρμόζονται στους κανόνες ασφαλείας

ΒΕΛΤΙΩΜΕΝΗ συμπεριφορά σε θέματα ασφαλείας των πλοίων επιδεικνύουν παγκοσμίως οι ναυτιλιακές εταιρείες, σύμφωνα με τα αποτελέσματα του Συγκεντρωτικού Ελέγχου (Concentrated Inspection Campaign) για την εφαρμογή του Διεθνούς Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων (ISPS Code), στο πλαίσιο των επιθεωρήσεων του Paris MOU.

Με την έναρξη εφαρμογής του Διεθνούς Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων (ISPS Code), τα κράτη-μέλη του Paris MOU (Memorandum Of Understanding) πραγματοποίησαν εκστρατεία συγκεντρωτικών ελέγχων (Concetrated Inspection Campaign) από 01/07 έως 30/09/2004, για να διαπιστώσουν τη συμμόρφωση των πλοίων με τις νέες απαιτήσεις ασφαλείας και στην οποία συμμετείχε και η Ελλάδα.

Από τους συγκεντρωτικούς ελέγχους που διενεργήθηκαν, μεταξύ άλλων, διαπιστώθηκαν και τα ακόλουθα:

- Επιθεωρήθηκαν 4.681 πλοία, από τα οποία 28 κρατήθηκαν αποκλειστικά για λόγους ασφαλείας, ενώ άλλα 44 κρατήθηκαν για ελλείψεις σε άλλους τομείς.
- Το ποσοστό των κρατηθέντων πλοίων, αποκλειστικά για λόγους ασφαλείας, ανήλθε στο 1,5% έναντι 5,7% των συνολικά κρατηθέντων.
- 60 πλοία κρατήθηκαν λόγω έλλειψης του διεθνούς πιστοποιητικού ISSC, ενώ άλλα 45 αντιμετώπιζαν σχετικά προβλήματα που ωστόσο δεν οδήγησαν σε κράτηση.
- Εντοπίστηκαν 200 περιπτώσεις όπου δεν υπήρχε έλεγχος πρόσβασης στο πλοίο, ενώ σε 215 περιπτώσεις υπήρξε έλλειψη τήρησης αρχείου των σχετικών γυμνασίων ασφαλείας.

Αξίζει πάντως να σημειωθεί ότι, όσο προχωρούσε το πρόγραμμα, τα αποτελέσματα των ελέγχων έδειξαν μία προσαρμογή των πλοίων. Ειδικότερα, σύμφωνα

με τα στοιχεία του Paris MOU, τα 50 πλοία που τέθηκαν υπό κράτηση τον Ιούλιο, μειώθηκαν στα 13 τον Αύγουστο και μόλις 9 το Σεπτέμβριο.

Με βάση τα στοιχεία των ελέγχων του Paris MOU, «ξεχώρισαν» ορισμένες χώρες οι οποίες εμφάνισαν υψηλά ποσοστά κρατήσεων πλοίων τους. Έτσι, από εκείνες τις σημαίες που είχαν περισσότερες από 10 επιθεωρήσεις και περισσότερες από μια κρατήσεις, οι παρακάτω έξι παρουσίασαν ποσοστά επάνω από το μέσο όρο. Συγκεκριμένα, πρόκειται για τις χώρες: Βόρειος Κορέα με κρατήσεις πλοίων που έφθασαν το 22,7% των ελεγχόμενων, Συρία με 10%, Γεωργία με 8,9%, Ρωσία με 5,4%, Παναμάς με 2,1%, και St Vincent and the Grenadines με 1,6%.

Η ολοκλήρωση της εκστρατείας του συγκεντρωτικού ελέγχου δεν σημαίνει σε καμία περίπτωση και τον τερματισμό των σχετικών επιθεωρήσεων από τα κράτη - μέλη, επισημαίνεται σε σχετική ανακοίνωση του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

#### **5.8. Ανανεώνεται το ελληνικό νηολόγιο.**

Σημαντική αύξηση του τονάζ εμφάνισε το 2004 ο ελληνικός στόλος ενώ ο αριθμός των πλοίων που έχουν υψώσει την ελληνική σημαία μειώθηκε κατά τρία. Ωστόσο κυρίαρχο στοιχείο των εξελίξεων στο νηολόγιο ήταν το 2004 και αναμένεται να παραμείνει και τη νέα χρονιά η σημαντική μείωση του μέσου όρου ηλικίας των πλοίων.

Τα παραπάνω συμπεράσματα προκύπτουν από τα στοιχεία για τη δύναμη του ελληνικού νηολογίου, με βάση και τις πλέον πρόσφατες εγγραφές και διαγραφές νέων πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο που έδωσε στη δημοσιότητα το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Ειδικότερα λοιπόν με συμπληρωμένα και τα στοιχεία που αφορούν το Δεκέμβριο (μέχρι και 7/1/2005) το σύνολο των πλοίων που φέρουν την ελληνική

σημαία ανέρχονται σε 1971, ενώ στις 31/12/2003 ανέρχονταν σε 1974. Το σύνολο του τονάζ ανήλθε στις 31/12/2004 σε 32.669.268 κ.οχ. έναντι περίπου 31.917.727 κ.οχ. το 2003. Το σύνολο των εγγραφών στη διάρκεια του 2004 ανήλθαν σε 140 ενώ το σύνολο των διαγραφών 143 πλοία.

Ειδικότερα σε ό,τι αφορά το μήνα Δεκέμβριο, ενεγράφησαν στο ελληνικό νηολόγιο επτά πλοία με μέσο όρο ηλικίας τα 6,5 χρόνια περίπου ενώ διεγράφησαν 13 πλοία με μέσο όρο ηλικίας 22 χρόνια. Με βάση τις πάγιες διατάξεις ενεγράφησαν στο ελληνικό νηολόγιο τρία πλοία συνολικής χωρητικότητας 3.438 κοχ και με μέσο όρο ηλικίας τα 11 έτη. Πρόκειται για το δεξαμενόπλοιο «Εύβοια Πετρόλ Ι» (2002), το Ε/Γ-Τ/Ρ «Αντζελα-Αργώ» (2004) και το φορτηγό «Ζαφείρι» (1974). Με βάση το άρθρο 13 ενεγράφησαν τέσσερα πλοία, συνολικής χωρητικότητας 244.270 κοχ και με μέσο όρο ηλικίας τα τρία έτη. Πρόκειται για το φορτηγό χύδην φορτίου «Πάιονιερ» (2004), το δεξαμενόπλοιο «Φίνες» (2003), το φορτηγό «Μαριμπέλα» (2004) και το φορτηγό «Πανθέα» (1994).

Με βάση τις πάγιες διατάξεις διεγράφησαν οκτώ πλοία συνολικής χωρητικότητας 48.231 κοχ και με μέσο όρο ηλικίας τα 29 έτη. Πρόκειται για το Ρ/Κ «Αγ. Δημήτριος» (1949), το δεξαμενόπλοιο «Πίου Πούμα» (1986), το Ρ/Κ «Παναγιωτάκης Σταρ» (1976), το δεξαμενόπλοιο «Μπούου Τσίτα» (1987), το επιβατηγό-οχηματαγωγό «Τατιάνα Αγαπητού» (1969), το Ρ/Κ «Νηρέας Ζ» (2004), το δεξαμενόπλοιο «Θεοσκέπαστη» (1963) και το Ε/Γ «Αγγέλα» (1969). Με βάση τις διατάξεις του άρθρου 13 διεγράφησαν από το ελληνικό νηολόγιο πέντε πλοία συνολικής χωρητικότητας 165.270 κοχ και με μέσο όρο ηλικίας τα 11 έτη. Πρόκειται για το δεξαμενόπλοιο «Αντίπαρος» (1992), το φορτηγό «Αγάπη» (1977), το δεξαμενόπλοιο «Τούλα Ζ» (1997) το επιβατηγό «Ολυμπία Βόγιατζερ» (2000) και το επιβατηγό «Ολύμπια Εξπλόρερ» (2000).

### **5.9. Έτος ανταγωνιστικότητας και της ελληνικής ναυτιλίας το 2005**

Η Ελληνική κυβέρνηση και ο πρωθυπουργός, Κώστας Καραμανλής, ανακήρυξε το 2005 έτος ανταγωνιστικότητας της ελληνικής οικονομίας. «Γιατί όχι και έτος ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας;». Το μήνυμα αυτό θα επιδιώξει να στείλει προς την κυβέρνηση και στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών, Νίκος Ευθυμίου, από το βήμα της ετήσιας γενικής συνέλευσης της Ένωσης, που θα πραγματοποιηθεί στις 2 Φεβρουαρίου, στο ΕΥΓΕΝΙΔΕΙΟ Ίδρυμα. Ο κ. Ευθυμίου έχει δηλώσει στο πρόσφατο παρελθόν ότι η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου και της ελληνικής ναυτιλίας παραμένει και για το 2005 το πρώτο ζητούμενο για την Ένωση αλλά και τους Έλληνες εφοπλιστές, χωρίς βέβαια να παραγνωρίζει ότι τον προηγούμενο χρόνο ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Μανώλης Κεφαλογιάννης, με τις πρωτοβουλίες του, στήριξε και βελτίωσε την παρουσία της ελληνικής ναυτιλίας στους διεθνείς οργανισμούς και στα κέντρα αποφάσεων, όπως είναι οι Βρυξέλλες, ο ΙΜΟ και αλλού.

Ωστόσο, η ελληνική ναυτιλία περιμένει ακόμη περισσότερα από την κυβέρνηση για να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητά της, όταν μάλιστα αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους αιμοδότες της ελληνικής οικονομίας, ιδιαίτερα το 2004, όπου, ως γνωστόν, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα, που εισέρευσε στη χώρα μας, έσπασε όλα τα ρεκόρ και ανήλθε, σύμφωνα με τα στοιχεία δεκάμηνου της Τράπεζας της Ελλάδας, σε 10.944,5 εκατομμύρια Ευρώ, έναντι 7.766,7 εκατομμυρίων Ευρώ του αντίστοιχου δεκάμηνου του 2003, σημειώνοντας αύξηση 40% περίπου.

Σύμφωνα με εκτιμήσεις του κ. Ευθυμίου, θα ξεπεράσει ενδεχομένως στο σύνολο του έτους τα 12 εκατ. Ευρώ. Μάλιστα, στη διάρκεια της συνέλευσης, θα τονισθεί για μία ακόμη φορά η ανάγκη λήψης των ανάλογων μέτρων αλλά και της θέσπισης κινήτρων, έτσι ώστε το μεγαλύτερο μέρος του ναυτιλιακού συναλλάγματος

που εισέρχεται κάθε χρόνο στη χώρα να παραμένει εδώ, είτε με τη μορφή επενδύσεων είτε σε τομείς που λειτουργούν γύρω από τη ναυτιλία, όπως είναι ο επισκευαστικός.

Για την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, αυτό που θα τονισθεί επίσης στη γενική συνέλευση και είναι αναγκαίο να πράξει η κυβέρνηση για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας, είναι να εφαρμόσει τις κοινοτικές οδηγίες που εκδόθηκαν για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, τις οποίες ήδη αρκετές χώρες της Ε.Ε. εφαρμόζουν με πολύ θετικά για το στόλο τους αποτελέσματα.

Μεταξύ των άλλων, στις κατευθυντήριες οδηγίες της Ε.Ε., που εκδόθηκαν στις αρχές του 2004, επισημαίνεται η ανάγκη λήψης μέτρων, όπως η μείωση των φορολογικών, αλλά και των λοιπών δαπανών και βαρών που επιβάλλονται στους κοινοτικούς πλοιοκτήτες και ναυτικούς, προκειμένου να ευθυγραμμιστούν με τα διεθνή πρότυπα.

