

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ
στην
ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ
ΚΑΙ ΟΙ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Καραμπίνη Αικατερίνη

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών
του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των
απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού
Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Πειραιάς

Νοέμβριος 2014

Σελίδα δήλωσης αυθεντικότητας / ζητήματα Copyright

«Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου».

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής

«Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- κ. Πελαγίδης Θεόδωρος (Επιβλέπων)
- κ. Θεοδωρόπουλος Σωτήριος
- κα. Βαλμά Ερασμία

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.»

Πρόλογος – Ευχαριστίες

Η παρούσα αποτελεί το επιστέγασμα δύο ετών μελέτης και προσπάθειας κατά τη διάρκεια φοίτησης στο Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα των Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιά. Ολοκληρώνοντας τον κύκλο μου ως μεταπτυχιακή φοιτήτρια θα ήθελα προπάντων να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου, κ. Θεόδωρο Πελαγίδη, ο οποίος με κάθε αίσθημα υπευθυνότητας και πίστης στη θέση του καθηγητή που επιτελεί, ανέλαβε την καθοδήγηση και την επίβλεψη του έργου της διπλωματικής μου. Αποτελεί ιδιαίτερη χαρά και τιμή η συνεργασία μας με την ελπίδα και ευχή να συνεχίσει και στο μέλλον στα επαγγελματικά βήματα μου.

Στους γονείς μου όπως πάντα ένα ευχαριστώ.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Περίληψη- Abstract

Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου (ΠΟΕ) αποτελεί το μοναδικό διεθνή Οργανισμό που ελέγχει το εμπόριο αγαθών, υπηρεσιών και πνευματικών δικαιωμάτων και ασκεί εποπτεία επί των εμπορικών πολιτικών των μελών του. Το γεγονός ότι 153 κράτη, τα οποία διεξάγουν το 90% των εμπορικών συναλλαγών διεθνώς, έχουν γίνει μέλη του ΠΟΕ αποτελεί το εφελτήριο για την παρούσα εργασία καθότι οι ρυθμίσεις αυτού διαμορφώνουν τη διεθνή εμπορική πολιτική, τις τάσεις, το πλαίσιο των κανόνων και θεσμών μέσα στα οποία κινείται και η ναυτιλιακή δραστηριότητα και οικονομία. Ο σκοπός της έρευνας αυτής συνίσταται στην εξέταση του τρόπου κατά τον οποίο οι βασικές ρυθμίσεις του ΠΟΕ, όπως για τους περιορισμούς στο ελεύθερο εμπόριο, τη μεταφορά φορτίων στρατηγικής σημασίας, την προστασία του περιβάλλοντος, την ασφάλεια στις μεταφορές έχουν εφαρμογή στο πεδίο της ναυτιλίας. Τέλος, θα εξεταστεί η αποτελεσματικότητα των ρυθμίσεων στα εργασιακά θέματα της ναυτιλίας και θα αναλυθούν τα συμπεράσματα από την εξέταση σχετικού ερωτηματολογίου. Για την εκπόνηση της παρούσας χρησιμοποιήθηκε συνδυασμός δύο μεθόδων, ήτοι αυτή της θεωρητικής αλλά χωρίς προκαταλήψεις, προσέγγισης των ρυθμίσεων που εξετάζουμε και αφετέρου της πρακτικής – εμπειρικής μεθόδου με την αποστολή ερωτηματολογίου σε ναυτιλιακές εταιρείες και την ένταξη των αποτελεσμάτων-συμπερασμάτων στην παρούσα. (Λέξεις κλειδιά: ΠΟΕ, εργασία, ρυθμίσεις)

This document is examining the principles and concepts underlying the World Trade Organization (WTO) in the international and greek maritime field. WTO counts more than 153 states- members, who in total move the proceedings in 90% of the international commerce and have influence in the international maritime policy. The purpose of this work contain the analysis of the main practices of this huge organization, such as anti- dumping measures, transportation of payloads, environment protection measures, safety in transportation in the maritime framework. Furthermore, we will be focused on the effectiveness of measures in labor matters and the conclusions we reached through real answers from greek shipping Ltds. The using method of this work is a combination between theoretical approach and practical strategy by sending a questionnaire in shipping companies. (Keywords: WTO, labor, practices)

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Εισαγωγή	3
Κεφάλαιο 1: Το δυναμικό περιβάλλον του διεθνούς εμπορίου.....	5
1.1.Από τον εικοστό στον εικοστό πρώτο αιώνα.....	6
1.2.Προστατευτισμός.....	7
1.3.Το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο και ο όμιλος της παγκόσμιας τράπεζας.....	9
1.4.Η Ευρωπαϊκή Ένωση και ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου.....	11
1.5.Ο μηχανισμός επίλυσης εμπορικών διαφορών.....	12
1.6.Η ΕΕ και ο ΠΟΕ.....	15
Κεφάλαιο 2: Ρυθμίσεις σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος και την ασφάλεια στην Ελλάδα.....	17
2.1. Η Ελλάδα και ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου.....	17
2.1.1. Η Ελλάδα και ο τομέας των υπηρεσιών.....	18
2.2. Ρυθμίσεις για την προστασία από τη ρύπανση του περιβάλλοντος.....	23
2.3. Αποτελεσματική αντιμετώπιση των αποβλήτων των πλοίων.....	26
2.4. Μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.....	27
2.5. Έλεγχος της διάλυσης.....	28
2.6. Εκπαίδευση και συνεργασία.....	29
2.7. Συνεπής έλεγχος από το κράτος λιμένα.....	30
2.8. Εκπαίδευση των ναυτικών.....	32
2.9. Πετρελαϊκή ρύπανση.....	34
2.10. Παρακολούθηση πλοίων πέραν των Ευρωπαϊκών υδάτων.....	37
2.11. Οι λειτουργίες και η ασφάλεια του λιμένα.....	38
2.12. Η ασφάλεια του λιμένα.....	41
2.12.1. Ασφάλεια εργασίας (safety).....	42
2.12.2. Ασφάλεια λιμένα (security).....	50
Κεφάλαιο 3: Διεθνής Οργάνωση Εργασίας και ρυθμίσεις σχετικά με την εργασία των ναυτικών επί πλοίου.....	55
3.1. Τι είναι η Διεθνής οργάνωση Εργασίας.....	55
3.2. Ρυθμίσεις σχετικά με την εργασία επάνω στα πλοία.....	56

3.3. Ανάλυση ερωτηματολογίων σχετικά με την εργασία στα πλοία.....	75
Κεφάλαιο 4: Τι συμβαίνει τελικά με την ελληνική ναυτιλία.....	77
4.1. Η άνοδος και η ύφεση των παγκόσμιων θαλάσσιων μεταφορών.....	79
4.2. Εξέλιξη του ελληνόκτητου και του επί ελληνικής σημαίας στόλου.....	83
4.3. Η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία.....	89
4.4. Η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού νηολογίου και η ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας.....	95
4.5. Χρηματοδότηση της ναυτιλίας.....	97
Συμπεράσματα.....	100
Βιβλιογραφία.....	101
Παράρτημα.....	103

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν την πιο αποτελεσματική, συμφέρουσα και ασφαλή λύση για τη μεταφορά μεγάλης μάζας φορτίων, χύδην και σε εμπορευματοκιβώτια, παγκοσμίως, και συνιστούν βασική δραστηριότητα για την εξασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας και την διευκόλυνση της αναπτύξεως της παγκόσμιας οικονομίας. Η ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας στηρίζεται κατά κύριο λόγο στο διεθνές εμπόριο και το τελευταίο πραγματοποιείται με την ουσιαστική συμβολή των διεθνών μεταφορών. Ειδικότερα, σύμφωνα με τον ΟΟΣΑ¹ η αξία του παγκοσμίου εμπορίου έχει σήμερα 20πλασιασθεί σε σχέση με τις αρχές της δεκαετίας του 1950, ενώ σύμφωνα με την UNCTAD², οι θαλάσσιες μεταφορές διακινούν περίπου το 80% του όγκου του διεθνούς εμπορίου, ή το 90% του όγκου του διεθνούς εμπορίου εμπορευμάτων εάν εξαιρεθούν οι ενδο-ευρωπαϊκές συναλλαγές.

Επιπλέον, οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν το πιο φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο μεταφοράς εμπορευμάτων. Για παράδειγμα, έχει εκτιμηθεί ότι για κάθε τόνο μεταφερόμενου εμπορεύματος σε απόσταση ενός χιλιομέτρου (δηλαδή για κάθε τονοχιλιόμετρο), η μεταφορά με πλοίο συνεπάγεται 4 φορές λιγότερες εκπομπές CO₂ από τη μεταφορά με φορτηγό και 40 φορές λιγότερες εκπομπές από τη μεταφορά με αεροπλάνο. Έτσι, παρότι ο κύριος όγκος του διεθνούς εμπορίου μεταφέρεται δια θαλάσσης, οι θαλάσσιες μεταφορές συμβάλλουν μόλις κατά 3,5% (2,7% η ποντοπόρος ναυτιλία) στις παγκόσμιες εκπομπές CO₂. Ωστόσο, θέματα που αφορούν την επίπτωση των θαλάσσιων μεταφορών στο περιβάλλον εξακολουθούν να υπάρχουν και σχετίζονται με την ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Γενικά, οι θαλάσσιες μεταφορές, με συνεχώς βελτιούμενα, μεγαλύτερα, ασφαλέστερα, αποδοτικότερα και ταχύτερα πλοία, κατέστησαν αμεσότερα προσιτές ακόμη και τις πιο μακρινές αγορές, συνέβαλαν στην ένταξη στην παγκόσμια αγορά των μεγάλων αναδυόμενων αγορών, όπως η Κίνα και η Ινδία, αύξησαν το ποσοστό των

¹ ΟΟΣΑ, Transport Outlook, 2009

² UNCTAD, Developments in International Seaborne Trade, 2008

διεθνώς εμπορεύσιμων αγαθών σε κάθε χώρα σε σχέση με τα μη εμπορεύσιμα και διαδραματίζουν πρωταγωνιστικό ρόλο στην ενοποίηση των παγκοσμίων αγορών.

Στην παρακάτω εργασία θα προσπαθήσουμε να παρουσιάσουμε τον ρόλο που διαδραματίζει σήμερα ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου, τις ρυθμίσεις που έχουν γίνει σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος και την ασφάλεια κατά την εργασία στα πλοία, καθώς και στις ρυθμίσεις στα εργασιακά θέματα, ρυθμίσεις που θα δούμε κατά πόσο έχουν επηρεάσει τις εξελίξεις στις επιχειρήσεις που ασχολούνται με τον χώρο στην Ελλάδα.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΤΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

Στο παρελθόν, οι μάχες των ανταγωνιστικών αγορών διεξάγονταν στη Δυτική Ευρώπη, στην Ιαπωνία και στις Ηνωμένες Πολιτείες. Στο μέλλον, τα πεδία των μαχών θα επεκταθούν στη Λατινική Αμερική, στην Ανατολική Ευρώπη, στη Ρωσία, στην Ινδία, στην Ασία και στην Αφρική, καθώς αυτές οι αναδυόμενες αγορές θα ανοίγουν τις πόρτες τους στο εμπόριο. Ολοένα και περισσότεροι άνθρωποι από όλο τον κόσμο, από τους πιο πλούσιους μέχρι τους πιο φτωχούς, θα συμμετέχουν στον παγκόσμιο πλούτο δια μέσου του παγκόσμιου εμπορίου. Η αναδυόμενη παγκόσμια οικονομία στην οποία ζούμε, θα εντείνει τον παγκόσμιο ανταγωνισμό με σημαντικά πλεονεκτήματα τόσο για εκείνους που ασκούν μάρκετινγκ όσο και για τους καταναλωτές. Οι έμποροι επωφελούνται από το άνοιγμα νέων αγορών και από τη μεταμόρφωση των μικρότερων αγορών, οι οποίες μεγαλώνουν τόσο ώστε να αποτελούν βιώσιμες επιχειρηματικές ευκαιρίες. Οι καταναλωτές επωφελούνται επειδή έχουν τη δυνατότητα να επιλέγουν από μια ευρύτερη ποικιλία αγαθών, τα οποία παράγονται σε οποιοδήποτε μέρος του κόσμου σε πολύ χαμηλότερες τιμές.

Οι καταναλωτές σε κάθε γωνιά της Γης, συνδεδεμένοι μέσω των τηλεπικοινωνιακών δορυφόρων και των παγκόσμιων εταιρειών, απαιτούν μια ολοένα και μεγαλύτερη ποικιλία αγαθών. Το παγκόσμιο εμπόριο είναι σημαντική οικονομική δραστηριότητα. Λόγω της σπουδαιότητάς του, οι χώρες έχουν την τάση να ελέγχουν το διεθνές εμπόριο προς όφελος τους. Καθώς εντείνεται ο ανταγωνισμός, αναζωπυρώνεται ο προστατευτισμός. Αν πραγματοποιηθούν πλήρως όλα τα οφέλη των κοινωνικών, πολιτικών και οικονομικών αλλαγών που σημειώνονται σήμερα, το ελεύθερο εμπόριο θα πρέπει να κυριαρχήσει στην παγκόσμια αγορά. Η δημιουργία του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες νίκες του ελεύθερου εμπορίου εδώ και δεκαετίες.³

³ Παναγιώτης Ρουμελιώτης, Προς έναν πολυπολικό κόσμο, Λιβάνης, 2009.

1.1. Από τον εικοστό στον εικοστό πρώτο αιώνα

Η τελευταία δεκαετία του 20ού αιώνα είναι ίσως η μοναδική εποχή στη σύγχρονη οικονομική ιστορία που οι χώρες παρουσιάζουν τόσο μεγάλη αλληλεξάρτηση, οι ευκαιρίες για το διεθνές εμπόριο είναι καλύτερες και η ζήτηση έχει τη δυνατότητα να αυξηθεί ακόμη περισσότερο. Τα προηγούμενα 90 χρόνια, η παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη χαρακτηριζόταν από αστάθεια. Το πρώτο ήμισυ του αιώνα σηματοδεύτηκε από μεγάλη παγκόσμια οικονομική ύφεση, η οποία σημειώθηκε την εποχή του Μεσοπολέμου και σχεδόν κατέστρεψε το βιομηχανικό κόσμο. Το δεύτερο ήμισυ του αιώνα, απαλλαγμένο από το φόβο παγκοσμίων πολέμων, σηματοδεύτηκε από την πάλη μεταξύ χωρών που ασπάζονταν τη σοσιαλιστική-μαρξιστική θεωρία και χωρών που υποστήριζαν τη φιλελεύθερη, καπιταλιστική προσέγγιση με στόχο την οικονομική ανάπτυξη. Αυτός ο ιδεολογικός διχασμός διατάραξε τα παραδοσιακά εμπορικά πρότυπα.

Μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, οι Ηνωμένες Πολιτείες, για να αποθαρρύνουν τη διάδοση του κομμουνισμού, έθεσαν στόχο να εμφυσήσουν την καπιταλιστική ιδέα στις περισσότερες χώρες του κόσμου. Στη δημιουργία μιας ισχυρής παγκόσμιας οικονομίας συνέβαλαν: το Σχέδιο Μάρσαλ, που είχε ως στόχο την ανασυγκρότηση της Ευρώπης, η παροχή βοήθειας για την οικονομική και βιομηχανική ανάπτυξη της Ιαπωνίας, με σκοπό την ανοικοδόμηση της, καθώς και τα κεφάλαια τα οποία διοχετεύτηκαν μέσω του Οργανισμού Διεθνούς Ανάπτυξης και άλλων ομάδων, με σκοπό την προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης.⁴

Η διάλυση των αποικιακών κρατών δημιούργησε πάρα πολλές νέες χώρες στην Ασία και την Αφρική. Χάρη στον αγώνα αυτών των χωρών για οικονομική ανεξαρτησία και λόγω της οικονομικής βοήθειας που παρείχαν οι Ηνωμένες Πολιτείες, οι περισσότερες χώρες του κόσμου που δεν είχαν ασπαστεί την κομμουνιστική ιδεολογία άρχισαν να αναπτύσσονται, με αποτέλεσμα τη δημιουργία νέων αγορών.

Με λίγα λόγια, οι ΗΠΑ συνέβαλαν στην ενδυνάμωση των οικονομικών σε όλο τον κόσμο, παρέχοντας τους τη δυνατότητα να πραγματοποιούν περισσότερες αγορές

⁴ Theodore Cohn, Διεθνής Πολιτική Οικονομία, σ. 402, Gutenberg, 2009.

από τις Ηνωμένες Πολιτείες. Εκτός από την οικονομική βοήθεια από μέρους των ΗΠΑ, η κίνηση για διεθνή συνεργασία από την πλευρά των χωρών που είχαν αποκαταστήσει τις εμπορικές σχέσεις τους ήταν εμφανής κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων για τη Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου (General Agreement on Tariffs and Trade - GATT). Το διεθνές εμπόριο είχε σταματήσει μετά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο, επειδή τα κράτη ακολούθησαν το παράδειγμα των Ηνωμένων Πολιτειών, οι οποίες έθεσαν σε ισχύ το Νόμο Smoot-Hawley (1930), σύμφωνα με τον οποίο οι μέσοι δασμοί των ΗΠΑ για περισσότερα από 20.000 εισαγόμενα αγαθά αυξάνονταν περισσότερο από 60%. Ως αντίποινα, εξήντα χώρες θέσπισαν υψηλούς δασμούς, με αποτέλεσμα το διεθνές εμπόριο να βρεθεί σε τέλμα, παρασύροντας τις περισσότερες οικονομίες. Η παγκόσμια ύφεση που προκλήθηκε, βύθισε τις οικονομίες όλου του κόσμου σε μεγάλη κρίση, οπότε η διεξαγωγή του παγκόσμιου εμπορίου σχεδόν σταμάτησε, αφού οι δασμοί και οι άλλοι εμπορικοί φραγμοί έφτασαν σε δυσθεώρητα ύψη. Ηγέτες από όλο τον κόσμο, αποφασισμένοι να μην επαναλάβουν την οικονομική καταστροφή που ακολούθησε τη λήξη του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, δημιούργησαν την GATT, ένα φόρουμ όπου τα κράτη-μέλη θα μπορούσαν να διαπραγματεύονται τη μείωση εμπορικών δασμών και άλλων φραγμών. Το φόρουμ πέτυχε αυτούς τους στόχους. Μετά την επικύρωση των συμφωνιών του Γύρου της Ουρουγουάης, η GATT έγινε αναπόσπαστο μέρος του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου και τα πρώτα 117 μέλη της εισήλθαν σε μια νέα εποχή ελεύθερου εμπορίου.

1.2. Προστατευτισμός

Οι διεθνείς επιχειρήσεις πρέπει να συνειδητοποιήσουν ότι ο κόσμος είναι ένας κόσμος δασμών, ποσοτώσεων, μη δασμολογικών φραγμών, που έχουν σχεδιαστεί με σκοπό την προστασία των αγορών από την εισβολή ξένων εταιρειών. Μολονότι η Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου (GATT) πέτυχε την αποτελεσματική μείωση των δασμών, οι χώρες καταφεύγουν ακόμη στη χρήση μέτρων προστατευτισμού. Οι χώρες χρησιμοποιούν νομικά εμπόδια, συναλλαγματικούς φραγμούς και ψυχολογικά εμπόδια

για να περιορίσουν την είσοδο ανεπιθύμητων αγαθών. Οι επιχειρήσεις συνεργάζονται για την επιβολή φραγμών από μέρους της ιδιωτικής αγοράς, ενώ η ίδια η διάρθρωση της αγοράς ενδέχεται να επιβάλει σημαντικούς φραγμούς σε εισαγόμενα αγαθά. Το πολύπλοκο σύστημα διανομής της Ιαπωνίας αποτελεί καλό παράδειγμα διάρθρωσης αγοράς η οποία θέτει φραγμούς στο εμπόριο. Ωστόσο, όσο αποτελεσματικό και αν είναι το σύστημα αυτό στο να κρατά ορισμένα προϊόντα εκτός αγοράς, από νομική άποψη δεν μπορεί να θεωρηθεί εμπορικός φραγμός.

❖ Γενική συμφωνία των δασμών και εμπορίου

Η δημιουργία της GATT και οι συνελεύσεις που ακολούθησαν είχαν αποτέλεσμα την υπογραφή συμφωνιών, χάρη στις οποίες μειώθηκαν σημαντικά οι δασμοί σε μεγάλη κλίμακα προϊόντων. Περιοδικά, τα κράτη-μέλη συναντιούνται για να επανεξετάσουν τους εμπορικούς φραγμούς και να θεσπίσουν διεθνείς κώδικες, με σκοπό την προώθηση του εμπορίου μεταξύ των μελών. Σε γενικές γραμμές, η συμφωνία καλύπτει τρεις βασικές αρχές: (1) καμία διάκριση δεν πρέπει να γίνεται στο εμπόριο, (2) η προστασία θα παρέχεται στις εγχώριες βιομηχανίες μέσω τελωνιακών δασμών και όχι μέσω εμπορικών μέτρων, όπως οι ποσοστώσεις στις εισαγωγές, και (3) οι διαβουλεύσεις θα είναι η κύρια μέθοδος επίλυσης παγκόσμιων εμπορικών προβλημάτων.⁵

❖ Παγκόσμιος οργανισμός εμπορίου

Με την υπογραφή της εμπορικής συμφωνίας του Γύρου της Ουρουγουάης, στο Μαρακές του Μαρόκου τον Απρίλιο του 1994, οι αντιπρόσωποι των ΗΠΑ άσκησαν πιέσεις ώστε να επιτευχθεί μια τεράστια διεύρυνση του ορισμού των εμπορικών θεμάτων. Αποτέλεσμα της προσπάθειας αυτής ήταν η δημιουργία του Παγκόσμιου

⁵ Theodore Cohn, Διεθνής Πολιτική Οικονομία, Gutenberg, 2009.

Οργανισμού Εμπορίου (WTO), ο οποίος ενσωμάτωσε την υπάρχουσα διάρθρωση της GATT και την επέκτεινε σε νέους τομείς, που δεν καλύπτονταν επαρκώς στο παρελθόν. Ο WTO είναι οργανισμός και όχι συμφωνία, όπως η GATT. Θα θέσει τους κανόνες που διέπουν το εμπόριο μεταξύ των 132 μελών του, θα συστήσει ομάδα ειδικών, οι οποίοι θα επιλαμβάνονται και θα επιλύουν τις εμπορικές διαμάχες μεταξύ των μελών και, σε αντίθεση με την GATT, θα εκδίδει δεσμευτικές αποφάσεις. Για πρώτη φορά, θα απαιτείται η πλήρης συμμετοχή όλων των μελών της σε όλες τις πλευρές των υπάρχοντων συμφωνιών της GATT και του Γύρου της Ουρουγουάης. Επιπλέον, χάρη στην ενισχυμένη θέση της και στο διευρυμένο πεδίο της, θα παρέχει ένα μόνιμο, περιεκτικό φόρουμ για την αντιμετώπιση όλων των θεμάτων που αφορούν το εμπόριο για την παγκόσμια αγορά του 21ου αιώνα.

1.3. Το Διεθνές Νομισματικό ταμείο και ο όμιλος της παγκόσμιας τράπεζας

Το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο και ο Όμιλος της Παγκόσμιας Τράπεζας είναι δύο διεθνείς οργανισμοί που δημιουργήθηκαν με σκοπό να βοηθήσουν τις χώρες να γίνουν οικονομικά βιώσιμες. Κάθε οργανισμός διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στο περιβάλλον του διεθνούς εμπορίου, συμβάλλοντας στη διατήρηση της σταθερότητας των οικονομικών αγορών και ενισχύοντας χώρες που επιδιώκουν την οικονομική ανάπτυξη και την αναδιάρθρωση. Ιδιαίτερα ενοχλητικά προβλήματα για το παγκόσμιο εμπόριο είναι τα ανεπαρκή νομισματικά διαθέσιμα και τα ασταθή νομίσματα. Όσο υπάρχουν αυτοί οι δυο παράγοντες, οι παγκόσμιες αγορές δεν μπορούν να αναπτυχθούν σωστά και να λειτουργήσουν αποτελεσματικά. Το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (ΔΝΤ) ιδρύθηκε με σκοπό το ξεπέρασμα αυτών των ιδιαίτερων φραγμών που θέτει η αγορά και οι οποίοι μαστίζουν το διεθνές εμπόριο από την προ του Β' Παγκοσμίου Πολέμου εποχή. Αρχικά τη συμφωνία υπέγραψαν 29 χώρες.

Σήμερα, μέλη του ΔΝΤ είναι 181 χώρες. Ένας από τους στόχους του ΔΝΤ είναι η σταθεροποίηση των συναλλαγματικών ισοτιμιών και η εδραίωση ελευθέρων μετατρέψιμων νομισμάτων για τη διευκόλυνση της επέκτασης και της ισορροπημένης ανάπτυξης του διεθνούς εμπορίου. Τα κράτη-μέλη με τη θέληση τους δέχτηκαν να

συμβουλευονται το ένα το άλλο για τη διατήρηση ενός σταθερού συστήματος αγοράς και πώλησης των νομισμάτων τους, ώστε οι πληρωμές σε ξένο νόμισμα μεταξύ των χωρών να γίνονται ομαλά και χωρίς καθυστέρηση. Επίσης, το ΔΝΤ δανείζει χρήματα σε μέλη που δυσκολεύονται να εκπληρώσουν τις οικονομικές υποχρεώσεις τους προς άλλα μέλη.

Ο Όμιλος της Παγκόσμιας Τράπεζας, που ορισμένες φορές συγχέεται με το ΔΝΤ, είναι ένας ξεχωριστός οργανισμός με στόχο τη μείωση της ανέχειας και την άνοδο του βιοτικού επιπέδου, προωθώντας την αειφόρο ανάπτυξη και την επένδυση σε ανθρώπους. Η Τράπεζα παρέχει δάνεια, τεχνική βοήθεια και καθοδήγηση σε θέματα πολιτικής στις αναπτυσσόμενες χώρες-μέλη προκειμένου να επιτύχουν τους στόχους τους. Παρά τη θεωρητική προσέγγιση που χρησιμοποιείται ως μέσο υπεράσπισης του διεθνούς εμπορίου, είναι σαφές ότι τα οφέλη από το απόλυτο ή συγκριτικό πλεονέκτημα μπορούν να συσσωρευθούν σε οποιοδήποτε έθνος. Ανήσυχοι ανταγωνιστές από όλο τον κόσμο άσκησαν πολλές πιέσεις, ζητώντας προστασία από κάθε περιοχή του πλανήτη σε μια εποχή που οι ανοικτές αγορές είναι απαραίτητες για να καταστεί δυνατή η ανάπτυξη και, η χρησιμοποίηση των παγκόσμιων πόρων με τον πλέον επωφελή τρόπο. Είναι γεγονός ότι υπάρχουν ορισμένες περιπτώσεις που η προστασία της αγοράς είναι απαραίτητη και μπορεί να είναι επωφελής για την εθνική άμυνα ή την ενθάρρυνση νηπιακής βιομηχανίας σε αναπτυσσόμενες χώρες, αλλά ο καταναλωτής σπανίως επωφελείται από τέτοιου είδους προστασία.

Οι ελεύθερες διεθνείς αγορές βοηθούν τις αναπτυσσόμενες χώρες να γίνουν αυτάρκειες και επειδή οι ανοικτές αγορές εξασφαλίζουν νέους πελάτες, τα περισσότερα βιομηχανικά κράτη, μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, συνεργάστηκαν με σκοπό τη δημιουργία περισσότερο ελεύθερου εμπορίου. Το εμπόριο αυτό θα απειλείται εν μέρει από διάφορα κρατικά εμπόδια και φραγμούς της αγοράς, που είτε υπάρχουν είτε δημιουργούνται για την προστασία των τοπικών επιχειρήσεων. Ωστόσο, κυριαρχεί η τάση προς το ελεύθερο εμπόριο. Η μεταβαλλόμενη οικονομική και πολιτική πραγματικότητα παράγει μοναδικές επιχειρηματικές δομές που εξακολουθούν να προστατεύουν ορισμένες μεγάλες βιομηχανίες. Το μέλλον των ανοιχτών παγκόσμιων αγορών έγκειται στην ελεγχόμενη και ισοδύναμη μείωση των εμπορικών φραγμών.

1.4. Η Ευρωπαϊκή Ένωση και ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου

Αφότου ιδρύθηκε το 1995, ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου (ΠΟΕ) έχει διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στη δημιουργία ενός βασιζόμενου σε κανόνες συστήματος εμπορικών συναλλαγών. Ο ΠΟΕ διαδέχθηκε τη Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου (ΓΣΔΕ) του 1947. Εν μέρει χάρη στον μηχανισμό επίλυσης διαφορών που διαθέτει, ο ΠΟΕ κατέστησε το παγκόσμιο εμπόριο πιο δίκαιο και λιγότερο επιρρεπές σε μονομερή μέτρα αντιποίνων. Ωστόσο, ο στόχος της δημιουργίας ενός πολυμερούς εμπορικού συστήματος βασιζόμενου σε κοινούς κανόνες, αποδείχθηκε δύσκολο να επιτευχθεί σε έναν πολυπολικό κόσμο. Οι προσπάθειες για την ολοκλήρωση ενός νέου γύρου διαπραγματεύσεων, εστιασμένου στην ανάπτυξη («Αναπτυξιακός Γύρος της Ντόχα»), παρέμειναν μέχρι σήμερα άκαρπες. Το γεγονός αυτό αποθάρρυνε τις προσπάθειες πολλών μελών του ΠΟΕ, συμπεριλαμβανόμενης της ΕΕ, για την εξεύρεση κοινής βάσης, ωθώντας διάφορες χώρες να δώσουν έμφαση στις διμερείς εμπορικές συμφωνίες. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο διαδραματίζε ανέκαθεν σημαντικό ρόλο όσον αφορά τον έλεγχο του έργου του ΠΟΕ, τόσο άμεσα όσο και μέσω της Κοινοβουλευτικής Διάσκεψης για τον ΠΟΕ, που συνδιοργανώνει με τη Διακοινοβουλευτική Ένωση (ΔΚΕ). Ο ρόλος του ΕΚ ως ελεγκτή της εμπορικής πολιτικής έχει αυξηθεί αφότου τέθηκε σε ισχύ η Συνθήκη της Λισαβόνας το 2009.

Κατά τις πρώτες δεκαετίες του εικοστού αιώνα, τα εμπορικά θέματα ανάγκασαν τις χώρες να συμμετάσχουν σε ολοένα και πιο πολύπλοκες αλληλεπιδράσεις, δημιουργώντας την ανάγκη για μια πλατφόρμα που να διευκολύνει και να ρυθμίζει το εμπόριο. Η συνεπακόλουθη Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου (ΓΣΔΕ) του 1947, όχι μόνο προσέφερε μια διεθνή στρογγυλή τράπεζα, η οποία επέτρεψε μια πολυμερή προσέγγιση του εμπορίου, αλλά καθιέρωσε επίσης ένα σύστημα διεθνώς αναγνωρισμένων κανόνων για το εμπόριο. Η βασική ιδέα ήταν η δημιουργία ισότιμων όρων ανταγωνισμού για όλα τα μέλη, μέσω της «ουσιαστικής μείωσης των δασμών και

άλλων φραγμών στο εμπόριο και εξάλειψης της διακριτικής μεταχείρισης στο διεθνές εμπόριο».⁶

Με την εξέλιξη του διεθνούς εμπορίου, το οποίο πέρασε από την ανταλλαγή απτών αγαθών στην ανταλλαγή υπηρεσιών και ιδεών, η ΓΣΔΕ μετατράπηκε και θεσμοθετήθηκε ως Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου (ΠΟΕ). Ιδρυθείς το 1995, ο ΠΟΕ ενσωμάτωσε τις προγενέστερες εμπορικές συμφωνίες — όπως η ίδια η ΓΣΔΕ, η συμφωνία για τη γεωργία και η συμφωνία για τα κλωστοϋφαντουργικά προϊόντα και τα είδη ένδυσης — καθώς και άλλες γενικές συμφωνίες. Οι σημαντικότερες εξ αυτών είναι η Γενική Συμφωνία για τις συναλλαγές στον τομέα των υπηρεσιών (GATS) και η συμφωνία για τα δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας στον τομέα του εμπορίου (TRIPS).

Οι στατιστικές καθιστούν σαφή τη σχέση μεταξύ ενός ελεύθερου και δίκαιου εμπορίου και της οικονομικής ανάπτυξης. Στο πλαίσιο αυτό, η δημιουργία του ΠΟΕ αποτέλεσε σημαντικό βήμα προς ένα πιο ολοκληρωμένο και συνεπώς πιο δυναμικό σύστημα διεθνούς εμπορίου. Εξασφαλίζοντας ότι οι διάφορες χώρες θα διατηρήσουν τη δυναμική εξάλειψης των εμποδίων στο εμπόριο κατά στις επόμενες συνομιλίες για το εμπόριο, ο ΠΟΕ εξασφάλισε επίσης τη συνεχή προώθηση του ελεύθερου εμπορίου. Λόγω του γεγονότος ότι τα δύο τρίτα των μελών του είναι αναπτυσσόμενες χώρες, ο οργανισμός προσφέρει επίσης στις μεταβατικές οικονομίες και στις λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες (LAX) τη δυνατότητα να χρησιμοποιήσουν το εμπόριο ως μοχλό στις αναπτυξιακές τους προσπάθειες.

1.5.Ο μηχανισμός επίλυσης εμπορικών διαφορών

Ένα από τα κύρια επιτεύγματα του ΠΟΕ υπήρξε η ενίσχυση του οργάνου επίλυσης διαφορών που διαθέτει, το οποίο έχει την εξουσία ρύθμισης εμπορικών διαφορών και επιβολής των αποφάσεών του. Ο μηχανισμός επίλυσης εμπορικών διαφορών είναι ένα σύστημα προκαθορισμένων κανόνων που παρέχει στα μέλη του

⁶ ΓΣΔΕ 1947, εισαγωγική παράγραφος

ΠΟΕ, ανεξάρτητα από την πολιτική ή οικονομική βαρύτητά τους, τη δυνατότητα να υποβάλλουν καταγγελίες σχετικά με εικαζόμενες παραβιάσεις των κανόνων του ΠΟΕ και να ζητούν αποζημίωση. Ο μηχανισμός αυτός περιορίζει τους μονομερείς μηχανισμούς άμυνας που είχαν την τάση να υιοθετούν στο παρελθόν οι διάφορες χώρες και πολλοί από τους οποίους οδηγούσαν σε αντιδράσεις αντιποίνων από τις χώρες-στόχους, ενίοτε δε και σε κανονικούς εμπορικούς πολέμους.

Το σύστημα του ΠΟΕ εγγυάται ότι τα ισχυρότερα μέλη δεν υπερισχύουν των πιο αδύναμων και ορίζει σαφείς κανόνες σχετικά με τα μέτρα αντιποίνων. Αφότου ιδρύθηκε ο ΠΟΕ, η ΕΕ υπήρξε ένας από τους μεγαλύτερους χρήστες του μηχανισμού επίλυσης διαφορών του ΠΟΕ. Η Ένωση ενεπλάκη σε 167 υποθέσεις επίλυσης διαφορών, σε 90 από τις οποίες ως ενάγων και σε 77 ως εναγόμενος.⁷ Σε άλλες 141 υποθέσεις, η ΕΕ ζήτησε το καθεστώς «τρίτου μέρους», που επιτρέπει στα μέλη του ΠΟΕ να παρακολουθούν διαφορές στις οποίες εμπλέκονται άλλα συμβαλλόμενα μέρη. Παράλληλα, εκπροσωπούμενη από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η ΕΕ επιδίωξε συχνά να βελτιώσει και να αποσαφηνίσει τις συμφωνίες του ΠΟΕ, ζητώντας την έκδοση αποφάσεων από τις ειδικές επιτροπές και το όργανο προσφυγής του οργανισμού.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο παρακολουθεί εκ του σύνεγγυς την εξέλιξη των διαφορών στις οποίες εμπλέκεται η ΕΕ. Στο παρελθόν, η Επιτροπή Διεθνούς Εμπορίου του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου έχει γνωμοδοτήσει σχετικά με εμπορικές διαφορές μέσω εκθέσεων, δημοσίων ακροάσεων και προφορικών ερωτήσεων προς την Επιτροπή και το Συμβούλιο. Αυτό συνέβη, λόγω χάριν, στο πλαίσιο της εκκρεμούσας ακόμη διαφοράς Airbus-Boeing μεταξύ ΕΕ και ΗΠΑ.

- **Ο Γύρος της Ντόχα**

Από το 2001, τα μέλη του ΠΟΕ έχουν δρομολογήσει ευρύ γύρο πολυμερών εμπορικών διαπραγματεύσεων, γνωστό ως «Γύρος της Ντόχα». Ο σημερινός, και μη ολοκληρωθείς, ένατος γύρος διεθνών εμπορικών διαπραγματεύσεων βασίζεται στην αρχή

⁷ Διαθέσιμα στοιχεία στις 1 Απριλίου 2014

της «ενιαίας δέσμευσης», η οποία σημαίνει ότι ουσιαστικά «τίποτε δεν συμφωνείται μέχρις ότου συμφωνηθούν τα πάντα». Όπως και οι προηγούμενοι γύροι, ο τελευταίος αυτός αποσκοπεί σε μεγαλύτερη ελευθέρωση του εμπορίου. Οι διαπραγματευτές έχουν επίσης αναλάβει να αναθεωρήσουν τους κανόνες του εμπορίου και να τους προσαρμόσουν στο διαρκώς εξελισσόμενο παγκόσμιο σύστημα εμπορίου. Κύριος στόχος είναι να τοποθετηθεί η ανάπτυξη στο επίκεντρο του παγκόσμιου συστήματος εμπορίου. Τα συμπεράσματα των διαπραγματεύσεων θα πρέπει να ενισχύσουν την ικανότητα των αναπτυσσομένων χωρών να επωφεληθούν από τα κέρδη του διεθνούς εμπορίου και να τις βοηθήσουν να καταπολεμήσουν τη φτώχεια. Ως εκ τούτου, ο τελευταίος γύρος έχει ονομαστεί «Αναπτυξιακή Ατζέντα της Ντόχα» (AAN).⁸

Η AAN συνίσταται σε 3 πυλώνες:

- πρόσβαση στην αγορά για τα γεωργικά προϊόντα (συμπεριλαμβανομένων δασμών και επιδοτήσεων), τα βιομηχανικά αγαθά (γνωστά επίσης ως «NAMA» ή «πρόσβαση των μη γεωργικών προϊόντων στις αγορές») και τις υπηρεσίες,
- κανόνες, όπως διευκόλυνση του εμπορίου και μέτρα αντιντάμπινγκ, και
- ανάπτυξη.