Επίσης, εκτιμά ότι πρέπει να δοθούν ενισχύσεις για αντικατάσταση των πληρωμάτων, που συντελούν στη μείωση του κόστους της απασχόλησης ναυτικών της Κοινότητας και ιδίως των ναυτικών που απασχολούνται σε πλοία που εκτελούν δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων.

Τέλος, στη συνέλευση θα τεθεί για μία ακόμη φορά το θέμα της βελτίωσης του image της ναυτιλίας σε συνεργασία και με κρατικούς φορείς, ενώ θα συζητηθούν και οι απαιτήσεις από πλευράς των διεθνών οργανισμών για πιο ασφαλή πλοία.

#### **5.10. 1998-2004: Παραγγελίες για 859 πλοία στα ναυπηγεία της Άπω Ανατολής**

Περίπου το 25% του ελληνικού στόλου ναυπηγήθηκε τα τελευταία επτά χρόνια σύμφωνα με τις παραγγελίες για νέες ναυπηγήσεις των ελλήνων εφοπλιστών και με δεδομένο ότι ο συνολικός αριθμός των πλοίων δεν αυξήθηκε δραματικά τα τελευταία χρόνια.

Τα στοιχεία αυτά προκύπτουν από την εξέλιξη των παραγγελιών των ελλήνων εφοπλιστών τα τελευταία επτά χρόνια έτσι όπως τα κατέγραψε έρευνα του τμήματος Newbuilding Contracting της «G Moundreas & Company. S.A.», επικεφαλής του οποίου είναι ο κ. Γεώργιος Μπάνος.

Ειδικότερα οι έλληνες εφοπλιστές από το 1998 έως και το 2004 παρήγγειλαν τα ναυπηγεία κυρίως της Άπω Ανατολής συνολικά 859 πλοία ή περίπου 123 πλοία ανά έτος με πιο καλή χρονιά το 2003 όταν οι παραγγελίες ανήλθαν στις 202.

Αν συνυπολογισθεί ότι το σύνολο του ελληνικού στόλου έφθανε το 2003 τα 3.480 πλοία, είναι εύλογο το συμπέρασμα ότι το 25% περίπου του ελληνικού στόλου είναι ηλικίας μικρότερης των οκτώ ετών. Στην έρευνα της «G Moundreas & Company. S.A.» σημειώνεται ακόμη ότι τα δύο τελευταία χρόνια οι έλληνες εφοπλιστές επέμειναν στα δεξαμενόπλοια και στα φορτηγά πλοία ενώ ιδιαίτερο ενδιαφέρον έδειξαν και για τα μεσαία πλοία μεταφοράς χημικών ουσιών.

Αναφερόμενη η έρευνα στη γενικότερη κατάσταση που επικρατεί στον τομέα των ναυπηγήσεων επισημαίνει ότι η παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία δεν μπορεί να ανταποκριθεί εύκολα στην αυξημένη ζήτηση που παρουσιάστηκε τα τελευταία χρόνια και οι τρεις μεγαλύτερες ναυπηγικές δυνάμεις του κόσμου (Ιαπωνία, Κίνα, Κορέα) έχουν «κλείσει» τις ναυπηγικές κλίνες μέχρι το 2007 και σε πολλές περιπτώσεις μέχρι και το τέλος του 2008.

Οι άλλες χώρες της περιοχής ή έχουν στραφεί σε άλλες εργασίες, όπως η Σιγκαπούρη που προτιμά τις εξειδικευμένες ναυπηγικές εργασίες εκτός πλοίων, ή αρκούνται στην εξυπηρέτηση ντόπιων εφοπλιστών όπως είναι τα ναυπηγεία της Ταϊβάν.

Υπό προϋποθέσεις «άνοιγμα» της ναυπηγικής βιομηχανίας αναμένεται από χώρες της Ανατολικής Ευρώπης (Ρωσία, Ουκρανία), αλλά και τη Γερμανία, ενώ κάποιες ελπίδες διαφαίνονται και στη Ρουμανία μετά την είσοδο ξένων επενδυτών στα τοπικά ναυπηγεία, ενώ η Κροατία είναι «πλήρης» μέχρι το 2008.

Επιχειρώντας να κάνει μία εκτίμηση για το 2005 η «G Moundreas & Company. S.A.» επισημαίνει ότι όλο το 2004 και παρά τις αυξομειώσεις κανένα σημάδι δεν έδειξε αποδυνάμωση της αγοράς μεσοπρόθεσμα ή μακροπρόθεσμα. Συνεπώς τονίζει ο κάθε ένας είναι υποχρεωμένος να ευθυγραμμισθεί και το 2005 με μία πολιτική που θα προβλέπει μία μάλλον δυνατή αγορά. Ο ελληνικός στόλος Σε ό,τι αφορά ειδικότερα την πορεία των ελληνικών ναυπηγήσεων η «G Moundreas & Company. S.A.» σημειώνει ότι από την εξέταση των στοιχείων προκύπτει ότι οι παραγγελίες στο πρώτο εξάμηνο του 2004 ήταν περισσότερες από ό,τι το δεύτερο εξάμηνο και συγκεκριμένα σε ένα σύνολο 135, οι 82 έγιναν το πρώτο εξάμηνο, τάση που είχε παρουσιασθεί και το 2003.

Το γεγονός αυτό οφείλεται όχι στο μειωμένο ενδιαφέρον των ελλήνων εφοπλιστών αλλά αφενός στη σημαντική αύξηση των τιμών ναυπήγησης κατά το δεύτερο εξάμηνο και αφετέρου στη έλλειψη ναυπηγικών κλινών. Αν το φαινόμενο αυτό παρουσιασθεί και το 2005 τότε τίθεται ένα θέμα για το ρυθμό ανανέωσης του ελληνικού στόλου συμπεραίνει η έρευνα.

#### <sup>1</sup>THE FUTURE FOR FLAG STATE IMPLEMENTATION AND PORT STATE CONTROL

Fernando Plaza, Senior Deputy Director, Maritime Safety Division, International Maritime Organization

#### CURRENT MARITIME ISSUES ANT THE INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION.

Edited by Myron H. Nordquist and John Norton Moore for CENTER FOR OCEANS LAW AND POLICY.

<sup>2</sup> ΕΛΕΓΧΟΣ ΑΠΟ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ PORT STATE CONTROL. Νικόλαος Β. ΚΑΤΣΟΥΛΗΣ Πλωτάρχης Λ.Σ. και Νικόλαος Ι. ΣΠΑΝΟΣ Πλωτάρχης Λ.Σ.

Εξειδικευμένος Επιθεωρητής P.S.C.

<sup>3</sup> Ιστοσελίδα IMO.....[www.imo.org](http://www.imo.org)



Ιστοσελίδα Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.....[www.yen.gr](http://www.yen.gr)

Ιστοσελίδα PARIS MOU.....[www.parismou.org](http://www.parismou.org)

Ιστοσελίδα ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗΣ.....[www.naftemporiki.gr/news/static](http://www.naftemporiki.gr/news/static)

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6:****Συμπεράσματα – Προτάσεις****6.1. Εναλλακτικές λύσεις**

Τι πρέπει να γίνει για αυτήν την κατάσταση; Οι ιδέες που βρίσκονται προς το παρόν επί τάπητος συνοψίζονται ανωτέρω. Αλλά με τόσες πολλές ιδέες, ποιος θα έπρεπε να είναι ο ρόλος του IMO; Όπως σημειώνεται από τον ΟΟΣΑ, οι προτάσεις τους πρέπει να πραγματοποιηθούν από τον ιδιωτικό τομέα χωρίς νέο κανονισμό. Επιδιοκμάζω αυτή την προσέγγιση, αλλά και άλλες προτάσεις θα μπορούσαν επίσης να ληφθούν υπόψη από τον IMO. Πράγματι, υπάρχουν και άλλες ιδέες που δεν θίγονται ακόμα. Τι άλλες δυνατότητες υπάρχουν; Τι περισσότεροι μπορεί να κάνει ο IMO;

**6.1.1. Ρυθμίζοντας τις νέες εισόδους, νηολόγια**

Αποτελεί ανωμαλία, ότι οποιοδήποτε κράτος, είτε ηπειρωτικό είτε παράκτιο, έχει το δικαίωμα να νηολογεί πλοία και να επιτρέπει σε αυτά να φέρουν τη σημαία του, που πρέπει να γίνει σεβαστή από τη διεθνή κοινότητα, χωρίς να πρέπει καθορίζεται ότι το κράτος ή το νηολόγιό του ανταποκρίνεται στα διεθνή πρότυπα.

Ενώ ένα παρόμοιο δικαίωμα υπάρχει στη διεθνή πολιτική αεροπορία, υπάρχουν έλεγχοι που εξασφαλίζουν ότι μόνο αεροσκάφη και αερογραμμές, οι οποίες συμμορφώνονται με τα διεθνή πρότυπα, τους επιτρέπεται να εισέρχονται στον επιχειρηματικό κλάδο της διεθνούς πολιτικής αεροπορίας. Σε εθνικό επίπεδο, νέες αερογραμμές δεν μπορούν να ξεκινήσουν τη λειτουργία τους χωρίς στενή εθνική

παρακολούθηση και αποδοχή των κανονισμών. Σε διεθνές επίπεδο, στις αερογραμμές δεν επιτρέπεται να προσγειώνονται ή αν υπερίπτανται άλλων χωρών εάν το αεροσκάφος και τα εθνικά αεροδρόμια δεν συμμορφώνονται με τα διεθνή πρότυπα.

Αυτό δεν συμβαίνει για την εμπορική ναυτιλία. Οποιαδήποτε χώρα μπορεί να ιδρύσει ένα νηολόγιο, χωρίς πρώτα λήψη πιστοποίησης ότι ανταποκρίνεται στα διεθνή πρότυπα και τα πλοία που φέρουν τη σημαία του απολαμβάνουν δικαιωμάτων και προστασίας, χωρίς να απασχολεί κάποιον ποιους κινδύνους φέρουν μαζί τους αυτοί οι νέοι εισερχόμενοι για τη ναυτιλία ή το περιβάλλον. Δεν υπάρχει επί του παρόντος το δικαίωμα για τα PSC να αρνηθούν την είσοδο στους λιμένες τους για όλα τα πλοία που φέρουν τη σημαία ενός νέου νηολογίου ακριβώς επειδή το νηολόγιο είναι νέο.

Αυτό, προϋποθέτει την ανάγκη για τη δημιουργία ενός μηχανισμού που να ρυθμίζει τις νέες εισόδους, αδιάφορα εάν είναι νέες σημαίες ή νέα νηολόγια, έτσι ώστε να μη μπορούν να συμμετέχουν στη διεθνή ναυτιλία χωρίς διαβεβαιώσεις ότι ανταποκρίνονται στα διεθνή πρότυπα.