Δυστυχώς, οι διαπραγματεύσεις προσκρούουν σε μείζονα θέματα. Οι πιο σημαντικές διαφορές αφορούν τις συχνά ασυμβίβαστες θέσεις των μεγάλων αναδυόμενων χωρών και των εκβιομηχανισμένων χωρών ή ομάδων, σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να αναδιαμορφωθεί το διεθνές εμπορικό σύστημα. Οι διαπραγματεύσεις της Ντόχα έχουν αναβαθμίσει τον ρόλο των αναπτυσσομένων χωρών, των οποίων η βαρύτητα στο πλαίσιο του διεθνούς συστήματος εμπορικών συναλλαγών έχει αυξηθεί αισθητά κατά την τελευταία δεκαετία.

Η ΕΕ είχε υποστηρίξει την έναρξη ενός ευρέος και φιλόδοξου γύρου, επειδή αυτό έδειχνε να είναι ο μόνος τρόπος για να εξασφαλισθεί η οικονομική μεγέθυνση και ανάπτυξη για όλους τους συμμετέχοντες, καθώς και για να γίνουν αποδεκτοί οι συμβιβασμοί που θα προέκυπταν. Ωστόσο, η επιτυχής ολοκλήρωση των διαπραγματεύσεων δεν φαίνεται εφικτή, παρά τις φιλότιμες προσπάθειες σημαντικού

⁸ Οικονομική και βιομηχανική επιθεώρηση, Αφιέρωμα στην Ελληνική ναυτιλία, Ιούνιος 2000

αριθμού συμμετεχόντων, συμπεριλαμβανομένης της ΕΕ. Το γεγονός αυτό είναι απογοητευτικό: η επιτυχής ολοκλήρωση του γύρου θα μπορούσε να συμβάλει στην επίτευξη της ανάκαμψης από την παγκόσμια οικονομική κρίση και θα εμπόδιζε τον προστατευτισμό.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο παρακολούθησε εκ του σύνεγγυς τις εν λόγω διαπραγματεύσεις. Έχουν εκπονηθεί διάφορες εκθέσεις για την αξιολόγηση του σταδίου εξέλιξης των συζητήσεων. Η Κοινοβουλευτική Διάσκεψη για τον ΠΟΕ, που συνδιοργανώνουν το ΕΚ και η Διακοινοβουλευτική Ένωση, προσφέρει τακτικά την ευκαιρία για εποικοδομητική συμμετοχή (βλέπε κατωτέρω περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την εν λόγω διάσκεψη). Σε πολλές περιπτώσεις, το Κοινοβούλιο ζήτησε την επανάληψη των διαπραγματεύσεων, τονίζοντας τη σημασία του γύρου της Ντόχα για το παγκόσμιο εμπόριο και την οικονομική ανάπτυξη.

Το Κοινοβούλιο έχει επίσης συνδεθεί στενά με τις διαπραγματεύσεις για μια πιο περιορισμένη συμφωνία. Απέστειλε αντιπροσωπεία στο Μπαλί τον Δεκέμβριο 2013 για να παραστεί σε κοινοβουλευτική διάσκεψη που θα πραγματοποιηθεί παράλληλα με τη συνεδρίαση των υπουργών του ΠΟΕ.

1.6.Η ΕΕ και ο ΠΟΕ

Από κοινού με τις ΗΠΑ, η ΕΕ έχει διαδραματίσει κεντρικό ρόλο στην ανάπτυξη του συστήματος διεθνών συναλλαγών μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο.

Όπως η ΓΣΔΕ (και αργότερα ο ΠΟΕ), η ίδια η ΕΕ είχε αρχικά σχεδιαστεί για την άρση των τελωνειακών φραγμών και την προώθηση του εμπορίου μεταξύ των κρατών μελών της. Η «ενιαία αγορά» της ΕΕ είχε εν μέρει εμπνευστεί από τις αρχές και τις πρακτικές της ΓΣΔΕ. Η Ένωση υπήρξε ανέκαθεν ένας από τους κύριους υπερασπιστές ενός αποτελεσματικού διεθνούς εμπορίου βασισμένου στο κράτος δικαίου. Ένα τέτοιο σύστημα βοηθά στο να διασφαλιστεί ότι οι επιχειρήσεις της θα έχουν δίκαιη πρόσβαση στις αγορές τρίτων χωρών και επομένως στηρίζει την οικονομική ανάπτυξη, τόσο στην εγχώρια αγορά όσο και στις τρίτες χώρες, ιδίως τις λιγότερο ανεπτυγμένες.

Η κοινή εμπορική πολιτική της ΕΕ είναι ένας από τους τομείς στους οποίους η Ένωση έχει πλήρη και άμεση αρμοδιότητα. Με άλλα λόγια, όταν ενεργεί στο πλαίσιο του ΠΟΕ, η ΕΕ λειτουργεί ως ενιαίος φορέας και εκπροσωπείται από την Επιτροπή και όχι από τα κράτη μέλη της ΕΕ. Η Επιτροπή διαπραγματεύεται εμπορικές συμφωνίες και υπερασπίζεται τα συμφέροντα της ΕΕ ενώπιον του μηχανισμού επίλυσης διαφορών του ΠΟΕ, εξ ονόματος και των 28 κρατών μελών. Η Επιτροπή συμβουλευτείται τακτικά — και υποβάλλει εκθέσεις προς — το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Αφότου τέθηκε σε ισχύ η Συνθήκη της Λισαβόνας, το Συμβούλιο και το Κοινοβούλιο είναι συννομοθέτες, με αποτέλεσμα ο λόγος τους να έχει ίση βαρύτητα σε θέματα διεθνούς εμπορίου.

Μέσω του ΠΟΕ, η ΕΕ έχει επίσης επιδιώξει να προωθήσει ένα πολυμερές πλαίσιο εμπορικών διαπραγματεύσεων που προορίζεται να συμπληρώσει και ενδεχομένως να αντικαταστήσει τις διμερείς διαπραγματεύσεις. Ωστόσο, το αδιέξοδο στον τελευταίο γύρο των διαπραγματεύσεων και το γεγονός ότι άλλοι εμπορικοί εταίροι έχουν στραφεί στις διμερείς συμφωνίες, ανάγκασαν την ΕΕ να αναθεωρήσει εν μέρει τη μακροχρόνια στρατηγική της και να επιστρέψει στις περιφερειακές και διμερείς διαπραγματεύσεις.

Το αδιέξοδο στον ΠΟΕ καταδεικνύει επίσης ότι το διεθνές σύστημα εμπορικών συναλλαγών έχει αλλάξει δραματικά τα τελευταία 20 χρόνια. Το παλιό σύστημα, που σε μεγάλο βαθμό κυριαρχείται από την ΕΕ και τις ΗΠΑ, έχει εξελιχθεί σε ένα πιο ανοιχτό και πολύπλευρο σύστημα, με νέους φορείς — κυρίως τις αναδυόμενες και τις αναπτυσσόμενες χώρες — που διαδραματίζουν κεντρικό ρόλο. Η ελευθέρωση του διεθνούς συστήματος εμπορικών συναλλαγών ωφέλησε ορισμένες αναπτυσσόμενες χώρες, οι οποίες έχουν βιώσει μια άνευ προηγουμένου φάση διαρκούς οικονομικής ανάπτυξης. Η ΕΕ γνωρίζει πολύ καλά αυτές τις δυναμικές και έχει απευθύνει έκκληση για βαθύ προβληματισμό σχετικά με την εξέλιξη του ΠΟΕ στον 21ο αιώνα.⁹

⁹ Οικονομική και βιομηχανική επιθεώρηση, Αφιέρωμα στην Ελληνική ναυτιλία, Ιούνιος 2000

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

2.1. Η Ελλάδα και ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου.

Σήμερα είναι σχεδόν αδύνατη η επιβίωση ενός ανθρώπου σε ένα δάσος μακριά από κατοικημένη περιοχή. Στην αρχή, η αλληλεξάρτηση ήταν τοπική και εξελίχθηκε σταδιακά σε περιφερειακή, εθνική, διεθνή. Σήμερα επίσης, καμιά χώρα πλούσια με ανεπτυγμένη τεχνολογία και πόρους δεν έχει τη δυνατότητα να επιβιώσει μόνη της. Αν οι ΗΠΑ αποφασίσουν να διακόψουν κάθε οικονομική σχέση με όλες τις χώρες του κόσμου ή αντίστροφα αν οι άλλες χώρες της γης σταματήσουν κάθε συναλλαγή με τις ΗΠΑ, η απασχόληση και το εισόδημα στις ΗΠΑ θα πέσουν κατακόρυφα. Η οικονομική, όμως, πτώση των ΗΠΑ θα συμπαρασύρει σε κρίση όλες τις χώρες του κόσμου που πραγματοποιούν σοβαρές εξαγωγές στις ΗΠΑ ή και έχουν επενδύσει σ' αυτήν, όπως σχεδόν όλες οι χώρες της Νοτίου και Ανατολικής Ασίας, η Ευρώπη και πολλές χώρες της Αφρικής και της Λατινικής Αμερικής. Δηλαδή όλες οι χώρες του κόσμου θα οδηγηθούν σε οικονομική κάμψη λόγω της αλληλεξαρτήσεως. Αντίστροφα, η ανάπτυξη οποιωνδήποτε χωρών του κόσμου συνεπάγεται την άνοδο όλων. [πηγή: Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου (www.wto.org)]

Περαιτέρω, κατά την τελευταία πεντηκονταετία, χώρες αναπτυσσόμενες που διέκοψαν τη διεθνή οικονομική τους συνεργασία, έπεσαν σε στασιμότητα και φτώχεια. Αντίστροφα, χώρες φτωχές, που πεινούσαν, με τον διεθνή οικονομικό προσανατολισμό τους εξελίχθηκαν σε αναπτυσσόμενες, εξασφαλίζοντας τα αναγκαία για την επιβίωσή τους. Η σοβαρή συμβολή του διεθνούς εμπορίου και επομένως του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου είναι προφανής.

Τα παραπάνω δεν μπορούσε να τα αγνοήσει η Ελλάδα, έτσι ως ένα από τα 51 ιδρυτικά κράτη του ΟΗΕ, δεν θα μπορούσε να λείπει από αυτόν το σημαντικό οργανισμό που θα την οδηγούσε ταχύτερα στην οικονομική της ανάπτυξη. Έτσι το 1948, ένα χρόνο

μετά την θέσπιση της “Γενικής Συμφωνίας Δασμών και Εμπορίου” γίνεται και αυτή μέλος της. Και επομένως μέλος και του Π.Ο.Ε.

2.1.1. Η Ελλάδα και ο τομέας των υπηρεσιών.

Η Ελλάδα, όπως και η Ευρωπαϊκή ένωση, αποδίδει εξαιρετική σημασία στην προώθηση του τομέα των υπηρεσιών. Οι λόγοι που συμβαίνει αυτό, για την σπουδαιότητα των υπηρεσιών έχουν αναπτυχθεί παραπάνω. Η γεωγραφική θέση της Ελλάδας και η πολιτική της κατάσταση επιτρέπουν την ανάπτυξη και προώθηση ορισμένων υπηρεσιών. Οι βασικότερες που είναι αναγνωρισμένες και από τον παγκόσμιο οργανισμό εμπορίου είναι οι εξής:

- A) Τουρισμός
- B) Ναυτιλία
- Γ) Χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες
- Δ) Τηλεπικοινωνίες
- E) Μεταφορές

(www.wto.org)

- **Ελλάδα και Ναυτιλία.**

Το έμφυτο και αναλλοίωτο, στο πέρασμα των αιώνων, ταλέντο της Ελληνικής φυλής στις θαλάσσιες ασχολίες, δικαιολογείται, από τη γεωγραφική θέση της χώρας στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων, από το γεγονός ότι τα ελληνικά παράλια εκτείνονται σε έκταση 16.000 χλμ. και την ύπαρξη 3.000 νησιών και βραχονησίδων, σε ένα πολυνησιακό σύμπλεγμα με θαλασσιούς κατοίκους. [πηγή: Ναυτεμπορική (<http://www.naftemporiki.gr/>)

Η Ελλάδα είναι μία παραδοσιακά ναυτιλιακή χώρα και η εμπορική της ναυτιλία έχει διαδραματίσει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας, στην αύξηση του κύρους της σε διεθνές επίπεδο, στην κοινωνική περιφερειακή συνοχή.

Η Ελληνική Πολιτεία, αναγνωρίζοντας το ρόλο αυτό, έχει συμβάλλει στα πλαίσια των εκάστοτε διαμορφούμενων κοινωνικοοικονομικών συνθηκών, στην ανάπτυξη της Ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας και στην απρόσκοπτη δραστηριοποίησή της διεθνώς.

Ο ναυτιλιακός κλάδος υπήρξε μάλιστα ο πρόδρομος της διεθνοποίησης των υπολοίπων οικονομικών κλάδων της χώρας, ο οποίος παρά τον διεθνή χαρακτήρα του, διατηρεί στενούς δεσμούς με την υπόλοιπη ελληνική οικονομία. Αναπόφευκτη συνέπεια της δραστηριοποίησης του μεγαλύτερου μέρους ελληνικού στόλου στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές είναι ο επηρεασμός του από πλήθος παραγόντων, αναλόγως με τις επικρατούσες οικονομικές και πολιτικές συνθήκες σε διάφορες περιοχές του κόσμου.

Στο πλαίσιο αυτό, η Ελληνική Πολιτεία, στήριζε και στηρίζει με αυξημένης τυπικής ισχύος θεσμικό πλαίσιο τη ναυτιλιακή επιχειρηματική δραστηριότητα και το Εθνικό νηολόγιο, καθώς και με ιδιαίτερες δέσμες μέτρων ώστε να εξασφαλίζεται η ανταγωνιστική θέση του ναυτιλιακού τομέα σε παγκόσμια κλίμακα.

Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί αναμφισβήτητα έναν από τους βασικούς πυλώνες της ελληνικής οικονομίας. Κατέχοντας το 16% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, η Ελλάδα καταλαμβάνει την πρώτη θέση διεθνώς στο ναυτιλιακό κλάδο - έναν κλάδο εξαιρετικά ανταγωνιστικό και σημαντικό (καθώς διακινεί το 95% του παγκοσμίου εμπορίου).

Ωστόσο, η ελληνική ναυτιλία υφίσταται κατά την παρούσα περίοδο διαρθρωτικές και συγκυριακές μεταβολές. Συγκεκριμένα, οι ναύλοι, μετά την εντυπωσιακή άνοδο της διετίας 2003-2004, ακολουθούν πλέον πτωτική πορεία, ενώ ο αυξημένος ανταγωνισμός και οι ευνοϊκές συνθήκες χρηματοδότησης έχουν οδηγήσει σε ταχεία αναδιάρθρωση του κλάδου με κυρίαρχο στοιχείο τη δημιουργία μεγάλων και σύγχρονων στόλων υπό τον έλεγχο μικρού αριθμού πλοιοκτητών.

Συνεπώς, το σύνολο των εσόδων του ναυτιλιακού τομέα και το μερίδιο της ελληνικής ναυτιλίας σε αυτά δέχονται περιοριστικές επιδράσεις. Εξαργυρώνοντας την άνοδο των ναύλων και τη βελτίωση της ποιότητας του ελληνικού στόλου, το ναυτιλιακό

συνάλλαγμα αποτέλεσε κινητήρια δύναμη της ελληνικής οικονομίας, κυρίως τα τελευταία χρόνια. Συνεπώς, η τρέχουσα τάση συρρίκνωσής του εγείρει ανησυχίες.¹⁰

Η ανοδική πορεία του οικονομικού κύκλου άσκησε θετική επίδραση στη διεθνή ναυλαγορά τα τελευταία χρόνια. Συγκεκριμένα, το παγκόσμιο ΑΕΠ αυξήθηκε με μέσο ετήσιο ρυθμό 4% την τελευταία πενταετία, με αιχμή του δόρατος τις αναπτυσσόμενες χώρες Κίνα, Ινδία, Ρωσία, Βραζιλία (BRICs) με μέσο ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης 7,8% κατά την ίδια περίοδο. Σε αυτό το πλαίσιο, το διεθνές εμπόριο αυξήθηκε κατά 10% την τελευταία πενταετία, κυρίως λόγω της αυξημένης ζήτησης για πρώτες ύλες από τις προαναφερθείσες χώρες που διανύουν περίοδο αναμόρφωσης και εκβιομηχάνισης.

Καθώς η προσφορά πλοίων ανταποκρίνεται με καθυστέρηση σε μεταβολές της ζήτησης (με μέσο χρόνο παράδοσης παραγγελίας πλοίου να αγγίζει τα 2½ έτη) και τα ατυχήματα σε πετρελαιοφόρα πλοία οδήγησαν σε αυστηρότερους περιβαλλοντικούς κανόνες (π.χ. κατάργηση μονοκάρινων πετρελαιοφόρων), οι ναύλοι για μεταφορές ξηρού φορτίου και πετρελαίου εκτοξεύθηκαν στα ύψη (κατά 70% ετησίως τη διετία 2003-2004).

Ωστόσο, με την παραλαβή των νέων πλοίων από παραγγελίες κατά τη διετία 2003-2004, οι ναύλοι αναμένεται να μειωθούν σημαντικά. Είναι ενδεικτικό ότι οι συνολικές παραγγελίες σε εκκρεμότητα προσεγγίζουν μεγάλο ποσοστό του υπάρχοντος στόλου.

Σύμφωνα με την προηγούμενη ανάλυση οι ναύλοι για μεταφορές ξηρού φορτίου εκτιμάται ότι θα μειωθούν κατά 25% το 2008 σε σχέση με το 2006, ενώ η αντίστοιχη μείωση των ναύλων των πετρελαιοφόρων ενδέχεται να προσεγγίσει το 20%, ανάλογα με τη πορεία της τιμής του πετρελαίου, η οποία με τη σειρά της εξαρτάται από την έκβαση των προβλημάτων στο Ιράν και τη Νιγηρία. Σε κάθε περίπτωση, καθώς η επίδραση των υγιών ρυθμών ανάπτυξης της διεθνούς οικονομίας εξισορροπείται από την αύξηση του παγκόσμιου στόλου, οι ναύλοι μειώθηκαν τουλάχιστον 15% το 2008 σε σχέση με το 2006.

Σε αυτό το διεθνές περιβάλλον, ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος παραμένει στην πρώτη θέση διεθνώς. Αντανακλώντας το μεγάλο μερίδιό του στην αγορά, ο κλάδος

¹⁰ Παπαγιαννούλης Κ. Ν., « Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας και η ελληνική και διεθνής ναυτιλία», Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα 2002

της ναυτιλίας συνεισφέρει περισσότερο από 4,5% του ΑΕΠ της Ελλάδος, απασχολεί 160.000 εργαζόμενους (4% της συνολικής απασχόλησης), ενώ το ναυτιλιακό συνάλλαγμα καλύπτει το 1/3 του εμπορικού ελλείμματος της χώρας. Ωστόσο, το μερίδιο του ελληνικού στόλου περιορίστηκε κατά 2,2 ποσοστιαίες μονάδες την τελευταία διετία, κυρίως ως αποτέλεσμα του εκσυγχρονισμού του στόλου και της μείωσης του αριθμού των πλοιοκτητών σε έναν κατεξοχήν κατακερματισμένο κλάδο.

Το βασικό μειονέκτημα του ελληνόκτητου στόλου μέχρι πρότινος ήταν η μεγάλη ηλικία των πλοίων του. Ωστόσο, οι νέοι περιβαλλοντικοί κανονισμοί και ο αυξανόμενος διεθνής ανταγωνισμός έβαλαν τέλος στην τακτική των Ελλήνων πλοιοκτητών να προτιμούν πλοία μεγάλης ηλικίας. Παράλληλα, σειρά παραγόντων συνέτεινε στην επιτάχυνση της διαδικασίας εκσυγχρονισμού του ελληνόκτητου στόλου: τα αυξημένα κέρδη των πλοιοκτητών από την προσοδοφόρα διετία 2003-2004, οι υψηλές τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων, οι ευνοϊκές συνθήκες δανεισμού καθώς και η είσοδος στα χρηματιστήρια. Συνεπώς, η μέση ηλικία του ελληνόκτητου στόλου μειώθηκε στα 15,3 έτη το 2006 από 20,3 έτη το 2000 - περιορίζοντας έτσι τη διαφορά με το διεθνή μέσο όρο στα 0,4 έτη το 2006 από 3,4 έτη το 1998.

Παράλληλα, λόγω οικονομικών κλίμακας και του περιβάλλοντος παγκοσμιοποίησης, παρατηρείται συνεχής τάση μείωσης του αριθμού των πλοιοκτητών, κυρίως των μικρών εταιρειών με 1-2 πλοία. Ωστόσο, πρέπει να σημειώσουμε ότι ο κλάδος της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας συνεχίζει να παραμένει ο πιο κατακερματισμένος διεθνώς (με πληθώρα οικογενειακών επιχειρήσεων) και συνεπώς η τάση αυτή αναμένουμε να συνεχιστεί και τα επόμενα χρόνια.¹¹

Αν και οι προαναφερθείσες αλλαγές προσδοκείται να λειτουργήσουν ευεργετικά για το ναυτιλιακό κλάδο, η ελληνική ναυτιλία συνεχίζει να έχει δύο βασικά αδύνατα σημεία όσον αφορά τη συνεισφορά της στην ελληνική οικονομία. Ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών μειώνεται συνεχώς, υπό την πίεση του μισθολογικού μειονεκτήματος έναντι πληρωμάτων όπως οι Φιλιππίνες, η Ανατολική Ευρώπη και η Ινδία.

Είναι ενδεικτικό ότι το ποσοστό των Ελλήνων ναυτικών στο συνολικό πλήρωμα των πλοίων με NAT περιορίστηκε στο 57% το 2011 από 85% το 1986. Παράλληλα, το εθνικό νηολόγιο χάνει συνεχώς ανταγωνιστικότητα έναντι των «σημαιών ευκαιρίας»,

¹¹ Γουλιέλμος Α., «Διοίκηση και οργάνωση ναυτιλιακών επιχειρήσεων», Σταμούλης, Αθήνα 1993

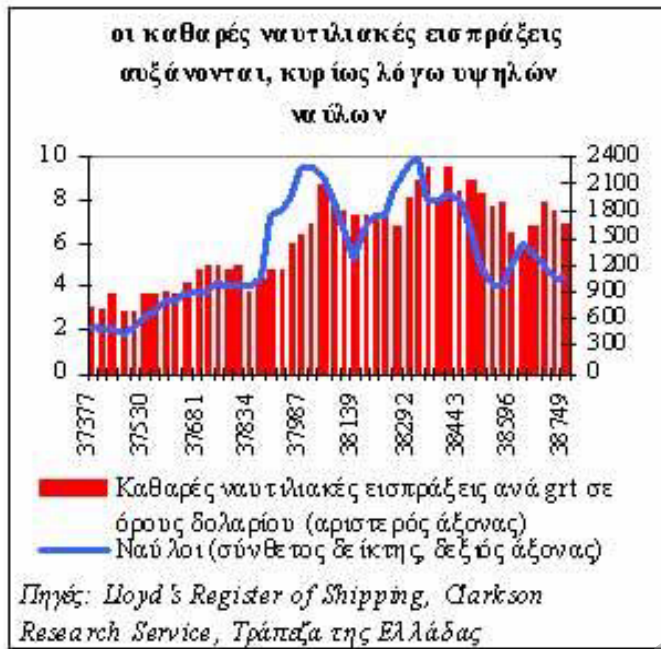
κυρίως λόγω της υποχρεωτικής ποσόστωσης Ελλήνων ναυτικών στα πληρώματα των πλοίων με ελληνική σημαία. Ενώ το 42% του ελληνόκτητου στόλου βρισκόταν στο εθνικό νηολόγιο το 1997, το ποσοστό αυτό έχει μειωθεί στο 31% το 2007.

Συνδυάζοντας την ανάλυσή μας για τη διεθνή και την ελληνική ναυτιλία, επιχειρούμε να εκτιμήσουμε την επίδραση του ελληνόκτητου στόλου στην ελληνική οικονομία. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της εμπειρικής μας μελέτης, η άνοδος των καθαρών εισπράξεων από θαλάσσιες μεταφορές σε 4,6% του ΑΕΠ το 2009 από 2,5% του ΑΕΠ το 1999 οφείλεται κυρίως στην άνοδο των ναύλων και δευτερευόντως στη βελτίωση της ποιότητας του ελληνόκτητου στόλου (λόγω του προαναφερόμενου εκσυγχρονισμού). Ωστόσο, η μείωση του αριθμού των Ελλήνων ναυτικών εκτιμάται ότι περιόρισε την αύξηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος κατά 3 ποσοστιαίες μονάδες ετησίως κ.μ.ο. την τελευταία επταετία.¹²

Ενώ η συνεισφορά της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία είναι εξαιρετικά σημαντική διαχρονικά, κρίνεται περιορισμένη σε σχέση με το μερίδιο του ελληνόκτητου στόλου διεθνώς.

Συγκεκριμένα, οι συναλλαγματικές εισπράξεις στην ελληνική οικονομία ανά τόνο είναι \$150 - μόλις το 1/3 του μέσου όρου των σημαντικότερων ναυτιλιακών χωρών. Βασικό λόγο αποτελεί το γεγονός ότι η Ελλάδα δεν αποτελεί κύρια χώρα προορισμού ή προέλευσης των μεταφερόμενων εμπορευμάτων από τον παγκόσμιο στόλο. Καθώς ο όγκος εμπορευμάτων που μεταφέρεται μέσω ελληνικών λιμανιών είναι μικρός, σημειώνονται επιπλέον δυσχέρειες στην ανάπτυξη εκτεταμένου πλέγματος ναυτιλιακών υπηρεσιών στην Ελλάδα. Έτσι, αν και η χώρα ελέγχει το 40% του ευρωπαϊκού στόλου, συνεισφέρει μόνο το 3% του τζίρου του ναυτιλιακού πλέγματος της ΕΕ.

¹² Γουλιέλμος Α., «Διοίκηση και οργάνωση ναυτιλιακών επιχειρήσεων», Σταμούλης, Αθήνα 1993



Συνεπώς, για να εκμεταλλευθεί η ελληνική οικονομία την ηγετική θέση της ναυτιλίας πρέπει να κατευθύνει τις πολιτικές της στη δημιουργία συνεργιών με τις χώρες της ΝΑ Ευρώπης (συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης συνδυασμένων μεταφορών, αεροπλάνων-πλοίων και σιδηροδρόμων-πλοίων).

Πράγματι, ο όγκος φορτίων ανά χιλιόμετρο που μεταφέρεται στην Ελλάδα μέσω του σιδηροδρομικού δικτύου είναι 0,2 εκατ. τόνοι σε σχέση με 1,8 εκατ. τόνους στην ΕΕ, καταδεικνύοντας τη δυνατότητα για περαιτέρω ανάπτυξη του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου.

Καθώς οι υπηρεσίες του ναυτιλιακού πλέγματος είναι αλληλένδετες, η προώθηση των ελληνικών λιμανιών σε λιμάνια-κόμβους αποτελεί το πρώτο βήμα για την περαιτέρω επέκταση του ναυτιλιακού κλάδου. Μια τέτοια πολιτική θα είχε επίσης ως αποτέλεσμα την αύξηση της απασχόλησης σε ναυτιλιακές υπηρεσίες, ενώ παράλληλα η υψηλή ζήτηση για αξιωματικούς αυξάνεται διεθνώς δημιουργώντας θετικές προοπτικές και για την απασχόληση των Ελλήνων ναυτικών.

2.2. Ρυθμίσεις για την προστασία από τη ρύπανση του περιβάλλοντος

Τα τελευταία χρόνια η παγκοσμιοποίηση έχει οδηγήσει σε αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου, γεγονός που με τη σειρά του είχε ως αποτέλεσμα τη σημαντική ανάπτυξη της ναυτιλίας. Όσο αυξάνεται η θαλάσσια κυκλοφορία, τόσο εντείνεται και η ανάγκη για αυξημένη επιτήρηση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας. Παρά την τρέχουσα οικονομική κάμψη, ο αριθμός των πλοίων και ο όγκος των μεταφερόμενων εμπορευμάτων έχει φθάσει στο υψηλότερο επίπεδο των τελευταίων 20 ετών. Η ανάγκη παράδοσης προϊόντων στις ανά τον κόσμο αγορές οδήγησε σε μεγαλύτερη χρήση των υπάρχοντων πλοίων και αύξησε τη ζήτηση για καινούρια σκάφη και ειδικευμένα πληρώματα. Το 2008, 22.752 εμπορικά πλοία προσέγγισαν ευρωπαϊκούς λιμένες, σημειώνοντας αύξηση (+ 3,9% σε σχέση με το 2007). Το 2008 καταγράφηκαν 694 500 μετακινήσεις σε λιμένες από πλοία που έπλεαν σε ευρωπαϊκά ύδατα (+5,8% σε σχέση με το 2007).

Καθώς άνω του 80% του παγκόσμιου εμπορίου διεξάγεται διά θαλάσσης, οι θαλάσσιες μεταφορές εξακολουθούν να αποτελούν την σπονδυλική στήλη του διεθνούς εμπορίου. Για την ΕΕ, η οποία είναι ο μεγαλύτερος εξαγωγέας και ο δεύτερος εισαγωγέας στον κόσμο, η ναυτιλία παρέχει μεταφορικές υπηρεσίες μεταξύ της Ευρώπης και του υπόλοιπου κόσμου, και μεταξύ τρίτων χωρών σε όλα τα μέρη της υφηλίου. Εκτιμάται ότι περισσότεροι από τρία εκατ. Άνθρωποι απασχολούνται άμεσα στον τομέα της ναυτιλίας στην Ευρώπη, ο οποίος αποφέρει κύκλο εργασιών περίπου 200 δισ. ευρώ, με συνολική προστιθέμενη αξία ύψους περίπου 100 δισ. ευρώ.¹³

Παρόλο που τα κοινωνικά ύδατα είναι πλέον εν γένει ασφαλέστερα σε σχέση με το παρελθόν, εκατοντάδες ατυχήματα και συμβάντα εξακολουθούν να συμβαίνουν κάθε χρόνο. Προκειμένου να βελτιωθούν περαιτέρω οι επιδόσεις στον τομέα της ασφάλειας, είναι απαραίτητο να αντλούμε διδάγματα από αυτά, όταν συμβαίνουν, έτσι ώστε να εξακολουθήσει να βελτιώνεται η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Τα ατυχήματα που δηλώνονται αυξήθηκαν σταθερά τα τελευταία χρόνια, γεγονός που αντικατοπτρίζει την αύξηση του αριθμού των πλοίων που ταξιδεύουν και της πυκνότητας της κυκλοφορίας σκαφών. Σήμερα τα περισσότερα ατυχήματα αποδίδονται, αφενός, στις κακές καιρικές συνθήκες και, αφετέρου, σε ανθρώπινους παράγοντες, όπως η ανεπαρκής εκπαίδευση, η ελλιπής επάνδρωση και η κόπωση, θέματα τα οποία διαχειρίζονται οι υπεύθυνοι για την

¹³ Βλάχος Γ. Π. 1999, Εμπορική ναυτιλία και θαλάσσιο περιβάλλον, Εκδόσεις Σταμούλης

ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Άλλοι παράγοντες, όπως οι ανησυχίες για την κλιματική αλλαγή, τους θαλάσσιους οικοτόπους και τις απειλές κατά της ασφάλειας, συνιστούν το πρόγραμμα πολιτικής για τους νομοθέτες σε θέματα ναυσιπλοΐας σε όλο τον κόσμο.

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO, www.imo.org) είναι ο παγκόσμιος νομοθέτης. Πρόκειται για οργανισμό του ΟΗΕ με μέλη 168 κράτη από όλο τον κόσμο και αποστολή τον καθορισμό της βέλτιστης προσέγγισης προκειμένου να εξασφαλιστεί η ασφαλής και καθαρή ναυτιλία στο ανταγωνιστικό περιβάλλον ενός παγκόσμιου κλάδου. Τα κράτη εκπροσωπούν το εθνικό τους συμφέρον, ήτοι τους εμπορικούς στόλους τους, και εν γένει ονομάζονται "κράτη σημαίας". Όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ εκπροσωπούνται στον IMO, η έδρα του οποίου βρίσκεται στο Λονδίνο. Ο IMO καθορίζει τους κανόνες που διέπουν την κατασκευή, συντήρηση, λειτουργία, επάνδρωση και τελική διάθεση των πλοίων. Σε επίπεδο ΕΕ, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είναι αρμόδια για τη μεταφορά των διεθνών κανόνων που έχει θέσει ο IMO σε νομοθετήματα που είναι δεσμευτικά και εκτελεστά. Αυτό υποδηλώνει τη σημασία που έχουν για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα κράτη μέλη της ΕΕ τα θέματα ασφάλειας της ναυσιπλοΐας. Παράλληλα με τη μέριμνα για την κατασκευή, τη συντήρηση και τη λειτουργία των πλοίων σύμφωνα με τους διεθνείς κανόνες, η προστασία του περιβάλλοντος αποτελεί επίσης ένα επιτακτικό ζήτημα για τον τομέα της ναυσιπλοΐας. Οι τάσεις που παρατηρούνται στην κυκλοφορία πλοίων και τις εμπορευματικές μεταφορές σε συνδυασμό με τις αυξανόμενες αποδείξεις για τους ενεχόμενους περιβαλλοντικούς κινδύνους και τις μεταβαλλόμενες πρακτικές του κλάδου, αποτέλεσαν το έναυσμα για την ανάληψη όλως αναγκαίων πρωτοβουλιών με σκοπό τη μείωση διαφόρων μορφών ρύπανσης και εκπομπών από τα πλοία.

Η ανάληψη σειράς πρωτοβουλιών για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας οδήγησε σε σημαντική μείωση της ατυχηματικής πετρελαϊκής ρύπανσης εντός και πέριξ των κοινοτικών υδάτων τα τελευταία χρόνια. Ωστόσο, εκτιμάται ότι το 80% περίπου της συνολικής ρύπανσης από τα πλοία προέρχεται από απορρίψεις αποβλήτων που προκύπτουν από τη λειτουργία των πλοίων. Πρόκειται για απορρίψεις χρησιμοποιημένων ορυκτελαίων ή απορρίψεις αποβλήτων από τον καθαρισμό δεξαμενών. Πολλές από αυτές γίνονται σκόπιμα και κατά παράβαση διεθνών κανόνων. Επίσης, δεν πρέπει να λησμονείται ότι το ενδεχόμενο μίας ακόμη καταστροφής δεν έχει εκλείψει.¹⁴

¹⁴ Παναγόπουλος Θεόδωρος 2004, Δίκαιο Περιβάλλοντος, Εκδόσεις Σταμούλης

Από την ίδρυσή του το 2003, ο EMSA εργάζεται σε επίπεδο πρόληψης, εφαρμογής της νομοθεσίας και αντιμετώπισης. Στο πλαίσιο αυτό, ο EMSA εξετάζει την πρακτική εφαρμογή και τον αντίκτυπο των υπαρχόντων κοινοτικών κανόνων. Παρέχει επίσης στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στα κράτη μέλη την αναγκαία συνδρομή και εμπειρογνωμοσύνη για τη σωστή εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας σε όλους τους τομείς της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας. Συμβάλλει επίσης στο συντονισμό των θέσεων των κρατών μελών της ΕΕ κατά τη συζήτηση ενός θέματος στον IMO. Μετά την έγκριση νέων νομοθετικών μέτρων σχετικά με την ασφάλεια και προστασία της ναυσιπλοΐας, ο EMSA παρακολουθεί τη συμμόρφωση με τη διεθνή και την ευρωπαϊκή νομοθεσία, στηρίζοντας την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και ελέγχοντας πώς έχουν εφαρμοστεί στην πράξη οι απαιτήσεις της νομοθεσίας.

2.3. Αποτελεσματική αντιμετώπιση των αποβλήτων των πλοίων

Ένας τεράστιος αριθμός πλοίων προσεγγίζει λιμένες της ΕΕ, ενώ πάρα πολλά πλοία διαπλέουν τα κοινοτικά ύδατα ή θαλάσσιες περιοχές κοντά στα κοινοτικά ύδατα. Όλα αυτά τα σκάφη έχουν την επιλογή είτε να αποθέσουν τα απόβλητά τους και τα υπολείμματα του φορτίου τους σε λιμενικές εγκαταστάσεις είτε να τα απορρίψουν παράνομα στη θάλασσα. Στην πράξη, κατά κανόνα κάνουν και τα δύο, με δυνητικά καταστροφικές συνέπειες για το θαλάσσιο περιβάλλον. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για ημίκλειστες θάλασσες, όπως η Βαλτική, η Μεσόγειος και ο Εύξεινος Πόντος. Προκειμένου να εξασφαλιστεί η εκφόρτωση τέτοιων ουσιών στις καθορισμένες λιμενικές εγκαταστάσεις, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η προσβασιμότητα, η επάρκεια και το κόστος των εγκαταστάσεων για τους πλοιοκτήτες και τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Οι προσπάθειες να παροτρυνθούν οι λιμένες να δημιουργήσουν και να παρέχουν κατάλληλες εγκαταστάσεις με εύλογο κόστος υποστηρίζονται από την οδηγία 2000/59/ΕΚ, σε συνδυασμό με τη σύμβαση Marpol του IMO σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία.

Τα κράτη μέλη διαθέτουν μεγάλη διακριτική ευχέρεια όσον αφορά τον τρόπο με τον οποίο επιτυγχάνεται η πλήρωση των απαιτήσεων στην πράξη. Οι επιθεωρητές του EMSA επισκέπτονται τις αρχές των κρατών μελών, μεμονωμένους λιμένες, ακόμη και πλοία για να συγκεντρώσουν τις καλύτερες δυνατές πληροφορίες σχετικά με τον τρόπο χειρισμού στην πράξη των αποβλήτων των πλοίων και των καταλοίπων φορτίου. Παράλληλα με τις επιθεωρήσεις, επιλέγονται και εξετάζονται ιδιαίτερες δυσκολίες ή βέλτιστες πρακτικές, ή προβάλλονται μέσω μελετών ή συνόδων εργασίας. Αυτές οι παράλληλες δραστηριότητες διαμορφώνουν μια ολοένα και πιο ακριβή εικόνα για τον τρόπο διαχείρισης των αποβλήτων των πλοίων στην πράξη, γεγονός που συμβάλλει στη χάραξη αποτελεσματικότερων στρατηγικών για τη μείωση και την πρόληψη της ρύπανσης από παράνομες απορρίψεις στη θάλασσα. Για παράδειγμα, ο EMSA μελέτησε πρόσφατα τα συστήματα τελών που εφαρμόζονται στους λιμένες κρατών μελών για τα "πράσινα πλοία", τα οποία ενδέχεται να έχουν ευνοϊκότερη μεταχείριση σε λιμένες της ΕΕ.

2.4. Μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης

Η αύξηση της θαλάσσιας κυκλοφορίας συνεπάγεται και αύξηση της αερόφερτης ρύπανσης από πλοία. Πρόκειται για ένα σημαντικό θέμα για τις πόλεις - λιμάνια, όπου οι εκπομπές από πλοία συχνά αποτελούν την πρωταρχική αιτία της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Οι εκπομπές από τα πλοία μπορούν επίσης να ταξιδέψουν χιλιάδες χιλιόμετρα και να οξύνουν τα προβλήματα ποιότητας του αέρα στην ξηρά. Επιπλέον, η ατμοσφαιρική ρύπανση από πηγές που βρίσκονται στην ξηρά μειώνεται, καθώς αρχίζουν να αποδίδουν τα μέτρα για τα οχήματα, τις βιομηχανικές εγκαταστάσεις και τα καύσιμα. Οι δράσεις για τη μείωση των εκπομπών στην ξηρά, που συχνά έχουν μεγάλο κόστος, πρέπει να συμβαδίζουν με παρόμοιες προσπάθειες στη θάλασσα.¹⁵

Τα καύσιμα που χρησιμοποιούνται στα πλοία υπόκεινται πλέον ως ένα βαθμό σε κανονιστικές ρυθμίσεις. Με την οδηγία 2005/33/EK (σε συνδυασμό με τη σύμβαση

¹⁵ Παναγόπουλος Θεόδωρος 2004, Δίκαιο Περιβάλλοντος, Εκδόσεις Σταμούλης

Marpol του IMO) έχουν τεθεί ανώτατα όρια σχετικά με την περιεκτικότητα των καυσίμων των πλοίων σε θείο, καθώς και πρότυπα για τη δειγματοληψία καυσίμων και απαιτήσεις για την υποβολή εκθέσεων σχετικά με τα αποτελέσματα. Ο EMSA αξιολογεί αυτά τα μέτρα και συμβάλλει στην ενίσχυση του αντικτύπου τους εξετάζοντας πώς εφαρμόζονται στην πράξη, για παράδειγμα πραγματοποιώντας δοκιμές της ποιότητας των καυσίμων των πλοίων σε λιμένες της ΕΕ και σε πλοία. Συχνά οργανώνονται σύνοδοι εργασίας με τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών για να διαπιστωθεί είτε η πρόοδος είτε τα προβλήματα σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων που αφορούν τις εκπομπές οξειδίων του θείου και του αζώτου από τους κινητήρες των πλοίων.

Μια μεγάλη πρόκληση για τη ναυτιλία εντός των επόμενων ετών είναι η μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία. Στον τομέα αυτόν δεν έχουν θεσπιστεί ακόμη νομοθετικές ρυθμίσεις, αλλά η Επιτροπή έχει ζητήσει από τον EMSA να τη συνδράμει με διάφορους τρόπους, για παράδειγμα βοηθώντας την να συγκεντρώσει εμπειριστατωμένες πληροφορίες σχετικά με τις μετακινήσεις των πλοίων και τις εκπομπές τους, προκειμένου να διαμορφώσει μια καλύτερη εικόνα της υφιστάμενης κατάστασης σχετικά με τις εκπομπές CO₂. Αυτά τα στοιχεία θα αποτελέσουν τη βάση της ενδεχόμενης μελλοντικής διεθνούς ή ευρωπαϊκής νομοθεσίας στον εν λόγω τομέα. Στο πλαίσιο των πολιτικών της ΕΕ, έχουν επίσης αναληφθεί πρωτοβουλίες στους τομείς των βαφών για πλοία (συστήματα υφαλοχρωματισμού), της διαχείρισης υδάτινου έρματος, της ευθύνης και αποζημίωσης για ζημίες από ρύπανση και της περιβαλλοντικά ενδεδειγμένης ανακύκλωσης πλοίων. Σε όλους αυτούς τους τομείς, οι δραστηριότητες του EMSA συνέβαλαν στη διαμόρφωση της κοινοτικής προσέγγισης αυτών των περιβαλλοντικών απειλών.

2.5. Έλεγχος της διάλυσης

Στο τέλος του κύκλου ζωής τους, τα σκάφη διαλύονται προκειμένου να ανακτηθεί το βασικό υλικό κατασκευής τους, ο χάλυβας. Η διαδικασία αυτή επιτρέπει την ανακύκλωση πολύτιμων υλικών και συμβάλλει στην ανανέωση του ενεργού στόλου,

και κατ' επέκταση στις αποτελεσματικές και ασφαλείς μεταφορές. Ωστόσο, αυτά τα πλοία που βρίσκονται στο τέλος του κύκλου ζωής τους περιέχουν και πληθώρα επικίνδυνων ουσιών, με αποτέλεσμα η διάλυση πλοίων να χρειάζεται επιτήρηση.

Ο τρόπος διάθεσης αυτών των ουσιών κατά τη διαδικασία διάλυσης έχει προκαλέσει εντεινόμενη ανησυχία διεθνώς. Οι περιβαλλοντικές και εργασιακές συνθήκες στις "παραλίες διάλυσης" της νότιας Ασίας, όπου καταλήγει ο κύριος όγκος των πεπαλαιωμένων πλοίων, έχουν δεχθεί έντονη κριτική τα τελευταία χρόνια. Επιπλέον, ο ρυθμός παροπλισμού πλοίων αναμένεται να αυξηθεί σημαντικά λόγω της επιδείνωσης των συνθηκών της αγοράς, αφενός, και των ολοένα και αυστηρότερων προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, αφετέρου, μεταξύ των οποίων αξίζει να σημειωθεί η προθεσμία του 2010 για τη σταδιακή απόσυρση πετρελαιοφόρων μονού κύτους.

Καθώς ωριμάζουν οι συνθήκες για τη ρυθμιστική αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών πτυχών και των πτυχών υγείας και ασφάλειας της διάλυσης πλοίων, ο EMSA συγκεντρώνει τεχνική εμπειρογνωμοσύνη, για παράδειγμα σχετικά με τις επιλογές και τα πρότυπα για την πιστοποίηση των εγκαταστάσεων ανακύκλωσης πλοίων, προκειμένου να συμβάλει στη διαμόρφωση τόσο της κοινοτικής στρατηγικής για τη διάλυση πλοίων όσο και της σχεδιαζόμενης σύμβασης του IMO επί του εν λόγω θέματος.¹⁶

2.6. Εκπαίδευση και συνεργασία

Ο EMSA διατηρεί ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα εκπαίδευσης και συνεργασίας στον τομέα της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, στόχος του οποίου είναι η καλύτερη γνώση της νομοθεσίας της ΕΕ σχετικά με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Αποδέκτες της εκπαίδευσης είναι κυρίως υπάλληλοι των ναυτικών αρχών των κρατών μελών της ΕΕ/του ΕΟΧ. Το εκπαιδευτικό πρόγραμμα, που καταρτίζεται κάθε χρόνο σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη, περιλαμβάνει σήμερα περισσότερα από 20 σεμινάρια, συνόδους εργασίας και επισκέψεις εμπειρογνομόνων κατ' έτος. Ο Οργανισμός παρέχει

¹⁶ Φυτιάνος Κώστας 1996, Η ρύπανση των θαλασσών, University Studio Press

επίσης εκπαίδευση και στήριξη σε χώρες που είναι υποψήφιες ή δυνητικώς υποψήφιες για προσχώρηση στην ΕΕ.

Για να εξασφαλιστεί ότι τα πλοία κατασκευάζονται και συντηρούνται σύμφωνα με τις πιο πρόσφατες απαιτήσεις ασφάλειας, ο σχεδιασμός, η κατασκευή και η συντήρησή τους πρέπει να εγκρίνονται βάσει διαδικασιών επιθεώρησης και πιστοποίησης που έχουν καταρτιστεί σε διεθνές επίπεδο. Αυτό αποτελεί ευθύνη των χωρών που νηολογούν πλοία (κράτη σημαίας) για τα πλοία που υπάγονται στη δικαιοδοσία τους. Οι χώρες μπορούν επίσης να εξουσιοδοτήσουν νηογνώμονες για την εκτέλεση αυτών των καθηκόντων για λογαριασμό τους. Οι νηογνώμονες είναι πολυεθνικοί οργανισμοί που εκδίδουν πολλά διαφορετικά είδη πιστοποιητικών, τα οποία υπάγονται σε δύο βασικές κατηγορίες: τα πιστοποιητικά κλάσης, τα οποία καλύπτουν τη συμμόρφωση με τους κανόνες των ίδιων των νηογνωμόνων, και τα θεσμοθετημένα πιστοποιητικά, τα οποία καλύπτουν τη συμμόρφωση με τους διεθνείς κανονισμούς. Παρόλο που υπάρχουν περισσότεροι από 50 οργανισμοί που δραστηριοποιούνται σε αυτόν τον τομέα σε ολόκληρο τον κόσμο, μόνο 13 νηογνώμονες έχουν αναγνωριστεί επί του παρόντος από την Ευρωπαϊκή Ένωση, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται όλοι οι μεγάλοι νηογνώμονες που εξετάζουν και πιστοποιούν πλοία τα οποία αντιπροσωπεύουν περισσότερο από το 90 % της παγκόσμιας χωρητικότητας φορτίου. Τα κράτη μέλη της ΕΕ επιτρέπεται να αναθέτουν τις αρμοδιότητες επιθεώρησης και πιστοποίησης πλοίων μόνον σε αυτούς τους 13 αναγνωρισμένους οργανισμούς.

Η βασική νομοθεσία της ΕΕ που διέπει τους νηογνώμονες είναι η οδηγία 94/57/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε, η οποία θέτει σειρά σημαντικών κριτηρίων για την αναγνώριση των οργανισμών. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι εν λόγω αναγνωρισμένοι οργανισμοί τηρούν τα πρότυπα ποιότητας και εξακολουθούν να πληρούν τα προβλεπόμενα κριτήρια, κάθε οργανισμός πρέπει να αξιολογείται κάθε δύο χρόνια. Η Επιτροπή έχει αναθέσει αυτό το ελεγκτικό έργο στον EMSA και, προς τούτο, οι αξιολογητές του επισκέπτονται τα κεντρικά γραφεία των νηογνωμόνων, καθώς και επιλεγμένα περιφερειακά ή/και τοπικά γραφεία, και μεμονωμένα πλοία και ναυπηγεία σε όλο τον κόσμο. Τα κλιμάκια επιθεώρησης του EMSA διενεργούν κατά μέσον όρο εν γένει 20 επιθεωρήσεις το χρόνο. Μετά το πέρας της επιθεώρησης, ο EMSA

υποβάλλει έκθεση με τα πορίσματά του στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει την ανάληψη διορθωτικών δράσεων ή/και να επιβάλει πρόστιμα, αν διαπιστωθεί σοβαρή έλλειψη ή μη παροδικό πρόβλημα.

2.7. Συνεπής έλεγχος από το κράτος λιμένα

Τα κράτη λιμένα της ΕΕ έχουν το καθήκον να επιθεωρούν τα αλλοδαπά πλοία που τα επισκέπτονται (έλεγχος του κράτους λιμένα). Η εν λόγω διαδικασία ελέγχου από το κράτος λιμένα έχει ιδιαίτερη σημασία για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, διότι τα κράτη σημαίας, αν και έχουν την κύρια ευθύνη για την καλή κατάσταση των πλοίων τους, δεν είναι πάντα σε θέση να εκτελούν με συνέπεια αυτό το καθήκον. Τα κράτη λιμένα έχουν την εξουσία να απαιτήσουν να αποκατασταθούν οι διαπιστωθείσες ελλείψεις και μπορούν να απαγορεύσουν τον απόπλου των σκαφών μέχρι την πλήρη αποκατάστασή τους. Εάν ένα πλοίο τεθεί υπό κράτηση επανειλημμένα εντός ορισμένης χρονικής περιόδου, μπορεί να απαγορευθεί η πρόσβασή του σε όλους τους λιμένες της ΕΕ μέχρις ότου ο πλοιοκτήτης αποδείξει ότι το πλοίο βρίσκεται σε κατάλληλη κατάσταση για να ταξιδέψει (πρόκειται για τη λεγόμενη διάταξη άρνησης εισόδου σε κοινοτικό λιμένα).

Ο έλεγχος από το κράτος λιμένα είναι ένα από τα πεδία στα οποία δραστηριοποιείται ο EMSA εκ μέρους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και σε αμετάβλητη συνεργασία με τα κράτη μέλη. Συνεργάζεται επίσης στενά με το μνημόνιο συνεννόησης του Παρισιού, το οποίο απαρτίζεται από 27 ναυτικές αρχές και αποσκοπεί στην εναρμόνιση του ελέγχου από το κράτος λιμένα στα ύδατα των παράκτιων ευρωπαϊκών κρατών και του βόρειου Ατλαντικού.

Επί χρόνια τα μεμονωμένα κράτη μέλη ήταν υποχρεωμένα να επιθεωρούν τουλάχιστον το 25% των πλοίων που προσέγγιζαν τους λιμένες τους, σύμφωνα με την οδηγία 95/21/ΕΚ. Μετά από ενδελεχή αναθεώρηση της εν λόγω οδηγίας, θα θεσπιστεί νέο καθεστώς επιθεώρησης. Καίριο στοιχείο αυτού του καθεστώτος είναι η στροφή από τις υποχρεώσεις των μεμονωμένων συμμετεχόντων κρατών σε περιφερειακές

υποχρεώσεις. Στόχος του νέου καθεστώτος είναι να επιθεωρούνται όλα τα πλοία που προσεγγίζουν λιμένες της ΕΕ τουλάχιστον μία φορά το χρόνο, ενώ ένας δεύτερος στόχος του νέου καθεστώτος είναι να βελτιωθεί η διαφάνεια του κλάδου προβάλλοντας τα αρμόδια μέρη στον κλάδο της ναυσιπλοΐας. Η υπάρχουσα μέθοδος κατάταξης κρατών σημαίας και αναγνωρισμένων οργανισμών θα συμπληρωθεί από παρόμοιο σύστημα για τις εταιρείες. Αυτή η στροφή προς τις περιφερειακές υποχρεώσεις θα εξασφαλίσει, αλλά και θα καταστήσει απαραίτητη την περαιτέρω εναρμόνιση των διαδικασιών εργασίας των κρατών μελών.¹⁷

Η εναρμόνιση θα βελτιστοποιήσει τη χρήση των διαθέσιμων πόρων μέσω της στόχευσης των πλοίων με χαμηλές επιδόσεις ανά την περιφέρεια, ενώ ταυτόχρονα θα μειωθεί ο φόρτος από τις πέραν του αναγκαίου επιθεωρήσεις των πλοίων με καλές επιδόσεις. Ο EMSA σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη έχει αναλάβει το καθήκον να αναπτύξει, να εφαρμόσει και να λειτουργεί βάση δεδομένων για την υποστήριξη αυτού του νέου καθεστώτος. Το σύστημα αυτό θα ενσωματωθεί στις καθημερινές επιχειρήσεις όλων των κρατών λιμένα και θα αποτελέσει καίριο στοιχείο για τη σωστή περιφερειακή λειτουργία του ελέγχου από το κράτος λιμένα.

Τόσο ο κλάδος όσο και τα κράτη μέλη έχουν υπογραμμίσει και έχουν αναγνωρίσει πόσο σημαντικό είναι να διαθέτουν οι επιθεωρητές του κράτους λιμένα σωστή εκπαίδευση και κατάλληλα προσόντα, ώστε να μπορέσει αυτή η προσέγγιση να λειτουργήσει με συνέπεια. Η επιτυχία ενός ενιαίου καθεστώτος θα εξασφαλιστεί μέσω περαιτέρω εναρμόνισης των κριτηρίων επιθεώρησης, των διαδικασιών υποβολής εκθέσεων και των αρχών εκπαίδευσης. Ο Οργανισμός οργανώνει την απαραίτητη εκπαίδευση στις διαδικασίες ελέγχου από το κράτος λιμένα αξιοποιώντας, μεταξύ άλλων, τα διδάγματα από τις επισκέψεις σε κράτη μέλη. Η ανάπτυξη από τον EMSA ενός υπερσύγχρονου εργαλείου μάθησης εξ αποστάσεως για τους επιθεωρητές του κράτους λιμένα που εργάζονται στην περιφέρεια αποσκοπεί επίσης στο να επιτευχθεί ακόμη υψηλότερο επίπεδο επαγγελματισμού.

Το 2007 ο EMSA εξασφάλισε στους επιθεωρητές της περιφέρειας του μνημονίου συνεννόησης του Παρισιού το Rulecheck, ένα ηλεκτρονικό εργαλείο που επιτρέπει τη γρήγορη αναδρομή στο σύνολο των διεθνών κανόνων σχετικά με την ασφάλεια των

¹⁷ Marine Environment Law, 1993, Lloyd's of London Press Ltd

πλοίων, τα εργασιακά θέματα και τις διαδικασίες του μνημονίου συνεννόησης του Παρισιού, και μάλιστα στην πιο επικαιροποιημένη μορφή τους. Καθότι το συνολικό σώμα των κανόνων που διέπουν την ασφάλεια των πλοίων είναι τεράστιο και πολύπλοκο, το έργο των επιθεωρητών έχει διευκολυνθεί πολύ από τη δυνατότητα χρήσης ενός ηλεκτρονικού εργαλείου στο φορητό υπολογιστή τους για την αναζήτηση κανόνων. Ο Οργανισμός παρακολουθεί συνεχώς την αποτελεσματικότητα του συστήματος ελέγχου από το κράτος λιμένα στην περιφέρεια της ΕΕ. Τα αποτελέσματα της ανάλυσης ανατροφοδοτούν τα συστήματα εκπαίδευσης και μπορεί επίσης να οδηγήσουν σε προσαρμογή των διαδικασιών ή/και σε

2.8. Εκπαίδευση των ναυτικών

Υπολογίζεται ότι σε ποσοστό 80% περίπου τα θαλάσσια ατυχήματα οφείλονται σε ανθρώπινο λάθος. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η λήψη λανθασμένων αποφάσεων από τα πρόσωπα που βρίσκονται στη γέφυρα του πλοίου, ιδίως υπό δύσκολες συνθήκες ναυσιπλοΐας ή/και καιρικές συνθήκες. Ειδικά, μπορεί να προκληθούν από μηχανική ή άλλη βλάβη του εξοπλισμού, ενώ το πρόβλημα μπορεί να οξυνθεί από την αδυναμία του προσωπικού να αποκαταστήσει

γρήγορα τη βλάβη λόγω ανεπαρκούς εκπαίδευσης. Είναι λοιπόν εξαιρετικά σημαντικό να εκπαιδεύονται οι ναυτικοί σύμφωνα με τις υψηλότερες προδιαγραφές. Περίπου το 75% των ναυτικών που επανδρώνουν πλοία νηολογημένα στην ΕΕ προέρχονται από χώρες εκτός της ΕΕ και αποκτούν τα προσόντα τους σε εκπαιδευτικά ιδρύματα εκτός της ΕΕ σε περισσότερες από 50 χώρες. Αυτό δυσχεραίνει την αξιολόγηση της ποιότητας της εκπαίδευσης, της κατάρτισης και των

τυπικών προσόντων τους. Για να καταστεί δυνατή η αποτελεσματική παρακολούθηση της κατάστασης, η Διεθνής Σύμβαση για την Εκπαίδευση, την Πιστοποίηση και την Τήρηση Φυλακών των Ναυτικών (STCW) του IMO παρέχει τη δυνατότητα στις χώρες

που νηολογούν πλοία να ελέγχουν τον τρόπο εφαρμογής των διεθνώς συμφωνημένων προτύπων από τις χώρες προέλευσης των ναυτικών που επανδρώνουν τα πλοία τους.

Στο παρελθόν κάθε κράτος μέλος της ΕΕ έπρεπε να διενεργεί μεμονωμένα την αξιολόγηση των συστημάτων ναυτικής εκπαίδευσης και κατάρτισης σε χώρες εκτός ΕΕ. Προκειμένου να αποφευχθεί η διενέργεια διπλών επιθεωρήσεων, αποφασίστηκε ότι το έργο αυτό θα έπρεπε να αναληφθεί σε κεντρικό επίπεδο. Έτσι, το έργο ανατέθηκε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η οποία ανέθεσε το τεχνικό σκέλος στον EMSA. Η επιφόρτιση ενός μόνο οργανισμού της ΕΕ με το εν λόγω έργο προσθέτει αξία δημιουργώντας οικονομίες κλίμακας και εξασφαλίζοντας τη συνέπεια των αξιολογήσεων.

Οι επιθεωρητές του EMSA ανά πενταετία διενεργούν αξιολόγηση του εκπαιδευτικού συστήματος κάθε τρίτης χώρας της οποίας ναυτικοί εργάζονται σε πλοία νηολογημένα στην ΕΕ. Στην πράξη, με τα περιορισμένα διαθέσιμα μέσα, αυτό συνεπάγεται την επιθεώρηση 35 ή περισσότερων ιδρυμάτων σε έξι έως οκτώ διαφορετικές χώρες το χρόνο. Σε επίπεδο ΕΕ, το 2007 ο EMSA ξεκίνησε επισκέψεις σε κράτη μέλη της ΕΕ για να ελέγξει την τήρηση των υποχρεώσεών τους στον εν λόγω τομέα. Όπως και στην περίπτωση των χωρών εκτός ΕΕ, οι επισκέψεις σε χώρες της ΕΕ περιλαμβάνουν επιθεωρήσεις των γραφείων των ναυτικών αρχών και ενός δείγματος ιδρυμάτων εκπαίδευσης και κατάρτισης, τα οποία επιθεωρούνται ανά πενταετία. Τα πορίσματα των επιθεωρήσεων κοινοποιούνται στις αρμόδιες εθνικές αρχές και στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η οποία διαθέτει νομικές εξουσίες που της επιτρέπουν να απαιτήσει την ανάληψη διορθωτικών ενεργειών, αν κριθεί απαραίτητο.

2.9. Πετρελαϊκή ρύπανση

Καταστροφές από πετρελαϊκή ρύπανση μπορεί να συμβούν ξανά στο μέλλον προξενώντας σοβαρές επιπτώσεις στο περιβάλλον, τις τοπικές οικονομίες και την αλιεία. Η αύξηση της δραστηριότητας των δεξαμενόπλοιων – εν μέρει λόγω της αύξησης των εξαγωγών πετρελαίου συμβάλλει στα μελλοντικά επίπεδα κινδύνου. Από οικονομικής πλευράς, δεν πρέπει επίσης να λησμονούμε ότι οι εργασίες καθαρισμού είναι δαπανηρές. Μόνο για την αντιμετώπιση των συνεπειών από τις καταστροφές του Erika και του

Prestige δαπανήθηκαν πολύ περισσότερα από 1 δισ. ευρώ. Οι σοβαρές οικονομικές και οικολογικές επιπτώσεις μιας μεγάλης πετρελαιοκηλίδας μπορούν να περιοριστούν σε σημαντικό βαθμό αν το πετρέλαιο περισυλλεγεί από τη θάλασσα προτού εκβραστεί στις ακτές. Ωστόσο, από την καταστροφή του Prestige το 2002 κατέστη σαφές ότι η Ευρώπη δεν διαθέτει αρκετά πλοία απορρύπανσης που να έχουν τη δυνατότητα να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά μεγάλες πετρελαιοκηλίδες.

Με βάση τα δεδομένα αυτά, ανατέθηκε στον EMSA να συστήσει ένα δίκτυο πλοίων, εξοπλισμού και άλλων πόρων για να βοηθήσει τα κράτη μέλη στην αντιμετώπιση της ρύπανσης που προκαλείται από πλοία. Βάσει ενός σχεδίου δράσης για την ετοιμότητα σε περίπτωση πετρελαϊκής ρύπανσης και για την αντιμετώπισή της, ο Οργανισμός συνάπτει συμβάσεις με εμπορικά πλοία τα οποία μπορούν, σε σύντομο χρονικό διάστημα — κατά κανόνα εντός 24 ωρών — να μετατραπούν σε πλοία περισυλλογής πετρελαίου με υπερσύγχρονο εξοπλισμό. Τα πλοία αυτά υπό φυσιολογικές συνθήκες χρησιμοποιούνται για άλλους σκοπούς, αλλά έχουν την ικανότητα φόρτωσης εξοπλισμού και ταχείας αντιμετώπισης πετρελαιοκηλίδων όταν παρίσταται ανάγκη.¹⁸

Τα σκάφη με τα οποία έχει συνάψει σύμβαση ο EMSA είναι μεγάλα και λειτουργούν υποστηρικτικά στις ικανότητες απορρύπανσης των κρατών μελών, που κατά κανόνα διαθέτουν χωρητικότητα δεξαμενής περίπου 500m³, όταν παρουσιάζεται ένα σημαντικό περιστατικό. Από το 2006 ο Οργανισμός έχει αναθέσει αυτή την υπηρεσία κατόπιν διαγωνισμού και από το 2009 ένας άρτιος στόλος εφεδρικών σκαφών αντιμετώπισης πετρελαιοκηλίδων (Oil Spill Recovery Vessels OSRV) είναι διαθέσιμος σε όλες τις μεγάλες θαλάσσιες περιοχές της Ευρώπης, από τη Βαλτική μέχρι τον Εύξεινο Πόντο, και περιλαμβάνει πλοία διαθέσιμα στα περισσότερα μέρη της Μεσογείου, του Ατλαντικού και της Βόρειας Θάλασσας. Ο Οργανισμός θα διατηρήσει αυτή την υπηρεσία και θα βελτιστοποιήσει τη διάταξη και τη θέση των σκαφών όπως κριθεί σκόπιμο κατά τα επόμενα έτη.

Προκειμένου να εξασφαλιστεί η ετοιμότητα αυτών των σκαφών και των πληρωμάτων τους να αντιμετωπίσουν ένα σημαντικό περιστατικό πετρελαϊκής ρύπανσης, ο EMSA συμμετέχει στα τακτικά γυμνάσια και τις ασκήσεις που

¹⁸ Marine Environment Law, 1993, Lloyd's of London Press Ltd

διοργανώνονται στο πλαίσιο των περιφερειακών συμφωνιών συνεργασίας για την αντιμετώπιση της ρύπανσης από κοινού με τις χώρες εταίρους που είναι μέλη των συμφωνιών HELCOM, REMPEC και άλλων συμφωνιών.

Ωστόσο, από νωρίς έγινε αντιληπτό ότι απαιτούνται εκτιμήσεις κινδύνου και περαιτέρω ενέργειες του Οργανισμού για την αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης που προκαλείται από άλλες αιτίες, πέραν του πετρελαίου. Είναι δύσκολο να αποκτηθούν σαφείς πληροφορίες για τον τρόπο αντιμετώπισης άλλων ρύπων, όπως οι επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες (HNS) και προς τούτο είναι αναγκαία η συνδρομή εμπειρογνομόνων χημικών. Οι απαιτούμενες ενέργειες προβλέπονται στο σχέδιο δράσης του EMSA για την ετοιμότητα σε περίπτωση ρύπανσης από HNS και για την αντιμετώπισή της (Action Plan for HNS Pollution Preparedness and Response) και υλοποιούνται σταδιακά.

MARICE

Προκειμένου να βελτιωθεί η ροή πληροφοριών στην Ευρώπη σε περιπτώσεις περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης από χημικά που προκαλούνται από πλοία, δημιουργήθηκε το δίκτυο MARICE σε στενή συνεργασία με τη βιομηχανία χημικών προϊόντων. MARICE είναι η συντομογραφημένη ονομασία του "Δικτύου θαλάσσιας επέμβασης σε έκτακτα χημικά περιστατικά" ("Marine Intervention in Chemical Emergencies Network"). Το δίκτυο άρχισε να λειτουργεί στις αρχές του 2009 και οι υπηρεσίες πληροφόρησης που παρέχει είναι διαθέσιμες σε όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ και στα παράκτια κράτη της ΕΖΕΣ με σκοπό την επέμβαση σε έκτακτα χημικά περιστατικά στη θάλασσα.

CleanSeaNet

Οι περισσότερες πετρελαιοκηλίδες σχηματίζονται όταν δεξαμενόπλοια και άλλα σκάφη καθαρίζουν τις δεξαμενές πετρελαίου τους στη θάλασσα. Το 2007 ο EMSA δημιούργησε το CleanSeaNet, ένα σύστημα δορυφορικής επιτήρησης για τον εντοπισμό πετρελαιοκηλίδων, το οποίο λειτουργεί υποστηρικτικά στις ενέργειες των κρατών μελών για την καταπολέμηση της ρύπανσης. Η προαναφερθείσα πρακτική είναι παράνομη, αλλά ήταν πολύ δύσκολο να εντοπιστούν οι παρανομούντες και στη συνέχεια να ασκηθούν διώξεις. Το σύστημα παρέχει εικόνες που βοηθούν στον αρχικό εντοπισμό και την ανίχνευση δυνητικών απορρίψεων πετρελαίου με τη χρήση δορυφόρων, ενώ ακολουθούν υποστηρικτικά άλλες μορφές επιτήρησης, όπως επιτόπιοι έλεγχοι με περιπολικά σκάφη και ειδικά αεροπλάνα στα κράτη μέλη.

Το CleanSeaNet διαδραματίζει επίσης επιχειρησιακό ρόλο στην παρακολούθηση της ατυχηματικής ρύπανσης και τη στήριξη των δράσεων αντιμετώπισης σημαντικών περιστατικών. Το σύστημα ενισχύθηκε με νέες λειτουργίες που του επιτρέπουν να ανταλλάξει πληροφορίες και να ενισχύσει τη λειτουργικότητά του χρησιμοποιώντας δεδομένα από υφιστάμενα συστήματα που εφαρμόζει ο EMSA. Έχουν προστεθεί πληροφορίες παρακολούθησης της κυκλοφορίας από το SafeSeaNet και σε συνδυασμό με καιρικές και ωκεανογραφικές πληροφορίες και δορυφορικά δεδομένα ραντάρ, το CleanSeaNet διαμορφώνει μια σαφέστερη και ακριβέστερη εικόνα. Αυτό επιτρέπει στα κράτη μέλη να λαμβάνουν από μία πηγή εκτεταμένες πληροφορίες προκειμένου να προβούν σε δράσεις αντιμετώπισης της ρύπανσης και να λειτουργούν με βεβαιότητα κατά τον εντοπισμό του υπεύθυνου της ρύπανσης.

Ο Οργανισμός αποτελεί τη μοναδική πηγή από την οποία μπορούν η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα κράτη μέλη να λάβουν εικόνες, δεδομένα και άλλες πληροφορίες για τη στήριξη των δραστηριοτήτων τους αντιμετώπισης της θαλάσσιας ρύπανσης σε επίπεδο ΕΕ. Ο Οργανισμός προωθεί επίσης τη συνεργασία, παρέχει εκπαίδευση και διαδίδει γνώσεις και βέλτιστες πρακτικές στον εν λόγω τομέα. Στόχος του EMSA είναι να συμβάλει αποτελεσματικά στην προστασία ολόκληρης της ακτογραμμής της ΕΕ από την ατυχηματική και σκόπιμη διαρροή πετρελαίου και άλλων ρύπων.

2.10. Παρακολούθηση πλοίων πέραν των ευρωπαϊκών υδάτων

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός εξέδωσε απόφαση για τη δημιουργία συστήματος παροχής πληροφοριών για λόγους ασφάλειας, προστασίας, έρευνας και διάσωσης (SAR) και προστασίας του περιβάλλοντος σχετικά με τα πλοία που ταξιδεύουν σε οποιοδήποτε σημείο του κόσμου. Το εν λόγω σύστημα αναγνώρισης και εξ αποστάσεως παρακολούθησης πλοίων (LRIT, Long Range Identification and Tracking) έχει σχεδιαστεί να παρέχει πληροφορίες για ένα πλοίο τουλάχιστον κάθε έξι ώρες. Κάθε κράτος σημαίας, συμπεριλαμβανομένων των κρατών μελών της ΕΕ, είναι υπεύθυνο να υποβάλλει αυτές τις αναφορές για τα πλοία που φέρουν τη σημαία του. Κατόπιν ψηφίσματος του Συμβουλίου του Οκτωβρίου 2007, ο EMSA ανέλαβε να δημιουργήσει κέντρο δεδομένων εκ μέρους όλων των ευρωπαϊκών κρατών σημαίας, το οποίο θα παρέχει πληροφορίες LRIT σε κάθε συμμετέχον κράτος μέλος και θα ανταλλάσσει πληροφορίες κατόπιν αίτησης με άλλα κέντρα δεδομένων ανά τον κόσμο. Όταν τεθεί σε λειτουργία, μέχρι τα μέσα του 2009, το Κέντρο Δεδομένων LRIT της ΕΕ θα είναι το μεγαλύτερο κέντρο δεδομένων ολόκληρου του διεθνούς συστήματος LRIT και θα παρακολουθεί περίπου 10000 πλοία, με αποτέλεσμα να προκύπτουν τουλάχιστον 40000 αναφορές θέσης ημερησίως. Εκτός από την παρακολούθηση πλοίων με σημαία χώρας της ΕΕ, το Κέντρο Δεδομένων LRIT θα παρέχει στα κράτη μέλη, κατόπιν αίτησης, πληροφορίες LRIT για οποιοδήποτε σκάφος τρίτης χώρας έχει ως προορισμό τα κοινοτικά ύδατα ή πλέει σε κοινοτικά ύδατα.

- **Ολοκλήρωση συστημάτων θαλάσσιας επιτήρησης**

Τα εν λόγω συστήματα εντάσσονται στην προσπάθεια του EMSA να συγκεντρώσει και να διαθέτει ολοένα και περισσότερες πληροφορίες από διάφορες πηγές. Από το 2009 ο Οργανισμός θα ενοποιήσει αυτά τα συστήματα, ώστε να παρέχει

στα κράτη μέλη και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή μια ολοκληρωμένη εικόνα της κυκλοφορίας πλοίων στην ΕΕ. Οι πληροφορίες από τα συστήματα μικρής και μεγάλης εμβέλειας θα συνδέονται. Θα ενοποιηθούν οι πληροφορίες από διάφορες βάσεις δεδομένων σχετικά με τα πλοία, τα φορτία πλοίων, τα αποτελέσματα επιθεωρήσεων κλπ. Οι πληροφορίες σχετικά με τις ενδεχόμενες παράνομες απορρίψεις που προέρχονται από το CleanSeaNet, το δορυφορικό ευρωπαϊκό σύστημα του Οργανισμού για τον εντοπισμό πετρελαιοκηλίδων, θα συνδυάζονται με τις πληροφορίες του SafeSeaNet για την κυκλοφορία πλοίων στον ίδιο θαλάσσιο χώρο και με εικόνα από δορυφόρο σε πραγματικό χρόνο. Υπό τον γενικότερο χαρακτηρισμό Υπηρεσίες Υποστήριξης της Ναυσιπλοΐας, αυτή η μονοαπευθυντική θυρίδα προβλέπεται να λειτουργεί σε 24ωρη βάση από το δεύτερο εξάμηνο του 2009. Έτσι, ο Οργανισμός οδεύει προς το να καταστεί ο μεγαλύτερος πάροχος δεδομένων ναυσιπλοΐας σχετικά με την Ευρωπαϊκή Ένωση και για την Ευρωπαϊκή Ένωση.