### **6.1.2. Φέρνοντας τα FS σε συμμόρφωση με τα πρότυπα.**

Οι εργασίες του FSI και του IMO, μέχρι σήμερα, έχουν εστιαστεί σε αυτήν την περιοχή με κάποια επιτυχία. Τα PSC θέτουν υπό κράτηση τώρα τα πλοία που βρέθηκαν να μην ανταποκρίνονται με τα διεθνή πρότυπα, και εάν υπάρχουν πάρα πολλά τέτοια πλοία που φέρουν την ίδια σημαία, δίνεται μεγαλύτερη προσοχή από τις λιμενικές αρχές στην άσκηση του PSC στα πλοία που φέρουν εκείνες τις σημαίες. Κι ενώ με την τακτική αυτή απεικονίζεται η προηγούμενη πρακτική, η βάση δεδομένων της είναι ετεροχρονισμένη και μπορεί, στην πραγματικότητα, να κάνει κακό σε μερικά νηολόγια που προσπαθούν να ανταποκριθούν στα πρότυπα. Η Κύπρος παραπονιέται ότι τα FS στις λίστες στόχων για PSC δεν είναι παρόμοια. Νεοεισερχόμενοι και κράτη που αλλάζουν τη σημαία των πλοίων τους, βρίσκονται να τίθενται υπό κράτηση

μετακινώντας εκείνα τα υποβαθμισμένα πλοία τους σε άλλες σημαίες, ενώ ένα νηολόγιο όπως η Κύπρος που αποτελείται κυρίως από μια κατηγορία σκαφών (μεταφοράς χύδην φορτίου), δεν μπορεί να βγει από τη λίστα γρήγορα ακόμα κι αν η ποιότητα των σκαφών της βελτιώνεται βαθμιαία. Η άποψη της Κύπρου είναι ότι το PSC είναι ένα ελλιπές όργανο, όχι τόσο επαρκώς ρυθμισμένο όσο φαίνεται.

### **6.1.3. Αστυνομεύοντας τα υπάρχοντα FS.**

Τα αναπτυγμένα κράτη προσανατολίζονται προς την αστυνόμηση των υπαρχόντων FS. Μερικά επιδιώκουν να καθιερώσουν συμφωνημένα διεθνή πρότυπα για την κρίση της απόδοσης των FS. Κράτη που δεν συμμορφώνονται με τα πρότυπα, και δεν λαμβάνουν μέτρα για να διορθώσουν τις ελλείψεις τους, δεν θα έπρεπε να συνεχίζουν να νηολογούν πλοία και να ωφελούνται από τα σχετικά τέλη και φόρους, έως ότου αποφασίσουν να συμμορφωθούν. Το νομικό υπόβαθρο που να καθιερώνει τέτοια πρότυπα και την στέρηση στα εν λόγω κράτη του δικαιώματος να συνεχίζουν να νηολογούν πλοία, δεν είναι άμεσα εφικτή.

Μια άλλη δυνατότητα είναι η άρνηση των PSC σε σημαίες, που σημαίνει, ότι οι λιμενικές αρχές θα αρνούνται την είσοδο σε όλα τα πλοία, που φέρουν σημαίες Κρατών τα οποία βρέθηκαν να μη συμμορφώνονται με τις διεθνείς τους υποχρεώσεις ως FS, είτε το μεμονωμένο σκάφος είχε τις προδιαγραφές είτε όχι. Ακόμα κι αν αυτή ήταν μια επιθυμητή πολιτική προσέγγιση, δεν υπάρχει επί του παρόντος το νομικό υπόβαθρο για μια τέτοια ενέργεια. Πράγματι, πολλά Κράτη έχουν συμβατικές υποχρεώσεις - που συναντώνται συχνά σε Συμβάσεις Φιλίας, Εμπορίου και Ναυσιπλοΐας - οι οποίες θα απέκλειαν μια τέτοια προσέγγιση. Ασφαλώς μια μεταγενέστερη σύμβαση θα μπορούσε να επικρατήσει νόμιμα προγενέστερων ασυμβίβαστων με την ίδια διεθνών νομικών υποχρεώσεων. Ακόμη, απομένει να αποδειχθεί εάν ένα τέτοιο όργανο θα μπορούσε να

υιοθετηθεί από τον IMO, με τη σιωπηρή διαδικασία, όπως έγινε στις τροποποιήσεις της STCW το 1995.

Η τελική κύρωση, που επίσης κανένα διεθνές όργανο δεν εξουσιοδοτείται προς το παρόν να επιβάλει, θα ήταν η στέρηση από ένα FS, το οποίο θα έχει ξεκάθαρα αποτύχει να εκπληρώσει τις διεθνείς υποχρεώσεις του ως FS και δεν θα λαμβάνει τα επαρκή μέτρα για να διορθώσει την κατάσταση, του δικαιώματος - ή τουλάχιστον από τα οφέλη του δικαιώματος - να επιτρέπει σε πλοία να φέρουν τη σημαία του στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο. Μερικοί θα έφθαναν στο αποτέλεσμα αυτό επιτρέποντας - ή ακόμα και απαιτώντας - από τα PSC να αρνούνται την είσοδο στους λιμένες σε οποιοδήποτε πλοίο φέρει τη σημαία ενός τέτοιου κράτους. Αυτή θα ήταν η ύστατη μαύρη λίστα! Μια ακόμα πιο δραστική λύση θα ήταν να αμφισβητηθεί σε ένα τέτοιο κράτος το δικαίωμα να νηολογεί πλοία κάτω από τη σημαία του, έως ότου συμμορφωθεί με τα διεθνή πρότυπα. Πλέον, αυτός θα ήταν ένας νέος ρόλος για τον IMO!

#### 6.1.4. Μέθοδοι για την αλλαγή

Μερικές από πιθανές μεθοδολογίες για την πραγματοποίηση αυτών των αλλαγών, συμπεριλαμβανομένης της δημιουργίας νέων διεθνών οργάνων, θα μπορούσαν να είναι οι ακόλουθες:

- μια νέα Συνθήκη IMO για να αντικαταστήσει τη Συνθήκη των Η.Ε του 1986 σχετικά με τους όρους για την νηολόγηση των πλοίων, αν και ένα τέτοιο πρόγραμμα δεν θα έπρεπε να αναληφθεί εκτός αν υπήρχε μια λογική πιθανότητα ότι θα γινόταν αποδεκτό ευρέως και θα τιθόταν σε ισχύ,
- τροποποίηση των υπαρχόντων Συνθηκών του IMO (SOLAS,11 MARPOL, STCW) { σιωπηρή ή εκφρασμένη μέθοδος), και
- επηρεασμός των δυνάμεων της αγοράς (ασφαλιστικές εταιρείες φορτίου, εταιρείες ταξινόμησης, PSC, και άλλων).

Βεβαίως θα υπάρχουν και πολλές άλλες μέθοδοι. Αυτός ο κατάλογος θα μπορούσε να αποτελεί τροφή για σκέψη για τις επερχόμενες Συνόδους του IMO καθώς ίσως και για τον 21ο αιώνα.

## 6.2. Συμπεράσματα

Συνοψίζοντας από την παραπάνω ανάλυση:

- Η συνεχής ανάγκη για όλα τα κράτη να κάνουν θετικά βήματα, για να εφαρμόσουν τις διεθνείς υποχρεώσεις τους στο πλαίσιο αυτών των Συνθηκών, χρειάζεται έμφαση. Τα FS πρέπει να πάρουν τις ευθύνες τους στα σοβαρά και να μη τις υπερκεράζουν αποβλέποντας στο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα.
- Ισότιμη, (εάν όχι ακόμη και περισσότερο) σημαντική είναι η ανάγκη για όλους τους μη κυβερνητικούς παράγοντες να εργασθούν μαζί προς την κατεύθυνση της συμμόρφωσης με τις ευθύνες τους.
- Οποιαδήποτε χώρα, παράκτια ή όχι, μπορεί χωρίς εξασφάλιση της διεθνούς κοινότητας ότι πιστοποιείται ως προς τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας να ιδρύσει νηολόγιο.
- Υπάρχει μια τάση αστυνόμευσης των FS, αλλά δεν υπάρχει το νομικό υπόβαθρο για κάτι τέτοιο.
- Η Ελλάδα υποστηρίζει σταθερά και επιδιώκει για τα πλοία της αλλά και γενικότερα την παγκόσμια ναυτιλία επίτευξη της ποιότητας. Ο ελληνικός εμπορικός στόλος γίνεται όλο και νεώτερος άρα και πιο ανταγωνιστικός.
- Δεν υπάρχει δυστυχώς γενικά κοινή γραμμή και αντίληψη στη ναυτιλιακή κοινότητα για τις αρμοδιότητες των FS, ούτε καν στο που μπορεί να φθάσει τελικά το PSC, ή αν ο IMO πρέπει να καταλήξει ως ένα όργανο αστυνόμευσης. Παράδειγμα γι αυτό αποτελεί η Κύπρος, η οποία διαμαρτύρεται ότι το σύστημα ελέγχων την αδικεί.

Άλλωστε η σημαία που φέρει ένα πλοίο όλο και λιγότερο αποτελεί κριτήριο για την ποιότητά του. **Βλπ.** Πίνακες από την IMO ANNUAL REPORT στο παράρτημα.

Τελικά, η ασφαλέστερη ναυτιλία, η καθαρότερη θάλασσα, και τα ποιοτικά σκάφη αποτελούν για τον καθένα, το κοινό συμφέρον.

-ALTERNATIVES FOR ACHIEVING FLAG STATE IMPLEMENTATION AND QUALITY SHIPPING

*Captain J. Ashley Roach, JAGC, U.S. Navy (ret)*

CURRENT MARITIME ISSUES ANT THE INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION.

Edited by *Myron H. Nordquist and John Norton Moore* for CENTER FOR OCEANS LAW AND POLICY.

-Ιστοσελίδα IMO.....[www.imo.org](http://www.imo.org)

-Ιστοσελίδα Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.....[www.yen.gr](http://www.yen.gr)

## ΕΠΙΛΟΓΟΣ

### **«Πλούσια η προσφορά της ποντοπόρου ναυτιλίας»**

Την ανάγκη να αναγνωρίσει η πολιτεία και η κοινωνία τον σημαντικό ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας στην ανάπτυξη της χώρας τόνισε, για μία ακόμη φορά, ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Νίκος Ευθυμίου, μιλώντας σε εκδήλωση του Ροταριανού Ομίλου Αθηνών. Η εκδήλωση πραγματοποιήθηκε για να τιμηθούν τα 90 χρόνια δραστηριότητας της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ).

Για να κατανοήσουμε το εύρος της συμβολής της ΕΕΕ στη ναυτιλιακή ανάπτυξη της πατρίδας μας, θα πρέπει να μιλήσουμε ακριβώς για αυτή την ναυτιλιακή ανάπτυξη. Να δούμε τι είναι η Ναυτιλία των Ελλήνων σήμερα και τι προσφέρει συσπειρωμένη κάτω από τη στέγη της επαγγελματικής οργάνωσης του ελληνικού εφοπλισμού, τόνισε μεταξύ άλλων ο κ. Ευθυμίου και πρόσθεσε:

«Η Ναυτιλία των Ελλήνων λοιπόν, τον 21ο αιώνα, με ένα στόλο από 4.000 περίπου πλοία, 180 εκατομμυρίων τόνων, είναι η μεγαλύτερη στον κόσμο. Αντιπροσωπεύει περίπου το 20% του παγκόσμιου στόλου από πλευράς χωρητικότητας σε τόνους DW. Από το στόλο αυτό, τα 1.578 πλοία ταξιδεύουν με ελληνική σημαία και βρίσκονται στην τέταρτη θέση της παγκόσμιας κατάταξης, ενώ τα πλοία ελληνικών συμφερόντων που ταξιδεύουν με κοινοτικές σημαίες, αντιπροσωπεύουν το 56% σε tonnage, του στόλου που κατέχουν οι 25 χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Αυτός ο μεγάλος στόλος, είπε σε άλλο σημείο της ομιλίας του ο κ. Ευθυμίου, μεταφέρει το 30% του διεθνούς εμπορίου, ναυπηγεί πλοία για την ανανέωσή του που αντιπροσωπεύουν επένδυση της τάξεως των επτά δισεκατομμυρίων δολαρίων, όσο δηλαδή το ύψος δυο ετήσιων κρατικών προϋπολογισμών. Και ακόμη, εισάγει



συνάλλαγμα που τα τελευταία πέντε χρόνια αντιστοιχεί με το 40% του πλεονάσματος του ισοζυγίου υπηρεσιών.