2.11. Οι λειτουργίες και η ασφάλεια του λιμένα

Οι λειτουργίες ενός λιμένα είναι πολλαπλές και αποσκοπούν στο να καθιστούν τον λιμένα παράγοντα οικονομικής ανάπτυξης. Η πρώτη και κύρια λειτουργία του λιμένα είναι η παροχή υπηρεσιών για τη διακίνηση των φορτίων και των επιβατών. Ο λιμένας είναι απαραίτητο να διαθέτει τους κατάλληλους χώρους και τις κατάλληλες υποδομές σε κτίρια και μηχανήματα ώστε να εξυπηρετεί το πλοίο, το φορτίο και τους επιβάτες. Βέβαια τα έργα υποδομής και ανωδομής που απαιτούνται για την εξυπηρέτηση όλων αυτών, δεν είναι τα ίδια για όλους τους λιμένες, αλλά εξαρτώνται από την κατηγορία του κάθε λιμένα. Σε γενικές γραμμές όμως υπάρχουν κάποια βασικά έργα και μηχανικός εξοπλισμός που είναι αναγκαία σε κάθε λιμένα.

Τα λιμενικά έργα και ο μηχανικός εξοπλισμός ανάλογα με την ανάγκη που ικανοποιούν είναι ¹⁹:

α) *ως προς την εξυπηρέτηση του πλοίου.* Απαιτούνται λιμενικά έργα που αφορούν στην υποδοχή του πλοίου. Αυτά αποβλέπουν στην προσόρμιση του πλοίου από πλευράς βυθίσματος αυτού και ασφάλειας και στη λειτουργική εξυπηρέτησή του. Έτσι το βάθος του λιμένα πρέπει να είναι μεγαλύτερο από το έμφορτο βύθισμα του πλοίου που υποδέχεται. Η απαίτηση αυτή προϋποθέτει έργα εκβάθυνσης και διαμόρφωσης του βυθού για την αγκυροβολία του πλοίου. Η απαίτηση ασφαλούς προσόρμισης ενδεχομένως να προϋποθέτει έργα προφύλαξης του λιμένα από τις άσχημες καιρικές συνθήκες, όπως λιμενοβραχίονες, κυματοθραύστες κ.λπ. Η λειτουργική εξυπηρέτηση του πλοίου απαιτεί προβλήτες για την πρυμνοδέτηση και παραβολή του πλοίου, κρηπιδώματα με μεγάλο μήκος κ.λπ.

β) *ως προς την εξυπηρέτηση του φορτίου.* Για τη φορτοεκφόρτωση του φορτίου στο πλοίο όπως και για τη διακίνηση αυτού στους χώρους του λιμένα απαιτείται μηχανικός εξοπλισμός. Επίσης για την αποθήκευση του φορτίου απαιτούνται κτιριακές εγκαταστάσεις. Τόσο ο μηχανικός εξοπλισμός όσο και οι κτιριακές εγκαταστάσεις εξαρτώνται από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του φορτίου που διακινείται στο λιμένα. Συνήθως στους λιμένες με μεγάλη κίνηση φορτίων δημιουργούνται ειδικοί σταθμοί (terminal) που απαιτούν εξειδικευμένες εγκαταστάσεις και εξειδικευμένο μηχανολογικό εξοπλισμό. Τέτοιοι σταθμοί είναι²⁰:

♦ *Σταθμός διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων.* Εξυπηρετεί πλοία που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια και γι' αυτό διαθέτει προβλήτες με μεγάλο μήκος για την πρόσδεση των πλοίων αυτών. Επίσης διαθέτει γερανογέφυρες ξηράς που κινούνται σε σιδηροτροχιές κατά μήκος του προβλήτα, γεραμούς που κινούνται με τροχούς, ελκυστήρες – πλατφόρμες, περονοφόρα οχήματα κ.λπ. Διαθέτει χώρους εναπόθεσης και

¹⁹ Μυλωνόπουλος, Δ. (2004). *Ναυτιλία. Έννοιες-Τομείς-Δομές*, εκδ. Σταμούλης.

²⁰ Παρδάλη, Α. (2001). *Η Λιμενική Βιομηχανία*, εκδ. Σταμούλη

φύλαξης των εμπορευματοκιβωτίων, χώρους πλήρωσης και εκκένωσης των εμπορευματοκιβωτίων κ.λπ.

♦ *Σταθμός διακίνησης συμβατικού φορτίου.* Εξυπηρετεί πλοία που μεταφέρουν συμβατικό φορτίο δηλαδή γενικό φορτίο και χύδην ξηρό φορτίο. Απαιτεί προβλήτες για την παραβολή των πλοίων. Ο μηχανολογικός εξοπλισμός που απαιτείται για τη φορτοεκφόρτωση του φορτίου είναι αυτοκινούμενοι γερανοί, περονοφόρα οχήματα, γερανοί αρπάγες για τα χύδην ξηρά φορτία όπως και συστήματα αέρος που λειτουργούν ως αντλίες αναρρόφησης και προώθησης του χύδην ξηρού φορτίου. Επίσης απαιτούνται στεγασμένοι χώροι αποθήκευσης, υπόστεγα διαμετακόμισης, ανοικτοί χώροι εναπόθεσης κ.λπ.

♦ *Σταθμός διακίνησης υγρών φορτίων.* Για τη φορτοεκφόρτωση των υγρών φορτίων απαιτούνται ειδικές εγκαταστάσεις με σωληνώσεις και αγωγούς στον προβλήτα αλλά και μέσα στη θάλασσα ανάλογα με το είδος του υγρού φορτίου.

γ) *ως προς την εξυπηρέτηση των επιβατών.* Για την εξυπηρέτηση των επιβατών λειτουργεί ο σταθμός επιβατών που διαθέτει αίθουσες αναμονής, τουριστικά καταστήματα, εστιατόρια και καφετέριες, και επιπλέον τράπεζες, ανταλλακτήρια συναλλάγματος, καταστήματα αφορολογίτων ειδών, χώρους στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων κ.λπ. όταν είναι σταθμός επιβατών πλοίων εξωτερικού.

δ) *οδικό δίκτυο.* Για την κίνηση των τροχοφόρων μέσα στον λιμένα είναι απαραίτητο να υπάρχει κατάλληλο οδικό δίκτυο. Επίσης η προσπέλαση στον λιμένα πρέπει να είναι εύκολη. Σε πολλούς λιμένες λειτουργεί σιδηροδρομικό δίκτυο για τη γρήγορη διακίνηση του φορτίου εντός και εκτός αυτών.

ε) *ανθρώπινο δυναμικό.* Η λειτουργία των κτιριακών εγκαταστάσεων και του μηχανολογικού εξοπλισμού και η γενική λειτουργία του λιμένα βασίζεται στο ανθρώπινο δυναμικό που προσφέρει την εργασία του. Για την άριστη απόδοσή του απαιτούνται κατάλληλες κτιριακές εγκαταστάσεις, άριστες συνθήκες εργασίας, τεχνολογική

υποστήριξη π.χ. ηλεκτρονικοί υπολογιστές και εξειδικευμένο λογισμικό, συνεχής επιμόρφωση και κατάρτιση κ.λπ.

Η λειτουργία του λιμένα κατά κανόνα γίνεται είτε με το συγκεντρωτικό σύστημα είτε με το αποκεντρωτικό. Σύμφωνα με το συγκεντρωτικό σύστημα, ο φορέας λειτουργίας του λιμένα αναλαμβάνει όλες τις λιμενικές δραστηριότητες. Όλες οι υπηρεσίες, που παρέχονται στο λιμένα, τίθενται υπό ενιαία διοίκηση και οργάνωση. Με ενιαίο σύστημα διοίκησης λειτουργούν οι λιμένες της Κύπρου, της Μασσαλίας, του Πειραιά κ.λπ. Οι λιμένες έχουν σημαντική συμβολή στη διεξαγωγή του διεθνούς εμπορίου. Σύμφωνα με στοιχεία της Στατιστικής Υπηρεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το 90% του εμπορίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τις άλλες χώρες και το 30% του ενδοκοινοτικού εμπορίου διεξάγεται μέσω των λιμένων. Σήμερα επικρατεί η τάση της ναυτιλίας των μικρών αποστάσεων²¹ - shortsea shipping - δηλαδή η διακίνηση των ενδοκοινοτικών φορτίων μέσω της θάλασσας για να απομακρυνθούν τα φορτία από τους δρόμους και τους σιδηροδρόμους. Σύμφωνα με το αποκεντρωτικό σύστημα, οι υπηρεσίες του λιμένα παρέχονται από αυτόνομες επιχειρηματικές μονάδες. Στο λιμάνι δραστηριοποιούνται ανεξάρτητες οικονομικές μονάδες σε ξεχωριστά πεδία επιχειρηματικής εξειδίκευσης. Με αυτό το σύστημα λειτουργούν οι λιμένες της Αμβέρσας, του Ρότερνταμ, της Νέας Υόρκης κ.λπ.

Ο λιμένας είναι ένας συγκοινωνιακός κόμβος στη διακίνηση των εμπορευμάτων. Ως κόμβος εισόδου και εξόδου από χώρα απαιτεί τη λειτουργία τελωνειακών, υγειονομικών και αστυνομικών αρχών. Οι αρχές αυτές είναι απαραίτητες για την ασφαλή διακίνηση των εμπορευμάτων. Στο λιμένα λαμβάνουν χώρα πολλές και διάφορες υπηρεσίες ναυτιλιακού χαρακτήρα όπως υπηρεσίες προς τους πλοιοκτήτες, προς τους ναυτικούς, προς τους επιβάτες, προς τους εισαγωγείς και εξαγωγείς των εμπορευμάτων, στους φορτωτές και παραλήπτες των φορτίων, κ.λπ. και υπηρεσίες προς τα πλοία, όπως πλοήγηση, ρυμούλκηση, αγκυροβολία, κ.λπ.

²¹ Γουλιέλμος, Α – Σαμπράκος, Ε. (2002). *Ακτοπλοΐα και Ναυτιλία μικρών αποστάσεων*, εκδ. Σταμούλη.

2.12. Η ασφάλεια του λιμένα

Για την οικονομική ανάπτυξη του λιμένα ο παράγοντας «ασφάλεια» έχει πρωταρχική σημασία. Η ασφάλεια όμως αποκτά διττή σημασία. Από τη μια πλευρά αναφέρεται στην *ασφαλή διεξαγωγή της εργασίας (safety)* στο χώρο του λιμένα που περιλαμβάνει το κατάλληλο εργασιακό και φυσικό περιβάλλον και από την άλλη πλευρά αναφέρεται στο *κλίμα ασφάλειας (security)* σχετικά με τις έκνομες ενέργειες που θέτουν σε κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή και περιουσία.

2.12.1. Ασφάλεια εργασίας (safety)

Εργασιακό περιβάλλον

Σε κάθε λιμένα αναπτύσσονται εργασιακές πρακτικές που προστατεύουν την ασφάλεια και την υγεία των εργαζομένων λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαίτερες περιστάσεις κάτω από τις οποίες παρέχεται η κάθε είδους λιμενική εργασία. Προς αυτή την κατεύθυνση, δηλ. της προστασίας του εργαζόμενου στο λιμένα, ο International Labor Organization (ILO), μέσω Διεθνών Συνθηκών και άλλων κειμένων καθόρισε Κώδικες Συμπεριφοράς²².

Με βάση τη Συνθήκη με αριθ. 152 και τη Σύσταση με αριθ. 160 ο ILO θέσπισε Κώδικα που καλύπτει όλες τις πτυχές της εργασίας στους λιμένες όπου τα αγαθά φορτο-εκφορτώνονται και οι επιβάτες απο-επιβιβάζονται στα πλοία. Ο Κώδικας εφαρμόζεται όχι μόνο στο διεθνές εμπόριο αλλά και στο εσωτερικό εμπόριο των κρατών δηλ. στις πλωτές υδάτινες οδούς, ποτάμιες και λιμναίες.

Αν και στους λιμένες λαμβάνει χώρα ένα πολύ ευρύ φάσμα διαφορετικών χειρισμών του φορτίου, ώστε να μην είναι πρακτικό να καλυφθούν όλοι τους λεπτομερώς, εντούτοις, ο Κώδικας καλύπτει τις πιο κοινές δραστηριότητες.

Σύμφωνα με τον Κώδικα για την ασφάλεια εργασίας πρωταρχικό στοιχείο είναι η ενημέρωση στις εφαρμοζόμενες καινοτομίες. Πριν από την εφαρμογή οποιασδήποτε

²² ILO (2005). *Safety and health in ports*. ILO code of practice, International Labour Office Geneva

καινοτομίας κρίνεται απαραίτητη η πραγματοποίηση διαβουλεύσεων μεταξύ των εργοδοτών και των εργαζομένων, σχετικά με τις πτυχές της ασφάλειας και της υγείας καθώς και η επίτευξη συμφωνίας μεταξύ τους για την εισαγωγή των καινοτομιών.

Επίσης απαραίτητη είναι η πρόβλεψη και η καθιέρωση μηχανισμών για τον έλεγχο της ασφαλούς χρήσης οποιασδήποτε τεχνολογίας. Σ' αυτό τον έλεγχο είναι επιβεβλημένη η συμμετοχή των εργοδοτών και των εργαζομένων.

Η ασφάλεια στους λιμένες είναι ευθύνη του κάθε ατόμου που έχει άμεση ή έμμεση εργασιακή σχέση με τον χώρο του λιμένα. Πέραν όμως από την ατομική ευθύνη υπάρχει και συλλογική ευθύνη ως προς τη συνεργασία για την ανάπτυξη ασφαλών συστημάτων εργασίας και την εξασφάλιση εφαρμογής τους²³.

Η ασφάλεια στους λιμένες επιτυγχάνεται με τη λήψη μέτρων στους τομείς της εργασίας και της υγείας:

Στον τομέα της εργασίας η πρόληψη αναφέρεται στο διαχωρισμό των ανθρώπων από τα οχήματα και μηχανήματα, στην ανθεκτικότητα των επιφανειών των χώρων του λιμένα, στην ανύψωση των φορτίων, στην πυροπροστασία και στην πυρόσβεση, στις οδικές αρτηρίες, στις περιοχές διαχείρισης του φορτίου, στην πρόσβαση στις εγκαταστάσεις στις αποθήκες και στα υπόστεγα, στον εξοπλισμό ατομικής προστασίας και στην παραβολή των πλοίων.

Στον τομέα της υγείας, η πρόληψη αναφέρεται στις επαγγελματικές ασθένειες, στην κόπωση, στο θόρυβο, στον καπνό, στις δονήσεις, στις επικίνδυνες ουσίες και στο αφύσικο περιβάλλον (θερμοκρασία, κλιματικές συνθήκες κ.α.).

Οι εργαζόμενοι στο λιμένα κυρίως αλλά και οι συναλλασσόμενοι με αυτόν, λόγω της φύσης της λιμενικής εργασίας, είναι ευάλωτοι αφενός σε τραυματισμούς και ασθένειες που προκαλούνται από ατυχήματα, από πτώση στη θάλασσα, πυρκαγιές και διαρροή υγρού φορτίου και αφετέρου σε φυσικές καταστροφές που προκαλούνται από θυελλώδεις ανέμους, τσουνάμι, τυφώνες, πλημμύρες, πάγους-χιόνια, σεισμούς, ηφαιστειακές εκρήξεις κ.λπ.

Η διαχείριση της ασφάλειας και της υγείας των εργαζομένων στους λιμένες και των προσώπων που επηρεάζονται από τις λιμενικές λειτουργίες πρέπει να γίνεται με

²³ ILO (2005). *Safety and health in ports*. ILO code of practice, International Labour Office Geneva

τέτοιο τρόπο ώστε να επιτυγχάνεται ισορροπία μεταξύ των κινδύνων λειτουργίας και του κόστους εξάλειψης ή περιορισμού των ατυχημάτων. Για την επίτευξη του στόχου αυτού είναι απαραίτητη η αξιολόγηση του πραγματικού κόστους των τραυματισμών και της βλάβης της υγείας.

Στις πραγματικές οικονομικές δαπάνες των ατυχημάτων και της ασθένειας περιλαμβάνεται το κόστος των αξιώσεων άμεσης ζημίας, του χαμένου χρόνου και των αποζημιώσεων για τραυματισμούς, καθώς επίσης και των επακόλουθων δαπανών όπως είναι ο χρόνος που δαπανά η διοίκηση για τη αντίκρουση των υποβληθεισών αξιώσεων και την αναπλήρωση των εργαζομένων. Επίσης δεν πρέπει να αγνοούνται οι δαπάνες των ατυχημάτων που δεν επιφέρουν τραυματισμό καθώς μπορούν να συνιστούν προειδοποίηση για ενδεχόμενα σοβαρότερα γεγονότα στο μέλλον.

Η έκβαση ενός γεγονότος μπορεί να κυμανθεί από τον μηδενικό τραυματισμό ως το θανάσιμο τραυματισμό. Μια προσέγγιση "συνολικής απώλειας" στην πρόληψη ατυχήματος αναγνωρίζει αυτό το γεγονός και συμπεριλαμβάνει την έρευνα για τα γεγονότα μη-τραυματισμών (ILO, 2005:21).

Στη διαχείριση της ασφάλειας η αξιολόγηση του κινδύνου είναι ένα ουσιαστικό εργαλείο, διότι παρέχει μια υγιή βάση για τη βελτίωση της ασφάλειας. Ένα σύστημα διαχείρισης ασφάλειας βασισμένο στον κίνδυνο απαιτεί διοικητικό μηχανισμό για να προσδιορισθούν οι δραστηριότητες που πρέπει να αναληφθούν. Μια προσέγγιση βασισμένη στον κίνδυνο, επιτρέπει τη συνεχή βελτίωση των προτύπων, σε αντίθεση με ένα σύστημα βασισμένο στην ποιότητα που απαιτεί μόνο την εμμονή σε σταθερά πρότυπα.

Τα συστήματα αξιολόγησης του κινδύνου μπορούν να είναι ποιοτικά ή ποσοτικά. Στην ποιοτική αξιολόγηση του κινδύνου, ο κίνδυνος εκτιμάται με τις μεθόδους όπως η ανάλυση στόχου, ο προσδιορισμός των ανθρώπινων παραγόντων και η διαμόρφωση της απόδοσης. Στην ποσοτική αξιολόγηση του κινδύνου, ο κίνδυνος εκτιμάται με βάση την πιθανότητα και τη δριμύτητα της έκβασης ενός κινδύνου.²⁴ Αυτή είναι η μέθοδος που χρησιμοποιείται συνηθέστερα για να αξιολογήσει την απειλή των κινδύνων στους λιμένες.

²⁴ ILO (2005). *Safety and health in ports*. ILO code of practice, International Labour Office Geneva

Σε απλούστερη μορφή, η ποσοτική εκτίμηση του κινδύνου είναι το προϊόν της πιθανότητας της εμφάνισης ενός κινδύνου και των πιθανών συνεπειών, συμπεριλαμβανομένης της δριμύτητάς τους. Αυτοί οι δύο παράγοντες πρέπει να καθοριστούν ανεξάρτητα. Αν και μια πιθανή συνέπεια μπορεί να είναι εξαιρετικά σοβαρή, η πιθανότητα της εμφάνισής της μπορεί να είναι πολύ μικρή. Τα πιο λεπτομερή συστήματα αξιολόγησης κινδύνου εξετάζουν επίσης τη συχνότητα της παρουσίας του κινδύνου. Η ποσοτική αξιολόγηση του κινδύνου είναι ένα εργαλείο που βοηθά στη λήψη των αποφάσεων.

Η αξιολόγηση του κινδύνου διενεργείται καλύτερα από μια ομάδα στην οποία συμμετέχουν ο διευθυντής του λιμένα, ο εκπρόσωπος των εργαζομένων, ο επόπτης, ο σύμβουλος ασφάλειας και ο σύμβουλος υγείας.

Τα εθνικά και τοπικά συστήματα διαχείρισης ασφάλειας και υγείας για τους λιμένες πρέπει να βασιστούν στην αξιολόγηση του κινδύνου, σύμφωνα με τα κύρια στοιχεία των οδηγιών του ILO για τα συστήματα διαχείρισης επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας²⁵. Αυτά είναι:

— *Πολιτική*. Σαφής δήλωση του Οργανισμού διαχείρισης του λιμένα ότι στην ασκούμενη πολιτική του πρωτεύουσα θέση έχει η ασφάλεια και η υγεία των εργαζομένων σε όλα τα επίπεδα.

— *Οργάνωση*. Εξειδίκευση των ευθυνών και των αρμοδιοτήτων σε όλα τα επίπεδα. Προσδιορισμός των απαιτούμενων ικανοτήτων και δεξιοτήτων.

— *Προγραμματισμός*. Προγραμματισμός της ανάπτυξης και της εφαρμογής του συστήματος διαχείρισης. Αυτό πρέπει να προσδιορίζει τα απαραίτητα μέτρα για την εξάλειψη ή τον έλεγχο των κινδύνων και της θέσης ρεαλιστικών στόχων για την τρέχουσα περίοδο.

— *Αξιολόγηση*. Έλεγχος και μέτρηση της τρέχουσας απόδοσης, έρευνα για τα ατυχήματα, τους περιοδικούς ελέγχους και την αναθεώρηση του συστήματος διαχείρισης.

²⁵ ILO-OSH 2001 (2001). *Guidelines on Occupational Safety and Health Management Systems*

— Δράση. Η εφαρμογή της απαραίτητης δράσης για να επιτευχθεί η συνεχής βελτίωση της επαγγελματικής ασφάλειας και της υγείας.

Για την αποτελεσματικότητα ενός ασφαλούς συστήματος της εργασίας είναι αναγκαίες οι διαβουλεύσεις με όλα τα συμβαλλόμενα μέρη που ασχολούνται με την εφαρμογή του. Μετά την οριστικοποίηση το σύστημα ασφάλειας πρέπει να γνωστοποιηθεί σε όλους τους εμπλεκόμενους και να ακολουθήσει η κατάλληλη εκπαίδευσή τους. Τα ασφαλή συστήματα της εργασίας πρέπει να αναθεωρούνται περιοδικά λαμβάνοντας υπόψη τις αλλαγές και τη λειτουργική εμπειρία αλλά και τις πραγματικές ανάγκες.

Το νομικό πλαίσιο ασφάλειας εργασίας λιμένα στην Ελλάδα. Στη χώρα μας, ο Ν. 1568/85 «Υγιεινή και ασφάλεια των εργαζομένων» (ΦΕΚ 117/Α/18-10-85) και το Π.Δ. 17/96 «Μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας και της υγείας των εργαζομένων κατά την εργασία σε συμμόρφωση με τις οδηγίες 89/391/ΕΟΚ και 91/383/ΕΟΚ». (ΦΕΚ 11/Α/18-1-96) αποτελούν το βασικό θεσμικό πλαίσιο, ενώ το Π.Δ. 294/1988 «Ελάχιστος χρόνος απασχόλησης τεχνικού ασφαλείας και γιατρού εργασίας, επίπεδο γνώσεως και ειδικότητα τεχνικού ασφαλείας για τις επιχειρήσεις, εκμεταλλεύσεις και εργασίες του άρθρου 1 παρ. 1 του Ν. 1568/1985 "Υγιεινή και ασφάλεια των εργαζομένων"» (ΦΕΚ 138/Α/21-6-1988), το Π.Δ. 159/1999 «Τροποποίηση του Π.Δ. 17/96 και του Π.Δ. 70α/88 "Προστασία των εργαζομένων που εκτίθενται σε αμίαντο κατά την εργασία"» (ΦΕΚ 157/Α/3-8-1999) και ο Ν. 2874/2000 «Προώθηση της απασχόλησης και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 286/Α/29-12-00) λειτουργούν είτε συμπληρωματικά είτε τροποποιητικά ως προς αυτό²⁶.

Η πολυπλοκότητα της λιμενικής εργασίας απαιτεί συνεχή και μεθοδική εκπαίδευση κατά τέτοιο τρόπο ώστε να γίνει βίωμα στον εργαζόμενο η τήρηση των απαραίτητων μέτρων προστασίας και η τήρηση των βασικών κανόνων στον τρόπο εκτέλεσης συγκεκριμένων εργασιών και χειρισμού του εξειδικευμένου λιμενικού εξοπλισμού. Η εκπαίδευση και η κατάρτιση καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής είναι ο καλύτερος τρόπος για την αντιμετώπιση της πρόκλησης της αλλαγής. Οι άνθρωποι δεν

²⁶ ΥΕΝ (2006). *Νομοθετήματα για την ασφάλεια και υγιεινή της εργασίας*, 13/02/2006, στο http://egov.yen.gr/media/28248/par_ygieinis.pdf.

έχουν κίνητρο να συμμετέχουν σε κάποια εκπαίδευση της οποίας το περιεχόμενο και οι μέθοδοι δεν λαμβάνουν υπόψη τις πολιτιστικές τους προοπτικές και τις προσωπικές τους εμπειρίες²⁷. Είναι λοιπόν αναγκαία η επαγγελματική εκπαίδευση και κατάρτιση στα λιμενικές εργασίες και η πιστοποίηση παρακολούθησης ανάλογων προγραμμάτων πρέπει να αποτελεί προαπαιτούμενο προσόν πρόσληψης και προαγωγής. Κρίνεται επιβεβλημένη η θέσπιση ενός νομικού πλαισίου προστασίας της λιμενικής εργασίας. Το νομικό αυτό πλαίσιο οφείλει να είναι εξειδικευμένο και να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις και στις ιδιαιτερότητες της εργασίας κάθε λιμένα, όπως αυτές προκύπτουν από τα χαρακτηριστικά του διακινούμενου φορτίου.

Ασφάλεια από φυσικά φαινόμενα.

Οι λιμένες μπορούν να πλήττονται από ποικίλα φυσικά φαινόμενα. Σε αυτά περιλαμβάνονται σύμφωνα με τον ILO²⁸:

- οι θυελλώδεις άνεμοι και οι μεγάλες θύελλες.
- οι πλημμύρες από παλίρροιες, από τα νερά ποταμών, από τα νερά εδάφους ή από ένα συνδυασμό και των δύο.
- τα χιόνια και οι πάγοι. Το χιόνι και ο πάγος είναι πιθανόν να δημιουργούν ολισθηρές επιφάνειες για ανθρώπους και μηχανές, και να δημιουργούν μια παγωμένη κάλυψη σε μερικά φορτία που τα καθιστούν βαριά, πολύ ολισθηρά στη μετακίνηση και δύσκολα στο χειρισμό.
- οι ακραίες θερμοκρασίες. Μερικοί λιμένες εκτίθενται συχνά σε θερμοκρασίες κάτω από -40°C και πάνω από + 40°C. Η έκθεση στην εξαιρετικά υψηλή ή χαμηλή θερμοκρασία είναι πιθανό να έχει επιπτώσεις στη δυνατότητα των εργαζομένων να συνεχίσουν να εργάζονται με ασφάλεια και χωρίς κίνδυνο της υγείας τους.
- οι σεισμοί.
- οι ηφαιστειακές εκρήξεις.

Μερικοί λιμένες μπορούν να εγκυμονούν υψηλούς κινδύνους λόγω της αποθήκευσης επικίνδυνων ουσιών ή της γεινίασης με τέτοιες επικίνδυνες

²⁷ Παντελόγλου, Γρ. (2004). «Η ενηλικίωση της επαγγελματικής κατάρτισης στη Γαλλία. Νέοι μηχανισμοί αναγνώρισης των γνώσεων των ικανοτήτων, των δεξιοτήτων και των κεκτημένων της πείρας». *Επιθεώρηση Εργασιακών Σχέσεων*, τεύχος 34,

²⁸ ILO (2005). *Safety and health in ports*. ILO code of practice, International Labour Office Geneva

εγκαταστάσεις. Στις περιπτώσεις αυτές εφαρμόζεται ο κώδικας του ILO για την πρόληψη μεγάλων βιομηχανικών ατυχημάτων.

Σε κάθε λιμένα πρέπει να υπάρχει σχέδιο έκτακτης ανάγκης που να επικεντρώνεται σε τέσσερις παράγοντες²⁹. Αυτοί είναι:

- ο κίνδυνος και η φύση ενός γεγονότος και η πιθανή έκτασή του,
- ο κίνδυνος και η πιθανότητα εμφάνισής του,
- οι συνέπειες και η πιθανή επίδραση στους ανθρώπους και το περιβάλλον,
- τα μέσα και οι ενέργειες που αναλαμβάνονται για να ελαχιστοποιηθούν τις συνέπειες του γεγονότος.

Για να είναι αποτελεσματικό το σχέδιο έκτακτης ανάγκης λιμένων πρέπει να καθορίζει με σαφήνεια και με απλούς όρους τις ενέργειες. Πρέπει να είναι εύκαμπτο, και ικανό για την αποτελεσματική ανταπόκριση σε οποιαδήποτε έκτακτη ανάγκη που θα προκύψει. Το πλαίσιο πρέπει να περιλαμβάνει τον προσδιορισμό των αρμόδιων προσώπων που θα έχουν τον έλεγχο, την ύπαρξη ενός κέντρου ελέγχου, τις ρυθμίσεις για την αξιολόγηση της κατάστασης, την έναρξη των διορθωτικών μέτρων και την πρόνοια για την παρακολούθηση των γεγονότων καθώς εξελίσσονται.

Το σχέδιο πρέπει να βασιστεί στις ιδιαίτερες περιστάσεις του λιμένα, συμπεριλαμβανομένων της γεωγραφικής θέσης του, των φορτίων του, του αριθμού ατόμων που απασχολούνται στο λιμένα, την πιθανή παρουσία του κοινού ως επιβάτες ή για άλλους λόγους, και την πιθανή εγγύτητα των σχολείων, των νοσοκομείων και της κατοικίας έξω από τα όρια του λιμένα.

Το βασικό σχέδιο πρέπει να προβλέπει τις γενικές διαδικασίες και τον έλεγχο. Είναι απαραίτητο να συμπληρώνεται με λεπτομερή υπο-σχέδια για κάθε συγκεκριμένο τύπο έκτακτης ανάγκης. Κάθε λεπτομερές υπο-σχέδιο διέπεται από τις ίδιες γενικές διαδικασίες και από τον ίδιο έλεγχο, αλλά οι λεπτομερείς προγραμματισμένες ενέργειες θα διαφέρουν απαραίτητα. Για παράδειγμα, η απόκριση σε έναν θυελλώδη άνεμο θα είναι πολύ διαφορετική από την απόκριση σε μια σημαντική πυρκαγιά ή μια έκρηξη.

Το σχέδιο πρέπει να καλύψει όλους τους τύπους έκτακτων αναγκών που θα μπορούσαν να εμφανιστούν στο λιμένα και να περιλάβουν τις αντιδράσεις που είναι

²⁹ ILO (2005). *Safety and health in ports*. ILO code of practice, International Labour Office Geneva

κατάλληλες για τη δριμύτητα του γεγονότος. Η απόκριση θα είναι ανάλογη με την εξέλιξη του γεγονότος.

Το σχέδιο έκτακτης ανάγκης πρέπει να δημοσιευθεί μέσα σε λογικό χρόνο από την ολοκλήρωσή του, και να τεθεί υπόψη όλων εκείνων που εμπλέκονται στην εφαρμογή του. Στα σχέδια πρέπει να γίνεται άσκηση ετοιμότητας. Η συχνότητα των ασκήσεων καθορίζεται με βάση τις τοπικές περιστάσεις³⁰. Όλα τα σχέδια έκτακτης ανάγκης πρέπει να υπόκεινται σε αναθεώρηση.

Η χρήση του σχεδίου σε ένα πραγματικό γεγονός έκτακτης ανάγκης μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως τμήμα μιας συστηματικής αναθεώρησης της λειτουργίας του σχεδίου. Όταν δεν λαμβάνουν χώρα πραγματικά γεγονότα, η συνήθης περίοδος αναθεώρησης είναι το δωδεκάμηνο αν και αυτό εξαρτάται από τις τοπικές περιστάσεις.

Σημαντικός είναι ο ρόλος του *Κέντρου Ελέγχου Έκτακτης Ανάγκης*³¹. Το Κέντρο αυτό σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης θα κατευθύνει και θα συντονίζει τις κύριες αντιδράσεις. Το κέντρο πρέπει να είναι:

- Τοποθετημένο, σχεδιασμένο και εξοπλισμένο με τέτοιο τρόπο ώστε να παραμένει λειτουργικό σε όλη τη διάρκεια της έκτακτης ανάγκης.
- Εξοπλισμένο για να λάβει και να στείλει τις πληροφορίες και να διαχέει πληροφορίες εντός και εκτός λιμένα.
- Εξοπλισμένο με ένα ικανοποιητικό αριθμό εσωτερικών και εξωτερικών δικτύων επικοινωνίας.
- Εξοπλισμένο με τους λεπτομερείς χάρτες της περιοχής του λιμένα, με ενημερωμένο κατάλογο του προσωπικού έκτακτης ανάγκης και τη θέση του σχετικού εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης όπως είναι ο εξοπλισμός ασφάλειας, τα συστήματα πυρόσβεσης, τα υλικά ουδετεροποίησης, τα απορροφητικά υλικά και οι αγωγοί πετρελαίου.

Επίσης πρέπει να προβλέπεται η παραχώρηση χώρου στα ΜΜΕ κατά τη διάρκεια μιας έκτακτης ανάγκης. Ο χώρος αυτός πρέπει να είναι ξεχωριστός από το κέντρο

³⁰ ILO (2005). *Safety and health in ports*. ILO code of practice, International Labour Office Geneva

³¹ ILO (2005). *Safety and health in ports*. ILO code of practice, International Labour Office Geneva

ελέγχου έκτακτης ανάγκης ώστε να μην προκαλούνται διαταραχές στη λειτουργία του κέντρου.

Το νομικό πλαίσιο ασφάλειας λιμένα από φυσικά φαινόμενα στην Ελλάδα. Σύμφωνα με τους Ν. 2344/1995 και Ν. 3013/2002 αρμόδια για θέματα φυσικών καταστροφών είναι η Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας. Η Γ.Γ.Π.Π. έχει εκπονήσει το Γενικό Σχέδιο Πολιτικής Προστασίας γνωστό ως «ΞΕΝΟΚΡΑΤΗΣ» (ΥΑ 1299/2003, ΦΕΚ 423/Β).

Ο σκοπός του Γενικού Σχεδίου είναι η διαμόρφωση ενός συστήματος αποτελεσματικής αντιμετώπισης καταστροφικών φαινομένων για την προστασία της ζωής, της υγείας και της περιουσίας των πολιτών, καθώς και η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος. Στο σχέδιο αυτό καθορίζονται τα είδη των καταστροφών και οι αντίστοιχοι όροι πολιτικής προστασίας και καθορίζονται ρόλοι και δίνονται κατευθύνσεις σχεδίασης σε Υπουργεία, Περιφέρειες, Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις, Δήμους και Κοινότητες. Επίσης προσδιορίζονται οι εμπλεκόμενες υπηρεσίες, οι φορείς και τα όργανα που διευθύνουν και συντονίζουν τις επιχειρησιακές δυνάμεις σε όλα τα επίπεδα. Με βάση το γενικό αυτό σχέδιο παρέχονται ουσιαστικά στοιχεία για την αξιολόγηση των κινδύνων, την επισήμανση των ευπαθών χώρων, την εκπόνηση ειδικών σχεδίων για κάθε κίνδυνο και κατευθυντήριες γραμμές για τη χάραξη στρατηγικών και τακτικών, την ορθή οργάνωση και εξοπλισμό των υπηρεσιών και διαμόρφωση επιχειρησιακής φιλοσοφίας και την έγκαιρη κινητοποίηση, δραστηριοποίηση, διεύθυνση και συντονισμό του ανθρώπινου δυναμικού και των μέσων.

Σύμφωνα με το Γενικό Σχέδιο Πολιτικής Προστασίας - Ξενοκράτης το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έχει την υποχρέωση να σχεδιάζει, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του και με βάση το σχέδιο αυτό, μέτρα αντιμετώπισης φυσικών, τεχνολογικών και άλλων καταστροφών. Τα σχέδια αυτά εγκρίνονται από τη Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας.

Στο πλαίσιο αυτό οι Λιμενικές Αρχές εκπροσωπούνται στο Συντονιστικό Νομαρχιακό Όργανο που λειτουργεί σε κάθε Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση. Κάθε Λιμενική Αρχή καταρτίζει ανάλογα με το φυσικό κίνδυνο αντίστοιχο σχέδιο σύμφωνα με το σχέδιο «Ξενοκράτης».

Από τη μελέτη των σχετικών σχεδίων δεν προκύπτει εξειδίκευση του σχεδίου «Ξενοκράτης» για τους λιμενικούς χώρους. Η συμμετοχή της Λιμενικής Αρχής

συνίσταται στην εφαρμογή των αποφάσεων που λαμβάνει το Συντονιστικό Όργανο της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης και μάλιστα στην κινητοποίηση των πλοίων για την απομάκρυνση των πολιτών κατόπιν σχετικής απόφασης της Πολιτικής Προστασίας.

2.12.2. Ασφάλεια λιμένα (Security)

Η ασφάλεια λιμένα αναφέρεται στην αποφυγή διάπραξης έκνομων ενεργειών στο χώρο του λιμένα είτε αυτές αφορούν τις εγκαταστάσεις είτε τα πρόσωπα, είτε τα πλοία που είναι παραβεβλημένα³².

Η αξιολόγηση της ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης σημαίνει μια ανάλυση που εξετάζει και αξιολογεί τις πιθανές απειλές, τις τρωτότητες και τα υπάρχοντα προστατευτικά μέτρα, τις διαδικασίες και τις λειτουργίες. Οι πιθανές απειλές στις βασικές λειτουργίες της λιμενικής εγκατάστασης και του πλοίου μπορούν να περιλάβουν την τοποθέτηση βομβών, τη δολιοφθορά, τη μη εξουσιοδοτημένη χρήση, το λαθρεμπόριο, την παραβίαση φορτίου και τους λαθρεπιβάτες.

Το νομικό πλαίσιο ασφάλειας λιμένα (security) στην Ελλάδα.

Η αναθεωρημένη Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS 1974), με την υιοθέτηση του Διεθνούς Κώδικα για την Ασφάλεια Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων από Έκνομες Ενέργειες (ISPS Code), σε συνδυασμό με τον Κανονισμό (ΕΚ) 725/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποτελούν το βασικό πλαίσιο ασφάλειας για τις λιμενικές εγκαταστάσεις.

³² ILO-IMO (2004). *Security in ports*. ILO and IMO code of practice. Geneva, International Labour Office/London, International Maritime Organization.

Σε κάθε λιμένα πρέπει να αναπτύσσεται ένα αποτελεσματικό σχέδιο ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων. Στο σχέδιο αυτό προβλέπεται με κάθε λεπτομέρεια η προετοιμασία, η πρόληψη και οι δραστηριότητες απόκρισης των αρμοδίων φορέων ανά επίπεδο απειλής. Ο φορέας διαχείρισης της λιμενικής εγκατάστασης πρέπει να τεκμηριώνει το σχέδιο ασφάλειας με γραπτή μορφή.

Στο σχέδιο αυτό πρέπει να προβλέπονται οι δραστηριότητες που είναι αναγκαίες για την πρόληψη ή την αποτροπή έκνομων γεγονότων στην ασφάλεια των μεταφορών. Για την επίτευξη του στόχου αυτού πρέπει, σύμφωνα με το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας³³ α) να προσδιορισθούν επαρκείς πόροι που απαιτούνται για να εκτελεστούν τα καθορισμένα καθήκοντα ασφάλειας, β) να καθορισθούν ζώνες περιορισμένης πρόσβασης για να εξασφαλισθεί ότι μόνο τα εξουσιοδοτημένα πρόσωπα έχουν πρόσβαση, γ) να ελέγχονται οι προσβάσεις στη λιμενική εγκατάσταση, δ) να εποπτεύεται η ασφάλεια του φορτίου και των εφοδίων του πλοίου, ε) να εξασφαλίζεται ότι η επικοινωνία ασφάλειας είναι εύκολα διαθέσιμη και σε ετοιμότητα.

Έτσι το σχέδιο ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης πρέπει τουλάχιστον να περιλαμβάνει.³⁴

α) τα καθήκοντα του προσωπικού ασφάλειας και ιδιαίτερα τα καθήκοντα του προσωπικού της Λιμενικής Εγκατάστασης αρμόδιου για θέματα ασφάλειας της εγκατάστασης, τις διαδικασίες που αφορούν τον έλεγχο των δραστηριοτήτων σε θέματα ασφάλειας, τις διαδικασίες για την εκπαίδευση, τα γυμνάσια και τις ασκήσεις, τις διαδικασίες για την απαίτηση παρουσίας προσωπικού έκτακτης ανάγκης, ασφάλειας ναυσιπλοΐας, ή προσωπικού ασφάλειας για αντιμετώπιση έκνομων ενεργειών, συμπεριλαμβανομένων τοπικών υπηρεσιών αστυνομίας και πυροσβεστικής, μονάδων πυροτεχνουργών, δυτών, νοσοκομειακών υπηρεσιών κ.λπ. και τον προσδιορισμό του υπευθύνου ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης.

³³ ΥΕΝ/ΕΥΜΑΠΛ (2003). εγκύκλιος με αρ. 09/03 της 14/08/2003 «Υλοποίηση νέων απαιτήσεων Κεφ. XI-2 της Δ.Σ. SOLAS 74 και του ISPS Code για τις Λιμενικές εγκαταστάσεις»

³⁴ ILO-IMO (2004). *Security in ports*. ILO and IMO code of practice. Geneva, International Labour Office/London, International Maritime Organization.

β) τα μέτρα πρόληψης έκνομων ενεργειών και ιδίως τα μέτρα και ο εξοπλισμός με στόχο την πρόληψη και αποτροπή της μη εξουσιοδοτημένης μεταφοράς όπλων, επικίνδυνων ουσιών, και συσκευών που προορίζονται για χρήση ενάντια σε ανθρώπους, πλοία, ή λιμένες, ο προσδιορισμός των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης και των μέτρων ή του εξοπλισμού για την πρόληψη της μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης στη λιμενική εγκατάσταση και στις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης της λιμενικής εγκατάστασης, διαδικασίες για τη διασύνδεση των δραστηριοτήτων ασφάλειας λιμένων και πλοίων και τα μέτρα που αποσκοπούν στην αποτελεσματική ασφάλεια του φορτίου και του εξοπλισμού διακίνησης του φορτίου στην λιμενική εγκατάσταση.

γ) την αναθεώρηση του Σχεδίου Ασφάλειας και ιδίως τις διαδικασίες για την περιοδική αναθεώρηση και την ενημέρωση του σχεδίου, τα μέτρα για να εξασφαλιστεί το απόρρητο των πληροφοριών που περιλαμβάνονται στο σχέδιο και τις διαδικασίες για τον έλεγχο του σχεδίου της λιμενικής εγκατάστασης.

δ) τις διαδικασίες απόκρισης στις απειλές ασφάλειας και ιδίως τις διαδικασίες απόκρισης στις απειλές ασφάλειας ή τις παραβιάσεις ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των προβλέψεων για τη διατήρηση των ζωτικών λειτουργιών της λιμενικής εγκατάστασης ή της διασύνδεσης πλοίου και λιμένα, τις διαδικασίες εκκένωσης σε περίπτωση απειλών ασφάλειας ή παραβιάσεων της ασφάλειας, τις διαδικασίες απόκρισης σε περίπτωση που έχει ενεργοποιηθεί το σύστημα προειδοποίησης ασφαλείας ενός πλοίου στην λιμενική εγκατάσταση και τις διαδικασίες για την εξυπηρέτηση επαναπατρισμού του πληρώματος του πλοίου ή κατά τις αλλαγές πληρώματος, καθώς επίσης και της πρόσβασης των επισκεπτών στο πλοίο συμπεριλαμβανομένων των αντιπροσώπων των συνδικαλιστικών οργανώσεων των ναυτικών.

Σε κάθε λιμενική εγκατάσταση πρέπει να υπάρχει ένας υπεύθυνος ασφάλειας. Τα καθήκοντα και οι ευθύνες του υπεύθυνου ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης περιλαμβάνουν τις ακόλουθες αρμοδιότητες³⁵:

³⁵ YEN/EYMAΠA (2003). εγκύκλιος με αρ. 09/03 της 14/08/2003 «Υλοποίηση νέων απαιτήσεων Κεφ. XI-2 της Δ.Σ. SOLAS 74 και του ISPS Code για τις Λιμενικές εγκαταστάσεις»

- ◆ Προετοιμασία μιας αρχικής γενικής αξιολόγησης ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης προκειμένου να εκπονηθεί ένα σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης.
- ◆ Εφαρμογή και άσκηση του σχεδίου ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης.
- ◆ Τήρηση των κανονικών επιθεωρήσεων ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης ώστε να εξασφαλισθεί η συνέχεια των κατάλληλων μέτρων ασφάλειας.
- ◆ Σύσταση και ενσωμάτωση, ανάλογα με την περίπτωση, των τροποποιήσεων του σχεδίου ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης προκειμένου να διορθωθούν οι ελλείψεις και για να ενημερωθεί το σχέδιο ώστε να λάβει υπόψη τις σχετικές αλλαγές της εγκατάστασης.
- ◆ Εξασφάλιση επαρκούς κατάρτισης για το προσωπικό που είναι αρμόδιο για την ασφάλεια της λιμενικής εγκατάστασης.
- ◆ Συντονισμένη εφαρμογή του σχεδίου ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης με τον πλοίαρχο ή τον Αξιωματικό ασφάλειας πλοίου ανάλογα με την περίπτωση.
- ◆ Συντονισμό με τις υπηρεσίες ασφάλειας, ανάλογα με την περίπτωση.
- ◆ Ρύθμιση για την έγκαιρη αντιμετώπιση του συμβάντος από την αρμόδια δημόσια αρχή.

Για την ανάπτυξη του σχεδίου ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης απαραίτητη είναι η αξιολόγηση της ασφάλειας της εγκατάστασης. Εκτός από τις περιοδικές αναπροσαρμογές και τις αναθεωρήσεις, η αξιολόγηση ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης παρέχει την δυνατότητα στο φορέα διαχείρισης να ελέγχει τη συμμόρφωση με το σχέδιο ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης και να προβαίνει σε τροποποιήσεις ανάλογα με τις ανάγκες.

Πριν από την έναρξη της αξιολόγησης της ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης, ο υπεύθυνος ασφάλειας εκτιμά τις τρέχουσες πληροφορίες για την αξιολογημένη απειλή της τοπικής περιοχής και πρέπει να είναι εξοικειωμένος με τον τύπο πλοίων που εξυπηρετεί η λιμενική εγκατάσταση. Ο υπεύθυνος προσδιορίζει και αξιολογεί τις πιθανές απειλές σε ζωτικές λειτουργίες της λιμενικής εγκατάστασης, σε στοιχεία του ενεργητικού και στην υποδομή της, και την πιθανότητα να λάβει χώρα το

περιστατικό προκειμένου να καθιερωθούν μέτρα ασφαλείας και να δοθεί προτεραιότητα σε αυτά.

Ο υπεύθυνος ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης εξετάζει τα σημεία πρόσβασης σ' αυτή, όπως τη σιδηροδρομική πρόσβαση, την οδική, τη θαλάσσια και αξιολογεί την πιθανότητα να χρησιμοποιηθούν από μη εξουσιοδοτημένα άτομα που μπορούν να προκαλέσουν ένα έκνομο γεγονός στην ασφάλεια των μεταφορών. Στα άτομα περιλαμβάνονται τόσο εκείνα που διαθέτουν νόμιμη πρόσβαση όσο και εκείνα που επιδιώκουν να επιτύχουν μη εξουσιοδοτημένη είσοδο .

Η αξιολόγηση ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης πρέπει να περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία³⁶:

- ◆ Το γενικό σχεδιάγραμμα της λιμενικής εγκατάστασης.
- ◆ Τη θέση και τη λειτουργία κάθε πραγματικού ή πιθανού σημείου πρόσβασης της λιμενικής εγκατάστασης.
- ◆ Τα υπάρχοντα προστατευτικά μέτρα του εξοπλισμού ελέγχου και παρακολούθησης, της επικοινωνίας και των εγγράφων προσδιορισμού του προσωπικού και του συναγερμού, του φωτισμού, του ελέγχου της πρόσβασης, και των παρόμοιων συστημάτων.
- ◆ Την αριθμητική δύναμη, του προσωπικού της λιμενικής εγκατάστασης.
- ◆ Τις πύλες, τα κιγκλιδώματα και το φωτισμό ασφαλείας.
- ◆ Τη θέση των περιοχών με περιορισμένη πρόσβαση, όπως οι σταθμοί ελέγχου, τα κέντρα επικοινωνιών, οι περιοχές αποθήκευσης φορτίου, κ.λπ.
- ◆ Τον εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και τον εφεδρικό εξοπλισμό που είναι διαθέσιμοι για να υποστηρίξουν τις ουσιώδεις υπηρεσίες.
- ◆ Τις διαδικασίες δράσης για πυρκαγιά ή άλλες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης.
- ◆ Το υπάρχοντα εξοπλισμό προστασίας και ασφαλείας για την προστασία του προσωπικού και των επισκεπτών.
- ◆ Το επίπεδο επίβλεψης του προσωπικού της λιμενικής εγκατάστασης, των προμηθευτών, των τεχνικών επισκευής, των εργαζομένων στις αποβάθρες, κ.λπ.

³⁶ YEN/EYMAPIA (2003). εγκύκλιος με αρ. 09/03 της 14/08/2003 «Υλοποίηση νέων απαιτήσεων Κεφ. XI-2 της Δ.Σ. SOLAS 74 και του ISPS Code για τις Λιμενικές εγκαταστάσεις»

- ◆ Τις υπάρχουσες συμφωνίες με ιδιωτικές επιχειρήσεις ασφάλειας που παρέχουν υπηρεσίες ασφάλειας εγκαταστάσεων και παραβεβλημένων πλοίων.
- ◆ Τις διαδικασίες φορτίου και εφοδίων πλοίου.
- ◆ Την ικανότητα απόκρισης στα γεγονότα.

Η αξιολόγηση ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης πρέπει να τεκμηριωθεί και να διατηρηθεί από την εγκατάσταση. Η αξιολόγηση ασφάλειας της εγκατάστασης πρέπει να εκτελεσθεί περιοδικά, λαμβάνοντας υπόψη τις μεταβαλλόμενες απειλές ή τις σημαντικές αλλαγές στην εγκατάσταση. Για το σκοπό αυτό πραγματοποιούνται γυμνάσια και ασκήσεις ώστε να εξασφαλίζεται η επάρκεια σχεδίων ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΠΙ ΠΛΟΙΟΥ

3.1. Τι είναι η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας

Η ΔΟΕ, που εδρεύει στη [Γενεύη](#), ιδρύθηκε στις [11 Απριλίου 1919](#) ως παράρτημα της [ΚΤΕ](#), όταν ο καταστατικός της χάρτης εγκρίθηκε ως μέρος (XIII) της [Συνθήκης των Βερσαλλιών](#) (άρθρα 387-427) του 1919. Η δικαιολογητική βάση της ίδρυσής της αναπτύχθηκε στο πρόλογο του σχετικού τμήματος της περίφημης συνθήκης που επεδίωκε την αποκατάσταση της παγκόσμιας ειρήνης με βάση την κοινωνική δικαιοσύνη.

Η ίδρυση της διεθνούς Οργάνωσης αυτής υπήρξε στην ουσία αποτέλεσμα μακρών και επίμονων προσπαθειών ιδεολόγων και ανθρωπιστών της διεθνούς κοινωνίας των αρχών του 19ου αιώνα που επιζητούσαν την προστασία της εργασίας μέσα από διακανονισμούς, καθώς και την άρση των αδικιών και στερήσεων που τελούσαν έναντι

μισθού οι εργαζόμενοι. Αυτοί προσβλέποντας την ανάγκη μιας στενής διεθνούς συνεργασίας με κοινή κοινωνική πολιτική θεωρούσαν αυτή την ίδρυση ως τη σημαντικότερη διεκδίκηση των διαφόρων εργατικών οργανώσεων κυρίως των βιομηχανικών χωρών, ειδικότερα μετά τη [βιομηχανική επανάσταση](#).³⁷

Μέλη της ΔΟΕ είναι:

1. Τα κράτη που ήταν μέλη της μέχρι την [1 Νοεμβρίου 1945](#)
2. Τα κράτη μέλη του [ΟΗΕ](#), εφόσον έχουν με ανακοίνωσή τους προς τον Γενικό Διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας αποδεχτεί τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον καταστατικό χάρτη του Οργανισμού, και
3. Τα κράτη που δεν είναι μέλη του ΟΗΕ, εφόσον όμως εκλεγούν από τη Γενική Διάσκεψη με πλειοψηφία των 2/3 των παρόντων αντιπροσώπων μελών.

3.2. Ρυθμίσεις σχετικά με την εργασία επάνω στα πλοία

- **Ελάχιστο όριο ηλικίας**³⁸

1. Η πρόσληψη, απασχόληση ή εργασία επί πλοίου προσώπου ηλικίας μικρότερης των δεκαέξι (16) ετών απαγορεύεται.

³⁷

http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%94%CE%B9%CE%B5%CE%B8%CE%BD%CE%AE%CF%82_%CE%9F%CF%81%CE%B3%CE%AC%CE%BD%CF%89%CF%83%CE%B7_%CE%95%CF%81%CE%B3%CE%B1%CF%83%CE%AF%CE%B1%CF%82

³⁸ Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, Ιούνιος 2013

2. Ναυτικοί ηλικίας μικρότερης των δεκαοκτώ (18) ετών απαγορεύεται να εργάζονται, σύμφωνα με το πρόγραμμα του πλοίου, κατά τη νύχτα μεταξύ των ωρών 22:00 και 07:00 ή μεταξύ των ωρών 23:00 και 08:00, κατ' επιλογή του πλοιάρχου.

3. Εξαιρέση από τη συμμόρφωση με τον περιορισμό περί νυχτερινής εργασίας επιτρέπεται όταν:

α. παρεμποδίζεται η αποτελεσματική εκπαίδευση των ναυτικών που αφορά, σύμφωνα με τα θεσπισμένα προγράμματα και χρονοδιαγράμματα, ή

β. η ειδική φύση του καθήκοντος ή το πρόγραμμα εκπαίδευσης σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία απαιτεί την εκτέλεση καθηκόντων τη νύχτα, ή

γ. αντικειμενικοί λόγοι για την ομαλή δραστηριοποίηση του πλοίου το απαιτούν και χορηγείται η δέουσα ανάπαυση.

4. Ναυτικοί ηλικίας μικρότερης των δεκαοκτώ (18) ετών απαγορεύεται να απασχολούνται σε εργασίες ή να προσλαμβάνονται για εργασίες επί πλοίου κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 5 του π.δ. 407/2001 «*Μέτρα για την προστασία των νέων που απασχολούνται με σχέση ναυτικής εργασίας στο ναυτιλιακό και στον αλιευτικό τομέα για την προσαρμογή προς την οδηγία 94/33/EK*» (Α' 289). Τα παραπάνω λαμβάνονται υπόψη κατά τη σύναψη της σύμβασης ναυτολόγησης και από τον πλοίαρχο κατά τη διάρκεια ναυτολόγησης.

- **Ιατρικό πιστοποιητικό**³⁹

1. Για τη ναυτολόγησή τους σε πλοίο, οι ναυτικοί κατέχουν ιατρικό πιστοποιητικό σε ισχύ, με το οποίο βεβαιώνεται ότι είναι ικανοί από υγειονομική άποψη να εκτελέσουν τα καθήκοντά τους στη θάλασσα. Το ιατρικό πιστοποιητικό εξουσιοδοτούνται να εκδίδουν διπλωματούχοι ιατροί με ειδικότητα γενικής ιατρικής ή ιατρικής της εργασίας ή παθολογίας, που ασκούν νομίμως το επάγγελμά τους. Κατά την άσκηση της ιατρικής τους κρίσης, οι ιατροί απολαμβάνουν πλήρους επαγγελματικής ανεξαρτησίας για την εκτέλεση διαδικασιών ιατρικής εξέτασης.

³⁹ Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, Ιούνιος 2013

2. Με το ιατρικό πιστοποιητικό, ο τύπος του οποίου ως προς τα στοιχεία του περιεχομένου αυτού παρατίθεται στο Παράρτημα Α' του παρόντος Κανονισμού, βεβαιώνεται ότι:

α. ο ναυτικός δεν πάσχει από ασθένεια που μπορεί να επιδεινωθεί ή να τον καταστήσει ανίκανο για υπηρεσία στη θάλασσα ή να θέσει σε κίνδυνο την υγεία άλλων προσώπων στο πλοίο.

β. η ακοή και η όραση του ναυτικού και, σε περίπτωση που ο ναυτικός ασκεί καθήκοντα φυλακής σε ειδικότητες προσωπικού καταστρώματος ή μηχανοστασίου πλοίου, η αντίληψη χρωμάτων αυτού, είναι ικανοποιητικές.

3. Η εξέταση για την έκδοση ιατρικού πιστοποιητικού προς ναυτολόγηση διενεργείται χωρίς δαπάνες του ναυτικού και γι' αυτή ο ιατρός λαμβάνει υπόψη την Οδηγία B1.2.1 της Σύμβασης. Ειδικά, ναυτικοί που ναυτολογούνται ως μάγειροι επί πλοίου υποβάλλονται και σε καλλιέργεια και παρασιτολογική κοπράνων. Η εξέταση μπορεί να διεξάγεται και στο πλαίσιο του Εθνικού Συστήματος Υγείας. Για την έκδοση του πιστοποιητικού, απαιτείται πρόσφατη ακτινογραφία θώρακος του εξεταζόμενου ναυτικού και βεβαίωση σε ισχύ που πιστοποιεί ότι η όραση και η αντίληψη χρωμάτων, όταν η τελευταία απαιτείται, είναι ικανοποιητικές. Σε περίπτωση που ο ιατρός που εκδίδει το ιατρικό πιστοποιητικό έχει τη δυνατότητα εξέτασης της όρασης και της αντίληψης χρωμάτων, η παραπάνω βεβαίωση δεν απαιτείται. Σε περίπτωση που δεν έχει τη δυνατότητα αυτή, η βεβαίωση εκδίδεται από ιατρό ειδικότητας οφθαλμολογίας που ασκεί νομίμως το επάγγελμά του και απολαμβάνει πλήρους επαγγελματικής ανεξαρτησίας για την εκτέλεση διαδικασιών οφθαλμολογικής εξέτασης. Κατά την ιατρική εξέταση, ο ιατρός βεβαιούται περί της ταυτοπροσωπίας των προσερχόμενων ναυτικών. Μετά το πέρας της εξέτασης, ο ιατρός τηρεί αρχείο σχετικό με το περιεχόμενο του πιστοποιητικού που εξέδωσε, το οποίο διατηρείται τουλάχιστον για χρόνο διπλάσιο του χρόνου ισχύος του πιστοποιητικού και καλύπτεται από το ιατρικό απόρρητο. Ο ναυτικός έχει πρόσβαση στο πιο πάνω αρχείο.

4. Σε ναυτικούς στους οποίους δεν χορηγήθηκε πιστοποιητικό ή στους οποίους επιβλήθηκε περιορισμός στην ικανότητά τους να εργάζονται, ιδιαίτερα σε σχέση με τον χρόνο, τον τομέα εργασίας ή την περιοχή πλόων, παρέχεται η δυνατότητα για περαιτέρω εξέταση από άλλο ιατρό σύμφωνα με την παράγραφο 1.

5. Εκτός από την περίπτωση που κατά την κρίση του ιατρού ορίζεται μικρότερη χρονική περίοδος που απαιτείται λόγω ειδικών καθηκόντων που πρόκειται να εκτελέσει ο ναυτικός, το πιστοποιητικό ισχύει για περίοδο έως δύο (02) ετών, εκτός εάν ο ναυτικός είναι ηλικίας μικρότερης των 18 ετών, οπότε η μέγιστη περίοδος ισχύος του είναι ένα (01) έτος. Η πιστοποίηση/ βεβαίωση της αντίληψης χρωμάτων ισχύει για περίοδο έως έξι (06) ετών.

6. Σε επείγουσες περιπτώσεις, η Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας του ΥΝΑ ή οι Λιμενικές ή Προξενικές Αρχές, κατόπιν αιτήσεως του πλοιάρχου, μπορεί να παρέχουν άδεια σε ναυτικό να εργαστεί σε πλοίο χωρίς ιατρικό πιστοποιητικό σε ισχύ, έως τον επόμενο λιμένα προσέγγισης του πλοίου όπου ο ναυτικός δύναται να αποκτήσει ιατρικό πιστοποιητικό από ιατρό της παραγράφου 1, εφόσον ο εν λόγω ναυτικός κατέχει ιατρικό πιστοποιητικό που έχει λήξει προσφάτως και όχι πλέον των τριών (03) μηνών. Η περίοδος της άδειας αυτής δεν μπορεί να υπερβαίνει τους τρεις (03) μήνες. Εάν η περίοδος ισχύος του πιστοποιητικού λήγει κατά τη διάρκεια του πλου, το πιστοποιητικό εξακολουθεί να ισχύει έως τον επόμενο λιμένα κατάπλου του πλοίου, όπου ο ναυτικός δύναται να αποκτήσει ιατρικό πιστοποιητικό από ιατρό της παραγράφου 1, υπό την προϋπόθεση ότι η περίοδος αυτή δεν υπερβαίνει τους τρεις (03) μήνες.

7. Το ιατρικό πιστοποιητικό μπορεί να φυλάσσεται με μέριμνα του πλοιάρχου, φέρεται επί του πλοίου και επιδεικνύεται σε αρμόδιες αρχές εφόσον απαιτηθεί.

8. Ιατρικό πιστοποιητικό που εκδίδεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Διεθνούς Σύμβασης για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών, ("STCW") γίνεται δεκτό για τους σκοπούς του παρόντος. Πιστοποιητικό που πληροί ουσιαστικά τις απαιτήσεις της παραπάνω Σύμβασης γίνεται ομοίως δεκτό στην περίπτωση ναυτικών που δεν εντάσσονται στο πεδίο εφαρμογής αυτής.

9. Πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί σύμφωνα με τη νομοθεσία χώρας που έχει κυρώσει τη Σύμβαση γίνεται αποδεκτό για τους σκοπούς του παρόντος. Ιατρικά πιστοποιητικά ναυτικών που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τη Δ.Σ. αριθ. 73 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας ή σύμφωνα με τη Δ.Σ. STCW (τροποποιήσεις 1995) ισχύουν και γίνονται αποδεκτά έως τη λήξη της ισχύος αυτών και όχι πέραν της 1ης Ιανουαρίου 2017.

10. Το ιατρικό πιστοποιητικό εκδίδεται στην ελληνική και στην αγγλική γλώσσα.

11. Πλοιοκτήτες, ναυτικοί εργαζόμενοι επί πλοίου και εκπρόσωποι τους παρέχουν στις αρμόδιες δημόσιες αρχές κάθε αναγκαία πληροφορία, εφόσον ζητηθεί, 6 σχετικά με την υγεία των ναυτικών επί πλοίου, για λόγους πρόληψης, προστασίας και προώθησης της επαγγελματικής υγείας.

12. Οι πλοιοκτήτες παρέχουν στο Γραφείο Εύρεσης Ναυτικής Εργασίας προς τήρηση αρχείου κάθε αναγκαία πληροφορία, εφόσον ζητηθεί, σχετικά με τα ιατρικά πιστοποιητικά ναυτικών πλοίων τους.

13. Εφόσον, κατόπιν διοικητικής διερεύνησης, ιδιαίτερα σε περίπτωση αναφοράς πλοιοκτήτη ή ναυτικού ή εκπροσώπου τους ή οποιουδήποτε ενδιαφερόμενου αρμόδιου φορέα, σχετικής με τις διαδικασίες της ιατρικής εξέτασης και της έκδοσης ιατρικού πιστοποιητικού, η Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας του ΥΝΑ σε συνεργασία με την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Υγείας διαπιστώνει ότι ιατρός είναι ακατάλληλος ή επιδεικνύει ανάρμοστη ή αντιεπαγγελματική συμπεριφορά κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του προς έκδοση ιατρικού πιστοποιητικού, με απόφασή της, που κοινοποιεί στις ναυτεργατικές και εφοπλιστικές οργανώσεις προς ενημέρωση των μελών τους, καθώς και στην αρμόδια αρχή έκδοσης της άδειας άσκησης επαγγέλματος του ιατρού, δεν κάνει δεκτά ιατρικά πιστοποιητικά που εκδίδονται από τον ιατρό αυτό. Κατά της απόφασης αυτής, ο ιατρός έχει δικαίωμα να προσφύγει εγγράφως εντός τριάντα ημερών από την κοινοποίηση της απόφασης ενώπιον του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου. Η απόφαση επί της προσφυγής είναι οριστική και γνωστοποιείται στον ιατρό, στις ναυτεργατικές και εφοπλιστικές οργανώσεις προς ενημέρωση των μελών τους, καθώς και στην αρμόδια αρχή έκδοσης της άδειας άσκησης επαγγέλματος του ιατρού.

- **Εκπαίδευση και προσόντα** ⁴⁰

1. Ο πλοιοκτήτης εξασφαλίζει ότι οι ναυτικοί που εργάζονται σε πλοίο του είναι κατάλληλα εκπαιδευμένοι ή πιστοποιημένοι ή διαθέτουν κατάλληλα προσόντα για την εκτέλεση των καθηκόντων τους.

⁴⁰ Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, Ιούνιος 2013

2. Οι ναυτικοί επιτρέπεται να εργάζονται σε πλοίο, εφόσον έχουν ολοκληρώσει με επιτυχία εκπαίδευση για την προσωπική ασφάλεια επί του πλοίου.
3. Εκπαίδευση και πιστοποίηση σύμφωνα με τα υποχρεωτικά όργανα που έχει υιοθετήσει ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, ιδίως της Δ.Σ. STCW, θεωρείται ότι πληρούν τις απαιτήσεις των παραγράφων 1 και 2 .

- **Ναυτολόγηση και εύρεση εργασίας**

1. Η εύρεση εργασίας επί πλοίων σε ναυτικούς διενεργείται, χωρίς χρέωση, από το Γραφείο Εύρεσης Ναυτικής Εργασίας (GENE) που λειτουργεί σύμφωνα με τον α.ν. 192/1936 (Α΄438) και τα Παραρτήματά του, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 93 του ΚΑΝΔ.
2. Το GENE και τα Παραρτήματά του, κατά την παροχή των υπηρεσιών τους, μεριμνούν για την προστασία και την προώθηση των εργασιακών δικαιωμάτων των ναυτικών, όπως ορίζεται στη Σύμβαση. Περαιτέρω, ενημερώνουν τους ναυτικούς σχετικά με τα ενδεχόμενα προβλήματα εργασίας σε περίπτωση ναυτολόγησής τους σε πλοίο που φέρει τη σημαία κράτους που δεν έχει επικυρώσει τη Σύμβαση, εφόσον δεν υφίστανται στοιχεία ότι από το κράτος αυτό εφαρμόζονται πρότυπα ισοδύναμα με αυτά που καθορίζει η Σύμβαση.
3. Οι πλοιοκτήτες που χρησιμοποιούν υπηρεσίες ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας, οι οποίες εδρεύουν σε χώρες ή επικράτειες στις οποίες δεν ισχύει η Σύμβαση, λαμβάνουν, κατά το δυνατό, κατάλληλα μέτρα ώστε να διαπιστώνουν ότι:
 - α. οι υπηρεσίες αυτές συμμορφώνονται και λειτουργούν σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Σύμβασης,
 - β. οι ναυτικοί δεν έχουν καταβάλλει αμοιβή για τις υπηρεσίες αυτές, και όταν ζητηθεί από αρμόδια δημόσια Αρχή, παρέχουν διατιθέμενα στοιχεία, όπως πληροφορίες της αρμόδιας αρχής του κράτους όπου λειτουργούν οι υπηρεσίες αυτές ή/και άλλων αρχών και οργανισμών, αποτελέσματα ελέγχων ή/ και πιστοποιήσεις σχετικά με την ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχουν ή/και καταλόγους ελέγχου (checklists) συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις της Σύμβασης ή αποτελέσματα ελέγχων από αναγνωρισμένους οργανισμούς.

4. Το ΓΕΝΕ, κατά το δυνατόν, παρακολουθεί και συλλέγει πληροφορίες σχετικά με τη λειτουργία υπηρεσιών ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας που εδρεύουν σε χώρες ή επικράτειες στις οποίες δεν ισχύει η Σύμβαση και ετησίως συντάσσει σχετικώς έκθεση την οποία υποβάλλει στο ΥΝΑ, προς αξιολόγηση και, ιδίως, προς κατάλληλη ενημέρωση ενδιαφερόμενων οργανώσεων πλοιοκτητών και ναυτικών.

5. Το Διοικητικό Συμβούλιο του ΓΕΝΕ καθορίζει διαδικασίες προκειμένου να διερευνά τυχόν παράπονα που αφορούν στις δραστηριότητες των υπηρεσιών του και των Παραρτημάτων του και, εφόσον απαιτείται, εισηγείται στο ΥΝΑ τη λήψη κατάλληλων μέτρων.

6. Το ΓΕΝΕ μεριμνά για τη διατήρηση συστήματος σχετικά με τη συλλογή και ανάλυση πληροφοριών που αφορούν στην αγορά ναυτικής εργασίας, συμπεριλαμβανομένη της τρέχουσας προσφοράς ναυτικών, κατηγοριοποιημένες ανά ηλικία, φύλο, βαθμό και προσόντα, και των απαιτήσεων της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Κατά την τήρηση συστήματος στατιστικών στοιχείων που αφορούν σε ναυτικούς, συμπεριλαμβανομένης της συλλογής, της αποθήκευσης, του συνδυασμού και της γνωστοποίησης προσωπικών δεδομένων σε τρίτους, λαμβάνει δεόντως υπόψη το δικαίωμα ιδιωτικού βίου και την ανάγκη προστασίας της εμπιστευτικότητας και των συνθηκών υπό τις οποίες οι υπηρεσίες του παρέχονται.

✓ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ

- Σύμβαση ναυτολόγησης ⁴¹

1. Οι όροι και οι συνθήκες ναυτολόγησης καταχωρούνται σε γραπτή σύμβαση, που συντάσσεται με σαφήνεια και παράγει έννομα αποτελέσματα. Η σύμβαση ναυτολόγησης υπογράφεται από το ναυτικό και τον πλοιοκτήτη ή από εκπρόσωπο του πλοιοκτήτη ή τον πλοίαρχο, εφόσον δεν είναι ο ίδιος ναυτολογούμενος και συντελείται με την εγγραφή

⁴¹ Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, Ιούνιος 2013

αυτής στο ναυτολόγιο. Έκαστος εκ των συμβαλλομένων λαμβάνει υπογεγραμμένο πρωτότυπο αυτής. Σύμβαση ναυτολόγησης θεωρείται ότι ενσωματώνει όρους τυχόν ισχύουσας συλλογικής σύμβασης ναυτικής εργασίας που έχει εφαρμογή. Σε περίπτωση που δεν υφίσταται σε ισχύ συλλογική σύμβαση ναυτικής εργασίας που έχει εφαρμογή, οι όροι και οι συνθήκες ναυτολόγησης του ναυτικού συμφωνούνται ελεύθερα από τα συμβαλλόμενα μέρη και καταχωρούνται στη γραπτή σύμβαση.

2. Κατά την κατάρτιση και την υπογραφή της σύμβασης, ο ναυτικός δικαιούται και του παρέχεται η δυνατότητα να εξετάσει και να ζητήσει συμβουλές για το περιεχόμενο αυτής πριν την υπογράψει, προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι αποδέχεται ελεύθερα αυτή με επαρκή κατανόηση των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεών του.

3. Ο πλοιοκτήτης διασφαλίζει ότι οι ναυτικοί, συμπεριλαμβανομένου του πλοιάρχου, λαμβάνουν επί του πλοίου και με εύκολο τρόπο, σαφείς πληροφορίες για τις συνθήκες της ναυτολόγησής τους και οι πληροφορίες αυτές, καθώς και αντίγραφο της σύμβασής τους, είναι διαθέσιμα για εξέταση από τις Λιμενικές ή Προξενικές Αρχές και τις αρμόδιες αρχές στους λιμένες προσέγγισης, εφόσον ζητηθούν.

4. Σε περίπτωση που όροι συλλογικής σύμβασης ναυτικής εργασίας αποτελούν το σύνολο ή μέρος της σύμβασης ναυτολόγησης, αντίγραφο αυτής της συλλογικής σύμβασης είναι διαθέσιμο επί του πλοίου. Με εξαίρεση τα πλοία που εκτελούν μόνο πλόες μεταξύ Ελληνικών λιμένων, όταν η γλώσσα κατάρτισης της σύμβασης ναυτολόγησης και της τυχόν ισχύουσας συλλογικής σύμβασης δεν είναι η αγγλική, τα ακόλουθα είναι επίσης διαθέσιμα στην αγγλική γλώσσα :

α. ένα αντίγραφο της σύμβασης ναυτολόγησης σχέδιο του οποίου ως προς τα στοιχεία περιεχομένου της, όπως παρατίθεται σε Παράρτημα Β΄ του παρόντος Κανονισμού και

β. οι ενότητες της συλλογικής σύμβασης εργασίας που υπόκεινται σε επιθεώρηση κράτους λιμένα σύμφωνα με τον Κανονισμό 5.2. της Σύμβασης.

5. Η σύμβαση ναυτολόγησης περιέχει τα ακόλουθα στοιχεία:

α. το πλήρες όνομα του ναυτικού (όνομα, επώνυμο, πατρώνυμο), την ημερομηνία και έτος γέννησης, τον τόπο γέννησης και εφόσον είναι Έλληνας ναυτικός, την περιφέρεια και τον αριθμό απογραφής του.

β. το πλήρες όνομα και τη διεύθυνση του πλοιοκτήτη ή του εκπροσώπου του ή το όνομα του πλοιάρχου,

- γ. τον τόπο και την ημερομηνία σύναψής της,
- δ. την ειδικότητα υπό την οποία πρόκειται να ναυτολογηθεί,
- ε. το ποσό του μισθού του ναυτικού ή, αναλόγως όταν έχει εφαρμογή, τον τύπο που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό του,
- στ. το χρόνο της ετήσιας άδειας μετ' αποδοχών ή, αναλόγως όταν έχει εφαρμογή, τον τύπο που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό της,
- ζ. το χρόνο διάρκειας της σύμβασης και τις προϋποθέσεις καταγγελίας αυτής, συμπεριλαμβανομένων των εξής:
- αα. εάν η σύμβαση είναι αορίστου χρόνου, των προϋποθέσεων που δίνουν σε οποιοδήποτε μέρος δικαίωμα καταγγελίας της, καθώς και της απαιτούμενης περιόδου γνωστοποίησης, η οποία δεν μπορεί να είναι μικρότερη για τον πλοιοκτήτη από ότι για το ναυτικό,
- ββ. εάν η σύμβαση είναι ορισμένου χρόνου, την ημερομηνία που ορίστηκε για τη λήξη της, και
- γγ. εάν η σύμβαση συνάπτεται κατά πλουν, τον λιμένα προορισμού και το χρόνο που πρέπει να παρέλθει μετά την άφιξη του πλοίου για να απολυθεί ο ναυτικός, που δεν μπορεί να είναι ωρύτερα από την εκφόρτωση.
- η. τις παροχές υγείας και κοινωνικής προστασίας που παρέχονται στο ναυτικό από τον πλοιοκτήτη,
- θ. το δικαίωμα παλιννόστησης του ναυτικού, συμπεριλαμβανομένου του/των προορισμού/προορισμών παλιννόστησης, όπως αρμόζει.
- ι. αναφορά σε συλλογική σύμβαση εργασίας, εάν υφίσταται και έχει εφαρμογή, και
- ια. το όνομα, τύπο και το νηολόγιο του πλοίου, τη χωρητικότητα και το διεθνές σήμα αυτού.
- ιβ. τυχόν επιπρόσθετοι όροι που συμφωνούνται κοινώς από τα συμβαλλόμενα μέρη.
6. Με το πέρας της ναυτολόγησης, ο ναυτικός λαμβάνει έγγραφο αρχείου απασχόλησης που περιέχει στοιχεία για τη ναυτολόγησή του, στην ελληνική και στην αγγλική γλώσσα, ως ακολούθως:
- α. ονοματεπώνυμο του ναυτικού, ημερομηνία γέννησης ή ηλικία.
- β. το όνομα, νηολόγιο και την κατηγορία του πλοίου.