Μόνο τον περασμένο χρόνο, υπογράμμισε ο πρόεδρος της ΕΕΕ, οι εισροές συναλλάγματος από την ανά τον κόσμο δραστηριότητα της ελληνικής πλοιοκτησίας, ανήλθαν στα 17 δισεκατομμύρια δολάρια. Περισσότερο από ένα δισ. Ευρώ δηλαδή, κάθε μήνα, πολύτιμο και απριμοδότητο συνάλλαγμα. Γι' αυτό λέγεται, ότι η Ναυτιλία δίνει στον τόπο χωρίς να παίρνει. Και σας βεβαιώ, πως δεν θέλει να παίρνει. Γιατί έτσι, πέρα από κάθε δέσμευση, χαίρεται και αξιοποιεί την ανεξαρτησία της. Επίσης σύμφωνα με τον κ. Ευθυμίου, αυτή τη στιγμή δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα περισσότερες από χίλιες ναυτιλιακές εταιρείες με 11.000 εργαζομένους και υψηλόμισθα στελέχη και το σύνολο των εργαζομένων σε θάλασσα και σε στεριά για το πλοίο, ξεπερνά τις 120.000, που εισφέρουν στην ελληνική οικονομία περίπου το ίδιο με τις πεντακόσιες χιλιάδες συμπολίτες μας που εργάζονται στον κλάδο του τουρισμού.

Οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν ζωτική σημασία για την ενωμένη Ευρώπη, ώστε η ασφάλεια, η ανταγωνιστικότητα και η θωράκισή τους να αποτελούν άμεσες προτεραιότητες. Η Ελλάδα δίνει έμφαση στην ενίσχυση της ασφάλειας των επιβατηγών πλοίων και της ποιοτικής ναυτιλίας, προωθώντας την ταχεία υιοθέτηση των σχετικών νομοθετικών προτάσεων. Περαιτέρω μεριμνά για την προώθηση νομοθετικών προτάσεων για την πρόληψη και αποτροπή τρομοκρατικών ενεργειών κατά λιμένων και πλοίων στην Ευρωπαϊκή Ένωση που θα βασίζονται στα διεθνώς συμφωνηθέντα πρότυπα. Η εκπαίδευση, η απασχόληση των ναυτικών και η προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της Κοινοτικής ναυτιλίας και της διατήρησης και εμπλουτισμού της ναυτιλιακής τεχνογνωσίας. Πάνω στους άξονες αυτούς, η Ελλάδα προωθεί προτάσεις που βελτιώνουν τα ελάχιστα επίπεδα εκπαίδευσης των ναυτικών, ενώ παράλληλα θα επιχειρήσει να εγκαινιάσει μια προσπάθεια συνολικής αντιμετώπισης αυτών των σοβαρών προβλημάτων που απασχολούν σήμερα την κοινοτική ναυτιλία.

Η Ελλάδα είναι μια ναυτιλιακή υπερδύναμη, της οποίας η συνολική δραστηριότητα συνεισφέρει στη μεγέθυνση του διακινούμενου όγκου μεταφορών στη θάλασσα. Αν και με μεγάλο στόλο, η ίδια λόγω των μικρών μεγεθών της στην παγκόσμια αγορά, έδωσε μικρή σημασία στις υποδομές για την ανάπτυξη των θαλασσίων μεταφορών. **Η χώρα υπήρξε πάντοτε προσανατολισμένη κυρίως στις πολιτικές ενίσχυσης του στόλου της (flag - state) και λιγότερο στις πολιτικές παροχής λιμενικών υπηρεσιών (port - state).**

Με δεδομένο όμως τον τριπλασιασμό των όγκων των θαλασσίων μεταφορών παγκοσμίως στα επόμενα δέκα χρόνια, τις γεωπολιτικές αλλαγές στην ανατολική Ευρώπη και τις βαλκανικές χώρες, το γκρέμισμα των "βορείων" εμπορικών συνόρων της χώρας και τα νέα δεδομένα στη ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η χώρα, παράλληλα με τις πολιτικές ενίσχυσης του στόλου της, δεν μπορεί παρά να στραφεί πλέον στην κατάστρωση και άσκηση μιας συγκροτημένης λιμενικής πολιτικής, της οποίας κεντρικός στόχος θα είναι η ενίσχυση των λιμενικών υποδομών και η αύξηση της συμμετοχής των λιμανιών της στο παγκόσμιο μερίδιο των θαλασσίων μεταφορών.

Τα λιμάνια αποτελούν πλέον ένα σύνθετο σύνολο παραγωγικών διαδικασιών. Στην εποχή της ελεύθερης διακίνησης αγαθών, προσώπων, κεφαλαίων και υπηρεσιών δεν μπορούν παρά να προσαρμοσθούν στα νέα δεδομένα της ανταγωνιστικότητας της λιμενικής βιομηχανίας. Φυσικά για κάθε κράτος, βασικοί στόχοι δεν μπορεί παρά να είναι η ισόρροπη ανάπτυξη, η κοινωνική συνοχή και η κατά το δυνατό μεγαλύτερη συμμετοχή στις υπηρεσίες θαλασσίων μεταφορών. Οι συνδυασμένες μεταφορές ενισχύουν τις περιφερειακές πολιτικές και τις διαρθρωτικές δράσεις. Τα λιμάνια έχουν πλέον εξελιχθεί σε έναν από τους πιο παραγωγικούς τομείς της οικονομίας. Και είναι επόμενο, αφού βιομηχανικά ή αγροτικά προϊόντα, καύσιμα ή τουρίστες θα χρησιμοποιήσουν για τη διακίνηση τους λιμενικές υποδομές και υπηρεσίες. Τα λιμάνια αποτελούν μέρος του συστήματος παροχής υπηρεσιών στο χώρο των παγκοσμίων

θαλασσίων μεταφορών. Για όλους αυτούς τους λόγους η Ελλάδα καλείται να χαράξει μια συγκροτημένη λιμενική πολιτική προς το 2010, με βάση τα δεδομένα της ηπειρωτικής και νησιωτικής Ελλάδας, τους νέους όγκους του διεθνούς εμπορίου, τις νέες τεχνολογίες και την πληροφορική στο χώρο της παροχής λιμενικών υπηρεσιών. Χωρίς ποτέ να εγκαταλείψουμε την ενίσχυση των πολιτικών μας **για μια μεγάλη ποιοτική ναυτιλία, ανταγωνιστική και κυρίαρχη στην παγκόσμια σκηνή**, πιστεύουμε ότι, αν και χώρα μικρής κατανάλωσης διακινούμενων φορτίων, μπορούμε να γίνουμε και χώρα παροχής λιμενικών υπηρεσιών. Αρκεί να υιοθετήσουμε νέα οργανωτικά σχήματα και υποδομές, να προσελκύσουμε επενδύσεις υψηλών αποδόσεων, να υιοθετήσουμε νέες τεχνολογίες και να γίνουμε ανταγωνιστικοί. Αυτό θα ωφελήσει πολλαπλά όχι μόνο τη ναυτιλία, αλλά τη συνολική οικονομία, αφού το λιμενικό προϊόν αποτελεί κι αυτό μέρος μιας μεγάλης αλυσίδας προϊόντων στο χώρο των μεταφορών. Η πολυτροπικότητα (multimodal) στις μεταφορές, οι συνδυασμένες δηλαδή μεταφορές χερσαίων και θαλασσίων φορτίων, οι υπηρεσίες logistics, οι νέες μέθοδοι φορτοεκφόρτωσης και οι εξελίξεις στην πληροφορική αποτελούν ένα μέρος του μίγματος των διαδικασιών μεταφορών. Η σημαντική ανάπτυξη των θαλασσίων μεταφορών δεν αφήνει περιθώρια, σε μια γεωγραφική περιοχή όπως η δικιά μας, μη συμμετοχής στο παγκόσμιο εμπορικό γίγνεσθαι. Γι' αυτό και η Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έχει ετοιμάσει ένα συνολικό στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης λιμενικών υπηρεσιών, το οποίο λαμβάνει υπόψη του, στο ξεκίνημα μιας διαφορετικής εποχής:

- Τις νέες τάσεις των Ευρωπαϊκών Λιμενικών Πολιτικών.
- Τους αναπτυξιακούς στόχους του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης.
- Τις διαπραγματεύσεις στον ΠΟΕ και τον ΙΜΟ στο χώρο των διεθνών μεταφορών.
- Τις εθνικές πολιτικές για την ισόρροπη ανάπτυξη της χώρας.

Η στρατηγική μας για τα λιμάνια και τις λιμενικές υπηρεσίες θα μπορούσε να συνοψισθεί σε πέντε στόχους :

- Τις διμερείς ναυτιλιακές σχέσεις με χώρες οι οποίες εξάγουν σημαντικό όγκο φορτίων.
- Την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, ενόψει και των προκλήσεων ενός συνεχώς ανταγωνιστικότερου διεθνώς περιβάλλοντος.
- Τη βιώσιμη και ολοκληρωμένη ανάπτυξη λιμένων για την εξυπηρέτηση της κοινωνικής και περιβαλλοντικής ανάγκης.
- Τη διασφάλιση της κοινωνικής συνοχής του νησιωτικού χώρου και του νησιωτικού πληθυσμού.
- Τη διασφάλιση φορτίων, τα οποία θα διακινούνται μέσω ελληνικών λιμένων προς τρίτες χώρες.

Μέσα στα πλαίσια αυτά, η ελληνική λιμενική πολιτική βρίσκεται σήμερα στρατηγικά και τακτικά πανέτοιμη για την αντιμετώπιση των παραμέτρων, οι οποίες θα προκύψουν από ένα δυναμικά μεταβαλλόμενο διεθνές ασφαλές περιβάλλον.

Όμως η τελευταία ευθύνη για την ασφάλεια ανήκει στον ίδιο τον πλοιοκτήτη. Μέρος των στόχων των ICS (International Classification for Standards) και ISF (International Shipping Federation) πρέπει να είναι η προώθηση μιας αυστηρότερης συζήτησης για την επιλογή της σημαίας και των απαιτήσεων που οι ιδιοκτήτες πρέπει να ζητήσουν για τη δομή και την ικανότητα του δικού τους FS. Δεν είναι για καλό της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας πόσο μάλλον για ένα FS το να αποτύχουν να αντεπεξέλθουν στις ευθύνες τους, πολύ λιγότερο για μια χούφτα FS να παρέχουν καταφύγιο για πλοιοκτήτες που έχουν κάτι να κρύψουν.

Διάγουμε μια ενδιαφέρουσα εποχή. Υπάρχουν εκείνοι που θα υποστήριζαν ότι δεν θα αποκαταστήσουμε ποτέ τον παραδοσιακό ρόλο των FS σε παγκόσμια κλίμακα και ότι πρέπει να δούμε το PSC όχι ακριβώς ως ένα συμπλήρωμα στο κράτος σημαίας, αλλά ως υποκατάστατο του. Υπάρχουν άλλοι που υποστηρίζουν ότι αυτή καθεαυτή η έννοια "της σημαίας" είναι μια ανοησία, ότι ο δεσμός μεταξύ της σημαίας και της

υψηκότητας του διαχειριστή έχει γίνει τόσο αδύναμη ώστε να καταστεί πλέον χωρίς νόημα, και ότι ο αριθμός αναγνώρισης IMO ενός πλοίου είναι αρκετός.

Όμως επί του παρόντος τέτοιες τεκτονικές αναταράξεις δεν ανιχνεύονται ακόμη από κανένα ναυτιλιακό σειсмоγράφο. Υπάρχει ένα σύστημα που είναι υγιές στις αρχές του και εάν στην πράξη είναι ραγισμένο πρέπει να γίνουν όλες οι απαραίτητες προσπάθειες για τη βελτίωσή του. Ένας από τους στόχους του IMO και ολόκληρης της ναυτιλιακής κοινότητας, καθώς κινούμαστε στις απαρχές της νέας χιλιετίας είναι να βρεθούν οι τρόποι να επιτευχθεί ο στόχος αυτός.