γ. την ημερομηνία έναρξης και λήξης της ναυτολόγησης, την ειδικότητα υπό την οποία ναυτολογήθηκε και το τυχόν αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας που κατείχε κατά τη διάρκεια της ναυτολόγησής του.

δ. κάθε άλλο στοιχείο που κοινά συμφωνείται από το ναυτικό και τον πλοίαρχο.

Το παραπάνω έγγραφο δεν περιέχει καμία δήλωση σχετικά με την ποιότητα της εργασίας του ναυτικού ή σχετικά με τις αποδοχές του κατά τη διάρκεια αυτής, υπογράφεται δε από τον πλοίαρχο, χωρίς να απαιτείται θεώρησή του από δημόσια αρχή.

7. Η ελάχιστη περίοδος γνωστοποίησης που παρέχεται από τους ναυτικούς και τους πλοιοκτήτες για πρόωρη καταγγελία της σύμβασης αοριστού χρόνου δεν είναι μικρότερη από επτά (07) ημέρες. Η λύση επέρχεται μετά την πάροδο προθεσμίας από την καταγγελία, παρατεινομένης μέχρι του κατάπλου του πλοίου σε λιμένα. Υπό την επιφύλαξη της παραγράφου 8, περιστάσεις, για τις οποίες δεν απαιτείται η τήρηση περιόδου γνωστοποίησης ή απαιτείται περίοδος γνωστοποίησης μικρότερη από την ελάχιστη, μπορεί να καθορίζονται σε τυχόν ισχύουσα συλλογική σύμβαση ναυτικής εργασίας που έχει εφαρμογή.

8. Πλέον των περιπτώσεων ανωτέρας βίας ή οινωδήποτε λόγων που συνιστούν αυτοδίκαιη λύση της σύμβασης, συμπεριλαμβανομένης της απώλειας του πλοίου, της αποβολής της Ελληνικής σημαίας, της εκποίησης σε δημόσιο πλειστηριασμό:

α. ο πλοιοκτήτης ή ο εκπρόσωπος του ή ο πλοίαρχος δύναται να μην τηρήσει προθεσμία καταγγελίας, σε περίπτωση βαρείας παράβασης των καθηκόντων του ναυτικού.

β. ο ναυτικός δύναται να μην τηρήσει προθεσμία καταγγελίας, σε περίπτωση βαρείας παράβασης έναντι αυτού των καθηκόντων του πλοιοκτήτη ή/και του πλοίαρχου.

9. Ναυτικός δύναται να καταγγείλει τη σύμβαση ναυτολόγησης σε περίοδο γνωστοποίησης μικρότερη των επτά (7) ημερών ή χωρίς γνωστοποίηση για επείγοντες λόγους που αφορούν στην υγεία μέλους της οικογενείας του. Ο πλοιοκτήτης λαμβάνει υπόψη, χωρίς δυσμενείς συνέπειες για το ναυτικό άλλες περιπτώσεις καταγγελίας της σύμβασης ναυτολόγησης από το ναυτικό σε περίοδο γνωστοποίησης μικρότερη των επτά (7) ημερών ή χωρίς γνωστοποίηση για λόγους που συνδέονται με την κατανόηση προβλήματός του.

- **Μισθοί ναυτικών** ⁴²

1. Οι ναυτικοί αμείβονται τακτικώς και πλήρως για την εργασία που παρέχουν, σύμφωνα με τις συμβάσεις ναυτολόγησής τους και σε διαστήματα όχι μεγαλύτερα από μηνιαία και σύμφωνα με την τυχόν ισχύουσα συλλογική σύμβαση ναυτικής εργασίας που έχει εφαρμογή.

2. Οι ναυτικοί λαμβάνουν μηνιαίως λογαριασμό των αποδοχών που οφείλονται και των ποσών που καταβλήθηκαν, συμπεριλαμβανομένων των μισθών, των πρόσθετων αμοιβών και της συναλλαγματικής ισοτιμίας που χρησιμοποιήθηκε, όταν η πληρωμή έγινε σε νόμισμα ή με ισοτιμία διαφορετική από τη συμφωνημένη.

3. Οι πλοιοκτήτες λαμβάνουν μέτρα έτσι ώστε να παρέχεται στους ναυτικούς μέσο αποστολής του συνόλου ή τμήματος των αποδοχών τους στις οικογένειες τους ή στα εξαρτώμενα από αυτούς μέλη ή άλλους νόμιμους δικαιούχους. Τέτοια μέτρα τουλάχιστον περιλαμβάνουν:

α. σύστημα που παρέχει στους ναυτικούς τη δυνατότητα, κατά το χρόνο σύναψης της σύμβασης ναυτολόγησης ή κατά τη διάρκεια αυτής, να αποδώσουν, εάν το επιθυμούν, ποσοστό του μισθού τους το οποίο θα καταβάλλεται σε τακτά διαστήματα στις οικογένειές τους με τραπεζική μεταφορά ή με παρόμοια μέσα, και

β. ότι το ποσοστό αυτό εμβάζεται εγκαίρως και απευθείας στο πρόσωπο ή τα πρόσωπα που όρισαν οι ναυτικοί.

4. Οποιαδήποτε χρέωση ποσού για την υπηρεσία που αναφέρεται στην παράγραφο 3 θα είναι εύλογη και η συναλλαγματική ισοτιμία, εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά σε τυχόν ισχύουσα συλλογική σύμβαση ναυτικής εργασίας που έχει εφαρμογή, θα είναι σύμφωνη με αυτή που δημοσιεύεται από την Τράπεζα της Ελλάδος.

5. Οι Λιμενικές ή Προξενικές Αρχές παρεμβαίνουν συμφιλιοτικά για την επίλυση ή διευθέτηση διαφοράς οικονομικής φύσης που ανακύπτει εκ της σύμβασης ναυτολόγησης μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών, εφόσον ζητηθεί από αυτά. Η κατά το προηγούμενο εδάφιο παρέμβαση είναι ανεξάρτητη από την κίνηση διαδικασιών στο πλαίσιο ποινικού, διοικητικού ή/και πειθαρχικού ελέγχου, που προβλέπει η νομοθεσία και τελεί υπό την

⁴² Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, Ιούνιος 2013

επιφύλαξη αρμοδιότητας των Ελληνικών δικαστικών αρχών, στις οποίες έχουν δικαίωμα να προσφεύγουν οι πλοιοκτήτες και οι ναυτικοί.

6. Κατά τη σύναψη συλλογικών συμβάσεων ναυτικής εργασίας, οι οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών, όπως και κατά την κατάρτιση της σύμβασης ναυτολόγησης τα συμβαλλόμενα μέρη, λαμβάνουν δεόντως υπόψη τις Οδηγίες του Μέρους Β΄ του Κώδικα της Σύμβασης και ιδίως την Οδηγία Β 2.2.. Καμία διάταξη των παραπάνω Οδηγιών δεν θίγει τους όρους των ισχυουσών συλλογικών συμβάσεων ναυτικής εργασίας που έχουν εφαρμογή.

7. Με μέριμνα του πλοιάρχου τηρούνται επί του πλοίου στοιχεία σχετικά με την εφαρμογή των παραγράφων 2 και 3, ώστε να είναι διαθέσιμα σε περίπτωση που ζητηθούν από αρμόδιες αρχές.

- **Ώρες εργασίας και ώρες ανάπαυσης**⁴³

1. Με το παρόν άρθρο καθορίζονται τα περί οργάνωσης του χρόνου εργασίας και ανάπαυσης των ναυτικών στο πλοίο, υπό την επιφύλαξη απαιτήσεων της νομοθεσίας για την εφαρμογή της Δ.Σ. STCW και αυτής περί μεγίστου χρόνου απασχόλησης πληρωμάτων Ε/Γ και Ε/Γ-Ο/Γ ταχυπλόων πλοίων που εκτελούν πλόες εσωτερικού και εμπίπτουν στην εφαρμογή του Κώδικα Ταχυπλόων Πλοίων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) ή του Κώδικα Δυναμικώς Υποστηριζόμενων Σκαφών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ).

2. Για την εφαρμογή του παρόντος, ο όρος:

α) «ώρες εργασίας» σημαίνει το χρόνο κατά τη διάρκεια του οποίου ο ναυτικός υποχρεούται να εργάζεται για λογαριασμό του πλοίου.

β) «ώρες ανάπαυσης» σημαίνει το χρόνο εκτός των ωρών εργασίας. Ο όρος αυτός δεν περιλαμβάνει τα σύντομα διαλείμματα.

3. Υπό την επιφύλαξη των παραγράφων 5 και 6, το σύνηθες πρότυπο ωράριο εργασίας ναυτικού βασίζεται, κατά κανόνα, σε εργάσιμη ημέρα οκτώ ωρών με μια ημέρα

⁴³ Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, Ιούνιος 2013

ανάπαυσης την εβδομάδα και με ανάπαυση κατά τις δημόσιες αργίες. Με συλλογικές συμβάσεις ναυτικής εργασίας μπορούν να καθορίζονται τα ανώτατα όρια του κανονικού χρόνου εργασίας των ναυτικών στη βάση του προτύπου που καθορίζεται στον παρόν άρθρο.

4. Εντός των ορίων των παραγράφων 5 έως 6, ο πλοιοκτήτης εφαρμόζει για την οργάνωση του προγράμματος εργασίας σχήμα ελαχίστου αριθμού ωρών ανάπαυσης, ο οποίος παρέχεται σε μια δεδομένη χρονική περίοδο.

5. Τα όρια των ωρών ανάπαυσης έχουν ως ακολούθως:

α. δέκα (10) ώρες μέσα σε οποιαδήποτε περίοδο είκοσι τεσσάρων (24) ωρών και

β. εβδομήντα επτά (77) ώρες μέσα σε οποιαδήποτε περίοδο επτά (07) ημερών.

6. Οι ώρες ανάπαυσης δεν μπορεί να διαιρούνται σε περισσότερες από δύο περιόδους, η μία από τις οποίες διαρκεί τουλάχιστον έξι (06) ώρες, ενώ το διάστημα μεταξύ διαδοχικών περιόδων ανάπαυσης δεν υπερβαίνει τις δεκατέσσερις (14) ώρες.

7. Τα προβλεπόμενα γυμνάσια στο πλοίο διεξάγονται κατά τρόπο ώστε να ελαχιστοποιείται η διακοπή των περιόδων ανάπαυσης και να μην προξενείται κόπωση.

8. Στην περίπτωση που ναυτικός ευρίσκεται σε άμεση διάθεση, όπως στην περίπτωση αστελέχωτου μηχανοστασίου, λαμβάνει επαρκή αντισταθμιστική περίοδο ανάπαυσης εάν η κανονική περίοδος ανάπαυσής του διαταράσσεται από κλήσεις για εργασία.

9. Σε περίπτωση διακοπής της ανάπαυσης για τους λόγους των παραγράφων 7 και 8 και εφόσον το θέμα δεν ρυθμίζεται διαφορετικά από τυχόν ισχύουσα συλλογική σύμβαση ναυτικής εργασίας που έχει εφαρμογή, επαρκής αντισταθμιστική περίοδος ανάπαυσης παρέχεται εντός ενός (01) μηνός.

10. Σε ευπρόσιτο μέρος στο πλοίο, αναρτάται πίνακας στον οποίο εμφανίζεται η διευθέτηση του χρόνου εργασίας επί του πλοίου και περιλαμβάνεται για κάθε θέση εργασίας τουλάχιστον:

α. το χρονοδιάγραμμα της υπηρεσίας όταν το πλοίο είναι στη θάλασσα και όταν το πλοίο είναι σε λιμένα και

β. το ελάχιστο σύνολο ωρών ανάπαυσης όπως καθορίζεται στο παρόν ή σε ισχύουσα συλλογική σύμβαση ναυτικής εργασίας που έχει εφαρμογή.

Ο πίνακας που αναφέρεται στην παράγραφο αυτή συντάσσεται σύμφωνα με το πρότυπο που καθορίζεται, ως προς τα στοιχεία περιεχομένου του, στο Παράρτημα Γ΄ του παρόντος Κανονισμού, στην ελληνική και στην αγγλική γλώσσα.

11. Με μέριμνα του πλοίαρχου τηρείται για χρονικό διάστημα τουλάχιστον ενός μηνός επί του πλοίου αρχείο των καθημερινών ωρών ανάπαυσης των ναυτικών και είναι διαθέσιμο για έλεγχο από τις αρμόδιες αρχές, ώστε να εξασφαλίζεται η τήρηση των διατάξεων των παραγράφων 5 έως 10. Οι ναυτικοί λαμβάνουν αντίγραφο των στοιχείων του αρχείου που τους αφορούν, το οποίο υπογράφεται από τον πλοίαρχο ή από μέλος πληρώματος εξουσιοδοτημένο από τον πλοίαρχο και από τους ναυτικούς. Το αρχείο συντάσσεται σύμφωνα με το πρότυπο που καθορίζεται, ως προς τα στοιχεία περιεχομένου του, στο Παράρτημα Δ΄ του παρόντος Κανονισμού, στην ελληνική και στην αγγλική γλώσσα. Το αρχείο των καθημερινών ωρών ανάπαυσης των ναυτικών εξετάζεται και θεωρείται κατά τους ελέγχους εφαρμογής της νομοθεσίας περί οργάνωσης χρόνου εργασίας και ανάπαυσης ναυτικών από τις Λιμενικές ή Προξενικές Αρχές και τις αρμόδιες Υπηρεσίες του ΥΝΑ.

12. Για πλοία που εκτελούν πλόες σε περιοχές που ισχύει η ίδια τοπική ώρα, οι ώρες και τα χρονικά διαστήματα καταχωρούνται σε τοπική ώρα και για πλοία που εκτελούν πλόες σε περιοχές όπου η τοπική ώρα αλλάζει, καταχωρούνται σε “παγκόσμιο χρόνο συντονισμού” (UTC).

13. Με συλλογικές συμβάσεις ναυτικής εργασίας επιτρέπεται να ορίζονται εξαιρέσεις από τα όρια των παραγράφων 5 και 6. Οι εξαιρέσεις αυτές τηρούν, κατά το δυνατό, τα πρότυπα που καθορίζονται παραπάνω, μπορούν όμως να λαμβάνουν υπόψη συχνότερες ή μεγαλύτερες περιόδους άδειας ή να προβλέπουν τη χορήγηση αντισταθμιστικής άδειας για ναυτικούς που μετέχουν σε φυλακές γέφυρας ή μηχανοστασίου ή για ναυτικούς που εργάζονται σε πλοία που εκτελούν βραχείς πλόες.

14. Ο πλοίαρχος έχει το δικαίωμα να απαιτεί από ναυτικό να εκτελεί όσες ώρες εργασίας απαιτούνται για την άμεση ασφάλεια του πλοίου, των ατόμων που επιβαίνουν σε αυτό ή του φορτίου ή για την παροχή βοήθειας σε άλλο πλοίο ή άτομα που ευρίσκονται σε κατάσταση κινδύνου στη θάλασσα. Στις περιπτώσεις αυτές, ο πλοίαρχος μπορεί να αναστείλει την ισχύ του προγράμματος ωρών ανάπαυσης και να απαιτήσει από ναυτικό να εκτελέσει όσες ώρες εργασίας απαιτούνται μέχρις ότου αποκατασταθεί η ομαλή

κατάσταση. Μόλις καταστεί δυνατό μετά την αποκατάσταση των κανονικών συνθηκών, ο πλοίαρχος εξασφαλίζει τη χορήγηση επαρκούς περιόδου ανάπαυσης σε όλους τους ναυτικούς που εκτέλεσαν εργασία στη διάρκεια περιόδου ανάπαυσης, σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα υπηρεσίας. Σε περίπτωση αναστολής του προγράμματος ωρών ανάπαυσης κατά τα ανωτέρω καταχωρείται σε εύλογο χρονικό διάστημα μετά τη λήξη του περιστατικού σχετική εγγραφή σε στήλη σχολίων της μερίδας του αρχείου που αφορά στο ναυτικό.

15. Ναυτικοί που εκτελούν φυλακές, για τους οποίους πιστοποιείται από προσοντούχο σύμφωνα με το άρθρο 3 ιατρό ότι έχουν προβλήματα υγείας που οφείλονται στην εργασία τη νύκτα, μεταφέρονται εφόσον είναι δυνατό, σε εργασία την ημέρα για την οποία είναι κατάλληλοι.

16. Εφόσον ζητηθεί από δημόσια αρχή, οι πλοιοκτήτες παρέχουν πληροφορίες σχετικά με ναυτικούς που εργάζονται κατά τη νύκτα.

17. Για το χρόνο εργασίας, ανάπαυσης, τα διαλείμματα και τις εργασίες σε περίπτωση ανώτερης βίας των νέων ναυτικών, ηλικίας μικρότερης των δεκαοκτώ (18), εφαρμογή έχουν οι διατάξεις του π.δ. 407/2001 *«Μέτρα για την προστασία των νέων που απασχολούνται με σχέση ναυτικής εργασίας στο ναυτιλιακό και στον αλιευτικό τομέα για την προσαρμογή προς την οδηγία 94/33/ΕΚ»* (Α' 289).

18. Ο πλοιοκτήτης λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα συμπεριλαμβανομένης της παροχής στον πλοίαρχο των απαραίτητων πόρων για τη συμμόρφωση προς τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με το παρόν άρθρο. Ο πλοίαρχος λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίζει την εφαρμογή των απαιτήσεων που απορρέουν από το παρόν άρθρο και συνεργάζεται για το σκοπό αυτό με τον πλοιοκτήτη. Ιδίως, μεριμνά για τη διευθέτηση του συστήματος τήρησης φυλακών, κατά τέτοιο τρόπο ώστε η αποτελεσματικότητα όλου του προσωπικού που μετέχει σε φυλακές να μην επηρεάζεται από την κόπωση, καθώς και για την οργάνωση των καθηκόντων τους ώστε στο προσωπικό της πρώτης φυλακής κατά τον απόπλου και στο προσωπικό που αναλαμβάνει διαδοχικές φυλακές να έχει χορηγηθεί επαρκής ανάπαυση και να είναι κατά τα άλλα ικανό για την εκτέλεση των καθηκόντων του.

19. Αντίγραφο του παρόντος άρθρου και της τυχόν ισχύουσας συλλογικής σύμβασης ναυτικής εργασίας που έχει εφαρμογή τηρούνται επί του πλοίου ώστε να είναι εύκολα προσιτά στο πλήρωμα.

- **Δικαίωμα αδείας**⁴⁴

1. Οι ναυτικοί που εργάζονται στα πλοία δικαιούνται να λαμβάνουν ετήσια άδεια μετ' αποδοχών σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου. Η ετήσια άδεια μετ' αποδοχών υπολογίζεται στη βάση τουλάχιστον 2,5 ημερολογιακών ημερών ανά μήνα εργασίας, ενώ για διαστήματα μικρότερα του μηνός ο υπολογισμός γίνεται κατ' αναλογία. Η διάρκεια και οι όροι χορήγησης της ετήσιας άδειας μετ' αποδοχών καθορίζονται από την τυχόν ισχύουσα συλλογική σύμβαση ναυτικής εργασίας που εφαρμόζεται ή/και την σύμβαση ναυτολόγησης. Η ελάχιστη περίοδος ετήσιας άδειας μετ' αποδοχών δεν αντικαθίσταται από αντισταθμιστικό επίδομα, εκτός από τις περιπτώσεις κατά τις οποίες λήγει η σχέση εργασίας πριν τη χορήγησή της.

2. Ο χρόνος που αντιστοιχεί στην παρακολούθηση εγκεκριμένου προγράμματος ναυτικής επαγγελματικής κατάρτισης επί του πλοίου ή σε ασθένεια/ τραυματισμό του ναυτικού που νοσηλεύεται επί πλοίου, υπολογίζονται ως μέρος της περιόδου εργασίας. Οι δικαιολογημένες απουσίες από την εργασία δεν συμπεριλαμβάνονται στην ετήσια άδεια.

3. Υπό την επιφύλαξη τυχόν ειδικότερων όρων ισχύουσας συλλογικής σύμβασης ναυτικής εργασίας που έχει εφαρμογή, κάθε συμφωνία παραίτησης από το δικαίωμα στη λήψη της ετήσιας άδειας μετ' αποδοχών είναι άκυρη και απαγορεύεται.

4. Ο χρόνος λήψης της ετήσιας άδειας, εκτός εάν καθορίζεται διαφορετικά από οικείους όρους τυχόν ισχύουσας συλλογικής σύμβασης ναυτικής εργασίας που έχει εφαρμογή, ορίζεται από τον πλοίαρχο κατά την κρίση του λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες του

⁴⁴ Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, Ιούνιος 2013

πλοίου. Ο ναυτικός που λαμβάνει ετήσια άδεια ανακαλείται μόνο σε περιπτώσεις ακραίας επείγουσας ανάγκης και με τη συγκατάθεσή του.

5. Κατά τη σύναψη συλλογικών συμβάσεων ναυτικής εργασίας, οι οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών, όπως και κατά την κατάρτιση της σύμβασης ναυτολόγησης τα συμβαλλόμενα μέρη, λαμβάνουν δεόντως υπόψη τις Οδηγίες του Μέρους Β΄ του Κώδικα της Σύμβασης και ιδίως την Οδηγία Β 2.4..

6. Στους ναυτικούς, με σκοπό την αναγνυχή τους και την ωφέλεια της υγείας τους, χορηγείται άδεια εξόδου στη ξηρά από τον πλοίαρχο ή το νόμιμο αναπληρωτή του, ο οποίος ορίζει και τη διάρκεια της απουσίας τους, όταν το πλοίο βρίσκεται σε λιμένα ή εν όρμω. Για τη χορήγηση λαμβάνονται υπόψη οι λειτουργικές απαιτήσεις της θέσης και της ειδικότητας των ναυτικών σε σχέση με τις ανάγκες του πλοίου, καθώς και οικείοι όροι τυχόν ισχύουσας συλλογικής σύμβασης ναυτικής εργασίας που εφαρμόζεται.

- **Παλιννόστηση ναυτικών⁴⁵**

1. Οι ναυτικοί που εργάζονται στα πλοία δικαιούνται αδαπάνως γι' αυτούς παλιννόστηση, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος και υπό την επιφύλαξη ευμενέστερων γι' αυτούς οικείων όρων τυχόν ισχύουσας συλλογικής σύμβασης ναυτικής εργασίας που έχει εφαρμογή ή της σύμβασης ναυτολόγησης.

2. Οι πλοιοκτήτες κατέχουν έγγραφη απόδειξη χρηματοοικονομικής ασφάλισης, όπως εγγυητική επιστολή τραπεζής ή άλλου πιστωτικού ιδρύματος, σύμβαση ή/και πιστοποιητικό με αλληλασφαλιστικό οργανισμό, ιδίως μέλος της Διεθνούς Ομάδας Αλληλασφαλιστικών Οργανισμών (International Group of P & I Clubs) ή και άλλες αποτελεσματικές μορφές ασφάλισης, για την κάλυψη των υποχρεώσεών τους περί παλιννόστησης ναυτικών σύμφωνα με το παρόν άρθρο, εφόσον τέτοιες υφίστανται. Στην περίπτωση που η χρησιμοποιούμενη γλώσσα στα παραπάνω έγγραφα στοιχεία για τα πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες ή πλόες από λιμένα ή μεταξύ λιμένων άλλου κράτους, δεν είναι η αγγλική, το κείμενο αυτών περιλαμβάνει τουλάχιστον μετάφραση σε αυτή.

⁴⁵ Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, Ιούνιος 2013

3. Οι ναυτικοί δικαιούνται παλιννόστηση με δαπάνη του πλοιοκτήτη στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α. κατά τη λήξη της περιόδου γνωστοποίησης που προβλέπεται από τις διατάξεις που διέπουν τη σύμβαση ναυτολόγησης.

β. όταν η σύμβαση ναυτολόγησης λυθεί:

αα. από τον πλοιοκτήτη, ή

ββ. από το ναυτικό, και επίσης

γ. όταν οι ναυτικοί δεν μπορούν πλέον να εκτελούν τα καθήκοντά τους σύμφωνα με τη σύμβαση ναυτολόγησης ή δεν μπορεί να αναμένεται να τα εκτελέσουν υπό τις συγκεκριμένες περιστάσεις.

4. Περιστάσεις κατά τις οποίες οι ναυτικοί δικαιούνται παλιννόστηση σύμφωνα με την παράγραφο 3β και γ είναι:

α. ασθένεια ή τραυματισμός ή άλλη κατάσταση υγείας που απαιτεί την παλιννόστησή τους, που δεν οφείλεται σε εκούσια πράξη ή ίδιον των ναυτικών πταίσμα, εφόσον κριθούν ιατρικώς κατάλληλοι να ταξιδέψουν.

β. απώλεια του πλοίου.

γ. αποβολή της Ελληνικής σημαίας.

δ. εκποίηση του πλοίου σε δημόσιο πλειστηριασμό.

ε. απόλυση για οποιαδήποτε αιτία που δεν δύναται να καταλογισθεί στους ναυτικούς.

στ. εκείνες που ορίζονται σύμφωνα με τυχόν ισχύουσα συλλογική σύμβαση ναυτικής εργασίας που έχει εφαρμογή ή τη σύμβαση ναυτολόγησης.

5. Οι ναυτικοί δεν δικαιούνται παλιννόστηση στις περιπτώσεις που:

α. η σύμβαση ναυτολόγησης λύθηκε λόγω παράβασης των καθηκόντων και υποχρεώσεων των ναυτικών.

β. η σύμβαση ναυτολόγησης είχε καταρτισθεί για ορισμένο πλου του πλοίου.

γ. μετά την απόλυση σύναψαν νέα σύμβαση ναυτολόγησης.

δ. η σύμβαση ναυτολόγησης αορίστου χρόνου λυθεί πριν την συμπλήρωση του έτους από τη σύναψή της ή πριν τη συμπλήρωση χρονικού διαστήματος που καθορίζεται από τη σύμβαση ναυτολόγησης ή την τυχόν ισχύουσα συλλογική σύμβαση ναυτικής εργασίας που έχει εφαρμογή, το οποίο είναι μικρότερο από δώδεκα (12) μήνες.

6. Το προς παλιννόστηση δικαίωμα του ναυτικού νοείται ως δικαίωμα αυτού να επιστρέψει στη χώρα της ιθαγενείας/ κατοικίας του ή στον λιμένα έναρξης του πλου ή στον τόπο υπογραφής της σύμβασης ναυτολόγησης ή σε οποιοδήποτε άλλο τόπο που μπορεί να συμφωνείται κατά τη σύναψη της σύμβασης ναυτολόγησης.

7. Νέοι ναυτικοί, ηλικίας μικρότερης των δεκαοκτώ, που έχουν υπηρετήσει στο πλοίο για τουλάχιστον τέσσερις (04) μήνες κατά τη διάρκεια του πρώτου ταξιδιού τους στο εξωτερικό και θεωρηθεί προφανές κατά την κρίση του πλοιάρχου, σε συνεργασία με τον προϊστάμενο της υπηρεσίας που ανήκουν και κατόπιν συνεννόησης με τον πλοιοκτήτη, ότι δεν είναι κατάλληλοι και ικανοί για το ναυτικό επάγγελμα, έχουν δικαίωμα να παλιννοστηθούν χωρίς δική τους επιβάρυνση από τον πρώτο κατάλληλο λιμένα, στον οποίο υπάρχουν Ελληνικές προξενικές Αρχές ή προξενικές Αρχές της χώρας εθνικότητας ή κατοικίας τους, ώστε να παρέχουν κάθε αναγκαία συνδρομή για την ολοκλήρωση της παλιννόστησης. Εφόσον δεν εκπληρούνται ο όρος περί ύπαρξης των αναφερόμενων πιο πάνω προξενικών Αρχών και η παλιννόστηση του ναυτικού κατά την κρίση του πλοιάρχου είναι άμεσα αναγκαία, αυτή πραγματοποιείται από κατάλληλο λιμένα της επιλογής του και σύμφωνα με οδηγίες του πλοιοκτήτη. Περί των περιπτώσεων που αφορά η παράγραφος αυτή, καθώς και των συντρέχοντων λόγων, ο πλοίαρχος ενημερώνει την αρχή που εξέδωσε τα έγγραφα που έδωσαν στους ναυτικούς τη δυνατότητα να αναλάβουν εργασία στη θάλασσα και, σε κάθε περίπτωση τη Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας του ΥΝΑ.

8. Το κόστος που βαρύνει τον πλοιοκτήτη για την παλιννόστηση των ναυτικών περιλαμβάνει τουλάχιστον το κόστος της μεταφοράς προς τον προορισμό που επελέγη για την παλιννόστηση, της ενδιαίτησης και διατροφής από τη στιγμή που οι ναυτικοί φεύγουν από το πλοίο έως ότου φθάσουν στον προορισμό παλιννόστησης. Ο πλοιοκτήτης έχει την ευθύνη των ρυθμίσεων παλιννόστησης των ναυτικών των πλοίων τους με κατάλληλα και ταχεία μέσα, λαμβάνοντας υπόψη ότι για αποστάσεις που υπερβαίνουν τα 500 χιλιόμετρα, ο κανονικός τρόπος μεταφοράς είναι αεροπορικός. Όταν ο ναυτικός παλιννοστεύει ως μέλος πληρώματος δικαιούται της αμοιβής για τις υπηρεσίες του διαρκούντος του ταξιδιού.

9. Εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά από τυχόν ισχύουσα συλλογική σύμβαση ναυτικής εργασίας που έχει εφαρμογή, το δικαίωμα παλιννόστησης, εκτός αυτού που ορίζεται

στην παράγραφο 4α', παραγράφεται εάν οι ναυτικοί δεν το ασκήσουν εντός σαρανταοκτώ (48) ωρών από το χρόνο γένεσης του δια δηλώσεως προς τον πλοίαρχο.

10. Οι πλοιοκτήτες δεν επιτρέπεται να απαιτούν από τους ναυτικούς να καταβάλουν προκαταβολή έναντι του κόστους της παλιννόστησης κατά την έναρξη της απασχόλησής τους, ούτε και να ανακτούν το κόστος της παλιννόστησης από το μισθό ή τα λοιπά δικαιώματα των ναυτικών, εκτός της περίπτωσης που ο ναυτικός προέβη σε πράξη ή παράλειψη κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας γενικά ή κατά την άσκηση ειδικών καθηκόντων του, που αντιβαίνει στις νομικές ή ηθικές υποχρεώσεις του, καθώς και εκτός περιπτώσεων που καθορίζονται σύμφωνα με τυχόν ισχύουσα συλλογική σύμβαση που έχει εφαρμογή.

11. Αντίγραφο του παρόντος άρθρου φέρεται επί του πλοίου και διατίθεται με μέριμνα του πλοίαρχου στους ναυτικούς σε κατανοητή γλώσσα.

- **Επίπεδα στελέχωσης** ⁴⁶

1. Τα πλοία είναι στελεχωμένα σύμφωνα με την οργανική σύνθεση πληρώματός τους και με τις προς τούτο ισχύουσες ρυθμίσεις.

2. Πλοία που εκτελούν πλόες από μία χώρα σε λιμένα εκτός της χώρας αυτής, και πλοία που δραστηριοποιούνται από λιμένα ή μεταξύ λιμένων εκτός Ελλάδος εφοδιάζονται με Έγγραφο Ελάχιστης Ασφαλούς Στελέχωσης. Το Έγγραφο Ελάχιστης Ασφαλούς Στελέχωσης που εκδίδεται σύμφωνα με τον Κανονισμό V/ 14 παράγραφος 2 του κεφαλαίου V της Δ.Σ. SOLAS καλύπτει τις απαιτήσεις του παρόντος. Για πλοία που εκτελούν πλόες εσωτερικού, το ναυτολόγιο καλύπτει την απαίτηση περί του παραπάνω εγγράφου.

- **Σταδιοδρομία, ανάπτυξη ικανοτήτων και ευκαιρίες απασχόλησης ναυτικών**

⁴⁶ Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, Ιούνιος 2013

1. Εθνικές πολιτικές για την προώθηση της απασχόλησης στο ναυτικό τομέα και την ενθάρρυνση της σταδιοδρομίας και της ανάπτυξης ικανοτήτων και καλύτερων ευκαιριών απασχόλησης για τους ναυτικούς που κατοικούν στην Ελλάδα, αναπτύσσονται και εφαρμόζονται από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου σε συνεργασία με κάθε φορέα της ελληνικής Διοίκησης που απαιτείται.

2. Σκοπός των πολιτικών αυτών είναι:

α. να υφίσταται διαθέσιμο, σταθερό και ικανό, εξ απόψεως προσόντων, ναυτεργατικό δυναμικό για την κάλυψη των αναγκών στελέχωσης των πλοίων.

β. να βοηθήσουν τους ναυτικούς να ενισχύσουν τις ικανότητες, τα προσόντα και τις ευκαιρίες απασχόλησής τους σε κάθε προσφερόμενη θέση εργασίας στις θαλάσσιες μεταφορές.

3. Κατά την ανάπτυξη και εφαρμογή των αναφερόμενων στην παράγραφο 1 πολιτικών λαμβάνονται υπόψη ιδίως, εκθέσεις του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, του Συμβουλίου Ναυτικής Εκπαίδευσης, του Διοικητικού Συμβουλίου του Γραφείου Εύρεσης Ναυτικής Εργασίας και του Διοικητικού Συμβουλίου του Οίκου Ναύτου. Τα παραπάνω Συμβούλια για τη σύνταξη τέτοιων εκθέσεων, λαμβάνουν δεόντως υπόψη τους το περιεχόμενο της Οδηγίας B2.8 της Σύμβασης.

4. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου είναι ανεξάρτητες από τις αρμοδιότητες του ΥΝΑ που ασκούνται σύμφωνα με την παράγραφο 3 του Προτύπου A2.8 της Σύμβασης.

3.3 Ανάλυση ερωτηματολογίων σχετικά με την εργασία στα πλοία

Στα πλαίσια της εργασίας μοιράστηκε σε εταιρίες που ασχολούνται με τον κλάδο ένα ερωτηματολόγιο σχετικά με τον ρόλο που διαδραματίζουν οι εργαζόμενοι μέσα στην εταιρία, τα κίνητρα που τους δίνονται για καλύτερη απόδοση, την εκπαίδευση που τους παρέχεται καθώς και τα μέτρα ασφάλειας και υγιεινής που λαμβάνονται για την προστασία των εργαζομένων στον κλάδο.

Πιο αναλυτικά, οι εργαζόμενοι μιας ναυτιλιακής εταιρίας, όπου οι κύριοι τομείς δράσεις είναι οι εμπορικοί με εννέα συνολικά πλοία και αριθμό εργαζομένων τριάντα, έδωσαν τις εξής απαντήσεις:

- Η πλειοψηφία των ερωτηθέντων συμφωνεί ότι η ανώτατη διοίκηση της εταιρίας παρακινεί τους εργαζομένους να συμμετέχουν στις διαδικασίες βελτίωσης της παραγωγής.
- Η επιχείρηση δεν δίνει αρκετά κίνητρα στους εργαζομένους για να βελτιώσουν της απόδοσή τους ενώ παράλληλα η αξιολόγηση του προσωπικού δεν βασίζεται σε κάποια συγκεκριμένη διαδικασία με αποτέλεσμα να μην είναι τόσο εύκολη η πραγματοποίησή της.
- Οι περισσότεροι από τους ερωτηθέντες απάντησαν ότι οι εργαζόμενοι έχουν το δικαίωμα και τη δυνατότητα να εκφράζουν την άποψή τους σχετικά με ζητήματα όπως το ωράριο εργασίας ο μισθός κτλ., κάτι που ίσως να πηγάζει από το γεγονός ότι οι περισσότεροι εργαζόμενοι διαθέτουν τις κατάλληλες δεξιότητες και γνώσεις αφήνοντας απόλυτα ευχαριστημένους τους ιδιοκτήτες – υπεύθυνους της επιχείρησης. Αυτός είναι και ο λόγος που οι περισσότεροι πιστεύουν πως οδήγησε στην πολύ μικρή εναλλαγή των θέσεων εργασίας μέσα στην εταιρία.
- Δεν δίνονται αρκετές ευκαιρίες περαιτέρω εκπαίδευσης μέσω της εταιρίας. Κάτι τέτοιο όμως δεν προκαλεί σημαντική δυσαρέσκεια στους εργαζομένους οι οποίοι δίνουν μεγαλύτερη σημασία στα μέτρα ασφάλειας και υγιεινής που παρέχονται από τους υπεύθυνους της εταιρίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΤΙ ΣΥΜΒΑΙΝΕΙ ΤΕΛΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία διαδραματίζει παραδοσιακά πρωταγωνιστικό ρόλο στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές ιδιαίτερα δε κατά τις τελευταίες τρεις δεκαετίες. Παρά τις μεγάλες επιχειρηματικές προκλήσεις που θέτει η δραστηριοποίηση επιχειρήσεων στον παγκοσμίου εμβέλειας κλάδο των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών και τους σημαντικούς κινδύνους που συνεπάγονται οι κατά καιρούς κρίσεις που πλήττουν την παγκόσμια ναυλαγορά, η απελευθερωμένη από κρατικές παρεμβάσεις ελληνική ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα έχει καταφέρει να διατηρήσει την ηγετική θέση της στην παγκόσμια οικονομική σκηνή με συνεχή αύξηση της δυναμικότητας του ελληνόκτητου στόλου. Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία είναι ένας κλάδος με ισχυρή παρουσία στην παγκόσμια οικονομία, με τους Έλληνες πλοιοκτήτες να επιχειρούν παραδοσιακά σε μία άκρως ανταγωνιστική παγκόσμια αγορά, στην οποία ναυτιλιακές επιχειρήσεις από όλες τις χώρες του κόσμου επιδιώκουν να συμμετέχουν και να διαπρέπουν. Ωστόσο, η παράδοση και η βαθειά γνώση των ιδιαιτεροτήτων, αντιξοοτήτων και κινδύνων που χαρακτηρίζουν τη συγκεκριμένη αγορά αποτελούν ισχυρό συγκριτικό πλεονέκτημα για τις ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οι οποίες επί δεκαετίες τώρα καταφέρνουν να ευρίσκονται στην πρωτοπορία και να διατηρούν το μερίδιο της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας στην παγκόσμια αγορά ναυτιλιακών μεταφορών σε υψηλό επίπεδο. Το μερίδιο αυτό ανερχόταν στο τέλος του 2008 σε άνω του 16,8% της παγκόσμιας μεταφορικής δυναμικότητας (μετρούμενης σε dwt1), παρότι στην περίοδο 2004-2008 σημειώθηκε σταδιακή πτώση αυτού του μεριδίου από περίπου 20,3% που ήταν το 2003 και 17,4% που ήταν το 1997.⁴⁷

Μάλιστα, με βάση το ύψος των παραγγελιών νέων πλοίων που έχουν ανατεθεί από ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις το 2008 και με βάση τις διαφαινόμενες επιπτώσεις στη διάρθρωση του παγκοσμίου στόλου μετά την πρόσφατη παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση, εκτιμάται ότι το μερίδιο της ελληνόκτητου ναυτιλίας θα ανακάμψει σε επίπεδα άνω του 17,0% από το 2013.

⁴⁷ UNCTAD, «Review of Maritime Transport», διάφορα τεύχη.

Το σπουδαιότερο είναι ότι στη δεκαετία του 2000 οι δεσμοί της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας με την εγχώρια ελληνική οικονομία έχουν ενισχυθεί σημαντικά, μέσω των περίπου 1.200 ναυτιλιακών εταιριών που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα, με αποτέλεσμα την εντυπωσιακή αύξηση των καθαρών εισπράξεων από τη ναυτιλία στο εξωτερικό ισοζύγιο των τρεχουσών συναλλαγών (ΙΤΣ) της χώρας στο 4,06% του ΑΕΠ το 2008, από 2,2% του ΑΕΠ το 2002 και 3,1% του ΑΕΠ το 2000.

Βέβαια, η παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση του 2008-2009 είχε εξαιρετικά δυσμενείς επιπτώσεις στην ανάπτυξη και το διεθνές εμπόριο και, σε συνδυασμό με την τεράστια αύξηση της προσφοράς μεταφορικής δυναμικότητας (με τη ναυπήγηση και την είσοδο στην αγορά ενός μεγάλου αριθμού νέων επιχειρήσεων και πλοίων στην περίοδο 2004-2008), έχουν οδηγήσει σε εξαιρετικά υψηλή υπερβάλλουσα δυναμικότητα στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών από το δεύτερο εξάμηνο του 2008 και, κατά συνέπεια, σε κατακόρυφη πτώση των ναύλων και των εσόδων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Όσον αφορά την ελληνική οικονομία, η κρίση στη ναυτιλία συνεπάγεται πτώση των καθαρών εισπράξεων από τη ναυτιλία στο ΙΤΣ κατά 33,6% στο επτάμηνο Ιανουαρίου – Ιουλίου 2009, έναντι ανόδου τους κατά 20,7% στο αντίστοιχο επτάμηνο του 2008. Για το έτος ως σύνολο η πτώση αυτών των καθαρών εσόδων εκτιμάται τώρα στο 25%, με απώλεια εσόδων €2,3 δισ. (περίπου 0,95% του ΑΕΠ) από το υψηλό επίπεδο του 2008.

Τα ερωτήματα όσον αφορά τις βραχυχρόνιες και μεσο-μακροχρόνιες εξελίξεις στον παγκόσμιο κλάδο των θαλασσιών μεταφορών είναι εξαιρετικής σημασίας και επηρεάζουν την ανάπτυξη όχι μόνο της ελληνικής ναυτιλίας στη δεκαετία του 2010 αλλά και της ελληνικής οικονομίας γενικότερα. Στο παρόν άρθρο παρουσιάζονται πρώτα περιληπτικά οι εξελίξεις στις θαλάσσιες μεταφορές κατά τις περιόδους της ανθήσεως (2002-2008) και κρίσεως (2008-2009) της παγκόσμιας οικονομίας. Στη συνέχεια εξετάζονται: α) η εντυπωσιακή παρουσία και εξέλιξη του ελληνόκτητου στόλου διαφόρων κατηγοριών πλοίων στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές και β) η σημαντική και διαχρονική συμβολή της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία.

4.1. Η άνοδος και η ύφεση των παγκοσμίων θαλάσσιων μεταφορών

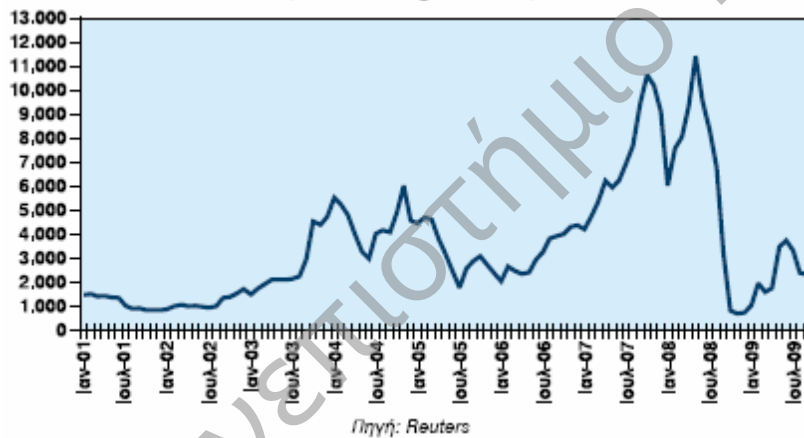
Όπως τονίσθηκε, οι θαλάσσιες μεταφορές συμβάλλουν στη μεταφορά τεράστιων ποσοτήτων χύδην φορτίων, δηλαδή πετρελαίου, άνθρακα, σιδηρομεταλλευμάτων, και άλλων πρώτων υλών και καυσίμων, καθώς και τροφίμων (δημητριακών, φρούτων, κ.ά.), εμπορευμάτων με τη χρήση των εμπορευματοκιβωτίων (containers) και άλλων αγαθών. Ειδικότερα, κατά την πενταετία πριν την παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση, οι θαλάσσιες μεταφορές γενικότερα και οι μεταφορές με containers ειδικότερα, γνώρισαν μεγάλη άνθηση λόγω των ταχύτατων ρυθμών αναπτύξεως των αναδυόμενων οικονομιών, με πρωταγωνιστές την Κίνα, την Ινδία, τη Βραζιλία, την Ρωσία και άλλες χώρες της ΝΑ Ασίας, στις οποίες μεταφέρθηκε μεγάλο μέρος της παγκόσμιας παραγωγής αγαθών όλων των ειδών. Η ταχεία αύξηση των επενδύσεων και της παραγωγής σε αυτές τις χώρες οδήγησε στην ταχεία αύξηση του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου (με μέσο ετήσιο ρυθμό 7,4% στην περίοδο 2002-2007) και στην απότομη αύξηση της ζήτησεως για θαλάσσιες μεταφορές και από τις δύο πλευρές της παραγωγικής διαδικασίας. Από τη μία πλευρά οδήγησε σε μεγάλη αύξηση της ζήτησεως για μεταφορά σε αυτές τις χώρες επενδυτικών αγαθών και πρώτων υλών (επί το πλείστον μηχανημάτων, μεταλλευμάτων, άνθρακα, πετρελαίου και βασικών τροφίμων) και από την άλλη σε μεγάλη αύξηση της ζήτησεως για μεταφορά εμπορευμάτων (σε μεγάλο βαθμό με χρήση εμπορευματοκιβωτίων) από αυτές τις χώρες στις χώρες καταναλώσεως αυτών των εμπορευμάτων (δηλαδή στην Ευρώπη, τις ΗΠΑ, και σε όλο τον κόσμο).

Η μεγάλη αύξηση της ζήτησεως της Κίνας και των άλλων αναδυόμενων οικονομιών για πετρέλαιο, άνθρακα, σιδηρομεταλλεύματα και άλλες πρώτες ύλες, τρόφιμα και μηχανήματα οδήγησε σε απότομη αύξηση των τιμών αυτών των προϊόντων στην περίοδο 2002-2008, με αποτέλεσμα οι τιμές αυτές να φθάσουν σε υπέρμετρα υψηλά επίπεδα τον Ιούλιο του 2008 (π.χ. η τιμή του πετρελαίου έφθασε τα \$ 148/βαρέλι), παρότι η παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση ξεκίνησε τον Αύγουστο του 2007.

Ταυτόχρονα, η ταχέως αυξανόμενη ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά των ανωτέρω προϊόντων οδήγησε στην εντυπωσιακή αύξηση των ναύλων μεταφοράς των προϊόντων αυτών στην περίοδο 2003-Ιούνιος 2008, όπως φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα.

Επιπλέον, οδήγησε στη μεγάλη αύξηση του αριθμού και της μέσης χωρητικότητας των πλοίων παγκοσμίως. Σύμφωνα με στοιχεία της Drewry Shipping Consultants που δημοσιεύονται στον Economist (30.7.2009), ενώ στα τέλη της δεκαετίας του 1990 παραδίδονταν 1.300 νέα πλοία (άνω των 500 dwt) ετησίως, με μέσο μέγεθος 13,5 χιλ. dwt, στη διετία 2007-2008 παραδόθηκαν περίπου 4 5.000 νέα πλοία (60% περισσότερα από ό,τι στη διετία 1997-1998) με μέσο μέγεθος 16,5 χιλ. dwt (30% μεγαλύτερο από την διετία 1997-1998).

Εξέλιξη δείκτη ναύλων βασικών πρώτων υλών (Baltic Freight Index)



Από την άλλη πλευρά, η ταχεία αύξηση των εξαγωγών ετοιμών προϊόντων από την Κίνα, την Ιαπωνία, την Γερμανία και από άλλες αναδύμενες αγορές έδωσε μεγάλη ώθηση στην ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μέσω εμπορευματοκιβωτίων. Έτσι, ο παγκόσμιος στόλος των containers, καθώς και το μέγεθος των πλοίων αυτών αυξήθηκε επίσης ταχύτατα με τα νεότευκτα containers να φθάνουν σε δυναμικότητα μεταφοράς έως και 15.000 εμπορευματοκιβωτίων. Επίσης, το κόστος μεταφοράς εμπορευμάτων με εμπορευματοκιβώτια αλλά και χύδην φορτίων μειώθηκε τόσο πολύ κατά την τελευταία

εικοσαετία, ώστε να καθίσταται όλο και λιγότερο σημαντικό ως παράγων προσδιορισμού του τόπου εγκαταστάσεως των παραγωγικών μονάδων των επιχειρήσεων ανά την υφήλιο. Επιπλέον των ανωτέρω, η ταχεία ανάπτυξη των παγκόσμιων θαλάσσιων μεταφορών στην περίοδο 2002-2008 οδήγησε και σε μεγάλη αύξηση των παραγγελιών για ναυπήγηση νέων πλοίων όλων των κατηγοριών. Τα νέα πλοία από αυτές τις παραγγελίες εκτιμάται ότι θα εισέρχονται σταδιακά στην αγορά στα επόμενα τέσσερα έτη. Για παράδειγμα, για τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων (bulk carriers) τα πλοία που έχουν παραγγελθεί και ευρίσκονται υπό κατασκευή παγκοσμίως εκτιμάται ότι αντιστοιχούν στα δύο τρίτα περίπου της υπάρχουσας μεταφορικής δυναμικότητας. Η ήδη μεγάλη αύξηση της μεταφορικής δυναμικότητας με την είσοδο στην αγορά νέων πλοίων, όπως προαναφέρθηκε, θεωρείται από τους αναλυτές ως βασικός παράγων που μαζί με την παγκόσμια κρίση οδήγησαν στην κατακόρυφη πτώση των ναύλων κατακρημνίζοντάς τους στο κατώτατο σημείο τους τον Δεκέμβριο του 2008. Υπάρχουν δε εκτιμήσεις (από τον Πρόεδρο της Ευρωπαϊκής Ενώσεως Πλοιοκτητών) ότι με τα σημερινά δεδομένα η υπερβάλλουσα δυναμικότητα του κλάδου μπορεί να υπερβεί τις ανάγκες που προκύπτουν από την αγορά κατά 50% ή και περισσότερο.

Η παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση που έλαβε εξαιρετικά μεγάλες διαστάσεις μετά το τρίτο τρίμηνο του 2008 οδήγησε στην εκ βάθρων ανατροπή του ανωτέρω αναπτυξιακού σκηνικού για την παγκόσμια εμπορική ναυτιλία, όπως αυτό ίσχυε έως τα μέσα του 2008. Η αύξηση του παγκοσμίου ΑΕΠ επιβραδύνθηκε απότομα στο 3,2% το 2008, από 5,2% το 2007, ενώ μετατράπηκε σε πρωτοφανή πτώση κατά 1,1% το 2009. Ταυτόχρονα, η αύξηση του παγκοσμίου εμπορίου αγαθών επιβραδύνθηκε στο 3,2% το 2008, από 6,6% το 2007 και 9,3% το 2006, για να σημειώσει δραματική πτώση κατά 11,9% το 2009, με αναμενόμενη μικρή σχετικά ανάκαμψη κατά 1,0% περίπου το 2010. Η εξέλιξη αυτή οδήγησε στην κατακόρυφη πτώση της ζήτησεως θαλασσιών μεταφορών και σε ακόμη μεγαλύτερη πτώση των ναύλων στην περίοδο Οκτωβρίου 2008 – Δεκεμβρίου 2008. Ήδη εκτιμάται ότι το 10% του παγκοσμίου στόλου είναι αγκυροβολημένο λόγω αυτής της μειωμένης ζήτησεως μεταφορικού έργου, ενώ, όπως προαναφέρθηκε, με την παράδοση των νέων πλοίων που είναι υπό κατασκευή στην περίοδο 2009-2012 η υπερβάλλουσα δυναμικότητα αυξήθηκε αποτρέποντας

οποιαδήποτε τάση για αύξηση των ναύλων ακόμη και στην περίπτωση που θα υπάρξει κάποια αξιοσημείωτη αύξηση του διεθνούς εμπορίου.

Υπάρχουν, όμως, και κάποιοι παράγοντες που μπορεί να αποτρέψουν την δημιουργία καταστάσεων σημαντικά αυξημένης υπερβάλλουσας παραγωγικής δυναμικότητας στις διάφορες κατηγορίες πλοίων ως ακολούθως: Πρώτον, η παραγωγική δυναμικότητα των ναυπηγείων παγκοσμίως δεν επαρκεί για να ολοκληρωθεί η κατασκευή και να πραγματοποιηθεί στην καθορισθείσα προθεσμία η παράδοση των νέων πλοίων. Έτσι, από τα πλοία που θα έπρεπε να είχαν παραδοθεί το 2008 παραδόθηκαν τελικά τα μισά. Υπάρχουν, επομένως, σημαντικές καθυστερήσεις στην παράδοση και πολλές ακυρώσεις παραγγελιών πλοίων. Δεύτερον, η πιθανότητα δημιουργία υπερβάλλουσας προσφοράς δυναμικότητας σε πλοία χύδην φορτίου είναι σχετικά μικρή, αφού έως πρόσφατα η μεταφορά φορτίων φθηνού άνθρακα και σιδηρομεταλλευμάτων από την Αυστραλία στην Κίνα περιοριζόταν από την έλλειψη κατάλληλων πλοίων. Επομένως, η είσοδος στην αγορά μεγαλύτερων bulk carriers θα καταστήσει τις μεταφορές αυτές οικονομικά προσιτές και θα συμβάλλει στη μείωση του κόστους εισαγωγής μεταλλευμάτων στην Κίνα και σε άλλες χώρες, με ανάλογη αύξηση και του παγκοσμίου εμπορίου. Τρίτον, στον τομέα των μεγάλων πετρελαιοφόρων πλοίων (tankers) οι ναύλοι ανέκαμψαν τους τελευταίους μήνες διότι πολλά μεγάλα πλοία αυτής της κατηγορίας χρησιμοποιούνται ως χώροι αποθηκείσεως πετρελαίου από εταιρίες, οι οποίες επιδιώκουν να επωφεληθούν από την αναμενόμενη ανάκαμψη των τιμών του πετρελαίου με την ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας. Σε κάθε περίπτωση, ο Διεθνής Οργανισμός Ενέργειας (International Energy Agency) εκτιμά ότι η ζήτηση πετρελαίου θα είναι μειωμένη κατά 2,5 εκατ. βαρέλια ημερησίως το 2014, μετά από πτώση της κατά 800 χιλ. βαρέλια ημερησίως, ενώ δεν αναμένεται μεγάλη αύξηση της ζήτησεως ούτε τα επόμενα χρόνια. Η συνεπαγόμενη μειωμένη ζήτηση για μεταφορά πετρελαίου επηρεάζει αρνητικά τον κλάδο, αλλά σε κάποιο βαθμό αντισταθμίζεται: α) από την θέση εκτός λειτουργίας των πλοίων μονού πυθμένα για την αποφυγή ατυχημάτων που θα ήταν καταστροφικά για το περιβάλλον και για την ασφάλεια των ναυτικών και β) από την ανάγκη για μεταφορά πετρελαίου σε μακρύτερες διαδρομές μετά τον περιορισμό της παραγωγής πετρελαίου στη Μαύρη Θάλασσα και στην Αλάσκα των ΗΠΑ.

Σε κάθε περίπτωση, η πορεία του κλάδου της παγκόσμιας ναυτιλίας θα εξαρτηθεί από την πορεία ανακάμψεως της παγκόσμιας οικονομίας στα επόμενα έτη και ιδιαίτερα από την πορεία ανακάμψεως του παγκοσμίου εμπορίου. Τόσο η ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας όσο και η ανάκαμψη του παγκοσμίου εμπορίου δεν αναμένεται να λάβουν μεγάλες διαστάσεις στα επόμενα πέντε έτη, αφού υπερβάλλουσα παραγωγικότητα υπάρχει και σε πολλούς άλλους κλάδους της παγκόσμιας παραγωγής, ενώ στις διεθνώς ελλειμματικές χώρες υπάρχει επιπλέον η ανάγκη για μείωση της δανειακής επιβαρύνσεως των νοικοκυριών. Επιπλέον, η κρίση μπορεί να οδηγήσει σε μέτρα προστασίας της εγχώριας παραγωγής σε πολλές χώρες, γεγονός που ενδέχεται να έχει αρνητικές συνέπειες για την παγκόσμια ανάπτυξη και το εμπόριο.⁴⁸

4.2. Εξέλιξη του ελληνόκτητου και του υπό ελληνική σημαία στόλου

Όπως τονίστηκε, στον κλάδο των παγκοσμίων θαλάσσιων μεταφορών ηγετικό ρόλο παίζει η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία. Ο ελληνόκτητος στόλος ανέκαθεν ήταν από τους μεγαλύτερους διεθνώς με υψηλό ρυθμό μεγεθύνσεως και ποιοτικής αναβαθμίσεώς του και την τελευταία πενταετία. Τον Φεβρουάριο του 2009 ο ελληνόκτητος στόλος κατείχε και πάλι την πρώτη θέση παγκοσμίως με 4.161 πλοία άνω των 1.000 κοχ2, με συνολική χωρητικότητα 263,6 εκατ. dwt και αποτελούσε περίπου το 15,2% της παγκόσμιας χωρητικότητας (Lloyds Register – Fairpay). Σε αυτά τα πλοία συμπεριλαμβάνονται 1.072 πλοία που είναι υπό κατασκευή, συνολικής χωρητικότητας 53,4 κοχ. Ο ελληνόκτητος στόλος αποτελείται κατά το 50% περίπου από πλοία μεταφοράς ξηρού (χύδην) φορτίου και κατά 35% περίπου από πλοία μεταφοράς αργού πετρελαίου. Τα τελευταία αποτελούν το 21,7% περίπου του παγκοσμίου στόλου σε δεξαμενόπλοια. Εξίσου σημαντικό στοιχείο των τελευταίων ετών – η σημαντικότερη εξέλιξη κατά το 2008, σύμφωνα με την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών – αποτελεί η σταθερή μείωση του μέσου όρου ηλικίας των πλοίων του ελληνόκτητου στόλου. Το

⁴⁸ Ευ. Αφαιωνιάτης (2005), «Ενίσχυση ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας», Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

2009, ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου συμπεριλαμβανομένων και των υπό ναυπήγηση πλοίων μειώθηκε στα 11,9 έτη (ενώ του παγκοσμίου στόλου ήταν 12,9 έτη), έναντι 12,5 έτη το 2008 και τα 20,3 το 2003. Ο μέσος όρος ηλικίας του υπό ελληνική σημαία στόλου είναι 9,5 έτη συγκρινόμενος με 9 έτη το 2008 (περιλαμβάνονται τα υπό ναυπήγηση πλοία). Έτσι, τα υψηλά επίπεδα των ναύλων στην περίοδο 2003-2008 και οι σημαντικές δυνατότητες χρηματοδοτήσεως των ναυτιλιακών εταιριών από τις τράπεζες οδήγησαν σε κατακόρυφη αύξηση των παραγγελιών για νεότευκτα πλοία, που ανανέωσαν και κατέστησαν πιο ανταγωνιστικό τον ελληνόκτητο στόλο. Σημειώνεται ότι, στο πρώτο τρίμηνο του 2009 υπήρχαν 1.050 παραγγελίες για ναυπηγήσεις πλοίων ελληνικών συμφερόντων σε ναυπηγία παγκοσμίως, σύμφωνα με έρευνα του ναυλομεσιτικού οίκου G. Moundreas. Οι ναυπηγήσεις αυτές αφορούσαν 535 πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου, 400 δεξαμενόπλοια, 65 containers και 40 πλοία μεταφοράς υγραερίου τύπου LNG/LPG. Σχετικά με αυτές τις παραγγελίες εκτιμάται ότι επενδύθηκαν κεφάλαια ύψους \$ 19 δισ. το 2008 και \$ 31 δισ. το 2009. Με αυτές τις παραγγελίες εκτιμάται ότι αφενός εκσυγχρονίζεται και ανανεώνεται ο ελληνικός στόλος και αφετέρου ότι το μερίδιό του σε παγκόσμιο επίπεδο επανέρχεται σε ανοδική πορεία.

Σύμφωνα με στοιχεία του Institute of Shipping Economics and Logistics, τον Ιανουάριο του 2007 μόνο το 23% των πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας άνω των 1.000 κοχ έφεραν την ελληνική σημαία. Ωστόσο, σύμφωνα με νεότερες εκτιμήσεις (Lloyd's Register), το ποσοστό αυτό είχε αυξηθεί σε 28% του συνόλου (1.197 πλοία) τον Φεβρουάριο του 2008, για να μειωθούν σε 1.120 πλοία τον Φεβρουάριο του 2009. Η εξέλιξη του ελληνόκτητου στόλου σε πλοία άνω των 1.000 κοχ παρουσιάζεται στον επόμενο πίνακα.

Εξέλιξη Ελληνόκτητου στόλου (πλοία άνω των 1.000 κοχ)

	Αριθμός Πλοίων	Εκστ. dwt	Εκστ. κοχ	Μέση Χωρητικότητα (χιλ. κοχ)
1988	2.487	85,05	47,27	19,01
1990	2.426	84,44	46,58	19,20
1995	3.142	126,13	71,67	22,81
2000	3.584	150,97	90,23	25,18
2001	3.618	168,43	100,22	27,70
2002	3.480	164,61	98,20	28,22
2003	3.355	171,59	103,81	30,94
2004	3.379	180,14	108,93	32,24
2005	3.338	182,54	109,38	32,77
2006	3.397	190,06	113,60	33,44
2007	3.699	218,23	129,77	35,08
2008	4.173	260,93	154,60	37,05

(Πηγή: Greek Shipping Co-operation Committee, βασισμένα σε στοιχεία της Lloyd's Register)

Ωστόσο, η ΕΣΥΕ δημοσιεύει στοιχεία που δείχνουν την εξέλιξη του στόλου των υπό ελληνική σημαία πλοίων άνω των 100 κοχ. Το μέσο μέγεθος των υπό ελληνική σημαία πλοίων αυξάνει, καθώς η χωρητικότητα των ελληνικών πλοίων αυξάνει με ταχύτερο ρυθμό από τον αριθμό των πλοίων. Σημειώνεται ότι τα ανωτέρω πλοία που φέρουν την ελληνική σημαία υποχρεούνται να τηρούν όλους τους εμπορικούς και οικονομικούς κανόνες με τους οποίους διεξάγονται οι θαλάσσιες δραστηριότητες, ιδιαίτερα όσον αφορά τις επιδοτήσεις ναυπηγήσεων, τους περιορισμούς φορτώσεως, τις αποθεματοποιήσεις αποσβέσεων και άλλες φορολογικές διατάξεις, όπως αυτές καθορίζονται από τις αρμόδιες ελληνικές αρχές. Ειδικότερα, η ελληνική σημαία άρχισε να προσελκύει περισσότερα πλοία μετά τον Δεκέμβριο του 2006, αφοτου λήφθηκαν μέτρα ενισχύσεως της ανταγωνιστικότητας του εθνικού νηολογίου, με πιο σημαντικό την καθιέρωση περισσότερο ελαστικών συνθέσεων των κατωτέρων πληρωμάτων. Πάντως, η αύξηση που παρατηρείται στα υπό ελληνική σημαία πλοία αφορά κυρίως τα δεξαμενόπλοια, τα οποία συνεχίζουν να προτιμούν την ελληνική σημαία ακόμη και μετά

την παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση του 2008-2009. Όσον αφορά τα υπό ελληνική σημαία φορτηγά πλοία, αυτά ήταν λιγότερα στα μέσα του 2009 από ό,τι στο τέλος του 2006, τόσο σε αριθμό όσο και σε χωρητικότητα.

Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι, αφού από τα 4.173 πλοία άνω των 1.000 κοχ μόνο τα 1.120 περίπου φέρουν την ελληνική σημαία, τα υπόλοιπα 1.000 υπό ελληνική σημαία πλοία είναι μικρά, χωρητικότητας 100-1.000 κοχ. Άλλωστε, ενώ το σύνολο των ελληνικής ιδιοκτησίας πλοίων άνω των 1.000 κοχ είχε χωρητικότητα στο τέλος του 2008 154,6 εκατ. κοχ, η συνολική χωρητικότητα των πλοίων υπό ελληνική σημαία, συμπεριλαμβανομένων και εκείνων με χωρητικότητα 100-1.000 κοχ, δεν ξεπερνούσε τα 39,15 εκατ. κοχ (δηλαδή το 25,3% περίπου).

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Εξέλιξη του υπό ελληνική σημαία εμπορικού στόλου για πλοία άνω των 100 κοχ (εκατ. κοχ)

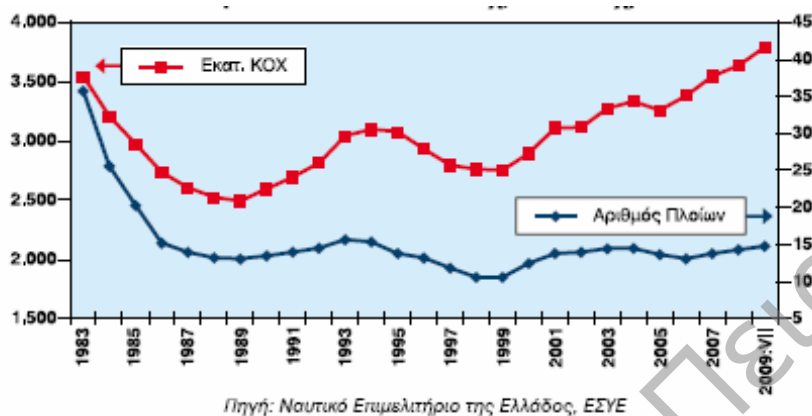
	ΣΥΝΟΛΟ		Φορτηγά		Δεξαμενόπλοια		Επιβατικά-Λοιπά	
	Αριθμός Πλοίων	Εκατ. κοχ	Αριθμός Πλοίων	Εκατ. κοχ	Αριθμός Πλοίων	Εκατ. κοχ	Αριθμός Πλοίων	Εκατ. κοχ
2000	1.967	27,32	625	11,88	457	14,10	885	1,34
2001	2.051	30,77	653	12,68	470	16,17	928	1,92
2002	2.062	30,82	643	12,72	477	16,11	942	1,98
2003	2.091	33,40	653	14,00	486	17,50	952	1,90
2004	2.094	34,33	661	14,63	474	17,93	959	1,76
2005	2.041	33,12	631	14,10	465	17,24	945	1,77
2006	2.006	35,10	626	15,07	465	18,38	915	1,63
2007	2.049	37,72	627	14,55	505	21,49	917	1,67
2008	2.082	39,15	626	15,08	521	22,31	925	1,75
2009:VII	2.112	41,59	612	14,98	558	24,93	942	1,69

(Πηγή: ΕΣΥΕ)

Γενικά, σύμφωνα με στοιχεία της UNCTAD⁴⁹, τον Ιανουάριο του 2008, τα πλοία που ήταν εγγεγραμμένα στο ελληνικό νηολόγιο είχαν μεταφορική δυναμικότητα 61,4 εκατ. dwt, έναντι 252,6 εκατ. dwt του Παναμά, 117,5 εκατ. dwt της Λιβερίας, 59,7 εκατ. dwt στις Μπαχάμες, 59,6 εκατ. dwt στις νήσους Marshall, 12,1 εκατ. dwt στις ΗΠΑ, και 15,0 εκατ. dwt στη Γερμανία και την Ιαπωνία. Από τα στοιχεία αυτά προκύπτει ότι οι ναυτιλιακές εταιρίες σε παγκόσμιο επίπεδο προτιμούν να εγγράφουν το μεγαλύτερο μέρος των πλοίων τους σε χώρες που τους παρέχουν ουσιαστική ελευθερία κυρίως ως προς τη σύνθεση των πληρωμάτων τους, διατηρώντας σχετικά μικρό ποσοστό των πλοίων τους (25%-28% στην Ελλάδα) στη σημαία της χώρας καταγωγής τους.

⁴⁹ UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2008

Εξέλιξη του υπό ελληνική σημαία εμπορικού στόλου (πλοία άνω των 100 κοχ, εκατ. κοχ)



Όσον αφορά την Ελλάδα, το κυριότερο πρόβλημα φαίνεται ότι ήταν και είναι η σύνθεση των πληρωμάτων των πλοίων. Όταν το κόστος εργασίας, συμπεριλαμβανομένων και των εργοδοτικών εισφορών στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (NAT), με τη απασχόληση Ελλήνων ναυτικών είναι σημαντικά υψηλότερο, σε σχέση με εκείνο που συνεπάγεται η χρήση ναυτικών από χώρες χαμηλού κόστους, τότε ο οιοσδήποτε περιορισμός για ενίσχυση της χρήσεως ελληνικών πληρωμάτων μειώνει την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού νηολογίου, ιδιαίτερα σε περιόδους κατά τις οποίες οι ναύλοι διαμορφώνονται σε σχετικά χαμηλά επίπεδα⁴. Για τον λόγο αυτό οι περιορισμοί που τίθενται και στην Ελλάδα τα τελευταία έτη ως προς τη σύνθεση των πληρωμάτων είναι ελάχιστοι. Όπως προβλέπεται στην υπ' αριθμόν Φ.Υ.: 3113.1.3021/2006 απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας για την ένταξη υπό ναυπήγηση δεξαμενοπλοίου ελληνικής ιδιοκτησίας στο ελληνικό νηολόγιο, από τα 16 μέλη του πληρώματος του δεξαμενοπλοίου τα 6 θα πρέπει να είναι Έλληνες, συμπεριλαμβανομένου και του πλοιάρχου. Σημειώνεται ότι το εν λόγω δεξαμενόπλοιο ανήκει σε ελληνική εταιρία που είναι εγκατεστημένη στη Λιβερία.

Πάντως, η συμβολή της ποντοπόρου ελληνικής ναυτιλίας στην ανάπτυξη της εγχώριας ελληνικής οικονομίας αυξάνεται περισσότερο όταν περισσότερες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες επιλέγουν ως τόπο εγκαταστάσεώς τους την Ελλάδα. Αυτό έχει γίνει πραγματικότητα σε μεγάλο βαθμό τα τελευταία έτη. Η μεγάλη αύξηση του αριθμού των ναυτιλιακών εταιριών που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα φαίνεται καθαρά από τη μεγάλη αύξηση τα τελευταία έτη των πληρωμών από αυτές για αγορές πλοίων (καινούριων ή μεταχειρισμένων) που καταγράφονται ως εισαγωγές πλοίων στο εξωτερικό εμπορικό ισοζύγιο της χώρας, ενώ οι εισπράξεις τους από πωλήσεις πλοίων καταγράφονται ως εξαγωγές πλοίων.

Ελληνικές εισαγωγές και εξαγωγές πλοίων (εκατ. Ευρώ)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Εξαγωγές Πλοίων	261	1.195	1.373	1.632	2.275	1.582	870
Εισαγωγές Πλοίων	124	1.156	2.325	5.022	7.796	6.295	4.092
Ισοζύγιο Πλοίων	136	39	-952	-3.391	-5.520	-4.713	-3.221

Σημ. 1: Στις εισαγωγές πλοίων συμπεριλαμβάνονται οι αγορές πλοίων από Έλληνες πλοιοκτήτες της ποντοπόρου ναυτιλίας που έχουν έδρα διαχείρισής τους την Ελλάδα (εγχώριοι κάτοικοι). Επίσης περιλαμβάνονται οι πληρωμές τους για τη ναυπηγήση πλοίων σε αλλοδαπά ναυπηγεία.

Σημ. 2: Στις εξαγωγές πλοίων συμπεριλαμβάνονται πωλήσεις μεταχειρισμένων πλοίων από Έλληνες πλοιοκτήτες σε μη κατοίκους πλοιοκτήτες. Ακόμη συμπεριλαμβάνονται οι εισπράξεις από τη μεταπώληση καινούργιων πλοίων προ ή και με την παραλαβή τους (για εκμετάλλευση υπεραξίας) σε μη κατοίκους, λόγω της αυξήσεως των ναύλων και της ζήτησης των παραγγελιών από τα ναυπηγεία της Ασίας.

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

Βέβαια, στα κονδύλια αυτά δεν καταγράφονται οι αγορές και οι πωλήσεις πλοίων από ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες που δεν είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα. Επίσης, στις εξαγωγές πλοίων δεν καταγράφονται οι εισπράξεις από πωλήσεις πλοίων που πραγματοποιήθηκαν από εγχώριες ναυτιλιακές εταιρίες μέσω ξένων τραπεζών και οι εισπράξεις δεν εισήχθησαν στην Ελλάδα. Αντίθετα, οι πληρωμές για αγορές πλοίων

πραγματοποιούνται σε μεγάλο βαθμό μέσω ελληνικών τραπεζών με χρέωση των λογαριασμών των εταιριών σε αυτές τις τράπεζες. Επομένως, το μεγάλο έλλειμμα στο ανωτέρω ισοζύγιο δεν αντιπροσωπεύει την πραγματικότητα και δεν έχει άμεση επίπτωση στην εγχώρια ελληνική οικονομία.⁵⁰

4.3. Η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία

Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΣΥΕ, η συμβολή του κλάδου των μεταφορών μέσω υδάτινων οδών στη συνολική ακαθάριστη προστιθέμενη αξία (ΑΠΑ) παραγωγής της χώρας ανήλθε στο υψηλό 4,4% το 2008, από 2,0% το 2002. Στο ποσοστό αυτό συμπεριλαμβάνεται και η ΑΠΑ του κλάδου της ελληνικής ακτοπλοΐας. Η μεγάλη άνοδος της συμβολής της ποντοπόρου ναυτιλίας στο ΑΕΠ της χώρας σημειώθηκε μετά το 2002 και μπορεί να αποδοθεί στους ακόλουθους δύο σημαντικούς παράγοντες: Πρώτον, στην θεσμοθέτηση με τον ν. 3091/2002 της απαλλαγής των ναυτιλιακών εταιριών από τον ειδικό φόρο ακίνητης περιουσίας, με τον οποίο δόθηκε ένα επιπλέον κίνητρο να (μετ)εγκατασταθούν στην Ελλάδα πολλές ναυτιλιακές εταιρίες, όπως προαναφέρθηκε, που έως πρόσφατα ήταν εγκατεστημένες στο Λονδίνο και σε άλλα ναυτιλιακά κέντρα. Αυτό, σε συνδυασμό με τη μεγάλη παγκόσμια προβολή που είχε η χώρα μας με την ένταξή της στη Ζώνη του Ευρώ και με την διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, συνέβαλαν στην περαιτέρω ενίσχυση της διασυνδέσεως της εγχώριας ελληνικής οικονομίας με τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνταν στην ποντοπόρο ναυτιλία και στην αύξηση της συμβολής της ναυτιλίας στο ΑΕΠ της χώρας. Δεύτερον, στην περίοδο υψηλής αναπτύξεως της παγκόσμιας οικονομίας και του παγκοσμίου εμπορίου, όπως προαναφέρθηκε, που έδωσαν σημαντική ώθηση στην ανάπτυξη των παγκοσμίων θαλάσσιων μεταφορών και της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας ειδικότερα.