-Γ.Βλάχος .....Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική

-THE FUTURE FOR FLAG STATE IMPLEMENTATION AND PORT STATE CONTROL

Fernando Plaza, Senior Deputy Director, Maritime Safety Division, International Maritime Organization

-THOUGHTS ON THE ROLES OF FLAG STATES KAI PORT STATES

ChrisHorrocks: General Secretary, international Chamber of shipping and international federation of seamen, London.

CURRENT MARITIME ISSUES ANT THE INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION.

Edited by Myron H. Nordquist and John Norton Moore for CENTER FOR OCEANS LAW AND POLICY.

-Ιστοσελίδα IMO.....[www.imo.org](http://www.imo.org)

-Ιστοσελίδα Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.....[www.yen.gr](http://www.yen.gr)

-Ιστοσελίδα PARIS MOU.....[www.parismou.org](http://www.parismou.org)

-Ιστοσελίδα ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗΣ.....[www.naftemporiki.gr/news/static](http://www.naftemporiki.gr/news/static)

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: 1****PORT STATE CONTROL AGREEMENTS: COMPARATIVE TABLE 1998\*\*\***

	Paris MOU	Acuerdo de Vina del Mar
Participating Maritime Authorities and Associate Members	18 Belgium, Canada, Croatia, Denmark, Finland, France, Germany, Greece, Ireland, Italy, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Russian Federation, Spain, Sweden, United Kingdom	11 Argentina, Brazil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, Mexico, Panama, Peru, Uruguay, Venezuela
Observers	Japan, United States, IMO, ILO, Tokyo MOU	IMO, CEPAL
Target inspection rate	25 % annual inspection rate per country within 3 years	15 % annual inspection rate per country within 3 years;
Relevant instruments	LL, 1966 and LL PROT 1988 SOLAS 1974 SOLAS PROT 1978, 1988 MARPOL. 73/78 STCW 1978 COLREG 1972 TONNAGE 69 ILO Convention No. 147	I.L 1966 SOLAS 1974 SOLAS PROT 1978 MARPOL 73/78 STCW 1978 COLREG 1972

Special attention	-passenger ships, ro-ro ships, bulk carriers -ships which may present a special hazard -ships which have had several recent deficiencies - ships flying the flag of a State appearing in the 3-year rolling average table of delays and detentions	-passenger ships, ro-ro ships, bulk carriers -ships which may present a special hazard -ships which have had several recent deficiencies
Amendments	Will take effect 60 days after acceptance	will take effect 60 days after acceptance
Committee	a representative of each of the authorities and EC Commission	a representative of each of the authorities
Information Centre	Centre administratif des affaires maritimes (CAAM), Saint-Malo, France	Centro de informacion del acuerdo latinoamericano(CIALA), Prefectura Naval Argentina, Buenos Aires
Secretariat	Provided by the Netherlands' Ministry of Transport and Public Works, office in Rijswijk (The Netherlands)	Provided by the Prefectura Naval Argentina, office in Buenos Aires
Signed	1 July 1982	5 November 1992
Official languages	English, French	Spanish, Portuguese

\* Αποδοχή εκκρεμής

\*\* για να ολοκληρωθεί

\*\*\* Τα διάφορα MOUs είναι ενεργά και εξελίσσονται. Κατά την διάρκεια της δημοσίευσης έχουν σίγουρα υπάρξει κάποιες διαφορές. Τα στοιχεία είναι ενδεικτικά.

**PORT STATE CONTROL AGREEMENTS:  
COMPARATIVE TABLE**

	<b>Tokyo MOU</b>	<b>Caribbean MOU</b>
<b>Participating Maritime Authorities and Associate Members</b>	18 Australia, Canada, China, Fiji, Indonesia, Japan, Republic of Korea, Malaysia, New Zealand, Papua New Guinea, Philippines,* Russian Federation, Singapore, Solomon Islds*, Thailand, Vanuatu, Viet Nam, I long Kong (China)	20 Anguilla*, Antigua and Barbuda, Aruba, Bahamas, Barbados, Bermuda*, British Virgin Islds*, Cayman Islds, Dominica*, Grenada, Guyana, Jamaica, Montserrat*, Netherlands Antilles, Saint Kilts & Nevis*, Saint Lucia*, Saint Vincent & the Grenadines*, Suriname*, Trinidad & Tobago, Turks and Caicos Islds*
<b>Observers</b>	United States. IMO, ILO, ESCAP and Paris MOU	IMO, ILO, CARICOM, IACS, Anguilla, Montserrat, Turks and Caicos, Canada, USA, Netherlands, Paris MOU, Viña del Mar, Tokyo MOU
<b>Target inspection rate</b>	50 % annual regional inspection rate by the year 2000 (achieved in 1996)	15 % annual inspection rate per country within 3 years



<b>Relevant instruments</b>	LL1966 SOLAS 1974 SOLAS PROT 1978 MARPOL, 73/78 STCW 1978 COLREG 1972 ILO Convention No. 147	LL 1966 SOLAS 1974 SOLAS PROT 1978 MARPOL 73/78 STCW 1978 COLREG 1972 ILO Convention No. 147
<b>Special attention</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- passenger ships, ro-ro ships, bulk carriers</li> <li>- ships which may present a special hazard</li> <li>- ships which have had several recent deficiencies</li> <li>- ships flying the flag of a State appearing in the 3-year rolling average table of delays and detentions</li> <li>- ships which have not been inspected by an Authority within 6 months</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- passenger ships, ro-ro ships, bulk carriers</li> <li>- ships which may present a special hazard</li> <li>- ships which have had several recent deficiencies</li> <li>- ships flying the flag of a State appearing in the 3-year rolling average table of delays and detentions</li> </ul>
<b>Amendments</b>	will take effect 60 days after acceptance	will take effect 60 days after acceptance

<b>Committee</b>	a representative of each of the authorities	a representative of each of the authorities
<b>Secretariat</b>	Tokyo, Japan	Barbados, Barbados
<b>Signed</b>	2 December 1993	9 February 1996

\* Acceptance pending

\*\* To be completed

#### PORT STATE CONTROL AGREEMENTS: COMPARATIVE TABLE

	Mediterranean MOD	Indian Ocean MOU
Participating Maritime Authorities and Associate Members	10 Algeria*, Cyprus, Egypt, Israel*, Malta, Lebanon, Morocco*, Tunisia, Turkey and the Palestinian Authority*	15* Djibouti, Eritrea, Ethiopia, India, Iran, Kenya, Maldives, Mauritius, Mozambique, Seychelles, South Africa, Sri Lanka, Sudan, Tanzania. Yemen
Observers	IMO,ILO,EC	IMO, 11,0, PMAESA
Target inspection rate	15 % annual inspection rate per country within 3 years	10 % annual inspection rate per country within 3 years
Relevant instruments	LL 1966 SOLAS 1974 SOLAS PROT 1978 MARPOL 73/78 STCW 1978 COLREG 1972 ILO Convention No. 147	LL 1966 SOLAS 1974 SOLAS PROT 1978 MARPOL 73/78 STCW 1978 COLREG 1972 TONNAGE 69

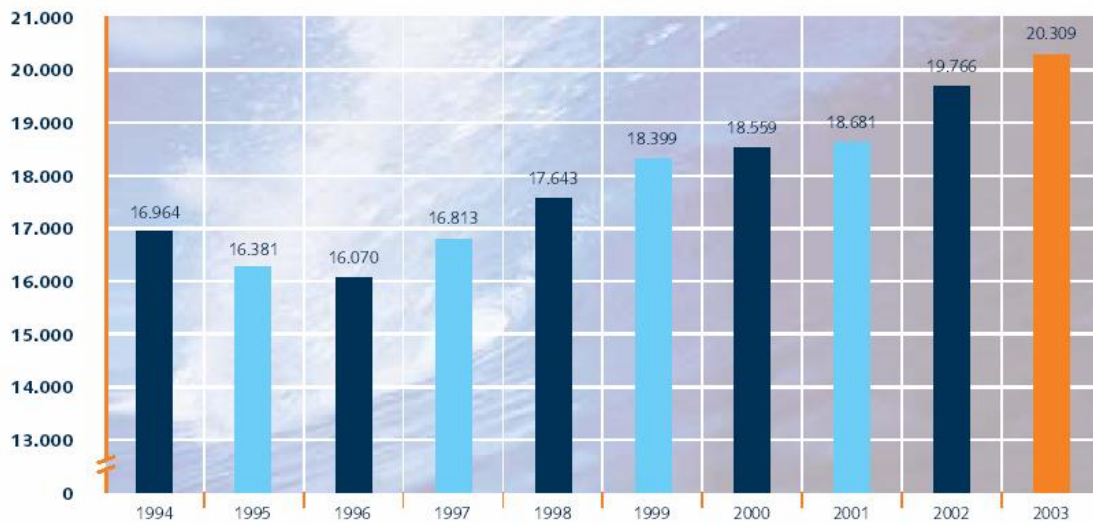
		ILO Convention No. 147
Special attention	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ships visiting a port of a State, for the first time or after an absence of 12 months or more</li> <li>-ships which have been permitted to leave the port of a State with deficiencies to be rectified</li> <li>-ships which have been detained in the preceding 6 months</li> <li>-ships which may present a special hazard</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-ships visiting a port of a State, for the first time or after an absence of 12 months or more</li> <li>-ships which have been permitted to leave the port of a State with deficiencies to be rectified</li> <li>-ships which may present a special hazard</li> <li>- ships which have been detained in the preceding 6 months</li> </ul>
Amendments	will take effect 60 days after acceptance	will take effect 60 days after acceptance
Information Centre	Information Centre Casablanca, Morocco**	Information Centre Pretoria, South Africa
Committee	a representative of each of the authorities	a representative of each of the authorities
Secretariat	Alexandria, Egypt	Goa, India
Signed	11 July 1997	5 June 1998
Official Languages	English, French and Arabic	English

\* Acceptance pending

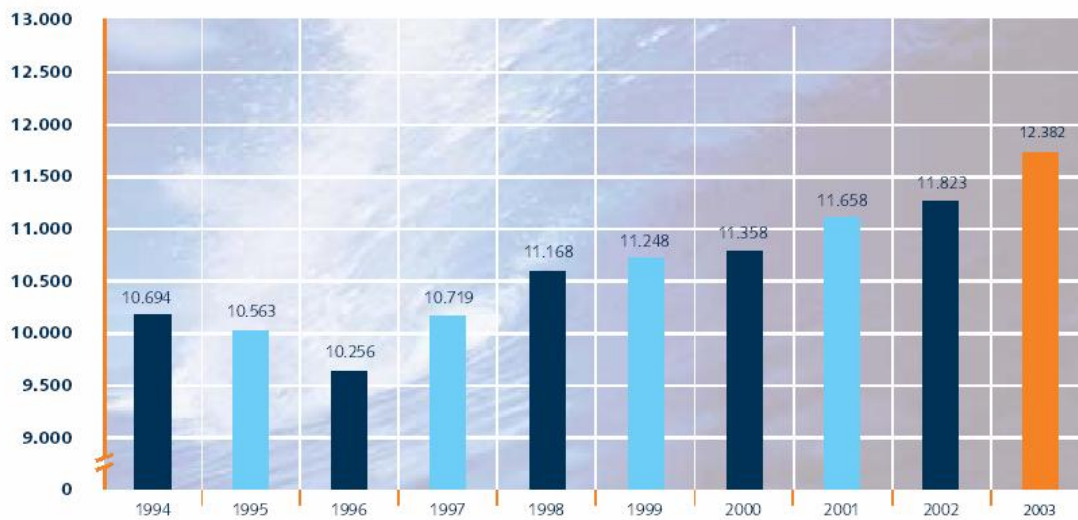
\*\* To be completed

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

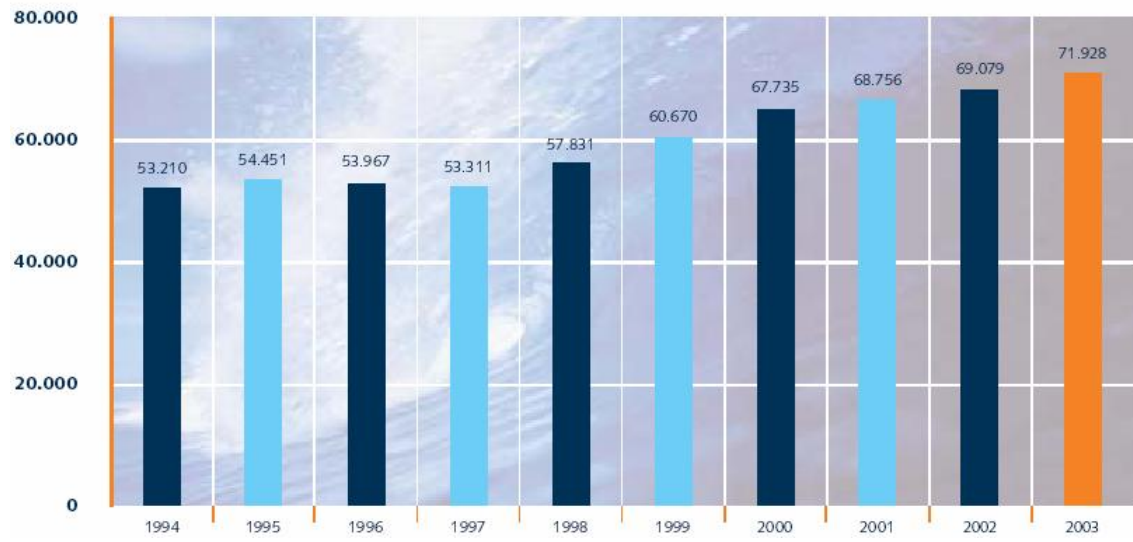
number of inspections



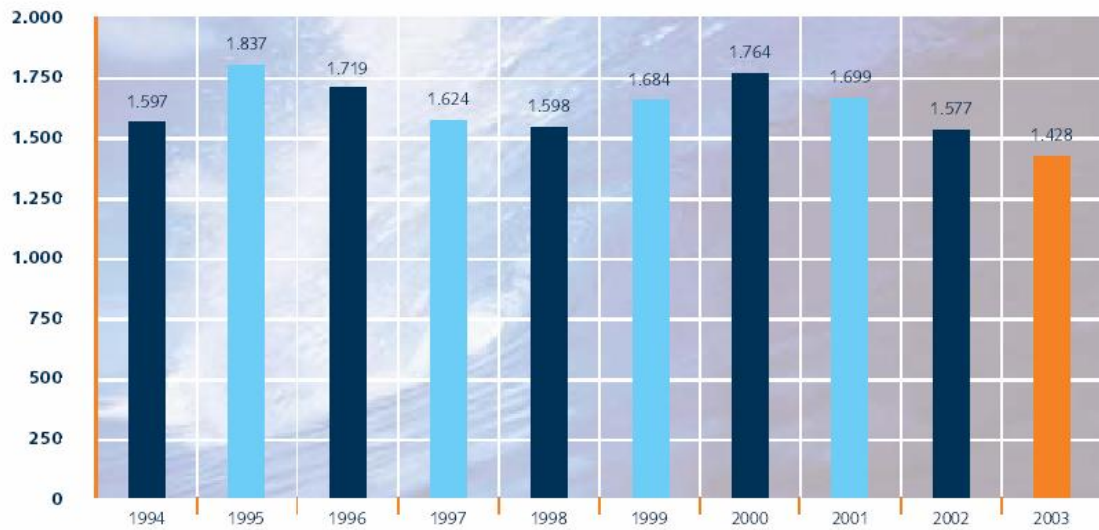
number of individual ships inspected



number of deficiencies observed

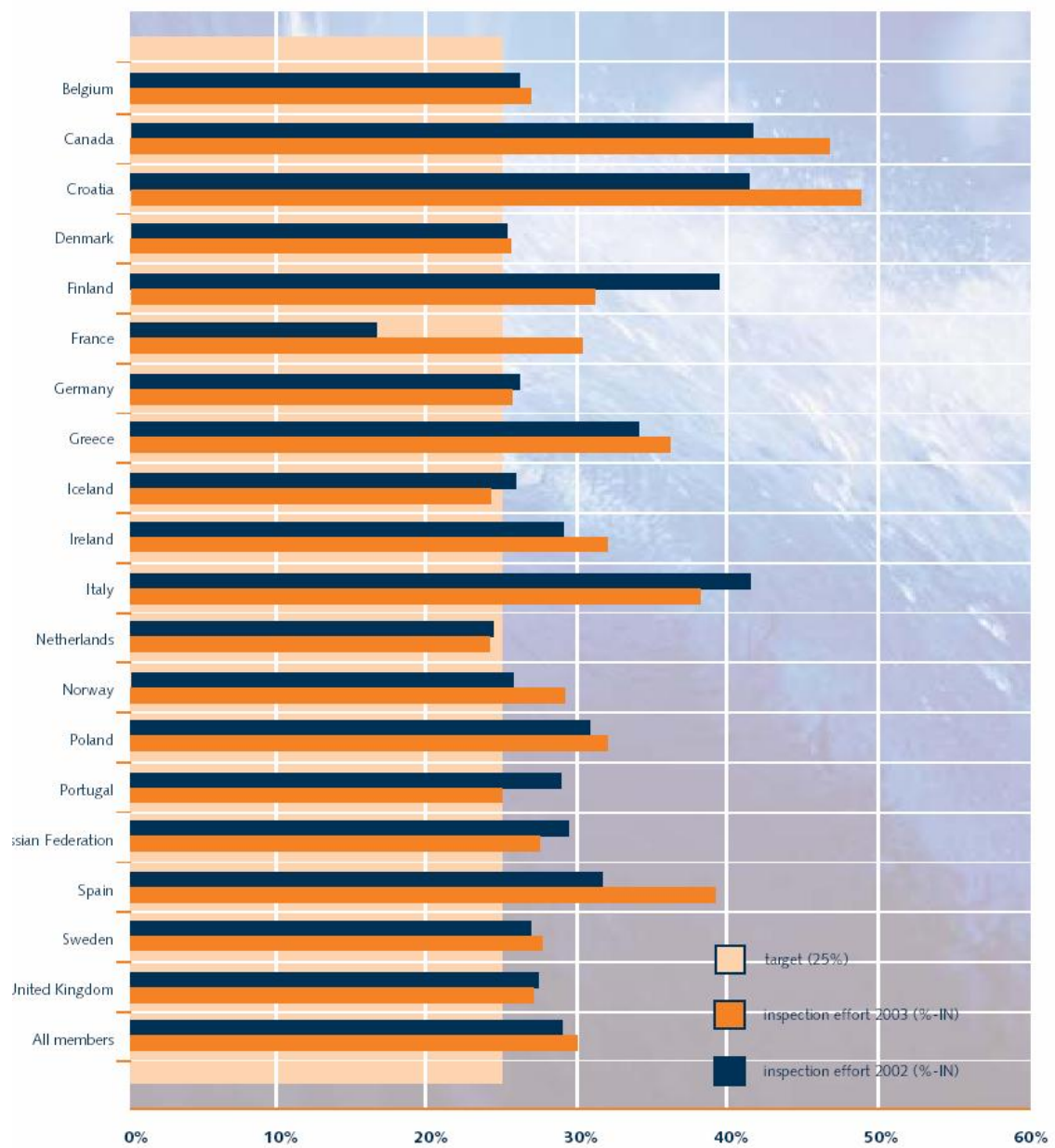


number of detentions



Mou port States' individual contribution to the total amount of inspections

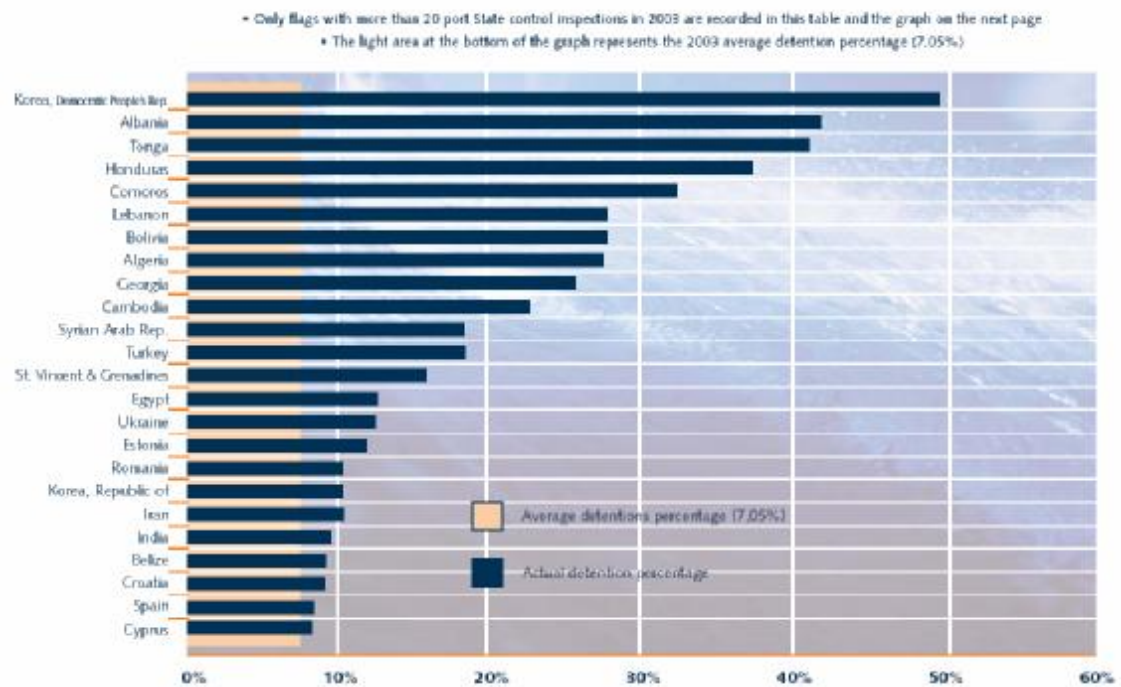
### Inspection efforts of members compared to target

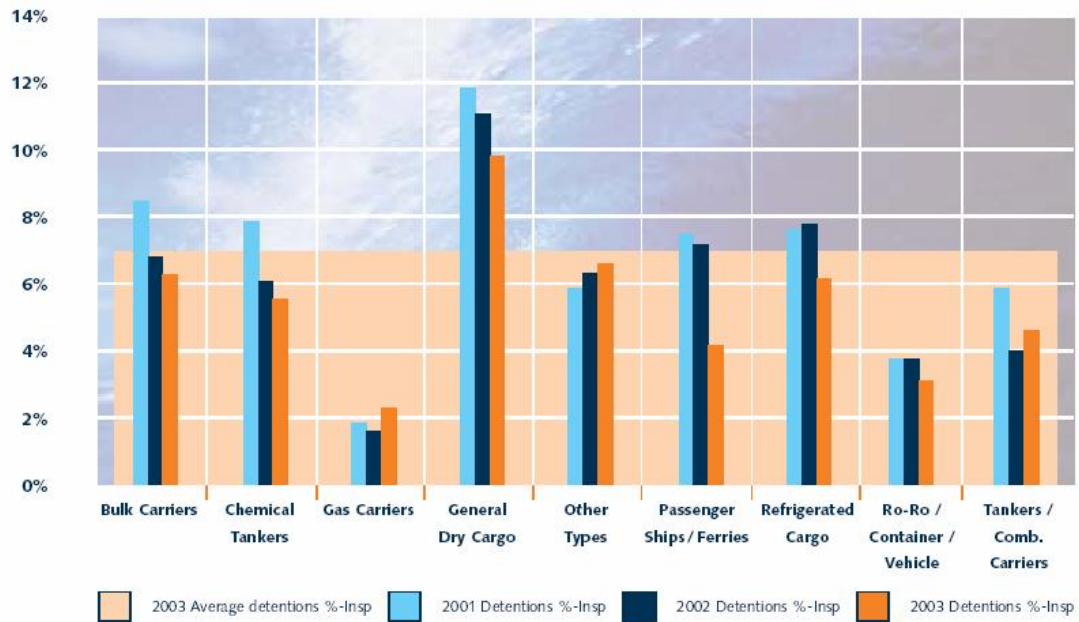


	Inspections 2001 - 2003	Detentions 2001 - 2003	Black to Grey Limit	Gray to White Limit	Excess Factor
Tunisia	43	6	6	0	0,96
Estonia	277	25	27	12	0,87
Brazil	41	5	6	0	0,83
Croatia	177	16	18	6	0,80
Tuvalu	43	4	6	0	0,66
Korea, Republic of	109	9	13	3	0,64
Taiwan	46	4	7	0	0,62
Faroe Islands	48	4	7	0	0,59
Kuwait	36	3	6	0	0,58
Lithuania	386	27	36	18	0,50
Azerbaijan	129	8	14	4	0,40
Russian Federation	2476	168	196	152	0,38
United Arab Emirates	40	2	6	0	0,37
Lebanon	47	2	7	0	0,31
Ethiopia	33	1	5	0	0,27
Austria	57	2	8	0	0,23
Spain	240	13	24	10	0,23
Cayman Islands	358	19	34	17	0,14
Malaysia	165	7	17	6	0,11
Poland	166	7	18	6	0,11
Philippines	202	9	21	8	0,10
Barbados	270	13	26	12	0,10
Gibraltar	416	21	38	20	0,05
Switzerland	65	1	8	1	0,04



	Inspections 2001 - 2003	Detentions 2001 - 2003	Black to Grey Limit	Grey to White Limit	Excess Factor
Portugal	629	30	55	33	-0,18
Israel	54	0	7	0	-0,22
Thailand	107	2	12	3	-0,25
Antigua and Barbuda	3914	213	301	247	-0,31
Vanuatu	132	3	15	4	-0,32
Saudi Arabia	58	0	8	0	-0,35
Bermuda	206	6	21	8	-0,40
Greece	1524	73	124	90	-0,40
Marshall Islands	680	28	59	36	-0,45
Singapore	640	26	56	34	-0,45
Arilles, Netherlands	496	19	45	25	-0,45
Italy	848	36	72	47	-0,47
Bahamas	3272	149	254	205	-0,60
France	259	7	25	11	-0,62
China	267	7	26	11	-0,67
Japan	70	0	9	1	-0,69
Luxembourg	196	4	20	7	-0,71
Denmark	1305	49	107	76	-0,75
Hong Kong, China	623	19	55	33	-0,81
Norway	2616	97	206	161	-0,87
Liberia	2736	91	214	169	-1,01
United States of America	137	1	15	4	-1,09
Finland	498	10	45	25	-1,20
Netherlands	2994	94	232	185	-1,21
Germany	1247	27	103	72	-1,35
Iceland	171	1	18	6	-1,37
Man, Isle of	634	11	55	33	-1,38
Sweden	887	16	75	49	-1,43
United Kingdom	1079	19	90	61	-1,48





Inspections and detentions per ship type

Flag	Inspections	Detentions	Detentions-%	Excess of average
Korea, Democratic People's Rep.	65	32	49,23	42,18
Albania	100	42	42,00	34,95
Tonga	36	15	41,67	34,62
Honduras	69	24	34,78	27,73
Comoros	49	15	30,61	23,55
Lebanon	64	17	26,56	19,51
Bolivia	38	10	26,32	19,27
Algeria	80	21	26,25	19,20
Georgia	191	89	25,65	18,60
Cambodia	311	70	22,51	15,45
Syrian Arab Rep.	80	14	17,50	10,45
Turkey	749	131	17,49	10,44
St. Vincent & Grenadines	888	137	15,52	8,47
Egypt	52	7	13,46	6,41
Ukraine	203	27	13,30	6,25
Estonia	87	11	12,64	5,59
Korea, Republic of	45	5	11,11	4,05
Romania	63	7	11,11	4,05
Iran	64	7	10,94	3,89
India	39	4	10,26	3,21
Belize	143	14	9,79	2,74
Croatia	66	6	9,09	2,04
Spain	105	8	7,62	0,57
Cyprus	1202	89	7,40	0,35

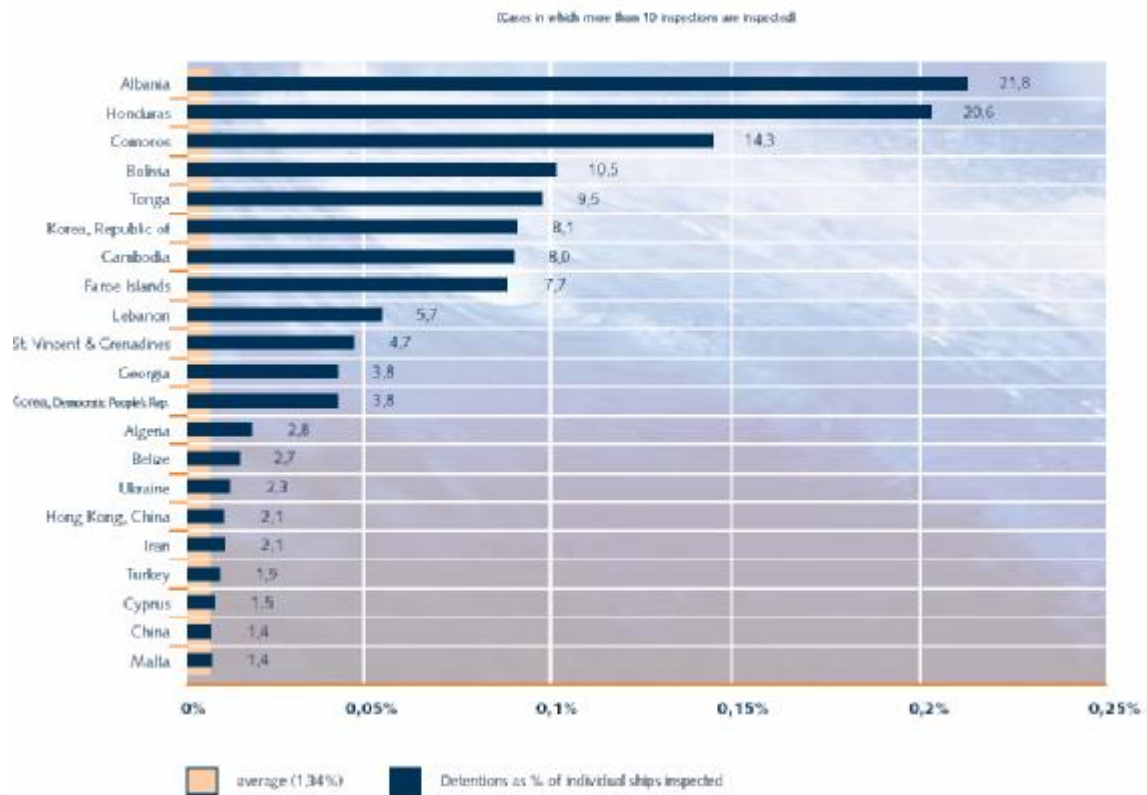
### Model 4 Detentions of ships with class related detainable deficiencies per flag State

	Number of individual ships inspected	Number of ships detained (ships with class related deficiencies)	Detentions as % of individual ships inspected	+/- Percentage of average
Albania	55	12	21,82	20,48
Algeria	36	1	2,78	1,44
Antigua and Barbuda	713	3	0,42	-0,92
Antilles, Netherlands	123	0	0,00	-1,34
Austria	4	0	0,00	-1,34
Azerbaijan	24	0	0,00	+1,34
Bahamas	726	4	0,55	-0,79
Bahrain	4	0	0,00	-1,34
Bangladesh	2	2	100,00	98,66
Barbados	54	0	0,00	-1,34
Belgium	9	0	0,00	-1,34
Belize	74	2	2,70	1,37
Bermuda	58	0	0,00	-1,34
Bolivia	19	2	10,53	9,19
Brazil	8	0	0,00	-1,34
Bulgaria	52	0	0,00	-1,34
Cambodia	163	13	7,98	6,64
Canada	5	0	0,00	-1,34
Cayman Islands	93	0	0,00	-1,34
China	70	1	1,43	0,09
Comoros	28	4	14,29	12,95
Cook Islands	2	0	0,00	-1,34
Croatia	56	0	0,00	-1,34
Cyprus	736	11	1,49	0,16
Denmark	227	1	0,36	-0,97
Dominica	1	0	0,00	-1,34
Egypt	28	0	0,00	-1,34
Estonia	46	1	2,17	0,84
Ethiopia	6	0	0,00	-1,34
Faeroe Islands	13	1	7,69	6,36
Finland	100	0	0,00	-1,34
France	64	0	0,00	-1,34
Georgia	106	4	3,77	2,44
Germany	238	1	0,42	-0,92
Gibraltar	108	0	0,00	-1,34
Greece	413	3	0,73	-0,61

	Number of individual ships inspected	Number of ships detained (Ships with class related deficiencies)	Detentions as % of individual ships inspected	+/- Percentage of average
Honduras	34	7	20,59	19,25
Hong Kong, China	234	5	2,14	0,80
Hungary	2	0	0,00	-1,34
India	39	0	0,00	-1,34
Iran, Islamic Republic of	47	1	2,13	0,79
Ireland	31	0	0,00	-1,34
Israel	12	0	0,00	-1,34
Italy	270	0	0,00	-1,34
Jamaica	3	0	0,00	-1,34
Japan	17	0	0,00	-1,34
Jordan	1	0	0,00	-1,34
Korea, Democratic People's Rep.	53	2	3,77	2,44
Korea, Republic of	37	3	8,11	6,77
Kuwait	7	0	0,00	-1,34
Latvia	8	0	0,00	-1,34
Lebanon	35	2	5,71	4,38
Liberia	702	4	0,57	-0,77
Libyan Arab Jamahiriya	2	0	0,00	-1,34
Lithuania	63	0	0,00	-1,34
Luxembourg	42	0	0,00	-1,34
Malaysia	47	0	0,00	-1,34
Malta	942	13	1,38	0,04
Man, Isle of	168	1	0,60	-0,74
Marshall Islands	198	1	0,51	-0,83
Mexico	1	0	0,00	-1,34
Moldova Rep. of	1	0	0,00	-1,34
Mongolia	7	0	0,00	-1,34
Morocco	30	0	0,00	-1,34
Myanmar	4	0	0,00	-1,34
Netherlands	571	0	0,00	-1,34
Nigeria	1	0	0,00	-1,34
Norway	595	8	1,34	0,01
Pakistan	4	0	0,00	-1,34
Panama	1440	19	1,32	-0,02
Philippines	57	0	0,00	-1,34
Poland	29	0	0,00	-1,34

	Number of individual ships inspected	Number of ships detained (ships with class related deficiencies)	Detentions as % of individual ships inspected	+/- Percentage of average
Portugal	97	0	0,00	-1,34
Qatar	6	0	0,00	-1,34
Romania	32	0	0,00	-1,34
Russian Federation	532	3	0,56	-0,77
Sao Tome & Principe	2	0	0,00	-1,34
Saudi Arabia	10	0	0,00	-1,34
Seychelles	2	0	0,00	-1,34
Singapore	184	1	0,54	-0,79
Slovakia	4	1	25,00	23,66
South Africa	1	0	0,00	-1,34
Spain	64	0	0,00	-1,34
Sri Lanka	1	0	0,00	-1,34
St Vincent & Grenadines	470	22	4,68	3,34
Sweden	207	0	0,00	-1,34
Switzerland	18	0	0,00	-1,34
Syrian Arab Republic	46	0	0,00	-1,34
Taiwan	10	0	0,00	-1,34
Thailand	28	0	0,00	-1,34
Tonga	21	2	9,52	8,19
Tunisia	9	0	0,00	-1,34
Turkey	413	8	1,94	0,60
Turkmenistan	2	0	0,00	-1,34
Tuvalu	3	0	0,00	-1,34
Ukraine	132	3	2,27	0,94
United Arab Emirates	8	0	0,00	-1,34
United Kingdom	316	0	0,00	-1,34
United States of America	49	0	0,00	-1,34
Vanuatu	32	0	0,00	-1,34

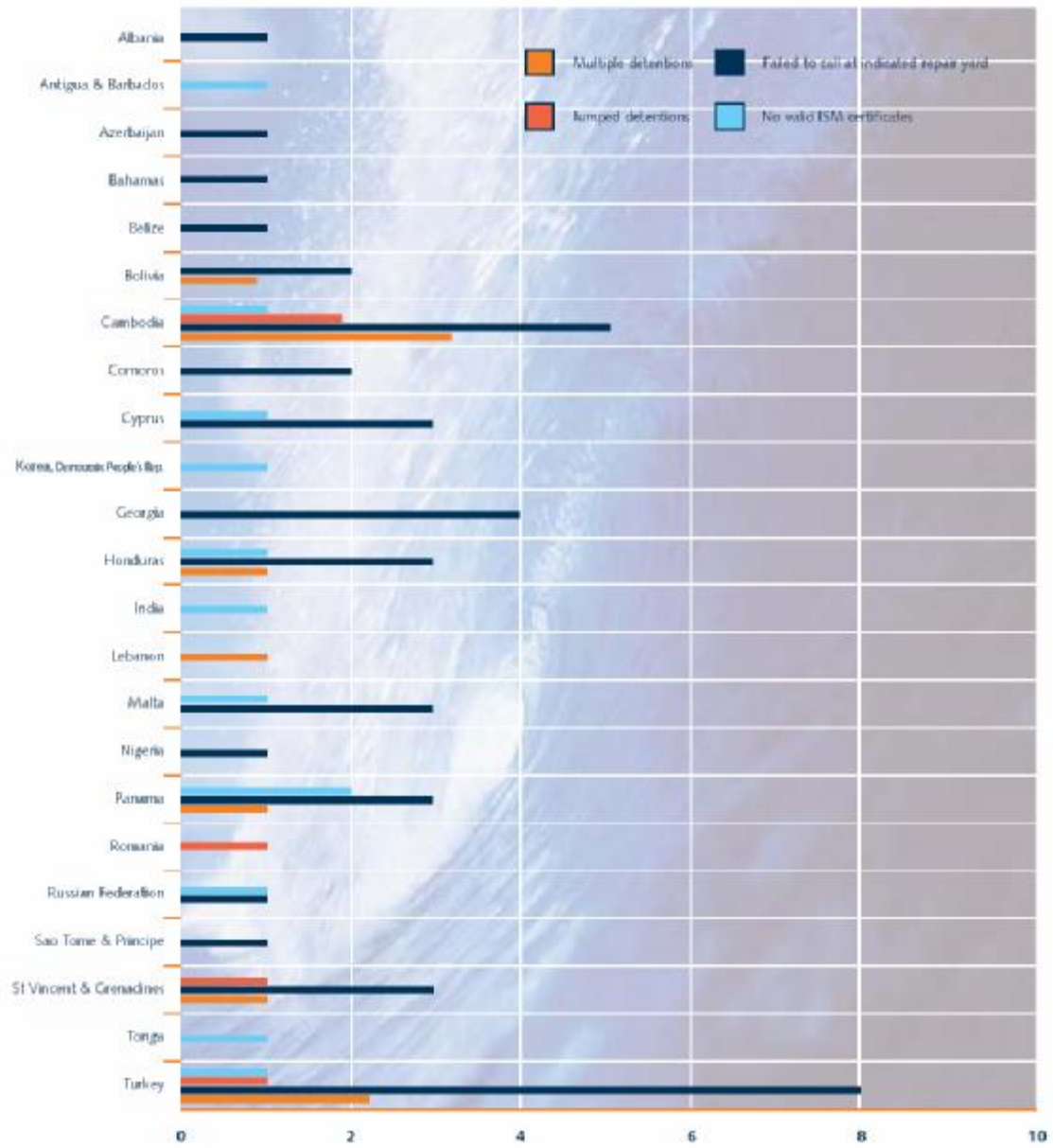
### Model 4 Detentions of ships with class related detainable deficiencies per flag State above average





## Refusal of access (banning) and reasons per flag State 2001 - 2003

Flag	Banned ships	No Valid ISM certification	Jumped detention	Failed to call at indicated repair yard	Multiple detentions
Albania	1			1	
Antigua & Barbados	1	1			
Azerbaijan	1			1	
Bahamas	1			1	
Belize	1			1	
Bolivia	3			2	1
Cambodia	11	1	2	5	3
Comoros	2			2	
Cyprus	4	1		3	1
Korea, Democratic People's Rep.	1	1			
Georgia	4			4	
Honduras	5	1		3	1
India	1	1			
Lebanon	1				1
Malta	4	1		3	
Nigeria	1			1	
Panama	6	2		3	1
Romania	1		1		
Russian Federation	2	1		1	
San Tome & Principe	1			1	
St Vincent & Grenadines	6		1	3	2
Tonga	1	1			
Turkey	13	1	1	8	3
<b>Totals</b>	<b>72</b>	<b>12</b>	<b>5</b>	<b>43</b>	<b>12</b>



### Ελληνική Βιβλιογραφία

1. Γ. Βλάχος, Α. Αλεξόπουλος (1996) «Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδόσεις Α. Σταμούλη, Πειραιάς.
2. Τζελίνα Χαρλαύτη. «Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας. 19ος-20ος αιώνας». Εκδόσεις Νεφέλη.
3. Γ.Βλάχος, «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδόσεις Σταμούλης, 2000
4. Ν. Κατσούλης και Ν. Σπανός «ΕΛΕΓΧΟΣ ΑΠΟ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ PORT STATE CONTROL».
5. Κώδικας ISPS.
6. Γ. Βλάχος, Μ. Νικολαΐδης, «Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης», Τόμος Α΄, Εκδόσεις ΤΖΕΪ & ΤΖΕΪ ΕΛΛΑΣ, 12/1999.
7. Γκιζιάκης Κ. «Ανάλυση κινδύνου ατυχημάτων στις θαλάσσιες παράκτιες οδούς», Δημοσίευση, Επιστημονικό Συνέδριο – Ελληνικές ακτές και θάλασσες στο 2000.
8. Σαμπράκος Ε. «Ο τομέας των μεταφορών και ο ρόλος του Κράτους», Οικονομική Ενημέρωση, Έκδοση Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας, Αθήνα 1998.
9. Γουλιέλμος Α.Μ., «Λειτουργική διαχείριση ναυτιλιακών επιχειρήσεων», Εκδόσεις J & J HELLAS, Πειραιάς 1996.
10. Γκιζιάκης Κ., «Κριτική του περιεχομένου των μεταβλητών που χρησιμοποιούνται στην ανάλυση των ατυχημάτων στην παγκόσμια ποντοπόρο ναυτιλία», Δημοσίευση.
11. Ψαραύτης Χ.Ν., «Η ασφάλεια ως παράγοντας ποιότητας στις θαλάσσιες μεταφορές», Ημερίδα Ποιότητα και Ναυτιλία, Αθήνα Ιούλιος 1998.
12. Παρδάλη Α., «Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων», Εκδόσεις Interbooks, Αθήνα 1997.

13. Γεωργαντόπουλος Ε. – Βλάχος Γ., «Ναυτιλιακή Οικονομική», Εκδόσεις J & J HELLAS, Πειραιάς 1998.
14. Τότσης Ν. – Τότσης Ι., Τότσης Χ. και συνεργατών, «Ναυτιλιακή Εγκυκλοπαίδεια», Εκδόσεις Πάμισος, Αθήνα 1980.
15. Θεμέλαρος Ν., «Ανάλυση και οδηγίες για την εφαρμογή των νέων απαιτήσεων (αναθεωρημένη σύμβαση STCW '95), Εκδόσεις J & J HELLAS, Πειραιάς 1997.
16. Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος «η νέα STCW και κώδικας : Ποιοι και πως την εφαρμόζουν», Αθήνα 1997.

#### **Ξερόγλωσση Βιβλιογραφία**

1. Convention on the High Seas, Geneva, April 29, 1958, 13 UST 2312, TIAS 5200, 450 UNTS 82, preamble
2. WHITMAN, DIGEST OF INTERNATIONAL LAW 14 (1968)
3. ALTERNATIVES FOR ACHIEVING FLAG STATE IMPLEMENTATION AND QUALITY SHIPPING  
*Captain J. Ashley Roach, JAGC, U.S. Navy (ret)*  
THE FUTURE FOR FLAG STATE IMPLEMENTATION AND PORT STATE CONTROL  
Fernando Plaza, Senior Deputy Director, Maritime Safety Division, International Maritime Organization  
CURRENT MARITIME ISSUES AND THE INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION.

Edited by *Myron H. Nordquist and John Norton Moore* for CENTER FOR OCEANS LAW AND POLICY.

4. Doganis R. S. and Metaxas B. N.: “The impact of flags of convenience” – London 1976.
5. IMO “International Safety Management Code for the Safe Operation of Ships and for pollution prevention. (ISM Code)”, London 1994.
6. Yannopoulos “The Economics of Flagging Out, Journal of Transport Economics and Policy, 1988.
7. Vlachos G.P. – Theotokas J., «Analysis of Greek-Owned Ships in the Mediterranean Merchant Machine Category. Structural Problems, Contemporary Trends and Perspectives, Article under publication in the Journal of Applied Microeconomics. (1997).
8. Metaxas B.N. : Some thoughts on flags of convenience (Maritime Management) – Bristol 1974.
9. Metaxas B.N. : Flags of convenience – Gower 1985.
10. Bennathan E. and Walters : Port pricing and investment policy – World Bank 1979.

#### SITES

- 1.< <http://www.imo.org/wmd/96messag.htm>> (Η αναζήτηση έγινε την 28/12/1998).
2. Ιστοσελίδα IMO.....[www.imo.org](http://www.imo.org)
3. Ιστοσελίδα Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.....[www.yen.gr](http://www.yen.gr)
4. Ιστοσελίδα Λιμανιού του Ρόττερταμ.....[www.portofrotterdam.com](http://www.portofrotterdam.com)
5. Ιστοσελίδα PARIS MOU.....[www.parismou.org](http://www.parismou.org)
6. Ιστοσελίδα NAYTEMΠΟΡΙΚΗΣ.....[www.naftemporiki.gr/news/static](http://www.naftemporiki.gr/news/static)

### ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΠΗΓΕΣ

1.LISCR..... Ενημέρωση για την εφαρμογή του Κώδικα ISPS από τη σημαία της Λιβερίας ( Πειραιάς –Μάιος 2003)