⁵⁰ Ευ. Αφαιωνιάτης (2005), «Ενίσχυση ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας», Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

Συμβολή του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών στη συνολική ακαθάριστη προστιθέμενη αξία της χώρας

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Εκατ. Ευρώ, τρέχουσες τιμές	2.931,1	4.133,1	2.778,2	4.833,9	6.662,9	7.351,2	6.392,8	8.948,8	9.664,7
% ΑΕΠ	2,4	3,2	2,0	3,2	4,0	4,1	3,4	4,4	4,4

Πηγή: ΕΣΥΕ, 2006-2008 προσωρινά στοιχεία

Ενδεικτικό της συμβολής της ελληνικής ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία είναι και ότι στην περίοδο 2003-2008 σημειώθηκε κατακόρυφη άνοδος των εισπράξεων από την ποντοπόρο ναυτιλία στο εξωτερικό ισοζύγιο υπηρεσιών (μέση ετήσια αύξηση 14,9%), με αποτέλεσμα να φθάσουν το 2008 τα € 19,2 δισ. (7,9% του ΑΕΠ). Βέβαια, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις πραγματοποιούν και σημαντικές πληρωμές στο εξωτερικό, οι οποίες είχαν ανάλογη άνοδο στην ανωτέρω περίοδο (μέση ετήσια αύξηση 13,6%) για να διαμορφωθούν στα € 9,32 δισ. το 2008. Έτσι, οι καθαρές εισπράξεις από τη ναυτιλία ανήλθαν το 2008 στα € 9,87 δισ. (4,1% του ΑΕΠ). Οι εισπράξεις από τη ναυτιλία συναγωνίζονται στην Ελλάδα τις εισπράξεις από τον εξωτερικό τουρισμό (€ 11,7 δισ. το 2008), καθώς και τις εισπράξεις από τις εξαγωγές αγαθών (€ 19,8 δισ. το 2008). Σημειώνεται ότι και οι εισπράξεις από τον τουρισμό και τις εξαγωγές αγαθών προϋποθέτουν σημαντικές πληρωμές για εισαγωγές που είναι ανάλογες με τις προαναφερθείσες πληρωμές στο εξωτερικό από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Πάντως, η εξαγωγική προστιθέμενη αξία τόσο στον εξωτερικό τουρισμό όσο και στις εξαγωγές αγαθών (δηλαδή οι εισπράξεις από εξαγωγές μείον τις αναγκαίες πληρωμές για εισαγωγές) είναι σχετικά υψηλή (άνω του 60%) στην Ελλάδα, διότι τόσο ο τουρισμός όσο και οι εξαγωγές αγαθών χρησιμοποιούν σε μεγάλο βαθμό εγχώρια προϊόντα του αγροτικού τομέα και ήδη ανεγερθείσες τουριστικές εγκαταστάσεις με μακροχρόνια περίοδο λειτουργίας.⁵¹

⁵¹ Ευ. Αφαλωνιάτης (2005), «Ενίσχυση ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας», Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

Συγκριτική εξέλιξη των εισπράξεων από την ναυτιλία, τον τουρισμό και τις εξαγωγές αγαθών (εκατ. Ευρώ)

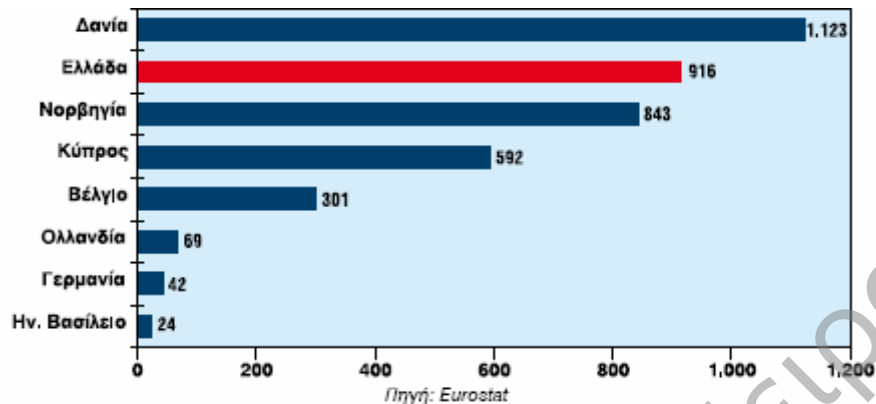
	2000	2002	2003	2004	2005	2007	2008	2009*	Μέση Ετήσια Αύξηση	
									2008/2003	2009/2008*
<i>Εισπράξεις</i>										
Ταξιδιωτικό	10.061,2	10.284,7	9.495,3	10.347,8	10.835,5	11.319,2	11.635,9	9.900	4,1%	-14,9%
Μεταφορές (ναυτιλία)	8.640,6	8.523,4	9.569,8	13.307,0	13.871,4	16.939,3	19.188,3	14.400	14,9%	-25,0%
Ταξιδιωτικό/ΑΕΠ	7,4%	6,6%	5,5%	5,6%	5,5%	5,0%	4,8%	4,0%		
Ναυτιλία/ΑΕΠ	6,3%	5,4%	5,6%	7,2%	7,0%	7,4%	7,9%	5,9%		
<i>Πληρωμές</i>										
Ταξιδιωτικό	4.948,9	2.548,7	2.136,0	2.310,4	2.445,7	2.485,7	2.679,3	2.500	4,6%	-6,7%
Μεταφορές (ναυτιλία)	4.458,3	5.029,7	4.923,6	5.728,2	6.237,7	7.771,3	9.316,0	6.950	13,6%	-25,4%
Τουριστικό Ισοζύγιο	5.112,3	7.736,0	7.359,3	8.037,4	8.389,8	8.833,5	9.019,7	7.400	4,2%	-18,0%
Ισοζύγιο Μεταφορών	4.182,3	3.493,7	4.646,2	7.578,8	7.633,7	9.167,9	9.872,3	7.450	16,3%	-24,5%
Εξαγωγές Αγαθών	11.098,5	10.433,6	11.113,6	12.653,3	14.200,9	17.445,5	19.812,9	18.600	12,3%	-6,1%
Εξαγ. αγαθών/ΑΕΠ	8,1%	6,7%	6,5%	6,8%	7,2%	7,6%	8,2%	7,6%
ΑΕΠ	136.281	156.615	171.410	185.851	197.645	228.181	242.946	245.375	7,2%	1,0%

* Εκτιμήσεις ΔΟΜ

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

Έτσι, η αύξηση της εγχώριας αγοραστικής δύναμης των νοικοκυριών και των επιχειρήσεων από τις καθαρές εισροές χρηματοοικονομικών πόρων από τη ναυτιλία εκτιμάται στο 4,1%. Με την υπόθεση ότι περίπου 40% αυτής της αγοραστικής δύναμης δαπανάται σε εισαγωγές, μπορεί να εκτιμηθεί ότι η καθαρή συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στο ΑΕΠ ανέρχεται στο 2,6% περίπου. Το υπόλοιπο, 1,8% (έως το 4,4% που είναι η συμβολή ολόκληρου του τομέα των θαλασσίων μεταφορών, όπως αυτή εκτιμάται στους εθνικούς λογαριασμούς) αποτελεί προφανώς τη συμβολή της εγχώριας

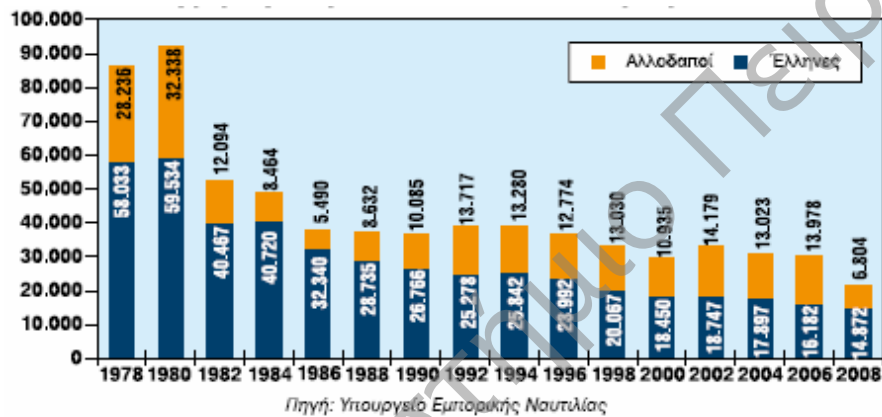
ακτοπλοΐας. Σημειώνεται ότι η Ελλάδα κατατάσσεται δεύτερη στην ΕΕ-27 το 2007, όσον αφορά τις καθαρές εισπράξεις από τη ναυτιλία ανά κάτοικο, που ανήλθαν στα € 916 για την Ελλάδα, έναντι € 1.120 στη Δανία και € 843 στη Νορβηγία.



Όσον αφορά τη συμβολή της ναυτιλίας στην απασχόληση στην Ελλάδα, τα θέματα που προκύπτουν είναι πολύ σημαντικά και αφορούν: α) την εξέλιξη της άμεσης απασχολήσεως στα ελληνικά πλοία, η οποία είναι εμφανώς φθίνουσα, β) την έμμεση συμβολή της ναυτιλίας στην απασχόληση του εργατικού δυναμικού της χώρας μας, η οποία είναι πολύ δύσκολο να ποσοτικοποιηθεί, και γ) τα προβλήματα που φαίνεται να προκύπτουν από την διαφαινόμενη έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού στην Ελλάδα για απασχόληση στην ποντοπόρο ναυτιλία και στις επιπτώσεις αυτού του προβλήματος στην αναπτυξιακή προοπτική και την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού νηολογίου και της ελληνικής ναυτιλίας.

Η πορεία του αριθμού των Ελλήνων και των ξένων ναυτικών σε πλοία υπό ελληνική σημαία αλλά και σε άλλα πλοία που είναι συμβεβλημένα με το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (NAT) είναι πτωτική στις τελευταίες δεκαετίες. Έτσι, στα ανωτέρω πλοία απασχολούνται σήμερα άμεσα 16,2 χιλ. Έλληνες ναυτικοί και περίπου 13,98 χιλ. αλλοδαποί ναυτικοί. Βέβαια, σε πλοία ελληνικής ιδιοκτησίας εργάζονται και πολλοί άλλοι ξένοι ναυτικοί που δεν είναι ασφαλισμένοι στο NAT, ενώ ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών που δεν είναι ασφαλισμένοι στο NAT εκτιμάται ότι είναι πολύ μικρός.

Έλληνες και αλλοδαποί ναυτικοί σε ελληνικά και συμβεβλημένα με το ΝΑΤ ελληνόκτητα εμπορικά πλοία



Επιπλέον, στην Ελλάδα είναι εγκατεστημένες περίπου 1.200 ναυτιλιακές εταιρίες που έχουν σχέση με την ποντοπόρο ναυτιλία ή/και την εγχώρια ακτοπλοΐα (εφοπλιστικές, ναυλομεσιτικές, ασφαλιστικές, εφοδιαστικές, ναυπηγο-επισκευαστικές, διαλυτήρια πλοίων, κ.ά.) που εκτιμάται ότι προσφέρουν απασχόληση σε περίπου 12.500 εξειδικευμένα ναυτιλιακά στελέχη (πρώην ναυτικούς), η συντριπτική πλειονότητα των οποίων (περίπου το 90%) είναι Έλληνες.

Τέλος, στον κλάδο της εμπορικής ναυτιλίας εντάσσονται ευρύτερα και διάφορες παρα-ναυτιλιακές επιχειρήσεις οι οποίες παρέχουν επικουρικές προς τη ναυτιλία υπηρεσίες και απασχολούν επίσης αρκετές χιλιάδες εργαζομένων. Γενικά, από τις

ναυτιλιακές επιχειρήσεις υποστηρίζεται ότι «η καρδιά της ελληνικής ναυτιλίας χτυπά στον Πειραιά».

Επιπλέον, τα τελευταία έτη ο Πειραιάς προσελκύει και αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρίες, π.χ., ναυτιλιακά γραφεία από τις χώρες που προσφέρουν «σημαίες ευκαιρίας» στους Έλληνες πλοιοκτήτες, και ενισχύει σταδιακά τη θέση του ως διεθνές ναυτιλιακό κέντρο (cluster). Ειδικότερα, η τάση αναδείξεως του Πειραιά σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο επιδιώκεται να ενισχυθεί περαιτέρω με την πρόσφατη κατάργηση του φόρου 1,0% επί της συγκεντρώσεως κεφαλαίων, βάσει του ν. 3763/2009, όσον αφορά και τις ναυτιλιακές εταιρίες. Η Ελλάδα ακολούθησε την διεθνή τάση εξαλείψεως του φόρου εισφοράς, σύμφωνα και με τις σχετικές Οδηγίες της ΕΕ-27. Η τάση αυτή ξεκίνησε το 1988, όταν το Ηνωμένο Βασίλειο προχώρησε στην κατάργηση του φόρου σε πάσης φύσεως συγκεντρώσεις κεφαλαίων.

Έτσι, το 2008, μόνο 7 κράτη-μέλη (η Ελλάδα, η Ισπανία, η Κύπρος, το Λουξεμβούργο, η Αυστρία, η Πολωνία και η Πορτογαλία) από την ΕΕ-27 εξακολουθούσαν να επιβάλουν αυτόν τον φόρο εισφοράς. Ειδικότερα, στην Κύπρο ο συντελεστής του φόρου είναι 0,6%, στην Πολωνία και την Πορτογαλία 0,5% ή μικρότερο και μόνο στα υπόλοιπα τρία κράτη-μέλη ο συντελεστής εξακολουθεί να είναι 1%, μετά την κατάργησή του από την Ελλάδα.⁵²

4.4. Η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού νηολογίου και η ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας

⁵² Ευ. Αφαωνιάτης (2005), «Ενίσχυση ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας», Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

Η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία αυξάνεται με την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού νηολογίου που συνεπάγεται και την προσέλκυση περισσότερων πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας στην ελληνική σημαία. Οι εισροές εισοδηματικών πόρων στην εγχώρια οικονομία μπορεί να αυξηθούν εάν το ποσοστό των ελληνικής ιδιοκτησίας πλοίων που φέρουν την ελληνική σημαία αυξηθεί σημαντικά, από το 27% περίπου που είναι σήμερα. Ωστόσο, η διασύνδεση της ελληνικής ναυτιλίας με την ελληνική οικονομία έχει αυξηθεί σημαντικά τα τελευταία έτη, όπως προαναφέρθηκε, με την εγκατάσταση πολλών ναυτλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα και με την αυξανόμενη χρηματοδότησή τους από τις ελληνικές τράπεζες. Επιπλέον, τα έσοδα της Ελλάδος από τη ναυτιλία μπορεί να αυξηθούν εάν αυξηθούν σημαντικά οι υπηρεσίες που προσφέρει η χώρα μας στη ναυτιλία. Ειδικότερα, τα έσοδα αυτά μπορεί να αυξηθούν: Πρώτον, εάν η προσφορά ανταγωνιστικής εργασίας (εξειδικευμένης και ανειδίκευτης) στη ναυτιλία από τη χώρα μας αναβαθμισθεί ουσιαστικά, έτσι ώστε να είναι δυνατό να καλύπτει τουλάχιστον την υπάρχουσα ζήτηση για πλοιάρχους και μηχανικούς, αφού έως σήμερα οι απόφοιτοι των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού είναι πολύ λιγότεροι από τις θέσεις εργασίας που ζητείται να καλυφθούν. Δεύτερον, εάν η ναυπήγηση και η επισκευή πλοίων στην Ελλάδα γίνει πιο ανταγωνιστική με την εκμετάλλευση των πλεονεκτημάτων που έχουμε στον τομέα αυτό ως εκ της θέσεως της χώρας μας στο κέντρο της Μεσογείου και λόγω της πρωτοπορίας της χώρας στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές. Βέβαια, η δραστηριότητα αυτή έχει υποβαθμισθεί ουσιαστικά στη χώρα μας κυρίως λόγω των μη εποικοδομητικών εργασιακών σχέσεων που ισχύουν στον τομέα. Τρίτον, εάν η λειτουργία του Πειραιά ως ναυτλιακού κέντρου εξελιχθεί με ταχύτερο ρυθμό από ό,τι έως σήμερα. Σημειώνεται ότι στον τομέα αυτό έχει σημειωθεί ουσιαστική πρόοδος, η οποία δεν θα πρέπει να διαβρωθεί στο μέλλον. Τέταρτον, η λειτουργία της ελληνικής δημόσιας διοικήσεως βελτιωθεί σημαντικά, αφού βασικός παράγων που πολλές ναυτλιακές επιχειρήσεις δεν προτιμούν την Ελλάδα είναι η εκτεταμένη γραφειοκρατία. Πέμπτον, οι επενδύσεις των υψηλών κερδών από τη ναυτιλία στην ελληνική οικονομία είναι υπαρκτές, αλλά θα μπορούσαν να είναι πολύ περισσότερες εάν η οικονομία μας γίνει πιο ανταγωνιστική και πιο ελκυστική ως τόπος εγκαταστάσεως εγχώριων και ξένων επιχειρήσεων. Η μακροοικονομική σταθερότητα και

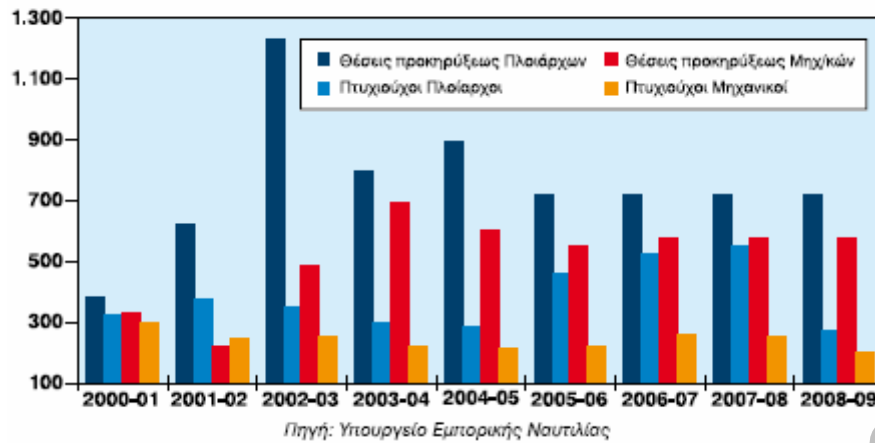
η διεθνής ανταγωνιστικότητα της οικονομίας μας είναι επίσης σημαντική για την προσέλκυση των κεφαλαίων των Ελλήνων πλοιοκτητών.

Όσον αφορά την προσφορά εξειδικευμένης εργασίας για τη ναυτιλία στην Ελλάδα, σημειώνεται ότι, σύμφωνα με μελέτη της Drewry Publishing⁵³, το έλλειμμα σε πλοιάρχους και μηχανικούς στον παγκόσμιο στόλο ανέρχεται σε 33.000 το 2009 (παρά την παγκόσμια κρίση) και αναμένεται να ανέλθει στους 42.700 μέχρι το 2015. Η έλλειψη αυτή δημιουργεί σημαντικό πρόβλημα για την ικανοποιητική στελέχωση όχι μόνο της ελληνικής, αλλά και της παγκόσμιας ναυτιλίας και αυξάνει σημαντικά το κόστος λειτουργίας των πλοίων. Όσον αφορά την Ελλάδα, έχει εκτιμηθεί ότι οι κενές θέσεις πλοιάρχων και μηχανικών στα πλοία ελληνικής ιδιοκτησίας ανέρχονται στις 4.000-5.000. Ειδικά δε για τα υπό ελληνική σημαία πλοία απαιτούνται περί τους 1.200 νέους πλοιάρχους και μηχανικούς, οι οποίοι δεν είναι διαθέσιμοι στην ελληνική αγορά. Ο ελληνόκτητος στόλος θα μπορούσε να καλύψει πλήρως τις ανάγκες του σε πλοιάρχους και μηχανικούς εάν κάθε χρόνο για την επόμενη δεκαετία ο αριθμός των αποφοίτων από τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού της χώρας μας ήταν σημαντικά αυξημένος.

Όπως φαίνεται παρακάτω, οι θέσεις που προκηρύσσονται για πλοιάρχους ή μηχανικούς είναι συνήθως πολύ περισσότερες από τον αριθμό αυτών που αποφοιτούν από τις σχολές ναυτικών. Ειδικότερα, κατά το 2008-2009 οι απόφοιτοι από τις αντίστοιχες σχολές πλοιάρχων και μηχανικών ήταν λιγότεροι κατά 447 και 379 αντίστοιχα από τις θέσεις που προκηρύχθηκαν. Είναι εμφανές ότι το επάγγελμα του ναυτικού έχει πάψει να ελκύει τους νέους στην Ελλάδα, παρά τις πολύ υψηλές αποδοχές που προσφέρονται. Είναι χαρακτηριστικό ότι, ένας 18χρονος που εισάγεται στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού πληρώνεται κατά την διάρκεια των σπουδών του και μετά το πέρα τους όχι μόνο δεν αντιμετωπίζει το πρόβλημα της ανεργίας, αλλά έχει και έναν πολύ υψηλό πρώτο μισθό στην ηλικία των 22 ετών. Παρόλα αυτά, η ζήτηση για το επάγγελμα αυτό δεν είναι αρκετή, ενώ παρατηρείται το φαινόμενο της εγκαταλείψεως των σπουδών από σπουδαστές που εισάγονται στις Σχολές Πλοιάρχων ή Μηχανικών.

Έλλειμμα σε Έλληνες ναυτικούς

⁵³ Drewry Publishing, «Annual Report: Manning 2009, 2009



Σημειώνεται ότι η ΕΕ-27 και οι ελληνικές κυβερνήσεις, έχουν αναγνωρίσει το πρόβλημα ελλείψεως ναυτικών και έχουν προχωρήσει σε ειδικές ενημερωτικές εκστρατείες για την προσέλκυση των νέων στο επάγγελμα αυτό. Τα αποτελέσματα της καμπάνιας έγιναν ορατά μετά το ακαδημαϊκό έτος 2007-2008, οπότε σχεδόν καλύφθηκαν όλες οι θέσεις των εισακτέων στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού με αύξηση των υποψηφίων κατά 47% (56% για τις θέσεις των πλοιάρχων) σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά, ενώ το 2008-2009 υπερκαλύφθηκαν πλήρως οι θέσεις των πλοιάρχων. Από την άλλη πλευρά, μεγάλης σημασίας είναι και το θέμα του περιεχομένου των σπουδών και της σχέσεώς του με την ανάγκη δημιουργίας υψηλού επιπέδου διοικητικού και τεχνικού προσωπικού στα πλοία.

4.5. Χρηματοδότηση της ναυτιλίας

Η ναυτιλιακή πίστη αποτελεί ειδική μορφή χρηματοδοτήσεως λόγω των ιδιαιτεροτήτων του κλάδου οι οποίοι καθιστούν δύσκολη την εφαρμογή τυποποιημένων μεθόδων για την αξιολόγηση των ναυτιλιακών δανείων. Τα χαρακτηριστικά αυτά έχουν ως εξής:

α) Η ναυτιλία είναι κλάδος εντάσεως κεφαλαίου οπότε οι υψηλές κεφαλαιακές απαιτήσεις, με το ποσοστό του δανεισμού προς την αξία του πλοίου να ανέρχεται κατά τη στιγμή της χρηματοδότησεως σε περίπου 70%.

β) Οι οικονομικοί κύκλοι στη ναυτιλία είναι πολύ έντονοι, αφού επηρεάζεται άμεσα και πολύ έντονα από τις διακυμάνσεις του διεθνούς εμπορίου και τη μείωση των ναύλων, με σημαντική επίπτωση και στην αξία των χρηματοδοτούμενων πλοίων. Οι διακυμάνσεις αυτές μπορεί να επηρεάσουν αρνητικά την ικανότητα εξυπηρέτησεως των δανειακών υποχρεώσεων των ναυτιλιακών εταιριών.

γ) Η δομή των ναυτιλιακών επιχειρήσεων δυσχεραίνει την παρακολούθηση της εμπορικής διαχειρίσεως των πλοίων και της καταστάσεως των ναυτιλιακών εταιριών δεδομένου ότι η έδρα πολλών ναυτιλιακών εταιριών ευρίσκεται σε υπεράκτιες χώρες. Επιπλέον, οι μετοχές πολλών εταιριών είναι ανώνυμες.

Παρά τις ανωτέρω δυσκολίες, η άνθηση του κλάδου της ναυτιλίας και τα υψηλά επίπεδα ρευστότητας στην παγκόσμια χρηματαγορά στην περίοδο 2003-2007 οδήγησαν σε αυξημένη χρηματοδότηση των ναυτιλιακών εταιριών από το παγκόσμιο τραπεζικό σύστημα. Αυτό εξηγεί και το ότι η ρευστότητα και των ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών είχε αυξηθεί σημαντικά το 2006 (με διαθέσιμα κεφάλαια της τάξεως των \$ 200 δισ.), οπότε οι πλοιοκτήτες είχαν την άνεση να κλείνουν όποιες διαθέσιμες θέσεις υπήρχαν στα ναυπηγεία της Ασίας για τις ναυπηγήσεις νέων πλοίων και να αγοράζουν μεταχειρισμένα για την επέκταση και την ανανέωση του στόλου. Σύμφωνα μάλιστα με αναγνωρισμένους ναυλομεσιτικούς κύκλους, η απόσβεση της αξίας των πλοίων στην περίοδο 2003 -2007 μπορούσε να πραγματοποιηθεί σε λίγα σχετικά έτη. Αυτό, σε συνδυασμό με την επιτυχημένη και μακρά πορεία των Ελλήνων εφοπλιστών που εκμεταλλεύθηκαν την άνοδο του διεθνούς εμπορίου προσέλκυσε και μη ναυτιλιακά κεφάλαια στον κλάδο (π.χ. από private equity funds) και επενδυτές που μέχρι πρότινος δεν είχαν σχέση με τον κλάδο. Σύμφωνα με στοιχεία της Petrofin S.A., το 2008 τα συνολικά δάνεια προς την ελληνική ναυτιλία ανήλθαν στα \$ 73,2 δισ. (+9,4% σε ετήσια βάση), έναντι \$ 66,9 δισ. 2007 (+ 44,3% σε ετήσια βάση) και \$ 46,4 δισ. το 2006. Ο ρυθμός αυξήσεως των υπολοίπων των δανείων έπεσε σε μονοψήφιο ποσοστό το 2008. Ειδικότερα, η αγορά των κοινοπρακτικών δανείων έχει συρρικνωθεί σε σημαντικό βαθμό, από \$ 86 δισ. το 2007 σε \$ 71 δισ. το 2008 (-17,4%).

Πρόσφατα, ναυτιλιακές εταιρίες με μετοχές εισηγμένες στις κεφαλαιαγορές των ΗΠΑ ή του Ηνωμένου Βασιλείου, προχώρησαν στην ακύρωση αγοράς συμβολαίων ναυπηγήσεως, προκειμένου να διασφαλίσουν τη ρευστότητά τους. Στις σημερινές συνθήκες, η διατήρηση υψηλής ρευστότητας αποκτά μεγάλη σημασία για αυτό και οι πλοιοκτήτες αναζητούν νέες δυνατότητες αντλήσεως κεφαλαίων με σκοπό να καλύψουν τις μεγάλες κεφαλαιακές τους ανάγκες. Όσον αφορά τον ρόλο των ελληνικών τραπεζών στον ναυτιλιακό κλάδο, σημειώνεται η σημαντική αύξηση του ύψους των δανείων προς την ελληνική ναυτιλία, από \$ 3,3 δισ. το 2001, σε \$ 16,9 δισ. το 2008.

Η χρηματοοικονομική κρίση, επηρεάζει τη χρηματοδότηση των ναυπηγικών προγραμμάτων στην παγκόσμια ναυτιλία. Ωστόσο, φαίνεται ότι η πλειονότητα των Ελλήνων πλοιοκτητών είχε λάβει δάνεια πριν την κρίση για τα νεότευκτα πλοία που είναι παραδοτέα από το 2009 έως το 2014 και έχουν εξασφαλίσει χρηματοδότηση για το κύριο μέρος των συμβολαίων ναυπηγήσεως.

Χρηματοδότηση προς τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες (δισ. Δολάρια)

Από	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Ελληνικές τράπεζες	3,31	4,47	5,64	6,34	6,52	7,35	15,84	16,94
ετήσια % αύξηση		35,11	26,16	12,44	2,82	12,63	115,60	6,97
Ξένες τράπεζες	7,05	8,18	10,12	13,94	19,54	24,25	34,04	38,98
ετήσια % αύξηση	6,16	8,60	9,79	12,07	10,05	14,79	140,16	17,30
Σύνολο ξένων	13,21	16,79	19,91	26,01	29,59	39,04	174,20	56,28
ετήσια % αύξηση		27,05	18,61	30,61	13,76	31,94	346,21	-67,69

Πηγή: Petrofin S.A.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η έξοδος της παγκόσμιας και της ελληνικής ναυτιλίας από την κρίση που αντιμετωπίζει τα τελευταία έτη, θα εξαρτηθεί αφενός από την πορεία ανακάμψεως της παγκόσμιας οικονομίας και του διεθνούς εμπορίου και αφετέρου από την πορεία υλοποίησεως των μεγάλων παραγγελιών για ναυπήγηση νέων πλοίων που έχουν ανατεθεί στα μεγάλα ναυπηγεία σε παγκόσμιο επίπεδο. Ήδη δημοσιεύονται πληροφορίες για πολλές ακυρώσεις παραγγελιών νέων πλοίων από ναυτιλιακές εταιρίες σε όλο τον κόσμο. Παράλληλα, η σταδιακή αποκατάσταση της ομαλής λειτουργίας τους παγκόσμιου τραπεζικού συστήματος, αναμένεται να αποκαταστήσει τις δυνατότητες χρηματοδοτήσεως της ίδιας της ναυτιλίας από τη μία πλευρά αλλά και τις δυνατότητες ομαλής χρηματοδοτήσεως της οικονομικής αναπτύξεως των χωρών και του διεθνούς εμπορίου.

Σημαντικό βέβαια ρόλο σε όλα αυτά θα παίξει και η προσαρμογή και συμμόρφωση σε ρυθμίσεις τόσο σχετικά με τα εργασιακά όσο και σχετικά με την ασφάλεια της εργασίας και την προστασία του περιβάλλοντος, τομείς που απασχολούν όλο και περισσότερο τους ειδικούς του κλάδου στις μέρες μας.

Εντούτοις, η ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας και της ναυτιλίας από τη σημερινή κρίση δεν σημαίνει αναγκαία την επανάληψη της περιόδου ταχείας αναπτύξεως τους όπως συνέβη στην πενταετία 2003-2007. Κι αυτό διότι ακόμη και εάν η ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας αποδειχθεί ικανοποιητική και βιώσιμη, η μεγάλη αύξηση της προσφοράς νέων πλοίων, λόγω του υψηλού επιπέδου (παρά τις ακυρώσεις) των παραγγελιών που θα εκτελεσθούν από τώρα και μετά, συνεπάγεται σχετικά υψηλή μεταφορική δυναμικότητα.

Παρόλα αυτά, παρά την παγκόσμια κρίση, οι Έλληνες πλοιοκτήτες φαίνεται ότι διατηρούν ικανοποιητική ρευστότητα σε σχέση με άλλους Ευρωπαίους πλοιοκτήτες. Επίσης, οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν αποδείξει στο παρελθόν ότι ξέρουν να διαχειρίζονται επιχειρήσεις τους στις δύσκολες συγκυρίες και να επωφελούνται από αυτές για να είναι έτοιμοι να εξασφαλίσουν το υψηλότερο όφελος από την επόμενη ανοδική φάση του ναυτιλιακού κύκλου, γιατί η παράδοση είναι ένα εργαλείο επιβιώσεως, διαχειρίσεως των αλλαγών και αφομοιώσεως των νέων συνθηκών.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Αφαλωνιάτης Ευ (2005), «Ενίσχυση ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας», Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Βλάχος Γ. Π. 1999, Εμπορική ναυτιλία και θαλάσσιο περιβάλλον, Εκδόσεις Σταμούλης
ΓΣΔΕ 1947, εισαγωγική παράγραφος

Γουλιέλμος, Α – Σαμπράκος, Ε. (2002). *Ακτοπλοΐα και Ναυτιλία μικρών αποστάσεων*, εκδ. Σταμούλη.

Γουλιέλμος Α., «Διοίκηση και οργάνωση ναυτιλιακών επιχειρήσεων», Σταμούλης, Αθήνα 1993

Μυλωνόπουλος, Δ. (2004). *Ναυτιλία. Έννοιες-Τομείς-Δομές*, εκδ. Σταμούλης.

ΟΟΣΑ, Transport Outlook, 2009

Οικονομική και βιομηχανική επιθεώρηση, Αφιέρωμα στην Ελληνική ναυτιλία, Ιούνιος 2000

Παναγόπουλος Θεόδωρος 2004, Δίκαιο Περιβάλλοντος, Εκδόσεις Σταμούλης

Παντελόγλου, Γρ. (2004). «Η ενηλικίωση της επαγγελματικής κατάρτισης στη Γαλλία. Νέοι μηχανισμοί αναγνώρισης των γνώσεων των ικανοτήτων, των δεξιοτήτων και των κεκτημένων της πείρας». *Επιθεώρηση Εργασιακών Σχέσεων*, τεύχος 34

Παπαγιαννούλης Κ. Ν., « Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας και η ελληνική και διεθνής ναυτιλία», Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα 2002

Παρδάλη, Α. (2001). *Η Λιμενική Βιομηχανία*, εκδ. Σταμούλη

Ρουμελιώτης Π., Προς έναν πολυπολικό κόσμο, Λιβάνης, 2009.

ΥΕΝ/ΕΥΜΑΠΛ (2003). εγκύκλιος με αρ. 09/03 της 14/08/2003 «Υλοποίηση νέων απαιτήσεων Κεφ. XI-2 της Δ.Σ. SOLAS 74 και του ISPS Code για τις Λιμενικές εγκαταστάσεις»

Φυτιάνος Κώστας 1996, Η ρύπανση των θαλασσών, University Studio Press

Drewry Publishing, «Annual Report: Manning 2009

ILO (2005). *Safety and health in ports*. ILO code of practice, International Labour Office Geneva

ILO-OSH 2001 (2001). *Guidelines on Occupational Safety and Health Management Systems*, International Labour Office Geneva

ILO-IMO (2004). *Security in ports*. ILO and IMO code of practice. Geneva, International Labour Office/London, International Maritime Organization.

Marine Environment Law, 1993, Lloyd's of London Press Ltd

Theodore Cohn, Διεθνής Πολιτική Οικονομία, σ. 402, Gutenberg, 2009

UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2008

UNCTAD, Developments in International Seaborne Trade, 2008

Κείμενα σε ιστοσελίδα

www.wto.org, τελευταία επίσκεψη 06.11.2014

http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%94%CE%B9%CE%B5%CE%B8%CE%BD%CE%AE%CF%82_%CE%9F%CF%81%CE%B3%CE%AC%CE%BD%CF%89%CF%83%CE%B7_%CE%95%CF%81%CE%B3%CE%B1%CF%83%CE%AF%CE%B1%CF%82,

τελευταία επίσκεψη 06.11.2014

YEN (2006). *Νομοθετήματα για την ασφάλεια και υγιεινή της εργασίας*, 13/02/2006, στο http://egov.yen.gr/media/28248/par_ygieinis.pdf, τελευταία επίσκεψη 29.10.2014

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Ερωτηματολόγιο

1. Ποιοι είναι οι κύριοι τομείς δράσης της ναυτιλιακής εταιρίας;
2. Ποιος είναι ο συνολικός αριθμός πλοίων;
3. Πόσοι είναι οι εργαζόμενοι που απασχολούνται στην εταιρεία;
4. Η ανώτατη διοίκηση της ναυτιλιακής επιχείρησης παρακινεί την ανάμιξη των εργαζομένων στις ενέργειες βελτίωσης της παραγωγής; Αν ναι , με ποιους τρόπους;
5. Η επιχείρηση συλλέγει πληροφορίες από τους εργαζομένους για να μετρήσει το βαθμό ικανοποίησής τους;
6. Υπάρχει κάποιο σύστημα αξιολόγησης του προσωπικού; Αν ναι, τότε ποιο είναι αυτό;
7. Προσφέρονται κίνητρα για τη βελτίωση της απόδοσης των εργαζομένων;
8. Οι εργαζόμενοι λαμβάνουν μέρος σε συναντήσεις προκειμένου να διατυπώσουν την τυχόν δυσαρέσκειά τους σε θέματα όπως η αμοιβή ή οι ώρες εργασίας;
9. Οι εργαζόμενοι έχουν τις κατάλληλες δεξιότητες και επαρκείς γνώσεις σχετικά με τα θέματα με τα οποία ασχολείται η επιχείρηση;
10. Παρέχεται από την ανώτατη διοίκηση η δυνατότητα εκπαίδευσης διαμέσου της εργασίας;
11. Τα προγράμματα εκπαίδευσης υλοποιούνται και αξιοποιούνται επαρκώς; Αν όχι, εξηγήστε.
12. Η εναλλαγή των εργαζομένων στις θέσεις εργασίας είναι μικρή;

13. Η ικανοποίηση των εργαζομένων διαχρονικά έχει βελτιωθεί;
14. Προλαμβάνονται όλα τα απαραίτητα μέτρα υγείας και ασφάλειας των εργαζομένων; Πείτε μας μερικά παραδείγματα.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς