

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ «ΣΤΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑ»**

**«ΟΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟΙ ΚΑΙ ΜΗ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟΙ
ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ Ο ΘΕΣΜΙΚΟΣ ΤΟΥΣ ΡΟΛΟΣ ΣΤΗ
ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ»**

Ζέρβας Χρήστος

Διπλωματική εργασία

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

«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, χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με όλο το κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου».

«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 στη Ναυτιλία».

Τα μέλη ήταν:

- Σαμιώτης Γεώργιος (Επιβλέπων)
- Βλάχος Γεώργιος
- Θεοδωρόπουλος Σωτήριος

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

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία αφορά την παρουσίαση των κυριότερων διεθνών κυβερνητικών και μη οργανισμών και τη μελέτη του θεσμικού ρόλου που κατέχουν στη σύγχρονη ναυτιλία. Σκοπός της εργασίας είναι να καταγραφούν οι υφιστάμενοι διεθνείς, κυβερνητικοί και μη, οργανισμοί, οι οποίοι σχετίζονται είτε άμεσα είτε έμμεσα με τις θαλάσσιες μεταφορές, ενώ επιπρόσθετα θα γίνει προσπάθεια να αναλυθεί και να εκτιμηθεί τόσο ο θεσμικός τους ρόλος όσο και οι επιπτώσεις που συνεπάγονται στην ναυτιλία.

Όπως αναδεικνύει η παρούσα ανάλυση, ο ρόλος των κυριότερων διεθνών κυβερνητικών και μη οργανισμών στη σύγχρονη ναυτιλία είναι καθοριστικός, με τους υφιστάμενους διεθνείς οργανισμούς να επιδρούν στο θεσμικό και στο οικονομικό περιβάλλον της σύγχρονης ναυτιλίας σε βαθμό ικανοποιητικό. Οι σημαντικότερες επιπτώσεις που συνεπάγονται από την επίδραση αυτή αφορούν τη ναυτική ασφάλεια, τη ναυσιπλοΐα, τα φορτία, τις μεταφορές, τις τεχνολογίες, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, καθώς και ένα πλήθος νομικών ζητημάτων για την παγκόσμια ναυτική βιομηχανία, τις κρατικές επιχορηγήσεις για τα ναυπηγεία, τη χρηματοδότηση, τις οικονομικές ενισχύσεις των πλοιοκτητών, την αξιολόγηση της οικονομίας των ωκεανών κ.α

Οι προκλήσεις για το μέλλον του κλάδου αφορούν τη θαλάσσια ασφάλεια και την αποτελεσματική εφαρμογή των κανονιστικών πλαισίων, την περίπτωση των συμφερόντων της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, το πρόβλημα της πειρατείας, την αστάθεια και την αβεβαιότητα στην ναυτιλιακή αγορά λόγω της κρίσης, την εμβάθυνση πολιτικής περί κρατικών ενισχύσεων στις θαλάσσιες μεταφορές της Ε.Ε, τη ναυτική απασχόληση, και φυσικά το θαλάσσιο περιβάλλον, τις ατμοσφαιρικές εκπομπές των πλοίων και την εστίαση στα ορυκτά καύσιμα ως βασική πηγή ενέργειας των θαλάσσιων μεταφορών.

λέξεις κλειδιά: ναυτιλία, διεθνής ναυτιλιακός οργανισμός, διεθνείς κυβερνητικοί οργανισμοί, ιδιωτικοί μη κυβερνητικοί οργανισμοί

ABSTRACT

This thesis deals with the presentation of the major international governmental and non-governmental organisms and the study of the institutional role they hold in modern shipping. The aim of this thesis is to identify the existing international governmental and non-governmental organisms that are related either directly or indirectly with maritime transport, while additionally an attempt will be made so as to analyse and assess both the institutional role and the impact entailed in shipping.

As the analysis shows, the role of the major international governmental and non-governmental organizations in modern shipping is crucial, with existing international organizations influencing the institutional and economic environment of modern shipping to a satisfactory extent. The most important effects refer to maritime safety, navigation, loads, transportation, technologies, protection of the marine environment, and a host of legal issues for the global maritime industry, like state aid for the yards, financial aid for shipowners, as well as the assessment of the economy of the oceans.

The challenges for the future of the sector refer to the maritime safety and the efficient implementation of regulatory frameworks, the interests of European shipping, the problem of piracy, the instability and uncertainty in the shipping market due to the crisis, as well as the deepening policy on state aid in maritime transport, maritime employment, and of course the marine environment, the atmospheric emissions from ships and focus on fossil fuels as the main source of energy.

key words: shipping, International Maritime Organization, international governmental organisations, private non-governmental organizations

Περιεχόμενα

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	4
ABSTRACT	5
1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	9
1.1 Σκοπός της διπλωματικής εργασίας	9
1.2 Γενική εικόνα του εξεταζόμενου θέματος.....	9
1.3 Ανασκόπηση βιβλιογραφίας.....	11
1.4 Ερευνητικά ερωτήματα	12
2. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ	13
2.1 Ιστορικά στοιχεία	13
2.2 Οι Διεθνείς Οργανισμοί στη σύγχρονη εποχή.....	14
3. Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ (ΙΜΟ)	16
3.1 Ιστορική αναδρομή – ίδρυση.....	16
3.2 Διάρθρωση	16
3.3 Δράση	18
3.4 Επιρροή στη ναυτιλία.....	27
4. ΥΠΟΛΟΙΠΟΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΠΟΥ ΔΙΑΔΡΑΜΑΤΙΖΟΥΝ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ ΡΟΛΟ ΣΤΗ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	32
4.1 ΙΛΟ	32
4.1.1 Ίδρυση και διάρθρωση	32
4.1.2 Δράση και ρόλος στη σύγχρονη ναυτιλία	32
4.2 ΟΕCD	34
4.2.1 Ίδρυση και διάρθρωση	34
4.2.2 Δράση και ρόλος στη σύγχρονη ναυτιλία	35
4.3 UNCTAD	36
4.3.1 Ίδρυση και διάρθρωση	36
4.3.2 Δράση και ρόλος στη σύγχρονη ναυτιλία	36
4.4 EU και λοιπά όργανα της	38
4.4.1 Ίδρυση και διάρθρωση	38
4.4.2 Δράση και ρόλος στη σύγχρονη ναυτιλία	39
4.5 GATT / WTO	41
4.5.1 Ίδρυση και διάρθρωση	41
4.5.2 Δράση και ρόλος στη σύγχρονη ναυτιλία	42

4.6	CSG	43
4.6.1	Ίδρυση και διάρθρωση	43
4.6.2	Δράση και ρόλος στη σύγχρονη ναυτιλία	43
4.7	FAO	44
4.7.1	Ίδρυση και διάρθρωση	44
4.7.2	Δράση και ρόλος στη σύγχρονη ναυτιλία	44
4.8	WMO.....	45
4.8.1	Ίδρυση και διάρθρωση	45
4.8.2	Δράση και ρόλος στη σύγχρονη ναυτιλία	45
5.	ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΠΟΥ ΔΙΑΔΡΑΜΑΤΙΖΟΥΝ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ ΡΟΛΟ ΣΤΗ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	47
5.1	Baltic Exchange.....	47
5.2	P&I Clubs	48
5.3	IACS.....	49
5.4	ICS.....	51
5.5	CENSA.....	52
5.6	FONASBA	53
5.7	ECSA.....	54
5.8	BIMCO.....	55
5.9	CMI	55
5.10	ASCAME	56
5.11	ICC	56
5.12	IBM	57
5.13	ISF	58
5.14	IMIF.....	58
5.15	INTERCARGO	59
5.16	INTERTANKO	60
5.17	OCIMF	60
6.	ΕΠΙΛΟΓΟΣ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	62
	Βιβλιογραφία.....	72
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι.....	80
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ	87
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ.....	111
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙV.....	113
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V	115
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI.....	120

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 2-1. Παραδείγματα διακυβερνητικών οργανισμών	15
Πίνακας 3-1. Διάρθρωση του IMO	17
Πίνακας 3-2 Συμβάσεις του IMO	20
Πίνακας 4-1 Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο – έδρες ανά χώρα (2014).....	39
Πίνακας 5-1. Τα 13 μέλη του P&I Clubs.....	48
Πίνακας 5-2 Τα μέλη του IACS.....	50
Πίνακας 5-3 Συνεργασίες του ICS με Διακυβερνητικά Όργανα	52

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 Σκοπός της διπλωματικής εργασίας

Η παρούσα διπλωματική εργασία αφορά την παρουσίαση των κυριότερων διεθνών κυβερνητικών και μη οργανισμών και τη μελέτη του θεσμικού ρόλου που κατέχουν στη σύγχρονη ναυτιλία. Σκοπός της εργασίας είναι να καταγραφούν οι υφιστάμενοι διεθνείς, κυβερνητικοί και μη, οργανισμοί, οι οποίοι σχετίζονται είτε άμεσα είτε έμμεσα με τις θαλάσσιες μεταφορές, ενώ επιπρόσθετα θα γίνει προσπάθεια να αναλυθεί και να εκτιμηθεί τόσο ο θεσμικός τους ρόλος όσο και οι επιπτώσεις που συνεπάγονται στην ναυτιλία.

Ειδικά, θα παρουσιαστούν οι κυριότεροι οργανισμοί κυβερνητικού χαρακτήρα (IMO, ILO, OECD, UNSTAC, EU και τα λοιπά όργανα της, GATT, WTO, CSG, FAO, WMO), αλλά και οι σημαντικότεροι μη κυβερνητικοί (Baltic Exchange, P&I Clubs, IACS, ICS, CENSA, FONASBA, ESCA, BIMCO, CMI, ASCAME, ICC, IMB, ISF, IMIF, INTERCARGO, INTERTANKO, OCIMF). Συνάμα, θα αναλυθεί ο ρόλος τους και οι επιπτώσεις τους τόσο στο θεσμικό όσο και στο οικονομικό περιβάλλον της σύγχρονης ναυτιλίας σε διεθνές επίπεδο, μέσα από την παράθεση των δραστηριοτήτων τους. Έμφαση θα δοθεί τέλος στον τρόπο και στο βαθμό στον οποίο οι εν λόγω οργανισμοί επηρεάζουν τη σύγχρονη ναυτιλία.

Για το σκοπό της εργασίας, γίνεται χρήση της διεθνούς και ελληνικής βιβλιογραφίας, μέσα από την αξιοποίηση τόσο δευτερογενών πηγών προερχόμενων από επιστημονικά άρθρα, βιβλία, μελέτες και διαδικτυακό υλικό, όσο και πρωτογενών στοιχείων προερχόμενα από σχετικές στατιστικές πηγές και κλαδικές έρευνες. Ο συνδυασμός δευτερογενών και πρωτογενών πηγών εκτιμάται ότι θα προσδιορίσει βέλτιστα το εξεταζόμενο θέμα και θα προσφέρει άρτια πληροφόρηση και έναυσμα για μελλοντικές προτάσεις.

1.2 Γενική εικόνα του εξεταζόμενου θέματος

Σύμφωνα με τα στοιχεία που παρέχονται από το Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο (ICS) και όσον αφορά τη διεθνή ναυτιλία, το παγκόσμιο εμπόριο γίνεται σε ποσοστό 90% δια θαλάσσης, οπότε είναι προφανές ότι οι εισαγωγές και

εξαγωγές είναι εξαρτώμενες σε μεγάλο βαθμό από τη συγκεκριμένη βιομηχανία. Το εμπόριο σε όλες τις θάλασσες διευρύνεται συνεχώς, δημιουργώντας διάφορα οφέλη τόσο στους καταναλωτές όσο και στους εμπόρους. Η ανάπτυξη του κλάδου παραμένει ισχυρή και η αποδοτικότητα στη ναυτιλία δημιουργεί ενδιαφέρουσες προοπτικές για το μέλλον. Η ναυτιλιακή βιομηχανία χαρακτηρίζεται από υψηλή ασφάλεια και από μια περιβαλλοντική μορφή εμπορευματικών μεταφορών, υιοθετώντας τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας, ενώ οι κανονισμοί που διέπουν τον κλάδο κατευθύνονται από διάφορες οργανώσεις, όπως του Οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ) και του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) (1).

Η μελέτη του θεσμικού ρόλου των διεθνών οργανισμών στη σύγχρονη ναυτιλία συνιστά καίριο παράγοντα στα πλαίσια της συνεργασίας των κρατών σε παγκόσμιο επίπεδο, όπου στη διαμόρφωση της διεθνούς αυτής συνεργασίας είναι καταλυτική η παρεμβολή τόσο των κυβερνητικών φορέων όσο και μη κρατικών. Η ύπαρξη και ανάπτυξη των οργανισμών αυτών έχει βάσεις στη διεθνή κοινωνία, δηλαδή την κοινωνία των κρατών και διαμορφώθηκε μέσα από την ανάγκη για επικοινωνία και συνεργασία μεταξύ των χωρών. Οι σύγχρονες μορφές πολυμερούς συνεργασίας και ο μετασχηματισμός της κοινωνίας ως απόρροια της οικονομικής προόδου επέφεραν αλλαγές στην κοινωνία και στις μορφές των διεθνών σχέσεων, θέτοντας τη συνεργασία σε παγκόσμια κλίμακα μια ισχυρή αναγκαιότητα (2).

Οι διεθνείς οργανισμοί αποτελούν στις μέρες μας φορείς πολιτικής και νομικής εξουσίας, όπου τις περισσότερες φορές δημιουργούνται από τα κράτη. Βασικά στοιχεία τους είναι το «πολυμερές», η «μονιμότητα», η επιδίωξη ενός συγκεκριμένου «σκοπού». Οι εν λόγω οργανισμοί διέπονται από το Διεθνές Δίκαιο και διαθέτουν αποκλειστικά «δικά τους όργανα», προκειμένου να ασκήσουν το έργο και τη δράση τους. Τόσο ο γεωγραφικός χώρος όσο και ο σκοπός αποτελούν τα βασικά κριτήρια διάκρισης των διεθνών οργανισμών: Διακρίνονται σε διακυβερνητικούς, όπου συμμετέχουν αποκλειστικά τα κράτη και όχι ιδιώτες και σε υπερεθνικούς, οι οποίοι αποτελούν μια νέα κατηγορία διεθνών οργανώσεων. Υπάρχουν, συνάμα και οι διεθνείς εταιρίες. Οι διακυβερνητικοί οργανισμοί διακρίνονται σε: παγκόσμιους με γενικούς σκοπούς, παγκόσμιους με ειδικούς σκοπούς, περιφερειακούς με γενικούς σκοπούς, περιφερειακούς με ειδικούς σκοπούς (2).

Ειδικά για τη ναυτιλία, τόσο η επικινδυνότητα του επαγγέλματος όσο και η φύση του κλάδου έθεσε ως αναγκαιότητα την συνεργασία σε διεθνές επίπεδο, ειδικά

αναφορικά με τα θέματα ασφάλειας στη θάλασσα, ζήτημα που αναλύθηκε εις βάθος στην Ναυτιλιακή Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών το 1948 στη Γενεύη. Τόσο τα ναυτιλιακά συμφέροντα και οι αντιπαραθέσεις στη ναυτιλιακή βιομηχανία, όσο και η σταδιακή ανάπτυξη και επιρροή των χωρών του «Τρίτου Κόσμου» στη ναυτιλία, ισχυροποίησαν το ρόλο των διεθνών οργανισμών, με έμφαση στον τομέα της θαλάσσιας ρύπανσης και της ναυτικής ασφάλειας (2).

1.3 Ανασκόπηση βιβλιογραφίας

Τόσο η ελληνική όσο και η διεθνής βιβλιογραφία μελετά το ζήτημα των διεθνών κυβερνητικών και μη οργανισμών και το θεσμικό τους ρόλο στην σύγχρονη ναυτιλία. Ενδεικτικά, κάνοντας λόγο για το ρόλο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) στην παγκόσμια εμπορική ναυτιλία, αυτός αναβαθμίστηκε μετά το 1982, αποκτώντας περισσότερο δεσμευτικό χαρακτήρα και μεγαλύτερη εξειδίκευση στα ναυτιλιακά ζητήματα στο πλαίσιο του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ), με δραστηριότητες που αφορούν σήμερα κυρίως τη ναυτική ασφάλεια, τη ναυσιπλοΐα, τα φορτία, τις μεταφορές, τις τεχνολογίες, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και πλήθος νομικών ζητημάτων (2). Ο ρόλος του IMO μελετάται σε ποικίλες διεθνείς έρευνες που αφορούν περιβαλλοντικά ζητήματα, όπως λόγου χάρη στην περίπτωση των υπερωκεάνιων πλοίων και της απειλής που δημιουργείται προς τις φάλαινες. Διάφορες τροποποιήσεις έχουν λάβει χώρα στα συγκεκριμένα πλοία ώστε να μειωθεί η απειλή αυτή, οριοθετώντας τον IMO ως μια ισχυρή οντότητα στην παροχή λύσεων του θαλάσσιου περιβάλλοντος (3). Συνάμα, έρευνες αναδεικνύουν το ρόλο του IMO στην καταπολέμηση της πειρατείας, όπου τονίζεται η αναγκαιότητα της κατάλληλης στρατηγικής από τη μεριά των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ώστε να αντιμετωπισθεί με επιτυχία το φαινόμενο (4).

Η υπάρχουσα βιβλιογραφία κάνει λόγο και για το ρόλο των ιδιωτικών οργανισμών, οι οποίοι έχουν σημαντική συμβολή διεθνώς σε διάφορες πτυχές της ναυτιλίας. Η κατανόηση του ρόλου και του σκοπού τους είναι μεγάλης σημασίας ώστε να γίνει επιτεύξιμη μια ουσιαστική εκτίμηση σε σύνθετα ζητήματα δικαίου και πολιτικής στον κλάδο (5).

1.4 Ερευνητικά ερωτήματα

Η παρούσα εργασία, καθώς έχει βιβλιογραφική φύση ως προς την έρευνα της, βασίζεται στα ακόλουθα πέντε θεωρητικά ερευνητικά ερωτήματα:

A) Πώς καθορίζεται ο ρόλος των κυριότερων διεθνών κυβερνητικών οργανισμών στη σύγχρονη ναυτιλία;

B) Πώς καθορίζεται ο ρόλος των κυριότερων διεθνών μη κυβερνητικών οργανισμών στη σύγχρονη ναυτιλία;

Γ) Σε τι βαθμό οι υφιστάμενοι διεθνείς, κυβερνητικοί και μη, οργανισμοί, επιδρούν στο θεσμικό και στο οικονομικό περιβάλλον της σύγχρονης ναυτιλίας;

Δ) Ποιες είναι οι σημαντικότερες επιπτώσεις που συνεπάγονται από την επίδραση αυτή;

E) Ποιες είναι οι προκλήσεις για το μέλλον του κλάδου;

2. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ

2.1 Ιστορικά στοιχεία

Η ύπαρξη της διεθνούς κοινωνίας, δηλαδή της κοινωνίας με μέλη τα κράτη, είναι η βάση στην οποία στηρίζεται η παρουσία και εξέλιξη των διεθνών οργανισμών. Η επικοινωνία και η συνεργασία ανάμεσα στις χώρες έχουν τις ρίζες τους στην ειρήνη της Βεσφαλίας, το 1648, με την καθιέρωση της σύγχρονης Ευρώπης και αναπτύχθηκαν μέσα από νέες μορφές πολυμερούς συνύπαρξης, μέσα από τη διεκπεραίωση διεθνών συνθηκών. Η έννοια της διεθνούς οργάνωσης κάνει την εμφάνιση της μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, όπου πλέον τα κράτη διατηρούν ένα μόνιμο πλάνο συναντήσεων, υπό καθιερωμένο νομικό πλαίσιο και ιδιαίτερη βούληση. Οι αλλαγές στην κοινωνία και στις οικονομικές αγορές επέφεραν μετασχηματισμό στις διεθνείς σχέσεις, με απόρροια να τεθεί σε αναγκαιότητα η συνεργασία των κρατών σε παγκόσμιο επίπεδο, είτε μέσω κρατικών είτε ιδιωτικών διεθνών οργανισμών (2).

Οι Διεθνείς Οργανισμοί αναπτύχθηκαν κατά τον 20^ο αιώνα, αλλά η ιστορία τους συναντά με τη μορφή της αμφικτιονίας των κρατών – πόλεων στην Αρχαία Ελλάδα. Ο θεσμός δεν εξελίχθηκε, παρά ελάχιστα, κατά τη διάρκεια της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας, ενώ στο Μεσαίωνα δεν είχε κανένα σχεδόν ίχνος παρουσίας, ιδίως λόγω του κατακερματισμού της Ευρώπης σε υποτελή φέουδα. Αφορμή για την θεμελίωση του θεσμού ήταν η ειρήνη της Βεσφαλίας, το 1648, όπου κρίθηκε αναγκαία η ύπαρξη διεθνών συνδιασκέψεων ώστε να επιτευχθεί η ισορροπία ισχύος. Στη συνέχεια, το συνέδριο της Βιέννης, το 1815 αποτέλεσε σταθμό-ορόσημο για την προσπάθεια οργάνωσης της διεθνούς κοινωνίας, ενώ με τη συνθήκη συμμαχίας των Παρισίων (1815) και τη σύμπραξη των τεσσάρων μεγάλων δυνάμεων (Μ. Βρετανία, Ρωσία, Πρωσία, Αυστρία) ιδρύθηκε ένας νέος θεσμός στις διεθνείς σχέσεις. Ακολούθησε η Ευρωπαϊκή Συνεννόηση και λοιπές συνδιασκέψεις στον 19^ο αιώνα, φτάνοντας με τη λήξη του Β΄ Παγκόσμιου Πόλεμου στη μεταπολεμική περίοδο, όπου τόσο οι επιστημονικές ανακαλύψεις όσο και η τεχνολογική πρόοδος επηρέασαν άμεσα τις διεθνείς σχέσεις και άλλαξαν σημαντικά τον παγκόσμιο χάρτη. Σπουδαίο φαινόμενο αποτέλεσε η τάση προς τη λειτουργική αποκέντρωση της διεθνούς οργάνωσης, με τη διεθνή συνεργασία να εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την ενεργό

συμμετοχή και δραστηριότητα των κρατών. Σήμερα οι διεθνείς οργανισμοί – ιστορικά προερχόμενοι από τις συνδιασκέψεις – είναι φορείς τόσο πολιτικής όσο και νομικής εξουσίας (2).

2.2 Οι Διεθνείς Οργανισμοί στη σύγχρονη εποχή

Οι Διεθνείς Οργανισμοί σήμερα αποτελούν ιδίως απόρροια μιας ιδρυτικής συνθήκης (εξαιρέσεις συνιστά ο οργανισμός Βιομηχανική Ανάπτυξης UNIDO και η Συνδιάσκεψη για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη UNCTAD). Επίσης, θεωρούνται ως επί το πλείστον δημιούργημα των κρατών, με κάποιες εξαιρέσεις, όπως ο Διεθνής Ναυτιλιακός Δορυφορικός οργανισμός που δημιουργήθηκε σε συνδιάσκεψη του IMO το 1976. Χαρακτηριστικά στοιχεία ενός διεθνούς οργανισμού είναι, πέραν της νομικής και πολιτικής εξουσίας που φέρουν, το «πολυμερές», η δέσμευση τους στη διεθνή «μονιμότητα», η θέληση επιδίωξης ενός συγκεκριμένου «σκοπού», καθώς και η διάθεση αποκλειστικών «οργάνων άσκησης του έργου τους», η οποία τους προσφέρει τη δυνατότητα να εκδηλώνονται με μια «ιδιαίτερη βούληση». Συνεπώς, ένας διεθνής οργανισμός μπορεί να δρα ανεξάρτητα από τα κράτη μέλη του, δηλαδή κατά πλειοψηφία (2).

Όσον αφορά τη διάκριση των διεθνών οργανισμών, τόσο ο γεωγραφικός χώρος όσο και ο σκοπός αποτελούν τα βασικά κριτήρια διάκρισης σε:

- διακυβερνητικούς, όπου συμμετέχουν αποκλειστικά τα κράτη και όχι ιδιώτες και διαχωρίζονται σε παγκόσμιους με γενικούς σκοπούς, παγκόσμιους με ειδικούς σκοπούς, περιφερειακούς με γενικούς σκοπούς, περιφερειακούς με ειδικούς σκοπούς.
- υπερεθνικούς, οι οποίοι αποτελούν μια νέα κατηγορία διεθνών οργανώσεων.
- Ιδιωτικές διεθνείς εταιρίες (2).

Ο πίνακας 2-1 παρουσιάζει ενδεικτικά παραδείγματα οργανισμών ανά κατηγορία.

Πίνακας 2-1. Παραδείγματα διακυβερνητικών οργανισμών

Κατηγορία	Παραδείγματα
Διακυβερνητικοί	
Παγκόσμιοι με γενικούς σκοπούς	Κοινωνία των Εθνών (ΚτΕ) Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ)
Παγκόσμιοι με ειδικούς σκοπούς	Διεθνής Οργάνωση Εργασίας (ILO) Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας (WHO) Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (IMF) Εκπαιδευτικός, Επιστημονικός, Πολιτιστικός Οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών (UNESCO) Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO)
Περιφερειακοί με γενικούς σκοπούς	Οργανισμός Αμερικανικών Κρατών (OAS) Αραβική Ένωση (LAS) Ένωση Δυτικής Ευρώπης (WEU) Συμβούλιο της Ευρώπης (Council of Europe) Οργάνωση Αφρικανικής Ενότητας (OAU)
Περιφερειακοί με ειδικούς σκοπούς	Λατινοαμερικανική Ένωση Ελευθέρου Εμπορίου (LAFTA) Οργάνωση Βορειοατλαντικού Συμφώνου (NATO) Οργανισμός Συμφώνου Βαρσοβίας (Warsaw Pact Organisation) Συμβούλιο Αμοιβαίας Οικονομικής Βοήθειας (COMECON)
Υπερεθνικοί	Ευρωπαϊκή Ένωση (E.E)
Ιδιωτικές Διεθνείς Εταιρίες	Διεθνής Ερυθρός Σταυρός (IRC) Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (ICC) Ευρωπαϊκή Εταιρία για τη Χρηματοδότηση Σιδηροδρομικού Υλικού (EUROFIMA) Ευρωπαϊκή Εταιρία για τη Χημική Επεξεργασία των Ακτινοβολούντων καυσίμων (EUROCHEMIC)

Πηγή: Βλάχος Π., Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα, 2007,

σελ 57-58

3. Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ (ΙΜΟ)

3.1 Ιστορική αναδρομή – ίδρυση

Οι αρχικές προσπάθειες να δημιουργηθεί ένας οργανισμός διεθνούς εμβέλειας, με αποκλειστική ασχολία τα ζητήματα του κλάδου της ναυτιλίας, ξεκίνησαν το 1889 στην Ουάσιγκτον και συνεχίστηκαν το 1912 στην Αγ. Πετρούπολη, δίχως όμως να καταλήξουν σε μια ουσιαστική συνιστώσα. Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, η ανάγκη συντονισμού των ναυτιλιακών θεμάτων του συμμαχικού στόλου, αλλά και η μετέπειτα ανάγκη να ιδρυθεί - κατόπιν συνεχών διαδικασιών του ΟΗΕ - μια ένωση με στόχο την επίλυση των ζητημάτων της διεθνούς ναυτιλίας, οδήγησαν το 1947 σε ένα σχέδιο σύμβασης με στόχο τη δημιουργία ενός διακυβερνητικού οργάνου στη ναυτιλία, με μόνιμο χαρακτήρα. Ένα χρόνο αργότερα, στη Ναυτιλιακή Συνδιάσκεψη των Ενωμένων Εθνών στη Γενεύη, ιδρύθηκε ο IMCO (Intergovernmental Maritime Consultative Organization) και μέχρι την επικύρωση της σύμβασης - το 1958 - εμφανίστηκαν πολλαπλά εμπόδια στην προσπάθεια αυτή, ιδίως οι αντιδράσεις για την εισαγωγή πολιτικών αποφάσεων στις αρμοδιότητες του εν λόγω οργανισμού. Απόρροια ήταν να καθυστερήσει η διαδικασία αναγνώρισης του οργανισμού για μια δεκαετία. Στις 23/5/1982 ο οργανισμός αλλάζει ονομασία σε International Maritime Organization (IMO) και αποκτά δεσμευτικό χαρακτήρα στις αποφάσεις του για όλα τα κράτη μέλη. Παρά τα εμπόδια που παρουσιάστηκαν αναφορικά με τα συμφέροντα των παραδοσιακά ναυτιλιακών χωρών και των αναπτυσσόμενων με ελάχιστη ναυτιλιακή εικόνα, η κατάσταση άλλαξε με την σταδιακή ανάπτυξη και επίδραση των χωρών του «Τρίτου Κόσμου» στον κλάδο. Σήμερα είναι εμφανής η ανάμειξη του IMO σε ζητήματα θαλάσσιας μόλυνσης και ναυτικής ασφάλειας, έχοντας ισχυρή θέση στο πλαίσιο του ΟΗΕ (2).

3.2 Διάρθρωση

Ο IMO διαρθρώνεται από τα εξής όργανα: τη Συνέλευση, το Συμβούλιο, τη Γραμματεία, τις Συνδιασκέψεις, τις Επιτροπές (πίνακας 3-1) (2). Τα μέλη του

οργανισμού είναι επί του παρόντος 171 και υφίστανται και 3 συνδεδεμένα μέλη (6), όπως δίδεται στο παράρτημα I, στον πίνακα 0-1.

Πίνακας 3-1. Διάρθρωση του IMO

Συνέλευση Assembly	Είναι το ανώτατο διοικητικό όργανο Αντιπροσωπεύεται από τις κυβερνήσεις των κρατών μελών Συνέρχεται κάθε δυο χρόνια και σε ειδικές περιπτώσεις έκτακτα Οι αποφάσεις της δεν είναι δεσμευτικές Ευθύνες: η εκλογή των μελών του Συμβουλίου, ο διορισμός του Γενικού Γραμματέα, η μελέτη του προϋπολογισμού και των εκθέσεων/τροποποιήσεων των συνθηκών
Συμβούλιο Council	Είναι ανεξάρτητο από τη Συνέλευση Διέρχεται δυο φορές ετησίως και σε ειδικές περιπτώσεις έκτακτα Ευθύνες: η εξέταση και διατύπωση σχολίων στις εκθέσεις των Επιτροπών προ παρουσίασης αυτών στη Συνέλευση Διοικητικές αρμοδιότητες αναφορικά με το προσωπικό Αποτελείται από 40 κράτη μέλη
Γραμματεία Secretariat	Συνίσταται από 300 ειδικούς επιστήμονες και διοικητικούς Είναι ανάμεσα στις μικρότερες υπηρεσίες του συστήματος του ΟΗΕ Επικεφαλής είναι ο Γενικός Γραμματέας Ευθύνες: η προετοιμασία των διεθνών συμβάσεων, η υποβολή εκθέσεων για ζητήματα προς συζήτηση Δε μπορεί να λάβει πολιτικές πρωτοβουλίες, παρά μόνο εκπροσωπεί τον IMO στα διεθνή ζητήματα
Συνδιασκέψεις του IMO Conferences sponsored by IMO	Συνέρχονται από τον Γενικό Γραμματέα έπειτα από συμφωνία με τη Συνέλευση Απαιτείται συμφωνία από τα 2/3 των συμμετεχόντων για κάθε άρθρο του σχεδίου που υποβάλλεται στη συζήτηση Ακολουθεί υποβολή του τελικού σχεδίου στις κυβερνήσεις των κρατών – μελών προς επικύρωση
Επιτροπές	
Επιτροπή Ναυτικής ασφάλειας	Δέχεται όλα τα κράτη μέλη της σύμφωνα με το άρθρο 28 Συνέρχεται δυο φορές το χρόνο

Maritime Safety Committee MSC	Είναι το κατεξοχήν τεχνικό όργανο του IMO Διακρίνεται σε 12 υποεπιτροπές
Νομική Επιτροπή Legal Committee	Είναι σήμερα ένα από τα κύρια όργανα του IMO Μελετά νομικά θέματα σχετικά με θαλάσσια ρύπανση, ναυάγια, εμπορικά πλοία σε αλλοδαπά λιμάνια, επιβάτες, αποσκευές, κανονισμοί του IMO
Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος Marine Environment Protection Committee MEPC	Ιδρύθηκε το 1973, με πρωτοβουλία των ΗΠΑ Έχει σημαίνοντα ρόλο στο περιβαλλοντικό προσανατολισμό της ναυτιλίας και πρωτεύοντα σε θέματα τροποποιήσεων της MARPOL '73/78
Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας Technical Co-operation Committee	Ιδρύθηκε το 1969 Αποτελεί κύριο όργανο του IMO από το 1977 Εποπτεύει τη χρηματοδότηση των κρατών από το Πρόγραμμα Ανάπτυξης UNDP και από το Πρόγραμμα Περιβάλλοντος UNEP των Ηνωμένων Εθνών
Επιτροπή Διευκολύνσεων Facilitation Committee	Είναι επικουρικό όργανο Ευθύνη: η διευκόλυνση της διεθνούς ναυτιλιακής κυκλοφορίας των πλοίων, η απλοποίηση της γραφειοκρατίας, η τήρηση των τύπων που απαιτούνται για είσοδο/ έξοδο ενός πλοίου από το λιμάνι ή τους τερματικούς σταθμούς

Πηγή: Βλάχος Π., Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα, 2007, σελ 87-91

3.3 Δράση

Οι δραστηριότητες του IMO σχετίζονται κυρίως τη ναυτική ασφάλεια, τη ναυσιπλοΐα, τα φορτία, τις μεταφορές, τις τεχνολογίες, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και πλήθος νομικών ζητημάτων (2).

Ως εξειδικευμένος φορέας των Ηνωμένων Εθνών, ο ΙΜΟ θεωρείται η παγκόσμια αρχή για τον καθορισμό των προτύπων που αφορούν τη ναυτιλιακή ασφάλεια και τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των διεθνών ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Κύριος ρόλος του είναι να δημιουργεί ένα κανονιστικό πλαίσιο για την ναυτιλία που είναι δίκαιο και αποτελεσματικό, καθολικά εφαρμόσιμο. Η προσέγγιση αυτή ενθαρρύνει την καινοτομία και την αποτελεσματικότητα, γεγονός ιδιαίτερα σημαντικό για τη ναυτιλία, μια διεθνή βιομηχανία που μεταφέρει περίπου 90% του παγκόσμιου εμπορίου. Διαφαίνεται λοιπόν πως απαιτείται ένα ασφαλές και αποτελεσματικό διεθνές ναυτιλιακό περιβάλλον και αυτό είναι που παρέχεται από το ρυθμιστικό πλαίσιο του ΙΜΟ (7).

Ο ΙΜΟ λαμβάνει μέτρα που καλύπτουν όλες τις πτυχές της διεθνούς ναυτιλίας – συμπεριλαμβανομένων της κατασκευής, του εξοπλισμού, της επάνδρωσης, της λειτουργίας και διαθεσιμότητας των πλοίων – σε μια διαδικασία ασφαλή, φιλική στο περιβάλλον και αποτελεσματική. Η ναυτιλία είναι απαραίτητο στοιχείο για τη μελλοντική βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη και μέσω του ΙΜΟ, τα κράτη μέλη του οργανισμού, η κοινωνία των πολιτών και η ναυτιλιακή βιομηχανία ήδη συνεργάζονται προκειμένου να εξασφαλισθεί μια συνεχόμενη και ενισχυμένη συμβολή προς μια πράσινη οικονομία και αειφόρο ανάπτυξη. Την προώθηση της βιώσιμη ναυτιλίας και της αειφόρου ανάπτυξης των θαλασσών τονίζει ως μια από τις κύριες προτεραιότητες του ο ΙΜΟ στο πλαίσιο στρατηγικής του για τα επόμενα χρόνια. Η ενεργειακή απόδοση, οι νέες τεχνολογίες και η καινοτομία, η ναυτική εκπαίδευση και κατάρτιση, η θαλάσσια ασφάλεια, η διαχείριση της θαλάσσιας κυκλοφορίας και η ανάπτυξη των θαλασσίων υποδομών οριοθετούν το πλαίσιο δέσμευσης του ΙΜΟ για ένα σύστημα οικολογικό και πιο βιώσιμο στην παγκόσμια θαλάσσια μεταφορά (7). Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, η αποστολή του ΙΜΟ οριοθετείται ως εξής:

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

αποτελεσματική εφαρμογή των μέσων του IMO, με σκοπό την καθολική και ομοιόμορφη εφαρμογή τους" (8).

Έως σήμερα ο IMO έχει υιοθετήσει περίπου 40 διεθνείς συμβάσεις και πρωτόκολλα, ενώ οι κώδικες και οι συστάσεις φτάνουν τους 600. Προβλήματα στην ομαλή λειτουργία του εμφανίζονται κυρίως λόγω χρονοτριβής στις υπογραφές και επικυρώσεις των συμβάσεων, ενώ συχνά το έργο του συναντά εμπόδια από τις μονομερείς νομοθεσίες και την απουσία ομοιομορφίας των διεθνών κανονισμών (2). Οι συμβάσεις που έχουν υιοθετηθεί από τον IMO δίνονται στον πίνακα 3-2.

Πίνακας 3-2 Συμβάσεις του IMO

Ναυτική ασφάλεια		
Σύμβαση για την Ασφάλεια στη Θάλασσα Convention on Safety of Life at Sea SOLAS (1974)	Σε ισχύ το 1980 Είναι η κύρια σύμβαση για την αξιοπλοΐα των πλοίων	Κατανομή και σταθερότητα φορτίων, μηχανημάτων, ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων, αντιμετώπιση πυρκαγιών, σωσίβια εξαρτήματα, ραδιοεπικοινωνία κ.α
Ναυσιπλοΐα		
Σύμβαση για τους Κανονισμούς Αποφυγής Σύγκρουσης στη Θάλασσα Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (1972)	Σε ισχύ το 1977	Υποχρεωτικές πορείες πλοίων, μέτρα στα στενά της Βαλτικής
Σύμβαση περί Διεθνούς Ναυτιλιακού Δορυφορικού Οργανισμού Convention on the Establishment of an	Σε ισχύ το 1979	Βελτίωση ναυτιλιακών επικοινωνιών Ενίσχυση της ασφάλειας με την καθιέρωση του

<p>International Maritime Satellite System INMARSAT (1976)</p>		<p>συστήματος GMDSS για την περίπτωση κινδύνου (με υποχρεωτική εφαρμογή το 1999)</p>
<p>Σύμβαση περί Προτύπων Πιστοποιητικών Εκπαίδευσης και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers (1978)</p>	<p>Σε ισχύ το 1984</p> <p>Τροποποίηση του 1995:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.Ομοιομορφία στα Πρότυπα Ικανότητας 2.Μέτρα εξασφάλισης της εφαρμογής της σύμβασης από τα κράτη μέλη 3.Ευθύνη για τις εταιρίες 	<p>Επίπεδα μισθών, πιστοποιητικά ικανότητας αξιωματικών και ναυτικών, προστασία της εργασίας</p> <p>Νέα φιλοσοφία στο παραδοσιακό ναυτικό επάγγελμα</p> <p>Κανόνες για μια ενιαία παγκόσμια εκπαίδευση, αξιολόγηση και πιστοποίηση</p> <p>Βασικές αρχές τήρησης στη διεξαγωγή φυλακών καταστρώματος και μηχανής</p>
<p>Φορτία</p>		
<p>Σύμβαση για την Ασφάλεια των Εμπορευματοκιβωτίων Convention for Safe Containers (1972)</p>	<p>Σε ισχύ το 1977</p>	<p>Διαδικασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης</p> <p>Υψηλό επίπεδο ασφάλειας στη μεταφορά των containers</p> <p>Ταξινόμηση επικίνδυνων φορτίων σε 9 κλάσεις, σύμφωνα</p>

		<p>με τον κώδικα IMDG:</p> <p>εκρηκτικά, αέρια, εύφλεκτα υγρά, εύφλεκτα στερεά, οξειδωτικές ουσίες, δηλητηριώδεις τοξικές και μολυσματικές ουσίες, ραδιενεργές ουσίες, διαβρωτικά, διάφορες επικίνδυνες ουσίες</p>
Ναυτική τεχνολογία		
<p>Σύμβαση για τις γραμμές φόρτωσης Convention on Load Lines (1966)</p>	<p>Σε ισχύ το 1968</p>	<p>Κανονισμοί για τις γραμμές φόρτωσης, καθιέρωση εποχικών ζωνών και περιοχών και πιστοποιήσεις</p>
<p>Σύμβαση για τη Μέτρηση της Χωρητικότητας των Πλοίων Convention on Tonnage Measurement of Ships (1969)</p>	<p>Σε ισχύ το 1982</p>	<p>Εφαρμόζεται σε όλα τα εμπορικά πλοία που χρησιμοποιούν διεθνείς οδούς ναυσιπλοΐας, πλην των πολεμικών και όσων έχουν χωρητικότητα κάτω από 24 τόνους Δεν περιλαμβάνει τον πλου στα χωρικά ύδατα των κρατών μελών και στις κλειστές θάλασσες</p>
<p>Σύμβαση για τα Επιβατηγά Πλοία που</p>	<p>Σε ισχύ το 1974</p>	<p>Αναφέρεται στην ασφάλεια των πλοίων</p>

<p>Εμπλέκονται σε Ειδικά Ταξίδια Special Trade Passenger Ships Agreement (1971)</p>		<p>που μεταφέρουν μεγάλο αριθμό επιβατών για ταξίδια υπερπόντια και αναψυχής</p>
<p>Σύμβαση για τη Μεταφορά Επιβατών και Αποσκευών διά θαλάσσης Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (1974)</p>	<p>Σε ισχύ το 1987</p>	<p>Ειδικοί κανόνες για τη μεταφορά επιβατών και αποσκευών Αλλαγή στα όρια ευθύνης</p>
<p>Σύμβαση για την Ασφάλεια των Αλιευτικών Πλοίων Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels (1977)</p>	<p>Σε ισχύ το 1984</p>	<p>Εστίαση στα αλιευτικά πλοία: κώδικας ασφαλείας, υγιεινή αλιείων, σχεδιασμός-κατασκευή εξοπλισμός αλιευτικών πλοίων</p>
<p>Διεθνής Σύμβαση για Καθοδήγηση, Εκπαίδευση, Πιστοποίηση Ναυτικών International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers STCW (1978)</p>	<p>Σε ισχύ το 1984</p>	
<p>Διεθνής Σύμβαση για Καθοδήγηση, Εκπαίδευση, Πιστοποίηση Προσωπικού Αλιευτικού Σκάφους</p>	<p>Σε ισχύ το 1984</p>	<p>Η πρώτη προσπάθεια να δημιουργηθούν πρότυπα ασφαλείας για πληρώματα αλιευτικών</p>

International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel STCW-F (1995)		σκαφών σε υποχρεωτική κλίμακα
Θαλάσσιες μεταφορές		
Σύμβαση για τη Διευκόλυνση της Ναυτιλιακής Κυκλοφορίας Convention on Facilitation of Maritime Traffic (1965)	Σε ισχύ το 1967 Τροποποιήσεις 2002: νέα πρότυπα και τακτικές για τους λαθροεπιβάτες 2005: ενίσχυση της διευκόλυνσης της θαλάσσιας μεταφοράς	Εφαρμόζεται σε όλα τα εμπορικά πλοία εκτός των πολεμικών και των σκαφών αναψυχής
Νομικής φύσεως		
Σύμβαση για την Επέμβαση στην Ανοιχτή Θάλασσα σε περιπτώσεις Θαλάσσιας Ρύπανσης από Πετρέλαιο Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution (1969)	Σε ισχύ το 1975	Επικρίθηκε από τα περικλειστά κράτη αλλά και από τα παράκτια
Διεθνής Σύμβαση Περί Αστικής Ευθύνης για Ζημιές Ρύπανσης από Πετρέλαιο International Convention on Civil Liability for Oil	Σε ισχύ το 1969 Αναθεωρήθηκε το 1992	Περιορίστηκε η ευθύνη του πλοιοκτήτη πετρελαιοφόρων Προβλέφθηκε σύστημα υποχρεωτικής ασφάλισης των

<p>Pollution Damage, CLC (1969)</p>		<p>πλοιοκτητών πετρελαιοφόρων Κριτήριο συνιστά ο τόπος και όχι η σημαία του πλοίου ή η εθνικότητα του πλοιοκτήτη Καθιερώνεται η αντικειμενική ευθύνη και η ευθύνη του πλοιοκτήτη Ωστόσο, επικρίθηκε λόγω της αδυναμίας πλήρους αποζημίωσης στα θύματα της ρύπανσης</p>
<p>Σύμβαση για την Ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου με σκοπό την Αποζημίωση σε Περιπτώσεις Ρύπανσης από Πετρέλαιο Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (1971)</p>	<p>Σε ισχύ το 1971 Αναθεωρήθηκε το 1992</p>	<p>Συμπληρωματικός χαρακτήρας της CLC</p>
<p>Διεθνής Σύμβαση για Ευθύνη και Αποζημίωση Ζημιάς που προέρχεται από τη Μεταφορά Επιβλαβών και Επικίνδυνων Ουσιών δια Θαλάσσης</p>	<p>Σε ισχύ το 1997</p>	<p>Έχει τις βάσεις της στην CLC και FUND</p>

International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, HNS (1996)		
Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη Συνεπεία Ζημιάς που προέρχεται από τη Μεταφορά Πυρηνικών Ουσιών Convention related to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material (1971)	Σε ισχύ το 1975	Αποκλειστική η ευθύνη για αυτόν που χειρίζεται την πυρηνική εγκατάσταση
Σύμβαση για την Καταστολή των Παράνομων Πράξεων Ενάντια στην Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, SUA (1988)	Σε ισχύ το 1992	Έλεγχος και καταστολή τρομοκρατίας ενάντια στα εμπορικά πλοία
Διεθνής Σύμβαση για την Επιθαλάσσια Αρωγή International Convention on Salvage (1989)		Καθιέρωση γενικών κανόνων για τις περιπτώσεις διάσωσης, ειδικά στα δεξαμενόπλοια
Θαλάσσιο Περιβάλλον		
Σύμβαση για την	Σε ισχύ το 1959	Αυστηρά μέτρα για την

<p>Πρόληψη της Ρύπανσης της Θάλασσας από Πετρέλαιο (OILPOL, 1954)</p>		<p>απόρριψη πετρελαίου στη θάλασσα Επικρίθηκε και αντικαταστάθηκε από την MARPOL</p>
<p>Σύμβαση περί Πρόληψης της Ρύπανσης της Θάλασσας από την Απόρριψη Καταλοίπων και Άλλων Ουσιών London Convention on the Prevention of Maritime Pollution by Dumping of wastes and Other Matter (1972)</p>	<p>Σε ισχύ το 1975</p>	<p>Απόρριψη αποβλήτων Καύση αποβλήτων στη θάλασσα κατόπιν ειδικής αδείας</p>
<p>Διεθνής Σύμβαση για τη Ρύπανση της Θάλασσας από τα Πλοία International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, MARPOL (1973)</p>	<p>Σε ισχύ το 1983</p>	<p>Εξάλειψη της ρύπανσης στη θάλασσα, αυστηρότερα μέτρα ελέγχου σε ειδικές περιοχές Διάκριση σε υπάρχοντα και νέα δεξαμενόπλοια Κανονισμός 13H για το αργό πετρέλαιο</p>

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

3.4 Επιρροή στη ναυτιλία

Ο ρόλος του IMO στην παγκόσμια εμπορική ναυτιλία αναβαθμίστηκε μετά το 1982, αποκτώντας περισσότερο δεσμευτικό χαρακτήρα και μεγαλύτερη εξειδίκευση στα ναυτιλιακά ζητήματα στο πλαίσιο του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ). Οι δραστηριότητες του αφορούν, όπως φάνηκε από την παράθεση των Συμβάσεων, τη

ναυτική ασφάλεια, τη ναυσιπλοΐα, τα φορτία, τις μεταφορές, τις τεχνολογίες, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και πλήθος νομικών ζητημάτων (2).

Ο ρόλος του IMO και η επιρροή του στη ναυτιλία μελετάται σε ποικίλες διεθνείς έρευνες που αφορούν περιβαλλοντικά ζητήματα, όπως λόγω χάρη στην περίπτωση των υπερωκεάνιων πλοίων και της απειλής που δημιουργείται προς τις φάλαινες. Διάφορες τροποποιήσεις έχουν λάβει χώρα στα συγκεκριμένα πλοία ώστε να μειωθεί η απειλή αυτή, οριοθετώντας τον IMO ως μια ισχυρή οντότητα στην παροχή λύσεων του θαλάσσιου περιβάλλοντος (3).

Σπουδαία είναι και η συμβολή του IMO αναφορικά με τη θαλάσσια κυκλοφορία και τις επιπτώσεις της στη βιοποικιλότητα που αφορά τη Μεσόγειο θάλασσα. Τα τελευταία έτη έχει υπάρξει διεθνής αναγνώριση ότι τα θαλάσσια οικοσυστήματα σε όλο τον κόσμο υποφέρουν από τη μαζική μείωση της βιοποικιλότητας και τις ανεπανόρθωτες μεταβολές στις λειτουργίες του οικοσυστήματος. Η αλλαγή του κλίματος, η ρύπανση, η υπεραλίευση και η υποβάθμιση του θαλάσσιου περιβάλλοντος έχουν χαρακτηριστεί ως οι κύριες αιτίες της απώλειας της θαλάσσιας βιοποικιλότητας και συνεπώς, τίθενται προτεραιότητες για άμεση επέμβαση, ειδικά στη Μεσόγειο όπου είναι έντονα εμφανείς τέτοιες καταστάσεις. Μια κλειστή θάλασσα όπως είναι η Μεσόγειος είναι ιδιαίτερα ευάλωτη στις επιπτώσεις που σχετίζονται με τη ναυτιλία λόγω του μεγάλου όγκου ναυτιλιακών οδών, τη συνεχή χρήση αυτών και την ευαισθησία των υδάτων. Κατά τον τελευταίο μισό αιώνα, η ναυτιλία έχει επεκταθεί σε σημαντικό βαθμό στη Μεσόγειο θάλασσα, όπου μεταξύ του 1985 και του 2001 καταγράφηκε μια αύξηση 77% του όγκου των φορτίων των πλοίων που φορτώθηκαν και εκφορτώθηκαν στους λιμένες της Μεσογείου. Σχεδόν 200.000 εμπορικά πλοία πλέουν στη Μεσόγειο θάλασσα ετησίως και το 30% περίπου του διεθνούς ναυτικού στόλου μεταφέρει φορτία προς τους 300 λιμένες στη Μεσόγειο θάλασσα. Οι τιμές αυτές αναμένεται να αυξηθούν κατά τρεις ή τέσσερις φορές στα επόμενα 20 χρόνια (9). Είναι λογικό, λοιπόν, να προκύπτουν σημαντικά ζητήματα θαλάσσιας μεταφοράς που σχετίζονται με τις επιπτώσεις στη θαλάσσια βιοποικιλότητα της περιοχής αυτής και μάλιστα αναμένεται να αυξάνεται η ένταση τους με ανησυχητικό ρυθμό. Οι εν λόγω επιπτώσεις οφείλονται στη ρύπανση και τις εκπομπές, στις συγκρούσεις, στο θόρυβο, στις ζημιές από τη ρίψη άγκυρας κ.α. Σε αυτό το πλαίσιο, ο IMO έχει προσαρμόσει τις θαλάσσιες μεταφορές και έχει προβεί στη δημιουργία νέων μέτρων δρομολόγησης με σκοπό την ελαχιστοποίηση της έκθεσης στον κίνδυνο των θαλάσσιων θηλαστικών που είναι ευαίσθητα στο

θόρυβο. Συνάμα, έχει οριοθετήσει ειδικές ζώνες προστασίας για να πετύχει τη μετατόπιση των οδών κυκλοφορίας με στόχο να προστατεύσει τα απειλούμενα είδη φάλαινας (10). Ενδεικτικές δράσεις στη Μεσόγειο περιλαμβάνουν τις συμφωνίες ACCOBAMS (Agreement on the Conservation of Cetaceans in the Black Sea, Mediterranean Sea and Contiguous Atlantic Area) για τη διατήρηση των κητωδών στην Μαύρη θάλασσα, στη Μεσόγειο και την περιοχή του Ατλαντικού και το πρωτόκολλο SPA protocol (Specially Protected Areas Protocol of the Barcelona Convention for the protection of the Mediterranean Sea) αναφορικά με τις ειδικά προστατευόμενες περιοχές βάσει της σύμβασης της Βαρκελώνης για την προστασία της Μεσογείου (9).

Ένα από τα πλέον επείγοντα περιβαλλοντικά προβλήματα που αντιμετωπίζει η ναυτιλιακή βιομηχανία σήμερα είναι η μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις δραστηριότητές της και πώς θα μπορούσε να επιτευχθεί αυτή η μείωση με τον αποδοτικότερο τρόπο. Ο IMO έχει προτείνει διάφορα τεχνικά και επιχειρησιακά μέτρα για την επίτευξη της συμμόρφωσης της θαλάσσιας βιομηχανίας με αυτά. Ειδικά για την περίπτωση της Ελλάδας, λαμβάνοντας υπόψη το μέγεθος και τη σημασία της Ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας στον διεθνή ναυτιλιακό τομέα, ο IMO προσδίδει μια πρόσθετη σημασία για τη μείωση των θαλάσσιων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (11). Σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, ο IMO και η Ε.Ε μελετούν την εφαρμογή ενός cap-and-trade συστήματος και διερευνούν τις πιθανές επιπτώσεις της εφαρμογής του μέτρου αυτού στην οργάνωση των ναυτιλιακών εταιριών στους ευρωπαϊκούς λιμένες, στο πλαίσιο των κανονιστικών ρυθμίσεων για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις ναυτιλιακές δράσεις (12).

Η επιρροή του IMO αφορά και το πλαίσιο διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων στο ζήτημα ναυτικής ασφάλειας. Σύμφωνα με τον IMO, η θάλασσα υπήρξε και θα είναι πάντα ένα δυνητικά επικίνδυνο εργασιακό περιβάλλον, οπότε οι πρακτικές διαχείρισης ασφάλειας έχουν σημαντική επίδραση σε μια κατάσταση ατυχήματος στο πλοίο, περιλαμβάνοντας απώλεια ή ζημιά στο σκάφος, στο φορτίο, καθώς και τραυματισμούς ή θάνατο στο πλήρωμα. Ο Οργανισμός έχει προτείνει βελτιώσεις στις πρακτικές διαχείρισης ασφάλειας και εκπαίδευσης που προσφέρουν αυξημένη ναυτική ασφάλεια και συμβάλλουν στη μείωση της συχνότητας θανάτων του πληρώματος. Ως εκ τούτου, έχουν γίνει σημαντικές προσπάθειες προς την κατεύθυνση αυτή, μέσα από τη συχνή επιθεώρηση του εξοπλισμού, την καλύτερη

παροχή πληροφοριών ασφάλειας και συμμετοχή προσωπικού σε εκπαιδευτικά προγράμματα (13,14).

Ο IMO έχει οριοθετήσει μια προορατική προσέγγιση στο ζήτημα ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, με αξιολόγηση στους μηχανισμούς λήψης αποφάσεων και με βασικές προτεραιότητες σε ότι αφορά τις προορατικές ρυθμίσεις (14), όπως στο παράδειγμα με την προδραστική προσέγγιση για τη χάραξη της θαλάσσιας ασφάλειας στην Φινλανδία (16). Ωστόσο, αν και οι συμβάσεις του IMO παρουσιάζουν μια πολύ βελτιωμένη προσέγγιση ως προς την ναυτιλιακή ασφάλεια, υπάρχουν έρευνες που υποδηλώνουν πως υφίστανται διαρθρωτικές αδυναμίες, εξαιτίας της αδύναμης σύνδεσης του IMO με τις εθνικές θαλάσσιες διοικήσεις. Αυτές οι αδυναμίες συνιστούν βασικό πρόβλημα εφαρμογής και πρέπει επειγόντως να αντιμετωπιστούν προκειμένου η θαλάσσια ασφάλεια να βελτιωθεί περαιτέρω και να είναι περισσότερο αποτελεσματική η εφαρμογή των κανονιστικών πλαισίων του IMO (17).

Συνάμα, έρευνες αναδεικνύουν το ρόλο του IMO στην καταπολέμηση της πειρατείας, όπου τονίζεται η αναγκαιότητα της κατάλληλης στρατηγικής από τη μεριά των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ώστε να αντιμετωπισθεί με επιτυχία το φαινόμενο (4). Σε σχετικές αναλύσεις μελετών, τονίζεται η σημασία των κατευθυντήριων γραμμών που καταρτίστηκαν από τον IMO για να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος για τα πλοία που εκτίθενται σε επιθέσεις από πειρατές και οι συστάσεις του Οργανισμού για το πώς η πειρατεία μπορεί να αντιμετωπιστεί βέλτιστα στα πλαίσια της θαλάσσιας ασφάλειας (18). Σημαντική είναι η συμβολή του σύνθετου συστήματος αναφοράς που εφαρμόζει ο Οργανισμός για την ποσοτικοποίηση της πειρατείας (19).

Ολοκληρώνοντας, αξίζει να σημειωθεί πως τα τελευταία χρόνια αυξάνεται το ενδιαφέρον σχετικά με τον τουρισμό και τη ναυτιλία και σε αυτήν την κατεύθυνση κινούνται οι διαβουλεύσεις τουριστικών πρακτόρων διεθνών οργανώσεων και του IMO, όπως για παράδειγμα στην περίπτωση της Διεθνούς Ένωσης Ανταρκτικής και του IMO (20). Η εν λόγω συνεργασία αποδεικνύει την από κοινού ευαισθητοποίηση για τη ρύθμιση των θεσμικών σχέσεων που αναπτύσσονται μεταξύ των οργανισμών του τουρισμού και της ναυτιλίας.

Συμπερασματικά, ο IMO είναι ένας εξειδικευμένος οργανισμός στα πλαίσια του ΟΗΕ, που έχει ως αντικείμενο τη θέσπιση μέτρων για τη ναυτική ασφάλεια, τη ναυσιπλοΐα, τα φορτία των πλοίων, τις μεταφορές, τις τεχνολογίες, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Επιπλέον, είναι αρμόδιος για νομικά θέματα που αφορούν

την απόδοση ευθυνών και την καταβολή αποζημιώσεων και έχει στην αρμοδιότητα του τη διευκόλυνση της διεθνούς ναυτιλιακής κίνησης. Με λίγα λόγια, είναι ένας οργανισμός συνυφασμένος με τη ναυτιλία. Στις στρατηγικές του προκλήσεις για το άμεσο μέλλον συγκαταλέγονται (21):

- Η επιδίωξη μιας ασφαλούς και αποτελεσματικής ναυτιλίας σε καθαρούς ωκεανούς, κάτω από ένα περιεκτικό ρυθμιστικό καθεστώς, με στόχο την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- Η ενδυνάμωση του έργου του αναφορικά με τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα διεθνή εμπορικά πλοία
- Η ξεκάθαρη και σαφής οριοθέτηση για τους κανονισμούς μεταφορών για τα πλοία, χωρίς διακρίσεις στο κανονιστικό πλαίσιο του IMO
- Τα συμφέροντα των αναπτυσσόμενων χωρών, τα οποία θα πρέπει να λαμβάνονται πλήρως υπόψη, στα πλαίσια της προώθησης της τεχνικής συνεργασίας και μεταφοράς τεχνολογίας που σχετίζονται με τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των πλοίων.
- Το ζήτημα της ναυτικής εκπαίδευσης και κατάρτισης και πώς αυτό μπορεί να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις του ναυτιλιακού κλάδου, μέσω στοχοθετημένων στρατηγικών
- Η μεγαλύτερη εστίαση στην αντιμετώπιση της μετανάστευσης διά θαλάσσης, μέσω πιο ασφαλών και τακτικών οδών μετανάστευσης, έτσι ώστε να αντιμετωπιστεί η ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα και να αποκλειστούν οι μη ασφαλείς οδοί μετανάστευσης διά θαλάσσης.

Ο IMO έχει αποφασίσει να αναπτύξει ένα νέο στρατηγικό πλαίσιο που θα καλύπτει την περίοδο 2018-2023, με πρώτο βήμα να προσδιορίσει τις σχετικές γενικές τάσεις, εξελίξεις και προκλήσεις για τη ναυτιλιακή κοινότητα και να λάβει τις σχετικές πληροφορίες από τα κράτη μέλη, από διακρατικούς οργανισμούς και μη κυβερνητικές οργανώσεις σε καθεστώς διαβουλεύσεων, με στόχο να επιλυθούν τα αναδυόμενα θέματα που αντιμετωπίζει η ναυτιλιακή κοινότητα και που ο IMO πρέπει να λάβει υπόψη. Τα θέματα αυτά αφορούν ζητήματα οικονομικά, ρυθμιστική πολιτική, τεχνολογίες, οργανωτικά πλαίσια, καλύπτοντας το σύνολο δράσεων του IMO για την ασφάλεια, προστασία του περιβάλλοντος, τη διευκόλυνση μεταφορών και την τεχνική συνεργασία στη ναυτιλία (21).

4. ΥΠΟΛΟΙΠΟΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΠΟΥ ΔΙΑΔΡΑΜΑΤΙΖΟΥΝ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ ΡΟΛΟ ΣΤΗ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

4.1 ILO

4.1.1 Ίδρυση και διάρθρωση

Η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας (International Labor Organization, ILO) ιδρύθηκε από τη συνθήκη των Βερσαλλιών το 1919 και συνιστά την πρώτη ειδική οργάνωση που συνδέθηκε με τον ΟΗΕ το 1946 (2). Σήμερα συνίσταται από 186 μέλη (22) (παράρτημα II).

Η εν λόγω οργάνωση είναι η μόνη διακυβερνητική που εκπροσωπείται από κυβερνήσεις, εργοδότες και εργαζομένους. Βασικά της όργανα είναι η Διεθνής Διάσκεψη Εργασίας (General Conference), το Διοικητικό Συμβούλιο (Governing Body) και το Διεθνές Γραφείο Εργασίας (2).

4.1.2 Δράση και ρόλος στη σύγχρονη ναυτιλία

Ο ILO έχει ως κύριο στόχο την κατάρτιση διεθνών προγραμμάτων, συμβάσεων και κανόνων που συμβάλλουν σε βέλτιστες συνθήκες εργασίας και δημιουργούν ευκαιρίες απασχόλησης. Μετά το Β Παγκόσμιο Πόλεμο οι δράσεις του Οργανισμού αναπροσαρμόστηκαν, αφορώντας όχι μόνο στις ανεπτυγμένες οικονομικά Ευρωπαϊκές χώρες, αλλά συνάμα και στις αναπτυσσόμενες χώρες του Τρίτου Κόσμου, με ιδιαίτερη εστίαση στα ανθρώπινα δικαιώματα. Ειδικά για τη ναυτιλία, ο οργανισμός ασχολείται με ζητήματα σχετικά με τη ναυτική εργασία, όπως προσλήψεις ναυτικών, κατώτατα όρια ηλικίας για το ναυτικό επάγγελμα, ιατρικές εξετάσεις, επαναπατρισμοί, εκπαίδευση, στέγαση πληρωμάτων, μισθοί και ωράρια απασχόλησης, ναυτιλιακές βιομηχανικές σχέσεις κ.α. Για τα ζητήματα αυτά έχουν συνταχτεί πλήθος από συμβάσεις, με πρόσφατη την Σύμβαση για την Ναυτική Εργασία (Maritime Labor Convention, MLC 2006), με ιδιαίτερα καινοτόμα στοιχεία (2).

Η διεθνής βιβλιογραφία τονίζει τη συμβολή της σύμβασης MLC στη σύγχρονη ναυτιλία, σύμβαση η οποία σηματοδότησε μια σημαντική αλλαγή στον τρόπο με τον οποίο τα παγκόσμια εργατικά δικαιώματα διέπονται στη ναυτιλιακή βιομηχανία, προσφέροντας ένα ριζικά νέο τρόπο στην εφαρμογή προτύπων εργασίας (23).

Ενδεικτικά, στην περίπτωση των ναυτικών από τις Φιλιππίνες, που έχουν σπουδαίο μερίδιο στην παγκόσμια αγορά ναυτικής εργασίας, ο ILO έχει συνεισφέρει σημαντικά στους όρους και τις συνθήκες απασχόλησης, σε μια χώρα όπου το εθνικό εργατικό δίκαιο υπερισχύει και οι εθνικοί κανονισμοί προβλέπουν προστασία από την έκθεση στον ανταγωνισμό της βιομηχανίας (24). Η σύμβαση ναυτικής εργασίας του 2006 συνιστά μια από τις πιο σημαντικές συμβάσεις για την παγκόσμια ναυπηγική αγορά, με σημαντικό περιεχόμενο για τις φέρουσες ευθύνες. Ειδικά για την ναυτική αγορά της Κίνας, με το μεγαλύτερο αριθμό ναυτικών στον κόσμο, και όντας η τρίτη δύναμη διεθνώς αναφορικά με το μέγεθος του εμπορικού της στόλου, η εν λόγω σύμβαση δημιουργεί μεγάλη επιρροή στον εφοδιασμό της χώρας, δημιουργώντας ένα ιδιαίτερα θετικό αντίκτυπο στην Κίνα από οποιαδήποτε άλλη χώρα. Ωστόσο, η Σύμβαση δεν έχει επικυρωθεί έως σήμερα από την χώρα (25).

Η επίτευξη κοινωνικής δικαιοσύνης είναι ένας από τους κεντρικούς στόχους της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας, για ένα περιβάλλον που εμπερικλείει 1,2 εκατομμύρια ναυτικών ως μια ιδιαίτερα ευάλωτη ομάδα, τόσο όσον αφορά τη σωματική τους ακεραιότητα όσο και την ψυχική υγεία. Η συμβολή του ILO είναι καθοριστική, σε μια αγορά που χαρακτηρίζεται από την παγκοσμιοποίηση και την αυξανόμενη τάση από τους πλοιοκτήτες της βιομηχανίας να αναζητούν τις σημαίες ευκαιρίας, με τις καινοτομίες της σύμβασης Ναυτικής Εργασίας του 2006 να επηρεάζουν την υλοποίηση της κοινωνικής δικαιοσύνης για τους ναυτικούς (26).

Σε αυτό το περιβάλλον, οριοθετείται ένα σημαντικό νομικό μέσο αναφοράς για τα δικαιώματα των ναυτικών, εδραιώνοντας ένα σταθερό σύνολο αρχών και δικαιωμάτων για την παγκόσμια ναυτική βιομηχανία. Η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του 2006 συμπληρώνει τις τρεις βασικές ναυτιλιακές συμβάσεις, SOLAS, MARPOL και STCW σε βαθμό που οριοθετείται ως ο τέταρτος πυλώνας του διεθνούς ρυθμιστικού καθεστώτος για μια ποιοτική ναυτιλία. Ως Σύμβαση είναι διεθνώς μοναδική, δεδομένου ότι έχει ως στόχο τόσο την εξασφάλιση των αξιοπρεπών συνθηκών εργασίας επί του σκάφους, όσο και ένα δίκαιο νομικά πλαίσιο για τους πλοιοκτήτες που δραστηριοποιούνται στα πλοία υπό τη σημαία των κρατών που

έχουν επικυρώσει τη σύμβαση (27). Εν κατακλείδι, η επίδραση του ILO στη σύγχρονη ναυτιλία διαφαίνεται μέσα από την μακροπρόθεσμη πρόθεση της σύμβασης του 2006 να βελτιωθεί η ασφάλεια και η κατάσταση του ναυτιλιακού κλάδου (28).

4.2 OECD

4.2.1 Ίδρυση και διάρθρωση

Ο Οργανισμός ΟΕΕC (Organisation for European Economic Cooperation) ιδρύθηκε το 1948 στα πλαίσια εφαρμογής του σχεδίου Μάρσαλ για την ανασυγκρότηση της Ευρώπης από τον πόλεμο και άνοιξε το δρόμο για μια νέα εποχή συνεργασίας στην ήπειρο. Με την ένταξη του Καναδά και των ΗΠΑ το 1960 ιδρύθηκε ο Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ, OECD) στις 30 Σεπτεμβρίου 1961 και ακολούθησαν και άλλες χώρες, ξεκινώντας με την Ιαπωνία το 1964. Σήμερα, 34 χώρες συνιστούν τα μέλη του ΟΟΣΑ σε παγκόσμιο επίπεδο (παράρτημα III), αντιπροσωπεύοντας το 80% του παγκόσμιου εμπορίου και επενδύσεων, και δίνοντας ένα καίριο στίγμα στην αντιμετώπιση των προκλήσεων που αντιμετωπίζει η παγκόσμια οικονομία (29).

Ο OECD έχει ως όργανα διοικήσεως το Συμβούλιο, τις Επιτροπές που ασχολούνται με ζητήματα οικονομικών, εμπορίου, επιστημών, απασχόλησης, εκπαίδευσης, χρηματοπιστωτικών αγορών (περίπου 250 επιτροπές, ομάδες εργασίας και ομάδες εμπειρογνομόνων) και τη Γραμματεία, η οποία ηγείται από τον κ. Angel Gurría και απασχολεί πάνω από 2500 προσωπικό (29).

Ο OECD χρηματοδοτείται από τις χώρες μέλη του, λαμβάνοντας υπόψη το μέγεθος της οικονομίας του κάθε μέλους. Το μεγαλύτερο συνεισφέρον μέλος είναι οι Ηνωμένες Πολιτείες, που παρέχουν περίπου το 21% του προϋπολογισμού, ακολουθούμενες από την Ιαπωνία. Επίσης, οι χώρες μπορούν να κάνουν και εθελοντικές εισφορές για να στηρίξουν οικονομικά το πρόγραμμα εργασίας του Οργανισμού. Ο προϋπολογισμός του OECD για το 2015 είναι 363 εκατ. Ευρώ (29).

4.2.2 Δράση και ρόλος στη σύγχρονη ναυτιλία

Ο ΟΕCD έχει ως αποστολή την προώθηση πολιτικών που θα βελτιώσουν την οικονομική και κοινωνική ευημερία των ανθρώπων σε όλο τον κόσμο. Ο Οργανισμός παρέχει ένα φόρουμ στο οποίο οι κυβερνήσεις μπορούν να εργαστούν μαζί για να μοιραστούν εμπειρίες και να αναζητήσουν λύσεις σε κοινά προβλήματα, αναφορικά με την οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική αλλαγή. Ο Οργανισμός μετρά την παραγωγικότητα των παγκόσμιων ροών του εμπορίου και των επενδύσεων, συγκρίνει και αναλύει δεδομένα, προβλέπει μελλοντικές τάσεις και θέτει διεθνή πρότυπα σε ένα ευρύ φάσμα κλάδων (29).

Αναφορικά με τη ναυτιλία, η πολιτική του Οργανισμού για την ναυπηγική βιομηχανία στην Ε.Ε έχει έντονα τα στοιχεία του προστατευτισμού, με κύριους άξονες τις κρατικές επιχορηγήσεις για τα ναυπηγεία, τη χρηματοδότηση μέσα από το ελάχιστο σταθερό επιτόκιο για τα ναυπηγικά δάνεια, τις οικονομικές ενισχύσεις των πλοιοκτητών. Εστίαση δίδεται στη θεσμοθέτηση οδηγιών και στη χρηματοδότηση προγραμμάτων, στο πλαίσιο της κοινοτικής πολιτικής για το θέμα των ναυπηγείων. Στο πλαίσιο διαμόρφωσης μιας σφαιρικής στρατηγικής, δημιουργήθηκε ένας χάρτης πορείας – “Leadership 2015” – για το μέλλον της ναυπηγικοεπισκευαστικής βιομηχανίας στην Ευρώπη, με στόχο την ενίσχυση της καινοτομίας, της ανταγωνιστικότητας και τη βελτίωση της παραγωγικότητας και της δομής στον κλάδο. Στο πλαίσιο αυτό ο ΟΕCD έχει θεσπίσει διεθνείς κανόνες για την παροχή ενισχύσεων, την αντιμετώπιση του αθέμιτου ανταγωνισμού, αντιμετωπίζοντας ισότιμα τις εγχώριες και τις εξαγωγικές πιστώσεις. Τα μέτρα που έχει επιβάλλει για τις ναυπηγικές κατασκευές είναι αυστηρά, όπως για παράδειγμα ο κώδικας επιζήμιων πρακτικών σε θέματα τιμής (2).

Ενδιαφέρουσα είναι η περίπτωση της αξιολόγησης της οικονομίας των ωκεανών έως το 2030 και η έμφαση στις δυνατότητες ανάπτυξης των αναδυόμενων βιομηχανιών που βασίζονται σε αυτήν. Ο ΟΕCD υποστηρίζει ένα σημαντικό έργο για την εν λόγω αξιολόγηση, οριοθετώντας δυο ειδών δραστηριότητες: τις καθιερωμένες θαλάσσιες δραστηριότητες, που περιλαμβάνουν τη ναυτιλία και τη ναυπηγική βιομηχανία, τον παραδοσιακό τουρισμό των θαλάσσιων και παράκτιων περιοχών και τις λιμενικές εγκαταστάσεις και το χειρισμό αυτών, και τις δραστηριότητες των αναδυόμενων βιομηχανιών στους ωκεανούς, που περιλαμβάνουν την αιολική και την παλιρροιακή ενέργεια, το πετρέλαιο και την εξόρυξη φυσικού αερίου από τα βαθιά

ύδατα, τη θαλάσσια υδατοκαλλιέργεια, τη θαλάσσια βιοτεχνολογία, την εξόρυξη μετάλλων και ανόργανων ουσιών από το βυθό των ωκεανών, δράσεις που σχετίζονται με τον τουρισμό των ωκεανών και δραστηριότητες παρακολούθησης, ελέγχου και επιτήρησης. Ο σχεδιασμός, ο συντονισμός και η υλοποίηση του έργου διεξάγεται από τον OECD, σε συνεργασία με άλλες σχετικές εξειδικευμένες διευθύνσεις, τμήματα και υπηρεσίες και η στρατηγική καθοδήγηση και η οικονομική ενίσχυση παρέχεται από τη συντονιστική ομάδα των εκπροσώπων των θεσμικών οργάνων και των οργανώσεων που επιχορηγούν το έργο. Το εν λόγω έργο “The Future of the Ocean Economy” έχει χαρακτήρα προνοητικό, διατομεακό και πολυεπιστημονικό, καλύπτοντας ένα ευρύ φάσμα δράσεων τεχνολογίας, ενέργειας, αλιείας, περιβάλλοντος, βιοτεχνολογίας, ναυπηγικής βιομηχανίας και τουρισμού, καθώς και πλάνων για μακροπρόθεσμες προβλέψεις. Το έργο συμπληρώνει και άλλες διεθνείς πρωτοβουλίες, όπως "Ευρώπη 2020", "Horizon 2020", σχετικά προγράμματα της Παγκόσμιας Τράπεζας και του UNEP (30).

4.3 UNCTAD

4.3.1 Ίδρυση και διάρθρωση

Ο Οργανισμός UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) συνιστά μια από τις εξειδικευμένες οργανώσεις του ΟΗΕ, ιδρυόμενος το 1964 στη συνδιάσκεψη της Γενεύης και σκοπό έχει την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, ιδίως των αναπτυσσόμενων χωρών. Αποτελείται από 194 κράτη μέλη (παράρτημα IV), περιλαμβάνοντας και τα μέλη του ΟΗΕ. Ο Οργανισμός συνίσταται από ομάδες κρατών με κοινά συμφέροντα (2, 31).

4.3.2 Δράση και ρόλος στη σύγχρονη ναυτιλία

Ο Οργανισμός UNCTAD έχει συμβάλλει σημαντικά στην οικονομική οργάνωση της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας, με σπουδαία τη δημιουργία μιας κοινής πολιτικής για τα ναυτικά θέματα (Common Measure of Understanding on Shipping Questions), αλλά και του αγώνα του για τη συμμετοχή των

αναπτυσσόμενων χωρών για τη μεταφορά των δικών τους φορτίων, και ειδικά για τα χύδην φορτία, μέσα από την καθιέρωση των Συμβουλίων Ιδιοκτητών Φορτίων (Shippers' Councils). Η Οργάνωση UNCTAD, στο πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης των αγορών, διατήρησε την πολιτική της για την ανάπτυξη του «Τρίτου Κόσμου» και συνάμα αποτέλεσε καταλυτικό παράγοντα για μια στενή συνεργασία ανάμεσα στο Βορρά και στο Νότο. Μέσα από τη δράση των υπο-επιτροπών της και των ειδικών εμπειρογνομώνων, η Οργάνωση ενέτεινε τις δράσεις της αναφορικά με τα φορτία, τις κατασκευές, την οικονομική ανάπτυξη, την οικονομική συνεργασία ανάμεσα στα υπό ανάπτυξη κράτη, την ναυτική ασφάλεια, τους λιμένες, τη μεταφορά τεχνολογίας κ.α. Η τελευταία Σύνοδος (2004) υιοθέτησε την “Ομοφωνία του Sao Paulo”, τοποθετώντας την Οργάνωση UNCTAD στο επίκεντρο του εμπορίου και της ανάπτυξης (2).

Σήμερα η Οργάνωση δίνει εστίαση στην αγορά των πλοίων γραμμών: τις ναυτιλιακές διασκέψεις και τον ανταγωνισμό, στον έλεγχο των μονοπωλίων στις θαλάσσιες συγκοινωνίες, τα Συμβούλια Φορτωτών κ.α (2). Συνάμα, για την ολοκληρωμένη εξέταση που αφορά θέματα εμπορίου και ανάπτυξης, η Οργάνωση πραγματοποιεί ένα ευρύ φάσμα έρευνας, τεχνικής βοήθειας και οικοδόμησης συναίνεσης με δραστηριότητες στον τομέα της εφοδιαστικής μεταφοράς, το εμπόριο και τη βιώσιμη ανάπτυξη, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη τις ανάγκες των αναπτυσσόμενων χωρών. Οι τομείς παρέμβασης και οι σχετικές δραστηριότητες αφορούν τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, την αλλαγή του κλίματος και τις επιπτώσεις στις θαλάσσιες μεταφορές, τη ρύπανση και την περιβαλλοντική βιωσιμότητα, την περιβαλλοντική αειφορία των εμπορευματικών μεταφορών/θαλάσσιων μεταφορών κ.α. Η Οργάνωση UNCTAD έχει εντείνει την έρευνα στον ναυτιλιακό τομέα, με σημαντικές συνέργιες να δημιουργούνται μέσα από την άριστη συνεργασία μεταξύ των υπηρεσιών και μέσω της δημιουργίας μιας αφοσιωμένης ομάδας διεπιστημονικού δικτύου εμπειρογνομώνων. Πρόσφατα, το έργο της UNCTAD αναφέρθηκε πολλαπλώς στην Έκθεση Αξιολόγησης της IPCC WG II (2014). Η UNCTAD παρακολουθεί με συνέπεια τις σχετικές κανονιστικές εξελίξεις που επηρεάζουν τις μεταφορές και το εμπόριο στη ναυτιλία, ενώ με ειδικές τεχνικές εκθέσεις, όπως αυτή με τίτλο “Oil Prices and Maritime Freight Rates: An Empirical Investigation” (UNCTAD/DTL/TLB/2009/2) του 2009, συμβάλλει στην παροχή των απαραίτητων δεδομένων για τον βέλτιστο καθορισμό του ύψους των θαλάσσιων ναύλων (32).

4.4 EU και λοιπά όργανα της

4.4.1 Ίδρυση και διάρθρωση

Η ευρωπαϊκή οικονομική συνεργασία ξεκίνησε το 1951, όπου οι χώρες που συμμετείχαν ήταν το Βέλγιο, η Γαλλία, η Γερμανία, η Ιταλία, το Λουξεμβούργο και οι Κάτω Χώρες. Σήμερα, η Ε.Ε έχει 28 κράτη μέλη (πίνακας 4-1) (33).

Τα θεσμικά όργανα της ΕΕ είναι τα εξής (33):

- Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (πίνακας 4-4)
- Ευρωπαϊκό Συμβούλιο
- Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή
- Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΔΕΕ)
- Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα (ΕΚΤ)
- Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο (ΕΕΣ)
- Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Εξωτερικής Δράσης (ΕΥΕΔ)
- Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (ΕΟΚΕ)
- Επιτροπή των Περιφερειών
- Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕ)
- Ευρωπαίος Διαμεσολαβητής
- Ευρωπαίος Επόπτης Προστασίας Δεδομένων (ΕΕΠΔ)
- Διοργανικές υπηρεσίες

Πίνακας 4-1 Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο – έδρες ανά χώρα (2014)

Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (ΕΚ)							
Το μόνο θεσμικό όργανο που εκλέγεται απευθείας από το λαό, για να εκπροσωπήσει 500 εκ. πολίτες της Ε.Ε							
Διαδραματίζει ρόλο - κλειδί στην εκλογή του προέδρου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και έχει συναρμοδιότητα με το Συμβούλιο Υπουργών για τον προϋπολογισμό της Ε.Ε και την Ευρωπαϊκή νομοθεσία							
751 Ευρωβουλευτές							
Έδρες ανά χώρα το 2014							
Βέλγιο	21	Ελλάδα	21	Λιθουανία	11	Πορτογαλία	21
Βουλγαρία	17	Ισπανία	54	Λουξ/ργο	6	Ρουμανία	32
Γσεχία	21	Γαλλία	74	Ουγγαρία	21	Σλοβενία	8
Δανία	13	Κροατία	11	Μάλτα	6	Σλοβακία	13
Γερμανία	96	Ιταλία	73	Ολλανδία	26	Φινλανδία	13
Εσθονία	6	Κύπρος	6	Αυστρία	18	Σουηδία	20
Ιρλανδία	11	Λετονία	8	Πολωνία	51	Βρετανία	73

Πηγή: http://europa.eu/about-eu/institutions-bodies/index_el.htm

4.4.2 Δράση και ρόλος στη σύγχρονη ναυτιλία

Η ανάγκη για ναυτιλία στην Ε.Ε υποδηλώνεται συνδυαστικά με την ανάγκη για οικονομική και στρατιωτική ανεξαρτησία. Η Ε.Ε καλύπτει το 1/3 των παγκόσμιων εισαγωγών και το 1/7 των παγκόσμιων εξαγωγών δια θαλάσσης, με τα κράτη μέλη να μεταφέρουν τα περισσότερα από τα φορτία τους με πλοία υπό τις σημαίες τους. Οι εμπορικές συναλλαγές είναι σπουδαίες, με τον τομέα της ναυτιλίας να αποτελεί σημαντικό κλάδο τόσο για την οικονομία της Ε.Ε όσο και την ευημερία των πολιτών της σε θέματα απασχόλησης και συναλλάγματος. Ενδεικτικά αναφέρεται πως ο στόλος της Ε.Ε αντιστοιχεί στο 19% του παγκόσμιου, ενώ ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Χώρος κατέχει μερίδιο 24% του παγκόσμιου στόλου. Οι εμπορικές συμμαχίες οδηγούν σε αυξημένη συγκέντρωση της ναυτιλιακής αγοράς και το άνοιγμα των αγορών έχει εντείνει τις ξένες επενδύσεις. Με την προσχώρηση της

Κύπρου και της Μάλτας, μια συνεκτική ναυτιλιακή πολιτική τίθεται για το μέλλον, αναγνωρίζοντας τη σημασία και τις οικονομικές δυνατότητες της ναυτιλίας στην Ευρώπη. Ωστόσο, η ναυτιλιακή κρίση επέφερε συρρίκνωση του κοινοτικού στόλου, καθώς και έντονο ανταγωνισμό από τα πληρώματα των Τρίτων Χωρών, με αποτέλεσμα να τίθεται σε αναγκαιότητα η επαναδιαπραγμάτευση της Κοινοτικής Πολιτικής για τη ναυτιλία, με νέες πρωτοβουλίες νομοθετικής πράξης και στρατηγική εστίαση σε ζητήματα ασφάλειας, διατήρησης ανοικτών αγορών, εξασφάλισης ανταγωνιστικότητας και κρατικής βοήθειας (2).

Η δράση της Ε.Ε στη σύγχρονη ναυτιλία χαρακτηρίζεται από τη δυναμική συμβολή των νέων τεχνολογιών, όπως λόγω χάρη της δορυφορικής τεχνολογίας, η οποία προσφέρει πολλά πλεονεκτήματα στις θαλάσσιες περιοχές της Ευρώπης και οφέλη προς το θαλάσσιο περιβάλλον. Συγκεκριμένα, στο πλαίσιο του συστήματος αναγνώρισης και ιχνηλασιμότητας LRIT, η Ε.Ε συμβάλλει στη βελτίωση της ναυτικής ασφάλειας από την παρακολούθηση των πλοίων και επιτρέπει στα κράτη μέλη να αξιολογούν τους κινδύνους ασφαλείας που δημιουργούνται από ένα πλοίο και να αναλάβουν δράση για τη μείωση του κινδύνου. Συνεπώς, επιτυγχάνεται ενίσχυση της ναυτικής ασφάλειας και της αποτελεσματικότητας της θαλάσσιας κυκλοφορίας, μείωση των ατυχημάτων και επικίνδυνων περιστατικών, καθώς και βέλτιστη επιθεώρηση κατά τα διεθνή πρότυπα και τις συμβάσεις (π.χ για τον εξοπλισμό ασφαλείας, την κατάρτιση στο πλήρωμα κ.α) (34).

Συνάμα, σημαντική είναι και η συμβολή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής όσον αφορά την οδηγία για τη θαλάσσια στρατηγική και τη ναυτιλιακή πολιτική, που στοχεύουν στη διοίκηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος και στην αποτελεσματικότερη εφαρμογή του θεσμικού πλαισίου για τη διαχείριση της αλιείας (35). Εμβάθυνση δίδεται από την Ε.Ε και στο ζήτημα της πολιτικής ασφάλειας στη θάλασσα, με εστίαση στις αλληλεπιδράσεις μεταξύ ιδιωτικών συμφερόντων, εθνικών κυβερνήσεων και υπερεθνικών θεσμικών οργάνων υπό τους πυλώνες της συλλογικής ευρωπαϊκής θαλάσσιας στρατηγικής (36).

Τέλος, με την Πράσινη Βίβλο της ΕΕ οριοθετείται μια νέα γενιά των στρατηγικών στη θαλάσσια πολιτική με βάση την επιστήμη, την τεχνολογία και ένα σύνολο καινοτομιών με στόχο την ενίσχυση της ασφάλειας και της πρόσβασης σε νέους πόρους. Ο ευρωπαϊκός χαρακτήρας της πολιτικής αυτής διακατέχεται από

κοινωνικά, πολιτιστικά και ιστορικά στοιχεία, αντιπροσωπεύοντας το «ευρωπαϊκό όραμα» για τη βιωσιμότητα των ωκεανών (37). Αυτή η προσέγγιση της ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής από την Ευρωπαϊκή Ένωση συμβάλλει στην ενοποίηση των παράκτιων και των θαλάσσιων πληροφοριών τόσο για τη θαλάσσια διακυβέρνηση, όσο και για την έρευνα και το σχεδιασμό του θαλάσσιου χωροταξικού πλάνου, δημιουργώντας μια ευρωπαϊκή προοπτική για καλύτερο χαρακτηρισμό του θαλάσσιου χώρου και των θαλάσσιων οικοσυστημάτων, καθώς και για τη βιώσιμη ανάπτυξη (38).

4.5 GATT / WTO

4.5.1 Ίδρυση και διάρθρωση

Η Διεθνής Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου (General Agreement of Trade and Tariffs, GATT) αποτελεί μια από τις πολλές εξειδικευμένες οργανώσεις του ΟΗΕ και έχει ως βασικό στόχο ένα «πιο ελεύθερο και πιο δίκαιο εμπόριο». Ιδρύθηκε το 1948 και το Δεκέμβριο του 1994 μετονομάστηκε σε Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου (World Trade Organization, WTO), διευρύνοντας τις ευθύνες και εξουσίες της (2).

Ο WTO διοικείται από τις κυβερνήσεις των μελών του, τα οποία φτάνουν σήμερα τα 161 (παράρτημα V). Όλες οι κύριες αποφάσεις λαμβάνονται από το σύνολο, είτε από τους υπουργούς είτε από τους πρέσβεις / αντιπροσώπους. Ωστόσο, αν και η Οργάνωση κατευθύνεται διοικητικά από τα κράτη μέλη της, δεν θα μπορούσε να λειτουργήσει χωρίς τη Γραμματεία της, η οποία έχει ως ευθύνη να συντονίζει τις δραστηριότητές της. Η Γραμματεία απασχολεί πάνω από 600 άτομα προσωπικό, με τους εμπειρογνώμονές της να συμβάλλουν ώστε να εξασφαλιστεί, μεταξύ άλλων, ότι οι διαπραγματεύσεις προχωρούν ομαλά και ότι οι κανόνες του διεθνούς εμπορίου επιβάλλονται και εφαρμόζονται άρτια (39).

4.5.2 Δράση και ρόλος στη σύγχρονη ναυτιλία

Το πολυμερές εμπορικό διεθνές σύστημα έχει αναπόφευκτα δεχθεί σε μεγάλο βαθμό την επιρροή των επενδυτικών κανονισμών και σε αυτήν τη διαπίστωση, σημαντικό ρόλο διακατέχει το σύνολο των κανονισμών του WTO (40). Ο ρόλος του WTO και οι επιδράσεις του στη θαλάσσια πολιτική είναι εμφανείς στη διεθνή βιβλιογραφία, όπως για παράδειγμα στην περίπτωση της Κίνας και στην προσέλκυση ξένων επενδύσεων στον ναυτιλιακό τομέα. Μετά από μια πολυετή συνεχή προσπάθεια και με την ένταξη της στον WTO, η Κίνα αναδεικνύει ένα πρόγραμμα οικονομικής μεταρρύθμισης με αξιόλογα αποτελέσματα, συμπεριλαμβανομένου του θαλάσσιου εμπορίου και της ναυτιλίας, κερδίζοντας αναμφίβολα περαιτέρω εμπιστοσύνη από τους ξένους επενδυτές (41). Μάλιστα, η εν λόγω κυβέρνηση έχει καταβάλει προσπάθειες κατά την εκπλήρωση των δεσμεύσεων της στον τομέα των υπηρεσιών των διεθνών θαλασσίων μεταφορών, των εμπορευματοκιβωτίων και του δικαιώματος των ενδομεταφορών, συμβάλλοντας σημαντικά στην απελευθέρωση του εμπορίου θαλασσίων μεταφορών (42).

Τα τελευταία χρόνια έχει υπάρξει ένα αυξανόμενο ενδιαφέρον για πολλές εμπορικές οικονομίες, όπως Hong Kong, Ταϊβάν, Αυστραλία και Νέα Ζηλανδία, στα πλαίσια των θαλασσίων logistics. Διαμέσου των διαπραγματεύσεων του WTO τονίζεται το συγκριτικό πλεονέκτημα του κόστους παραγωγής στη ναυτική εφοδιαστική αλυσίδα και η σημαντικότητα της συνολικής προσέγγισης για την ελευθέρωση των υπηρεσιών logistics στις γραμμές των θαλασσίων μεταφορών. Το ενδιαφέρον του Οργανισμού για περαιτέρω μεταρρυθμίσεις είναι εμφανές, με άξονα δράσης την αντιμετώπιση του ανταγωνισμού μεταξύ των συναλλασσόμενων ναυτικών οικονομιών. Ευκαιρίες για περαιτέρω μεταρρύθμιση της θαλάσσιας εφοδιαστικής αλυσίδας έρχονται στην επιφάνεια, με βάση τη συμφωνία GATS (General Agreement on Trade in Services), στα πλαίσια της πολιτικής επενδύσεων και του ανταγωνισμού, με προτεραιότητες για την οικονομική ανάπτυξη των αναπτυσσόμενων χωρών και όσον αφορά τις λιμενικές υπηρεσίες, την κατασκευή των λιμένων, την πολιτική για τις προμήθειες, το τελωνειακό καθεστώς, το κόστος σε διοικητικές απαιτήσεις, τις ναυτιλιακές επιδοτήσεις κ.α (43)

4.6 CSG

4.6.1 Ίδρυση και διάρθρωση

Η Οργάνωση CSG (Consultative Shipping Group) είναι μια άτυπη ομάδα που αποτελείται από φορείς της κεντρικής διοίκησης των θαλασσίων μεταφορών από 18 μέλη: του Βελγίου, Δανίας, Φινλανδίας, Γαλλίας, Γερμανίας, Ελλάδας, Ιταλίας, Ιαπωνίας, Ολλανδίας, Νορβηγίας, Πορτογαλίας, Ισπανίας, Σουηδίας, του Ηνωμένου Βασιλείου, του Καναδά, της Δημοκρατίας της Κορέας, της Πολωνίας και της Σιγκαπούρης. Ιδρύθηκε στις αρχές της δεκαετίας του '60, με σκοπό να παρακολουθήσει από κοινού με τις Η.Π.Α ποικίλα ναυτιλιακά ζητήματα αμοιβαίου ενδιαφέροντος. Σε αυτό το πλαίσιο, υφίσταται σήμερα έντονο το ενδιαφέρον για μια αμοιβαία εξασφάλιση πρόσβασης στα διεθνώς διακινούμενα φορτία και η Οργάνωση CSG έχει προβεί σε επίσημες παραστάσεις μέσω διπλωματικών διαύλων για ναυτιλιακά θέματα σε διάφορες χώρες (44).

4.6.2 Δράση και ρόλος στη σύγχρονη ναυτιλία

Η Ομάδα CSG λειτουργεί ως γέφυρα μεταξύ των κυβερνήσεων – μελών της και των συνδέσμων για τη ναυτιλία (45). Ο ρόλος της Ομάδας αυτής αφορά ιδίως το ζήτημα της ελεύθερης πρόσβασης στις ναυτιλιακές αγορές και τον θεμιτό ανταγωνισμό σε εμπορική βάση. Σήμερα ο ρόλος του CSG έχει εστιάσει στην επίτευξη ενός αποδοτικότερου διαλόγου και συνεργασίας με τις Η.Π.Α αναφορικά με τα αναδυόμενα ναυτιλιακά ζητήματα. Ενδεικτικά, οι δράσεις του CSG έχουν συμβάλει σημαντικά στο συντονισμό των ενεργειών σε ότι αφορά το φορτίο κοινής χρήσης, μέσα από συνεχείς διαβουλεύσεις με τις Η.Π.Α (46).

4.7 FAO

4.7.1 Ίδρυση και διάρθρωση

Ο Διεθνής Οργανισμός Τροφίμων και Γεωργίας (F.A.O) ιδρύθηκε το 1945, ως φορέας των Ηνωμένων Εθνών και έχει σήμερα 188 κράτη μέλη (παράρτημα VI) (47). Με μια σειρά από Συμβούλια, Επιτροπές και Ομάδες Εργασίας, ο FAO είναι ο πιο σημαντικός διεθνής Οργανισμός σε θέματα που αφορούν τη γεωργία και με κυριότερο στόχο την καταπολέμηση της φτώχειας και την επίλυση του προβλήματος της πείνας. Ανώτατο όργανο είναι η Γενική Συνέλευση (Conference) των μελών του, ενώ εκτελεστικό όργανο είναι το Συμβούλιο. Η Γραμματεία έχει εξειδικευμένα τμήματα, όπου διάφορες Επιτροπές ασχολούνται με ζητήματα που αφορούν τη γεωργία, τη διατροφική ασφάλεια, τον κώδικα τροφίμων, τους φυτικούς και ζωικούς γενετικούς πόρους, την αλιεία, τα δάση κ.α. (48).

4.7.2 Δράση και ρόλος στη σύγχρονη ναυτιλία

Το ενδιαφέρον του Οργανισμού για τη ναυτιλία αφορά τη θαλάσσια ρύπανση και τις δράσεις του σχετικά με την πελαγική αλιεία, αφήνοντας τον έλεγχο τις κυβερνήσεις των εθνών και στον IMO. Παράλληλα, ο FAO διαθέτει συμβουλευτική επιτροπή για ζητήματα έρευνας θαλάσσιων πόρων, κυρίως αυτών που βρίσκονται υπό εξαφάνιση (2).

Ο Οργανισμός έχει θέσει διεθνή πρότυπα που αφορούν την υγιεινή στο πλαίσιο θαλάσσιας μεταφοράς, όπως για παράδειγμα με τη διεθνή σύμβαση International Plant Protection Convention (IPPC) για την προστασία των φυτών, κατά τη συσκευασία και μακρά μεταφορά τους, συμπεριλαμβανομένης και της θαλάσσιας. Αυτή η σύμβαση, στην αναθεωρημένη της μορφή, εγκρίνει τα διεθνή κριτήρια σχετικά με τα φυτοϋγειονομικά μέτρα που εφαρμόζονται στο διεθνές εμπόριο, κριτήρια που είναι αποδεκτά από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου. Αποτέλεσμα είναι να συμβάλλει στον καθορισμό των κατευθυντήριων γραμμών εμπορευματοποίησης (49).

Συνάμα, στο πολύπλοκο πλαίσιο επιστήμης και τεχνολογίας των τροφίμων και λαμβάνοντας υπόψη τις πολλαπλές ανησυχίες για την ασφάλεια των τροφίμων από τους καταναλωτές και τους αναδυόμενους κινδύνους κατά τη μεταφορά των τροφίμων, ο Οργανισμός διενεργεί τεχνικούς ελέγχους προκειμένου να εξασφαλίζει ποιότητα και ασφάλεια κατά την παγκόσμια διανομή των τροφίμων. Ο λόγος είναι πως υφίστανται σοβαρές επιπτώσεις στην δημόσια υγεία από τη μεταφορά τροφίμων από ένα μέρος του κόσμου σε ένα άλλο, μέσα σε λίγες ώρες ή λίγες ημέρες (όπως συμβαίνει και με τη θαλάσσια μεταφορά), εφόσον δεν πληρούνται οι κανόνες ασφαλείας. Σε χώρες ιδίως αναπτυσσόμενες ο Οργανισμός τονίζει την ανάγκη να ανανεωθεί και να αναθεωρηθεί το υπάρχον νομικό πλαίσιο όσον αφορά την ποιότητα και ασφάλεια τροφίμων, καθώς η κατάρτιση σε τεχνικούς τομείς ελέγχου τροφίμων είναι συχνά ανεπαρκείς στις εν λόγω χώρες (50).

4.8 WMO

4.8.1 Ίδρυση και διάρθρωση

Ο Οργανισμός WMO (World Meteorological Organization) αποτελεί εξειδικευμένο φορέα των Ηνωμένων Εθνών και μελετά την κατάσταση και τη συμπεριφορά της γήινης ατμόσφαιρας, την αλληλεπίδρασή της με τους ωκεανούς, το κλίμα και την κατανομή των υδάτινων πόρων. Ο WMO έχει 191 κράτη μέλη (παράρτημα VII) και ιδρύθηκε το 1950 (51).

4.8.2 Δράση και ρόλος στη σύγχρονη ναυτιλία

Η διεθνής συνεργασία σε παγκόσμια κλίμακα είναι απαραίτητη για την ανάπτυξη της μετεωρολογίας και της υδρολογίας και στο πλαίσιο αυτό ο WMO παρέχει το υπόβαθρο για μια τέτοια συνεργασία. Από την ίδρυσή του, ο WMO έχει διαδραματίσει ένα μοναδικό και ισχυρό ρόλο στη συμβολή του στην ασφάλεια και την ευημερία της ανθρωπότητας. Υπό την ηγεσία του WMO, και στο πλαίσιο των προγραμμάτων του, εθνικές μετεωρολογικές και υδρολογικές υπηρεσίες συμβάλλουν

ουσιαστικά στην προστασία της ζωής και της ιδιοκτησίας έναντι φυσικών καταστροφών, στη διαφύλαξη του περιβάλλοντος και στην ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής ευημερίας όλων των τομέων της κοινωνίας σε τομείς όπως η ασφάλεια των τροφίμων, οι υδατικοί πόροι και οι μεταφορές. Ο WMO προωθεί τη συνεργασία για τη βέλτιστη μελέτη σε μετεωρολογικά, κλιματολογικά, υδρολογικά και γεωφυσικά δεδομένα και βοηθά στην μεταφορά τεχνολογίας, κατάρτισης και έρευνας. Επίσης, ενθαρρύνει τη συνεργασία μεταξύ των εθνικών μετεωρολογικών και υδρολογικών υπηρεσιών των κρατών μελών του και προάγει την εφαρμογή ποικίλων τομέων συμπεριλαμβανομένης της ναυσιπλοΐας (51).

Ειδικά για τη ναυσιπλοΐα, ο WMO συνεργάζεται με άλλους διεθνείς οργανισμούς που ασχολούνται με δραστηριότητες που συνδέονται με τους ωκεανούς και κυρίως με τη Διακυβερνητική Ωκεανογραφική Επιτροπή της UNESCO (Intergovernmental Oceanographic Commission of UNESCO, IOC), το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (International Maritime Organization, IMO) και την Διεθνή Υδρογραφική Οργάνωση (International Hydrographic Organization, IHO). Μια ισχυρή εταιρική σχέση ιδρύθηκε το 1999 με την IOC, με τη μορφή της μικτής τεχνικής επιτροπής WMO - IOC για ζητήματα ωκεανογραφίας και θαλάσσιας μετεωρολογίας (Technical Commission for Oceanography and Marine Meteorology, JCOMM) (52). Ένα βασικό στοιχείο της αποστολής του WMO είναι η παροχή ποιότητας μετεωρολογικής πρόβλεψης και προειδοποίησης υπηρεσιών υποστηρίξεως για την ασφάλεια της ζωής και της περιουσίας στη θάλασσα, όπως αναγνωρίζεται στη διεθνή σύμβαση SOLAS. Στο πλαίσιο αυτό, ο WMO συνεργάζεται στενά με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό για να εξασφαλίσει τις πληρέστερες υπηρεσίες για τις ανάγκες των ναυτικών στους ωκεανούς. Η σπουδαιότητα του WMO για τον IMO βασίζεται στις μετρήσεις της φυσικής κίνησης και συμπεριφοράς των θαλάσσιων ρυπογόνων οργανισμών από διάφορες πηγές (2). Τέλος, αξίζει να αναφερθεί το πρόγραμμα WMO Marine Meteorology and Oceanography Programme (MMOP), με το οποίο ο WMO πετυχαίνει βέλτιστη κατανόηση, παρακολούθηση, χαρτογράφηση και πρόβλεψη στις θαλάσσιες συνθήκες του καιρού και προσφέρει τη δυνατότητα για επαρκή σχεδιασμό των παράκτιων και θαλάσσιων δραστηριοτήτων, καθώς και την έγκαιρη ανίχνευση και προειδοποιητικά δεδομένα για τους ναυτικούς κινδύνους. Το εν λόγω πρόγραμμα θεωρείται ο «κοινός παρονομαστής» δεδομένων, προϊόντων και υπηρεσιών στον διεθνή ναυτιλιακό τομέα (52).

5. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΠΟΥ ΔΙΑΔΡΑΜΑΤΙΖΟΥΝ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ ΡΟΛΟ ΣΤΗ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

5.1 Baltic Exchange

Η Οργάνωση Baltic Exchange ιδρύθηκε το 1744 και είναι η μόνη ανεξάρτητη πηγή πληροφοριών των θαλάσσιων αγορών στον κόσμο για την διαπραγμάτευση και διακανονισμό των φυσικών και παράγωγων συμβάσεων στη ναυτιλία. Απαριθμεί πάνω από 600 μέλη, έχοντας έδρα το Λονδίνο και γραφεία σε Σιγκαπούρη, Σαγκάη και Αθήνα. Στις αρμοδιότητες της οργάνωσης υπόκεινται ένα μεγάλο ποσοστό πλοίων ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοιων, καθώς και η πώληση και η αγορά των εμπορικών πλοίων. Η συμβολή της στη ναυτιλία είναι καταλυτική: η οργάνωση προσφέρει υψηλής ποιότητας πληροφορίες και ένα σύνολο δεικτών¹ στην αγορά για τα ξηρά, υγρά και αέρια εμπορεύματα, ευθύνεται για ζητήματα αυτορυθμιζόμενης ναύλωσης, πώλησης και αγοράς εμπορευματικών παραγώγων, συνιστά κεντρικό φόρουμ για τις ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές, ενώ συνάμα παρέχει ένα πλαίσιο εξασφάλισης υψηλών προτύπων πρακτικής και συνεργασίας. Οι πληροφορίες που παρέχει αξιοποιούνται από πλοιοκτήτες, εμπόρους, χρηματοδότες και ναυλωτές και καλύπτουν ένα εκτενές φάσμα υπηρεσιών (53).

Ενδεικτικά, η Οργάνωση Baltic Exchange και η κρατική κινέζικη Ningbo Shipping Exchange έχουν ξεκινήσει μια πρόσφατη συνεργασία σε μια προσπάθεια αναζήτησης εμπορευματικών συντελεστών μεταξύ Κίνας, Μέσης Ανατολής, Μεσογείου και Ευρώπης. Με τη συνεργασία αυτή αναμένεται να ενισχυθεί το ναυτιλιακό προφίλ και να δημιουργηθούν ωφέλιμα πλέγματα σε Ασία και Ευρώπη (54).

¹ Baltic Exchange Dry Index (BDI), Baltic Exchange Capesize Index (BCI), Baltic Exchange Panamax Index (BPI), Baltic Exchange Supramax Index (BSI), Baltic Exchange Handysize Index (BHSI), Baltic Exchange Dirty Tanker Index (BDTI), Baltic Exchange Clean Tanker Index (BCTI).

5.2 P&I Clubs

Η Οργάνωση International Group of P&I Clubs (Protection and Indemnity Insurance) είναι όμιλοι προστασίας και αποζημίωσης και αποτελείται σήμερα από δεκατρία ξεχωριστά και ανεξάρτητα μέλη (πίνακας 5-1). Ιδρύθηκε το 1899, με αρχική συμφωνία ανάμεσα σε UK Club, Britannia, Standard Club, London Club, Newcastle Club, Sunderland Club (55). Για τη ναυτιλία, σπουδαίο ρόλο κατέχουν τα P&I Clubs της Αγγλίας, της Σκανδιναβίας και της Ιαπωνίας (2).

Πίνακας 5-1. Τα 13 μέλη του P&I Clubs

American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association, Inc
Assuranceforeningen Skuld
Gard P&I (Bermuda) Ltd.
The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited
The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association
The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited
The North of England Protecting & Indemnity Association Limited
The Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg)
The Standard Club Ltd
The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited
Sveriges Ångfartygs Assurans Förening / The Swedish Club
United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited
The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg)

Πηγή: <http://www.igpandi.org/Group+Clubs>

Η Οργάνωση διακατέχει σημαίνοντα ρόλο στην ασφάλεια και σταθερότητα του διεθνούς ναυτιλιακού εμπορίου, προσφέροντας κάλυψη αστικής ευθύνης (προστασίας και εγγύησης) για περίπου 90% των πλοίων που κινούνται στους ωκεανούς. Κάθε ομάδα club είναι ένας ανεξάρτητος, μη κερδοσκοπικός οργανισμός, που δρα ως μια αμοιβαία ασφαλιστική εταιρεία καλύπτοντας τον πλοιοκτήτη και τον ναυλωτή. Κάθε σύλλογος ελέγχεται από τα μέλη του μέσα από το διοικητικό

συμβούλιο των διευθυντών και την Επιτροπή που εκλέγεται από τα μέλη. Τα P&I Clubs καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα υποχρεώσεων, συμπεριλαμβανομένων των τραυματισμών των πληρωμάτων, των επιβατών και άλλων επί του σκάφους, την απώλεια του φορτίου, τη ζημία αυτού, την πετρελαϊκή ρύπανση, το ναυάγιο και τη ζημία στην αποβάθρα. Συνάμα, παρέχουν ένα ευρύ φάσμα υπηρεσιών προς τα μέλη τους σχετικά με νομικά ζητήματα (56).

Τα P&I Clubs συντονίζουν τη λειτουργία και τη ρύθμιση της συμφωνίας κάλυψης, μέσα από πρόγραμμα αντασφάλισης. Συνάμα, παρέχουν ένα φόρουμ για τους συλλόγους, με σκοπό να προωθήσουν τα συμφέροντα των πλοιοκτητών σε σχέση με την ευθύνη τους, ενώ συνάμα αναλύουν και ζητήματα που αφορούν τη ρύπανση από το πετρέλαιο, τις σωματικές βλάβες, καθώς και επίκαιρα θέματα όπως η ασφάλεια στη θάλασσα, οι τόποι καταφυγής για τα πλοία που διατρέχουν κίνδυνο, η μεταφορά του συγκεκριμένου φορτίου κλπ. Τα P&I Clubs οριοθετούν ακόμη ασφαλιστικά θέματα κοινής πολιτικής. Για παράδειγμα, επιδρούν στις διεθνείς συμβάσεις και νομοθεσίες που επηρεάζουν τις υποχρεώσεις και τις σχετικές ασφαλιστικές υποθέσεις εφοπλιστών και σε αυτή τη λειτουργία έρχονται σε επαφή και με άλλους Οργανισμούς όπως τους IMO, UNCITRAL και OECD, τις εθνικές κυβερνήσεις και την Ε.Ε, αλλά και άλλους φορείς όπως ICS, Intertanko, BIMCO, OCIMF. Αξίζει να αναφερθεί η συμβολή του Οργανισμού στην καταπολέμηση της πειρατείας, όπως για παράδειγμα μέσα από την τροποποιημένη έκδοση του GUARDCON για το φαινόμενο στη Δυτική Αφρική (56).

Όπως τονίζει η διεθνής βιβλιογραφία, τα P&I Clubs έχουν καθοριστικό ρόλο όσον αφορά την ασφάλεια και την περιβαλλοντική νομοθεσία στη ναυτιλία, δημιουργώντας αμοιβαίο συμφέρον μεταξύ εφοπλιστών, με άξονα την ελαχιστοποίηση του κινδύνου. Ωστόσο, παρά τη σπουδαία συμβολή τους, έχουν επίσης μερικές δυνητικά δυσμενείς ευρύτερες κοινωνικές επιπτώσεις (57).

5.3 IACS

Η Οργάνωση International Association of Classification Societies Ltd (IACS) - θεσμός Νηογνωμόνων - ιδρύθηκε το 1968 και έχει σημαντική συμβολή στην

ασφάλεια και καθαρότητα στη θάλασσα, μέσα από εκτενή τεχνική υποστήριξη, επαλήθευση της συμμόρφωσης με τους κανόνες και συνεχή έρευνα και ανάπτυξη. Οι Νηογνώμονες παρακολουθούν και ελέγχουν κατά την κατασκευή ενός πλοίου, αλλά και κατά τη διάρκεια της οικονομικής ζωής του, το αν αυτό ανταποκρίνεται στην κλάση στην οποία έχει ταξινομηθεί. Ο ρόλος τους είναι πολύ σημαντικός, διότι πλοίο χωρίς κλάση είναι αδύνατο να ασφαλισθεί και ναυλωθεί (2). Τα μέλη του Οργανισμού είναι σήμερα δώδεκα (πίνακας 5-2) και η προεδρία του καθορίζεται εκ περιτροπής από κάθε μέλος. Η Οργάνωση IACS αποτελεί τον κύριο συμβουλευτικό συνεργάτη - παρατηρητή του IMO και μέσω αυτής της συνεργασίας εκδίδονται οι διάφορες οδηγίες του IMO. Μία από τις χαρακτηριστικότερες με παγκόσμια αποδοχή σήμερα είναι η «SOLAS» (58).

Πίνακας 5-2 Τα μέλη του IACS

LR [Lloyd's Register]
ABS [American Bureau of Shipping]
BV [Bureau Veritas]
GL [Germanischer Lloyd]
NK [Nippon Kaiji Kyokai]
IRCLASS [Indian Register of Shipping]
RINA [Registro Italiano Navale]
CCS [China Classification Society]
KR [K. Register of Shipping]
CRS [Croatian Register of Shipping]
DNV [Det Norske Veritas]
PRS [Polish Register of Shipping]
RS [R. Register of Shipping]

Πηγή: <http://www.iacs.org.uk/Explained/members.aspx>

Η IACS έχει εναρμονίσει τους κανόνες Common Structural Rules for Double Hull Oil Tankers (CSR-OT) και Common Structural Rules for Bulk Carriers (CSR-BC) για μια πιο αξιόπιστη και ασφαλέστερη ναυτιλία. Αυτό το ενιαίο σύνολο

κανόνων δίνει τις κοινές απαιτήσεις για τα πετρελαιοφόρα και τα χύδην, αλλά και πρόσθετες ειδικές εξειδικευμένες απαιτήσεις για έκαστη κατηγορία (58). Όπως τονίζεται και στη διεθνή βιβλιογραφία, το κοινό πλαίσιο κανόνων της IACS συμβάλλει στην αξιοπιστία για την αξιολόγηση των επιπέδων ασφάλειας για τα πετρελαιοφόρα, σε όλη τη διαδικασία σχεδιασμού τους (59).

Το έργο των μελών του Οργανισμού συντονίζεται μέσα από υψηλά πρότυπα ασφάλειας και είναι αφιερωμένο στην προώθηση της ασφάλειας στη θάλασσα, καθώς και στην προστασία της θαλάσσιας ζωής. Η δράση του Οργανισμού αφορά την κατάταξη των πλοίων, καταστατικές υπηρεσίες, έρευνα και ανάπτυξη, τεχνικές και συμβουλευτικές υπηρεσίες (2).

5.4 ICS

Ο Οργανισμός International Chamber of Shipping (ICS) είναι η κύρια Διεθνής Εμπορική Ένωση εφοπλιστών και φορέων, που εκπροσωπεί τομείς και επαγγέλματα σε ποσοστό πάνω από το 80% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου. Οι εθνικές ενώσεις της Οργάνωσης βρίσκονται σε Ασία, Ευρώπη και Αμερική. Ο Οργανισμός ιδρύθηκε το 1921 και έχει στην αρμοδιότητα του ένα σύνολο τεχνικών, νομικών και πολιτικών υποθέσεων που μπορεί να επηρεάσουν τη διεθνή ναυτιλία. Ο ICS αντιπροσωπεύει εφοπλιστές από διάφορους διακυβερνητικούς ρυθμιστικούς φορείς που έχουν αντίκτυπο στην ναυτιλία, συμπεριλαμβανομένου του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού. Συνάμα, αναπτύσσει βέλτιστες πρακτικές και προσφέρει καθοδήγηση, μέσα από δημοσιευμένες αναφορές διεθνώς². Ο ρόλος του έγκειται στο να ενεργεί ως συνήγορος για τη ναυτική βιομηχανία σε θέματα θαλάσσιας πολιτικής, ναυτιλιακής πολιτικής και τεχνικά ζητήματα, συμπεριλαμβανομένης της κατασκευής του πλοίου, τη λειτουργία του, την ασφάλεια και τη διαχείριση, καθώς και την ανάπτυξη βέλτιστων πρακτικών στη ναυτική βιομηχανία (60).

² ICS Bridge Procedures Guide, ICS/ISF Guidelines on the Application of the ISM Code, ISF Guidelines on the Application of the ILO MLC, ICS Guide to Helicopter/Ship Operations, ISF On Board Training Record Books, ICS/OCIMF International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals (ISGOTT), ICS Tanker Safety Guide (Chemicals), ICS Tanker Safety Guide (Gas)

Ο Οργανισμός ICS συνεργάζεται ενεργά με ποικίλα Διακυβερνητικά Όργανα, που έχουν σημαντικό αντίκτυπο στην ναυτιλία (πίνακας 5-3). Συνάμα, συνεργάζεται και με μη κυβερνητικούς φορείς και επίσης βρίσκεται σε στενή σχέση με τις εθνικές ναυτιλιακές αρχές σε όλο τον κόσμο και με τα συναφή όργανα και οργανισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επιπρόσθετα, διαδραμάτισε σημαίνοντα ρόλο στην ανάπτυξη, εφαρμογή και τις επόμενες αναθεωρήσεις των συμβάσεων SOLAS, MARPOL και STCW, ενώ ο ρόλος του υπήρξε σημαντικός σε κάθε σύμβαση του IMO. Ως κοινωνικός εταίρος του ILO, ο ICS έχει και ρόλο διαπραγματευτικό, ενώ συνάμα ασχολείται και με το συντονισμό και την αντιπροσώπευση της παγκόσμιας ναυτιλιακής άποψης για όλο και περισσότερα ζητήματα που επηρεάζουν τον κλάδο (61).

Πίνακας 5-3 Συνεργασίες του ICS με Διακυβερνητικά Όργανα

International Maritime Organization (IMO)
International Labour Organization (ILO)
United Nations Division for Oceans Affairs and the Law of the Sea (DOALOS)
United Nations Conference on International Trade Law (UNCITRAL)
United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)
United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC)
Asia Pacific Economic Co-operation Forum (APEC)
Organization for Economic Co-operation and Development (OECD)
World Customs Organization (WCO)
World Trade Organization (WTO)

Πηγή: <http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/about-ics/the-international-chamber-of-shipping-ics-representing-the-global-shipping-industry.pdf?sfvrsn=18>

5.5 CENSA

Ο Οργανισμός CENSA (Council of European and Japanese National Shipowners Associations) ιδρύθηκε το 1974 στο Λονδίνο, από 11 Ευρωπαϊκά κράτη

συν την Ιαπωνία. Ο ρόλος του αφορά την ναυτιλιακή προστασία και διαμορφώνεται μέσα από τη συνεργασία των μελών του και άλλων φορέων. Ο Οργανισμός είναι υπεύθυνος για τον έλεγχο του έργου των Ηνωμένων Εθνών στη ναυτιλία, την ανάπτυξη των πολιτικών για τη ναυτιλία στις Η.Π.Α, την νομοθεσία σε άλλα μέρη του κόσμου, καθώς και τη συνεννόηση μεταξύ των ναυτιλιακών διασκέψεων των τακτικών γραμμών στην Ευρώπη και των Ευρωπαϊκών συμβουλίων (62).

Ο Οργανισμός χαρακτηρίζεται για το συμβουλευτικό του ρόλο στην UNCTAD και στον OECD στα σχετικά με τη ναυτιλία θέματα. Σήμερα προωθεί και προστατεύει τη ναυτιλιακή επιχείρηση, μέσω μιας φιλελεύθερης ναυτιλιακής πολιτικής, παρουσιάζει τις απόψεις των μελών του στους διακυβερνητικούς φορείς και τις συντονίζει με άλλους ναυτιλιακούς (2). Κάποιες λειτουργίες του έχουν υιοθετηθεί σήμερα από τον ICS (63).

5.6 FONASBA

Η Οργάνωση Federation of National Associations of Ship Brokers & Agents (FONASBA) αντιπροσωπεύει τους ναυλομεσίτες και τους πράκτορες στη ναυτιλία. Ιδρύθηκε το 1969 και προωθεί δίκαια και ισότιμα τις πρακτικές της, ώστε να εξασφαλίζει ότι αυτές ικανοποιούν τις ανάγκες των μελών της σε διεθνές, περιφερειακό και επιμέρους εθνικό επίπεδο σε όλη την ναυτιλία. Η FONASBA παρακολουθεί στενά όλες τις εξελίξεις ενδιαφέροντος και ανησυχίας που αφορούν τους ναυλομεσίτες και τους πράκτορες και λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα για να εξασφαλιστεί η προστασία των συμφερόντων τους (64).

Η δράση της έχει συμβουλευτική φύση προς τους International Maritime Organisation (IMO), United Nations Conference on Trade & Development (UNCTAD) και World Customs Organisation (WCO), ενώ συνάμα, συνεργάζεται στενά με τους φορείς BIMCO, Intercargo και Intertanko. Η σχέση της με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή πραγματοποιείται μέσω ενός από των μόνιμων επιτροπών (ECASBA), η οποία καλύπτει λιμενικές υπηρεσίες, θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, θέματα ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και πολιτική τελωνειακών και διοικητικών διαδικασιών και Logistics. Επιπρόσθετα, έχει άλλες δυο Επιτροπές,

τις Chartering & Documentary και Liner & Port Agency Committees, που ευθύνονται για την υποστήριξη της ένταξης σε αυτούς τους τομείς εμπειρογνομosύνης (64).

Σήμερα τα μέλη της FONASBA φτάνουν τα 49, όπου όλα υιοθετούν το πρότυπο FONASBA Quality Standard, αποδεικνύοντας τη δέσμευση τους για την ποιότητα. Η FONASBA διαχειρίζεται ζητήματα πλοήγησης, ασφάλειας στη θάλασσα, θαλάσσιων μεταφορών, εκπαίδευσης βασιζόμενης σε προσομοιωτές κατάρτισης, ενώ συνάμα σχεδιάζει ολοκληρωμένα συστήματα, όπως ηλεκτρονικοί χάρτες, δορυφορική, ραδιοπλοήγηση και αποφυγής σύγκρουσης (65).

5.7 ECSA

Η Οργάνωση European Community Shipowners' Associations (ECSA), ιδρύθηκε το 1965 υπό την ονομασία "Comité des Associations d'Armateurs des Communautés Européennes (CAACE)". Είναι μια εμπορική οργάνωση που εκπροσωπεί τις εθνικές ενώσεις της ΕΕ και τη Νορβηγία, με σκοπό να συμβάλλει στην προώθηση των συμφερόντων της ευρωπαϊκής ναυτιλίας ώστε η ναυτική βιομηχανία να εξυπηρετεί βέλτιστα το Ευρωπαϊκό και διεθνές εμπόριο, σε ένα περιβάλλον ελεύθερα ανταγωνιστικό, προς όφελος των φορτωτών και των καταναλωτών. Συνάμα, στόχος της Οργάνωσης είναι να συμβάλλει στη διαμόρφωση της πολιτικής της ΕΕ σχετικά με τα κρίσιμα θέματα των θαλάσσιων μεταφορών. Η δομή της ECSA αποτελείται από το Διοικητικό Συμβούλιο, τρεις ειδικευμένες επιτροπές, μια σειρά ομάδων εργασίας, με στόχευση συγκεκριμένων ζητημάτων, και μια μόνιμη Γραμματεία στις Βρυξέλες (66).

Η ECSA θεωρεί τους στρατηγικούς στόχους και τις συστάσεις της Ε.Ε για την θαλάσσια πολιτική μεταφορών μέχρι το 2018 ως την ορθή βάση για την Ευρωπαϊκή ναυτιλία. Αυτό υπογραμμίζει το βασικό ρόλο της στο παγκόσμιο και ευρωπαϊκό εμπόριο. Ωστόσο, στο πλαίσιο της στρατηγικής της Ε.Ε για το 2018 εκτιμάται πως χρειάζεται περαιτέρω διευκρίνιση η ανάγκη για τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας και της ηγετικής θέσης της ναυτιλιακής βιομηχανίας της ΕΕ (67).

5.8 BIMCO

Η Οργάνωση BIMCO (Baltic and International Maritime Council) είναι για παραπάνω από 100 χρόνια η μεγαλύτερη Ένωση στη διεθνή ναυτιλία, με περισσότερα από 2.200 μέλη σε παγκόσμιο επίπεδο και με έλεγχο περίπου του 65% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Παρέχει ένα ευρύ φάσμα υπηρεσιών, που περιλαμβάνει υπηρεσίες προς τους πλοιοκτήτες, φορείς, διαχειριστές, μεσίτες και πράκτορες. Στόχος της Οργάνωσης είναι να διευκολύνει τις εμπορικές δραστηριότητες των μελών της, μέσα από την ανάπτυξη συμβάσεων και ρητρών και την παροχή ποιοτικών πληροφοριών, συμβουλών και εκπαίδευσης. Η Οργάνωση προωθεί δίκαιες επιχειρηματικές πρακτικές, ενισχύει το ελεύθερο εμπόριο και την ανοιχτή πρόσβαση στις αγορές και προωθεί την εφαρμογή διεθνών κανονιστικών μέσων. Αξίζει να αναφερθεί η εφαρμογή του συστήματος «Shipping KPI System», ένα μοναδικό και πολύτιμο εργαλείο διαθέσιμο δωρεάν σε όλα τα μέλη του BIMCO: ένα αξιόπιστο εργαλείο και πηγή πληροφοριών που επιτρέπει τη συγκριτική αξιολόγηση και παρακολούθηση της εταιρείας του ιδιοκτήτη και τις επιδόσεις του πλοίου, με στόχο να προωθούνται βελτιώσεις στην απόδοση χωρίς να διακυβεύονται τα εμπορικά στοιχεία της επιχείρησής του (68).

5.9 CMI

Η Οργάνωση CMI (Crew & Ships Management) ιδρύθηκε το 1990 με κύριο στόχο την επάνδρωση των πλοίων με αξιωματικούς και πλήρωμα από τις Φιλιππίνες (γραφείο στη Μανίλα) και την παροχή υπηρεσιών ναυτικών πρακτορείων μέσω των γραφείων της σε Σιγκαπούρη, Ταϊλάνδη, Κίνα. Αν και οι δύο αυτές δραστηριότητες χρησίμευσαν για τον ίδιο κλάδο, αποφασίστηκε ότι θα πρέπει να αναζητηθεί ένας εταιρικός σχηματισμός που θα πετύχαινε ποικιλομορφία υπηρεσιών, εξειδίκευση, βέλτιστη ποιότητα και έλεγχο κόστους, καθώς και μια μακροπρόθεσμη εταιρική στρατηγική επωφελούμενη από τις οικονομίες κλίμακας. Απόρροια ήταν να δημιουργηθεί η Οργάνωση Complete Marine Services International (CMI), με έδρα στην Ελλάδα, που σήμερα πληροί αυτές τις απαιτήσεις (69).

5.10 ASCAME

Η Οργάνωση Association of the Mediterranean Chambers of Commerce and Industry – ASCAME ιδρύθηκε το 1982, ως μια πρωτοβουλία του Εμπορικού Επιμελητηρίου της Βαρκελώνης σε συνεργασία με τους ομολόγους του από διαφορετικές χώρες της Μεσογείου και με στόχο το εμπόριο, τη βιομηχανία και την πλοήγηση της πόλης. Σήμερα, συμμετέχουν σε αυτήν πάνω από 300 εμπορικά επιμελητήρια και άλλοι συναφείς φορείς από 23 χώρες που βρέχονται από τη Μεσόγειο θάλασσα. Ο ρόλος της Οργάνωσης διαφαίνεται στη συνεργασία και λειτουργία της με τους σημαντικότερους διεθνείς οργανισμούς, που αποσκοπούν στην κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη της περιοχής της Μεσογείου, μεταξύ των οποίων, η Ευρωπαϊκή Ένωση, η Ένωση για τη Μεσόγειο, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, η Παγκόσμια Τράπεζα (70). Ο ρόλος του Οργανισμού είναι εξαιρετικά σημαντικός στον τομέα της διεθνούς συνεργασίας ανάμεσα στα διάφορα εμπορικά επιμελητήρια της Μεσογείου, μάλιστα έχει αναγνωριστεί από τους πιο εξέχοντες των ευρωπαϊκών και διεθνών οργανισμών (71).

5.11 ICC

Το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (International Chamber of Commerce, ICC) ιδρύθηκε το 1919 από μια ομάδα βιομηχάνων, χρηματοδοτών και εμπόρων, δημιουργώντας την ιδέα για ένα παγκόσμιο σύστημα κανόνων που έπρεπε να διέπουν το εμπόριο, τις επενδύσεις, το σύνολο των οικονομικών ή εμπορικών σχέσεων. Το ICC έχει αναλάβει κεντρικό ρόλο στο διεθνές εμπόριο και τις επιχειρήσεις, μέσα από διεθνείς κανόνες, μηχανισμούς και πρότυπα και σήμερα έχει επεκταθεί σε μια παγκόσμια οργάνωση με εκατοντάδες χιλιάδες επιχειρήσεις σε περισσότερες από 120 χώρες-μέλη. Μάλιστα, όλο και περισσότερες χώρες από τον αναπτυσσόμενο κόσμο εντάσσονται στην Οργάνωση. Τα θέματα που καλύπτει η δράση του Οργανισμού αφορούν τραπεζικές τεχνικές, φορολογία, νόμους του ανταγωνισμού για τα δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας, των τηλεπικοινωνιών και πληροφορικής, μεταφορές, περιβάλλον και ενέργεια, συμβάλλοντας στην διεθνή πολιτική

επενδύσεων και του εμπορίου. Όλες αυτές οι δραστηριότητες πληρούν την δέσμευση του ICC να αναπτύξει περαιτέρω μία ανοικτή παγκόσμια οικονομία (72).

5.12 IBM

Η Οργάνωση International Business Machines (IBM) είναι μια πολυμετοχική εταιρεία, η οποία ιδρύθηκε στην Ν. Υόρκη το 1888. Αρχικά, είχε την επωνυμία Computing Tabulating Recording Company και το 1924 μετονομάστηκε σε IBM. Τα προϊόντα της αφορούν την τεχνολογία των υπολογιστών και σήμερα αποτελεί ηγέτη στον κλάδο της διεθνώς (73).

Αναφορικά με τη ναυτιλία, η IBM έχει συμβάλλει σημαντικά στην αναβάθμιση των λειτουργικών διαδικασιών στον κλάδο, όπως για παράδειγμα μέσα από τη συνεργασία της με την MPA (Maritime and Port Authority) στη Σιγκαπούρη. Οι δυο φορείς ανακοίνωσαν πρόσφατα την εταιρική τους σχέση για την ανάπτυξη και δοκιμή νέων analytics τεχνολογιών, με στόχο την βελτίωση των θαλάσσιων μεταφορών και των λειτουργιών των λιμανιών εισόδου των πλοίων, προκειμένου να ανταποκριθεί η εν λόγω πόλη στην αυξανόμενη κίνηση των πλοίων. Η Σιγκαπούρη παραμένει ένα από τα πιο πολυσύχναστα λιμάνια στον κόσμο, με περίπου 1.000 πλοία να καταπλέουν στο λιμένα της ανά πάσα στιγμή. Συνεπώς, η συμβολή της IBM θεωρείται σπουδαία στην κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση του εν λόγω λιμανιού και στην αύξηση της ποιότητας στα πρότυπα ασφαλείας, μέσα από ψηφιακές δυνατότητες, διασφαλίζοντας πως η Σιγκαπούρη θα συνεχίζει να αποτελεί ένα παγκόσμιο κομβικό λιμάνι και ένα κορυφαίο διεθνές ναυτιλιακό κέντρο (74). Αξιοσημείωτη είναι και η συμβολή της στη ναυτιλία της Νορβηγίας, όπου η Οργάνωση έχει προσφέρει υψηλής τεχνολογίας δυνατότητες (big data analytics), καταλήγοντας σε αύξηση της παραγωγικότητας στον κλάδο (75).

Η Οργάνωση διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στη σύγχρονη παγκόσμια ναυτιλία, μέσα από την ψηφιακή της τεχνολογία cloud computing, παρέχοντας ένα σύνολο ολιστικών συστημάτων για την παραγωγή και την παράδοση, χαμηλού κόστους, συστήματα τα οποία βοηθούν στο να διαχειρίζονται αποτελεσματικά οι εταιρίες τις πληροφορίες και τα δεδομένα που αποθηκεύονται στα μεγάλης κλίμακας

κέντρα δεδομένων (76). Τέλος, συμβάλλει σημαντικά στη διαχείριση εφοδιαστικής αλυσίδας μέσα από την αξιοποίηση των IT (Information Technologies), αναφορικά με τη διαχείριση της πληροφορίας σε πραγματικό χρόνο, αλλά και με την ασφάλεια στην εφοδιαστική αλυσίδα (77).

5.13 ISF

Η Οργάνωση ISF (International Shipping Federation) ιδρύθηκε το 2000, παρέχοντας σήμερα πρωτοποριακές υπηρεσίες και λύσεις που βασίζονται σε καινοτομίες αιχμής. Μέσα από τα τμήματα της ISF Maritime and Offshore Institute (IMO), ISF Management and Consultancy Services(IMC), ISF Software and Publications(ISP) και ISF Surveys, Testing, Audits, Research & Rating Services(ISTARR), η Οργάνωση προσφέρει ενισχυμένη απόδοση, οργάνωση, κατάρτιση και συμβουλές, τεχνική υποστήριξη, καθώς και υπηρεσίες διαχείρισης με καινοτόμες στρατηγικές στη ναυτιλία (78). Λόγου χάρη, η Οργάνωση διοργανώνει κάθε πέντε έτη έρευνα με τίτλο MANPOWER UPDATE, με σκοπό να αναλύσει βέλτιστα την παρούσα κατάσταση σε ότι αφορά τη ζήτηση και προσφορά στους ναυτικούς παγκοσμίως και να προβλέψει την κατάσταση για την επόμενη πενταετία ή δεκαετία, ώστε να αντιμετωπίσει με τον αποτελεσματικότερο τρόπο τις αλλαγές στον κλάδο (79).

5.14 IMIF

Η Οργάνωση International Maritime Industries Forum (IMIF) ιδρύθηκε το 1975 και η μοναδικότητα της έγκειται στο ότι είναι το μόνο όργανο που προσφέρει στους εφοπλιστές, ναυπηγούς, ιδιοκτήτες φορτίων, τραπεζίτες, νηογνώμονες, ασφαλιστές – δηλαδή σε όλα τα εμπλεκόμενα μέρη των ναυτιλιακών βιομηχανιών - την ευκαιρία να συναντώνται τακτικά στο υψηλότερο επίπεδο συζήτησης σχετικά με τα ναυτιλιακά προβλήματα. Αν και η Οργάνωση έχει χαρακτήρα καθαρά εθελοντικό και ουσιαστικά είναι άτυπη, έχει καταφέρει να γίνει ένα από τα πιο αποτελεσματικά φόρουμ στις συνδυασμένες βιομηχανίες και αναγνωρίζεται σήμερα από

κυβερνητικούς φορείς όπως UNCTAD, OECD, EU, καθώς και από κυβερνήσεις και εμπορικούς κύκλους σε όλο τον κόσμο (80, 81).

5.15 INTERCARGO

Η Οργάνωση INTERCARGO (International Association of Dry Cargo Shipowners) ιδρύθηκε το 1980 με στόχο να προωθήσει και να προστατεύσει τα συμφέροντα των μελών της, καθώς και να πετύχει συνεργασία με άλλους ναυτιλιακούς οργανισμούς και να αποφευχθούν διαφωνίες μεταξύ αυτών. Η ανάγκη για περαιτέρω κινητοποίηση των πλοιοκτητών πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων αποτελεί βασικό σημείο για την Οργάνωση, που έχει ως προσδοκία την παγκόσμια αύξηση του εμπορίου χύδην φορτίου. Η Οργάνωση έχει καθιερώσει συναντήσεις σε Ευρώπη και Άπω Ανατολή, όπου επεξεργάζεται ένα ευρύ πλαίσιο θεμάτων σχετικό με τεχνικά και περιβαλλοντικά ζητήματα, θέματα ναυτικής ασφάλειας, ιδίως για τους τύπους πλοίων CAPESIZE, PANAMAX, HANDSIZE BULK CARRIERS, ενώ συνάμα ασχολείται και με θέματα που έχουν να κάνουν με τη σημαία, τις λιμενικές αρχές, τους ασφαλιστές, τους ναυπηγούς και τους χρηματοδότες, αλλά και εξωβιομηχανικούς φορείς, που έχουν άμεσο μελλοντικό συμφέρον από τη ναυτική βιομηχανία του χύδην φορτίου (2).

Τα μέλη της Οργάνωσης συμμετέχουν ενεργά στην ανάπτυξη της παγκόσμιας νομοθεσίας μέσω του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και άλλων παρόμοιων φορέων και σε καθημερινή βάση προσφέρουν ένα πρόγραμμα εργασίας (Intercargo Work Programme), που καλύπτει τα πιο σημαντικά θέματα που επηρεάζουν την ξηρά χύδην στρατηγική στη ναυτική βιομηχανία. Συνάμα, η Οργάνωση καλύπτει και άλλα θέματα όπως εκπομπές αερίων, σχεδιασμό προτύπων περιβαλλοντικής νομοθεσίας, πειρατεία, έλεγχο απόδοσης στις εγκαταστάσεις, εκπαίδευση και ανθρώπινο δυναμικό κ.α (82)

5.16 INTERTANKO

Η Οργάνωση INTERTANKO (International Association of Independent Tanker Owners) ιδρύθηκε το 1970 και έχει έδρα στη Νορβηγία. Τα μέλη της φτάνουν τα 204 και τα οποία είναι εταιρίες δεξαμενόπλοιων από μεγάλα ναυτιλιακά κράτη. Η Οργάνωση μετέχει τακτικά στις συνδιασκέψεις των IMO και UNCTAD διατυπώνοντας τη στάση της για μια ασφαλή μεταφορά, καθαρότερες θάλασσες και ελεύθερο ανταγωνισμό (2).

Η INTERTANKO έχει σημαντικό ρόλο στη ναυτιλία, σε διεθνές, περιφερειακό, εθνικό και τοπικό επίπεδο, καθώς λειτουργεί με σκοπό να εξασφαλίζει μια δίκαιη και αμερόληπτη κατανομή ευθυνών και υποχρεώσεων για τα δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν πετρέλαιο και χημικές ουσίες. Η Οργάνωση συμμετέχει σε συζητήσεις στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και συνάμα διατηρεί συμβουλευτικό χαρακτήρα στη Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το εμπόριο και την ανάπτυξη. Ο ρόλος της είναι ηγετικός στην ανάπτυξη και υλοποίηση των βιομηχανικών προτύπων και πρακτικών, καθώς και των διεθνών κανονισμών για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του περιβάλλοντος. Η INTERTANKO καλύπτει ενεργά ένα ευρύ φάσμα θεμάτων, που περιλαμβάνουν πτυχές εμπορικές, τεχνικές, νομικές και επιχειρησιακές. Επίσης, διενεργεί δημοσιεύσεις με σκοπό να κατευθύνει ένα ευρύ δίκτυο ενδιαφερόμενων φορέων (83).

5.17 OCIMF

Η Οργάνωση Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) είναι μια εθελοντική ένωση 94 πετρελαϊκών εταιρειών που ενδιαφέρονται για την μεταφορά του αργού πετρελαίου, των προϊόντων πετρελαίου, των πετροχημικών και του φυσικού αερίου στις θάλασσες. Η Οργάνωση ιδρύθηκε το 1970 ως απάντηση στην αυξανόμενη δημόσια ανησυχία για τη θαλάσσια ρύπανση, ιδίως από το πετρέλαιο, μετά το περιστατικό Torrey Canyon το 1967. Η OCIMF έχει συμβουλευτικό χαρακτήρα και σήμερα ο ρόλος της έχει διευρυνθεί, καλύπτοντας ζητήματα ασφάλειας, περιβαλλοντικά υπεύθυνης μεταφοράς και χειρισμού υδρογονανθράκων

στα πλοία και τους τερματικούς σταθμούς και καθορισμού προτύπων για συνεχή βελτίωση. Η Οργάνωση έχει συμβάλλει σημαντικά στη βελτίωση της ασφάλειας των πετρελαιοφόρων και στην προστασία του περιβάλλοντος, ενώ σπουδαία είναι και η συμβολή της στην καταπολέμηση της πειρατείας και στη διαχείριση της Αρκτικής ναυτιλίας. Η OCIMF διαθέτει ένα πλούσιο χαρτοφυλάκιο με εκθέσεις επιθεώρησης πλοίων (Ship Inspection Report, SIRE), καθώς και διαχείρισης και αξιολόγησης δεξαμενόπλοιων (Tanker Management and Self Assessment tool, TMSA), με διεθνή αναγνώριση.

Σε συνεργασία με τον IMO και με άλλα ρυθμιστικά όργανα, τόσο σε περιφερειακό όσο και σε εθνικό επίπεδο, η OCIMF υποστηρίζει την ανάπτυξη των διεθνών συμβάσεων και των κανονισμών που ενισχύουν την ασφαλή κατασκευή και λειτουργία των πετρελαιοφόρων και των τερματικών σταθμών και στηρίζει την παγκόσμια εφαρμογή και επιβολή αυτών (84).

6. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

6.1 Συμπεράσματα βάσει ερευνητικών ερωτημάτων

Όπως διαπιστώθηκε από την προηγούμενη ανάλυση, τόσο ο ρόλος των διεθνών κυβερνητικών οργανισμών όσο και των μη κυβερνητικών είναι καταλυτικός στη σύγχρονη ναυτιλία.

Ειδικά για την πρώτη κατηγορία οργανισμών, ηγετική είναι η συμβολή του ΙΜΟ, ο οποίος διακατέχεται σήμερα από έναν περισσότερο δεσμευτικό χαρακτήρα και μεγαλύτερη εξειδίκευση στα ναυτιλιακά ζητήματα στο πλαίσιο του ΟΗΕ και συμβάλλει σε ζητήματα που έχουν να κάνουν με τη ναυτική ασφάλεια, τη ναυσιπλοΐα, τα φορτία, τις μεταφορές, τις τεχνολογίες, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και πλήθος νομικών ζητημάτων. Σπουδαία είναι η συμβολή του ΙΜΟ αναφορικά με τη θαλάσσια κυκλοφορία και τις επιπτώσεις της στη βιοποικιλότητα που αφορά τη Μεσόγειο θάλασσα. Η επιρροή του ΙΜΟ αφορά και το πλαίσιο διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων στο ζήτημα ναυτικής ασφάλειας. Συνάμα, έρευνες αναδεικνύουν το ρόλο του οργανισμού και στην καταπολέμηση της πειρατείας. Τέλος, η σύνδεση ανάμεσα σε τουρισμό και ναυτιλία είναι μια βασική κατεύθυνση προς την οποία κινούνται οι διαβουλεύσεις του ΙΜΟ τα τελευταία χρόνια. Συμπερασματικά, ο ΙΜΟ είναι ένας οργανισμός συνυφασμένος με τη ναυτιλία, με σημαντικές στρατηγικές προκλήσεις για το άμεσο μέλλον.

Πέρα από τον ΙΜΟ, σπουδαίο ρόλο στη σύγχρονη ναυτιλία διαδραματίζει και ο οργανισμός ΙΛΟ, ειδικά όσον αφορά στον τρόπο με τον οποίο τα παγκόσμια εργατικά δικαιώματα διέπονται στη ναυτιλιακή βιομηχανία, προσφέροντας ένα ριζικά νέο τρόπο στην εφαρμογή προτύπων εργασίας. Η επίτευξη κοινωνικής δικαιοσύνης είναι ένας από τους κεντρικούς στόχους της Οργάνωσης και η συμβολή της είναι καθοριστική, σε μια αγορά που χαρακτηρίζεται από την παγκοσμιοποίηση και την αυξανόμενη τάση από τους πλοιοκτήτες της βιομηχανίας να αναζητούν τις σημαίες ευκαιρίας. Σε αυτό το περιβάλλον, οριοθετείται ένα σημαντικό νομικό μέσο αναφοράς για τα δικαιώματα των ναυτικών, εδραιώνοντας ένα σταθερό σύνολο αρχών και δικαιωμάτων για την παγκόσμια ναυτική βιομηχανία. Η επίδραση του ΙΛΟ στη σύγχρονη ναυτιλία διαφαίνεται μέσα από την μακροπρόθεσμη πρόθεση της

σύμβασης του 2006 να βελτιωθεί η ασφάλεια και η κατάσταση του ναυτιλιακού κλάδου.

Στη συνέχεια ποικίλοι κυβερνητικοί οργανισμοί ασκούν και αυτοί σημαντική επιρροή στη σύγχρονη ναυτιλία, όπως ο OECD του οποίου η πολιτική για την ναυπηγική βιομηχανία στην Ε.Ε έχει έντονα τα στοιχεία του προστατευτισμού, με κύριους άξονες τις κρατικές επιχορηγήσεις για τα ναυπηγεία, τη χρηματοδότηση μέσα από το ελάχιστο σταθερό επιτόκιο για τα ναυπηγικά δάνεια, τις οικονομικές ενισχύσεις των πλοιοκτητών, ενώ ενδιαφέρουσα είναι και η περίπτωση της αξιολόγησης της οικονομίας των ωκεανών και η έμφαση στις δυνατότητες ανάπτυξης των αναδυόμενων βιομηχανιών που βασίζονται σε αυτήν.

Ο Οργανισμός UNCTAD έχει συμβάλλει σημαντικά στην οικονομική οργάνωση της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας, με σπουδαία τη δημιουργία μιας κοινής πολιτικής για τα ναυτικά θέματα, αλλά και του αγώνα του για τη συμμετοχή των αναπτυσσόμενων χωρών για τη μεταφορά των δικών τους φορτίων, και ειδικά για τα χύδην φορτία. Η Οργάνωση δίνει εστίαση στην αγορά των πλοίων γραμμών και πραγματοποιεί ένα ευρύ φάσμα έρευνας, τεχνικής βοήθειας και οικοδόμησης συναίνεσης με δραστηριότητες στον τομέα της εφοδιαστικής μεταφοράς, το εμπόριο και τη βιώσιμη ανάπτυξη, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη τις ανάγκες των αναπτυσσόμενων χωρών. Οι τομείς παρέμβασης και οι σχετικές δραστηριότητες αφορούν τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, την αλλαγή του κλίματος και τις επιπτώσεις στις θαλάσσιες μεταφορές, τη ρύπανση και την περιβαλλοντική βιωσιμότητα, την περιβαλλοντική αειφορία των εμπορευματικών μεταφορών/θαλάσσιων μεταφορών κ.α.

Αξιοσημείωτη είναι και η δράση της Ε.Ε στη ναυτιλία, η οποία χαρακτηρίζεται από τη δυναμική συμβολή των νέων τεχνολογιών, όπως της δορυφορικής τεχνολογίας, η οποία προσφέρει πολλά πλεονεκτήματα στις θαλάσσιες περιοχές της Ευρώπης και οφέλη προς το θαλάσσιο περιβάλλον. Συνάμα, σημαντική είναι και η συμβολή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής όσον αφορά τη θαλάσσια στρατηγική και τη ναυτιλιακή πολιτική, ενώ εστίαση δίνεται και στο ζήτημα της πολιτικής ασφάλειας στη θάλασσα, μέσα από την Πράσινη Βίβλο της ΕΕ.

Υπάρχουν και άλλοι κυβερνητικοί οργανισμοί με σημαντική συμβολή στη σύγχρονη ναυτιλία: Ο WTO ασκεί μεγάλη επιρροή στη θαλάσσια πολιτική χωρών όπως της Κίνας και στην προσέλκυση ξένων επενδύσεων στον ναυτιλιακό τομέα,

τονίζοντας το συγκριτικό πλεονέκτημα του κόστους παραγωγής στη ναυτική εφοδιαστική αλυσίδα και τη σημαντικότητα της συνολικής προσέγγισης για την ελευθέρωση των υπηρεσιών logistics στις γραμμές των θαλάσσιων μεταφορών.

Η Ομάδα CSG λειτουργεί ως γέφυρα μεταξύ των κυβερνήσεων – μελών της και των συνδέσμων για τη ναυτιλία και ο ρόλος της αφορά ιδίως το ζήτημα της ελεύθερης πρόσβασης στις ναυτιλιακές αγορές και τον θεμιτό ανταγωνισμό σε εμπορική βάση, σε ένα πλαίσιο αποδοτικότερου διαλόγου και συνεργασίας με τις Η.Π.Α αναφορικά με τα αναδυόμενα ναυτιλιακά ζητήματα.

Το ενδιαφέρον του FAO για τη ναυτιλία αφορά τη θαλάσσια ρύπανση και τις δράσεις του σχετικά με την πελαγική αλιεία, και ο ρόλος του είναι ιδίως συμβουλευτικός για ζητήματα έρευνας θαλάσσιων πόρων, κυρίως αυτών που βρίσκονται υπό εξαφάνιση.

Τέλος, ανάμεσα στους οργανισμούς που μελετήθηκαν, σημειώνεται και η επιρροή του WMO στην ναυσιπλοΐα, όπου ο οργανισμός παρέχει υψηλή ποιότητα μετεωρολογικής πρόβλεψης και προειδοποίησης υπηρεσιών υποστηρίξεως για την ασφάλεια της ζωής και της περιουσίας στη θάλασσα, όπως αναγνωρίζεται στη διεθνή σύμβαση SOLAS.

Επιπρόσθετα από τους κυβερνητικούς διεθνείς οργανισμούς που ασκούν επιρροή στη σύγχρονη ναυτιλία, δεν θα πρέπει να παραληφθεί και ο ρόλος των μη κυβερνητικών (ιδιωτικών) φορέων. Η Οργάνωση Baltic Exchange προσφέρει υψηλής ποιότητας πληροφορίες και ένα σύνολο δεικτών στην αγορά για τα ξηρά, υγρά και αέρια εμπορεύματα, ευθύνεται για ζητήματα αυτορυθμιζόμενης ναύλωσης, πώλησης και αγοράς εμπορευματικών παραγώγων, συνιστά κεντρικό φόρουμ για τις ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές, ενώ συνάμα παρέχει ένα πλαίσιο εξασφάλισης υψηλών προτύπων πρακτικής και συνεργασίας. Συνάμα, μέσα από συνεργασίες ενισχύει το ναυτιλιακό προφίλ και δημιουργεί ωφέλιμα πλέγματα σε Ασία και Ευρώπη.

Τα P&I Clubs διακατέχουν σημαίνοντα ρόλο στην ασφάλεια και σταθερότητα του διεθνούς ναυτιλιακού εμπορίου, καλύπτοντας ένα ευρύ φάσμα υποχρεώσεων και υπηρεσιών προς τα μέλη τους σχετικά με νομικά ζητήματα. Τα P&I Clubs συντονίζουν τη λειτουργία και τη ρύθμιση της συμφωνίας κάλυψης, μέσα από

πρόγραμμα αντασφάλισης και συνάμα οριοθετούν ασφαλιστικά θέματα κοινής πολιτικής. Όπως τονίζει η διεθνής βιβλιογραφία, έχουν καθοριστικό ρόλο όσον αφορά την ασφάλεια και την περιβαλλοντική νομοθεσία στη ναυτιλία, δημιουργώντας αμοιβαίο συμφέρον μεταξύ εφοπλιστών, με άξονα την ελαχιστοποίηση του κινδύνου.

Ένας άλλος σημαντικός ιδιωτικός οργανισμός με επιρροή στη σύγχρονη ναυτιλία είναι ο IACS, με συμβολή στην ασφάλεια και καθαρότητα στη θάλασσα, μέσα από εκτενή τεχνική υποστήριξη, επαλήθευση της συμμόρφωσης με τους κανόνες και συνεχή έρευνα και ανάπτυξη. Όπως τονίζεται και στη διεθνή βιβλιογραφία, το κοινό πλαίσιο κανόνων του IACS συμβάλλει στην αξιοπιστία για την αξιολόγηση των επιπέδων ασφάλειας για τα πετρελαιοφόρα, σε όλη τη διαδικασία σχεδιασμού τους. Το έργο των μελών του Οργανισμού συντονίζεται μέσα από υψηλά πρότυπα ασφάλειας και είναι αφιερωμένο στην προώθηση της ασφάλειας στη θάλασσα, καθώς και στην προστασία της θαλάσσιας ζωής.

Ο ICS είναι μια Οργάνωση που έχει στην αρμοδιότητα της ένα σύνολο τεχνικών, νομικών και πολιτικών υποθέσεων που μπορεί να επηρεάσουν τη διεθνή ναυτιλία. Ο ρόλος της έγκειται στο να ενεργεί ως συνήγορος για τη ναυτική βιομηχανία σε θέματα θαλάσσιας πολιτικής, ναυτιλιακής πολιτικής και τεχνικά ζητήματα, συμπεριλαμβανομένης της κατασκευής του πλοίου, τη λειτουργία του, την ασφάλεια και τη διαχείριση, καθώς και την ανάπτυξη βέλτιστων πρακτικών στη ναυτική βιομηχανία. Επιπρόσθετα, διαδραμάτισε σημαίνοντα ρόλο στην ανάπτυξη, εφαρμογή και τις επόμενες αναθεωρήσεις των συμβάσεων SOLAS, MARPOL και STCW, ενώ ο ρόλος του υπήρξε σημαντικός σε κάθε σύμβαση του IMO. Ως κοινωνικός εταίρος του ILO, ο ICS έχει και ρόλο διαπραγματευτικό, ενώ συνάμα ασχολείται και με το συντονισμό και την αντιπροσώπευση της παγκόσμιας ναυτιλιακής άποψης για όλο και περισσότερα ζητήματα που επηρεάζουν τον κλάδο.

Ένα σύνολο άλλων ιδιωτικών οργανισμών έχουν επίσης σημαντική συμβολή στη ναυτιλία: Ο ρόλος του CENSA αφορά την ναυτιλιακή προστασία και διαμορφώνεται μέσα από τη συνεργασία των μελών του και άλλων φορέων. Ο Οργανισμός χαρακτηρίζεται για το συμβουλευτικό του ρόλο στη ναυτιλία και προωθεί και προστατεύει τη ναυτιλιακή επιχείρηση, μέσω μιας φιλελεύθερης ναυτιλιακής πολιτικής.

Η FONASBA έχει συμβουλευτική δράση και διαχειρίζεται ζητήματα πλοήγησης, ασφάλειας στη θάλασσα, θαλάσσιων μεταφορών, εκπαίδευσης βασιζόμενης σε προσομοιωτές κατάρτισης, ενώ συνάμα σχεδιάζει ολοκληρωμένα συστήματα, όπως ηλεκτρονικοί χάρτες, δορυφορική, ραδιοπλοήγηση και αποφυγής σύγκρουσης.

Η ECSA συμβάλλει στην προώθηση των συμφερόντων της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, θεωρώντας τους στρατηγικούς στόχους και τις συστάσεις της Ε.Ε για την θαλάσσια πολιτική μεταφορών μέχρι το 2018 ως την ορθή βάση για την Ευρωπαϊκή ναυτιλία. Αυτό υπογραμμίζει το βασικό ρόλο της στο παγκόσμιο και ευρωπαϊκό εμπόριο.

Η Οργάνωση BIMCO προωθεί δίκαιες επιχειρηματικές πρακτικές, ενισχύει το ελεύθερο εμπόριο και την ανοιχτή πρόσβαση στις αγορές και προωθεί την εφαρμογή διεθνών κανονιστικών μέσων.

Η Οργάνωση CMI χαρακτηρίζεται από την ποικιλομορφία των υπηρεσιών που παρέχει, την εξειδίκευση, τη βέλτιστη ποιότητα και τον έλεγχο κόστους, καθώς και τη μακροπρόθεσμη εταιρική στρατηγική επωφελούμενη από τις οικονομίες κλίμακας στη ναυτιλία.

Ο ρόλος της Οργάνωσης ASCAME είναι εξαιρετικά σημαντικός στον τομέα της διεθνούς συνεργασίας ανάμεσα στα διάφορα εμπορικά επιμελητήρια της Μεσογείου.

Το ICC έχει αναλάβει κεντρικό ρόλο στο διεθνές εμπόριο και τις επιχειρήσεις, συμβάλλοντας στην διεθνή πολιτική επενδύσεων και του θαλάσσιου εμπορίου.

Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθεί η συμβολή των νέων τεχνολογιών των ιδιωτικών οργανισμών στη σύγχρονη ναυτιλία. Για παράδειγμα, η Οργάνωση IBM έχει συμβάλλει σημαντικά στην αναβάθμιση των λειτουργικών διαδικασιών στον ναυτιλιακό κλάδο, όπως για παράδειγμα στη Σιγκαπούρη και στη Νορβηγία. Η Οργάνωση διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στη σύγχρονη παγκόσμια ναυτιλία, μέσα από την ψηφιακή της τεχνολογία cloud computing και συμβάλλει σημαντικά στη διαχείριση εφοδιαστικής αλυσίδας μέσα από την αξιοποίηση των IT (Information Technologies). Η Οργάνωση ISF προσφέρει ενισχυμένη απόδοση, οργάνωση,

κατάρτιση και συμβουλές, τεχνική υποστήριξη, καθώς και υπηρεσίες διαχείρισης με καινοτόμες τεχνολογικές λύσεις στη ναυτιλία.

Τέλος, η περιβαλλοντική ευαισθησία αποτελεί κύριο άξονα πολιτικής των οργανισμών INTERCARGO, INTERTANKO και OCIMF. Η πρώτη επεξεργάζεται ένα ευρύ πλαίσιο θεμάτων σχετικό με τεχνικά και περιβαλλοντικά ζητήματα, θέματα ναυτικής ασφάλειας, ιδίως για τους τύπους πλοίων CAPESIZE, PANAMAX, HANDSIZE BULK CARRIERS. Η δεύτερη έχει σημαντικό ρόλο στη ναυτιλία, σε διεθνές, περιφερειακό, εθνικό και τοπικό επίπεδο, με ηγετικό ρόλο στην ανάπτυξη και υλοποίηση των βιομηχανικών προτύπων και πρακτικών, καθώς και των διεθνών κανονισμών για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του περιβάλλοντος. Η Οργάνωση OCIMF έχει συμβουλευτικό χαρακτήρα και σήμερα ο ρόλος της έχει διευρυνθεί, καλύπτοντας ζητήματα ασφάλειας, περιβαλλοντικά υπεύθυνης μεταφοράς και χειρισμού υδρογονανθράκων στα πλοία και τους τερματικούς σταθμούς και καθορισμού προτύπων για συνεχή βελτίωση. Η Οργάνωση έχει συμβάλλει σημαντικά στη βελτίωση της ασφάλειας των πετρελαιοφόρων και στην προστασία του περιβάλλοντος, ενώ σπουδαία είναι και η συμβολή της στην καταπολέμηση της πειρατείας και στη διαχείριση της Αρκτικής ναυτιλίας.

Από την παραπάνω ανάλυση προκύπτει λοιπόν πως οι υφιστάμενοι διεθνείς, κυβερνητικοί και μη, οργανισμοί, επιδρούν στο θεσμικό και στο οικονομικό περιβάλλον της σύγχρονης ναυτιλίας σε ικανοποιητικό βαθμό, με τις σημαντικότερες επιπτώσεις που συνεπάγονται από την επίδραση αυτή να αφορούν: τη ναυτική ασφάλεια, τη ναυσιπλοΐα, τα φορτία, τις μεταφορές, τις τεχνολογίες, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, πλήθος νομικών ζητημάτων, τα παγκόσμια εργατικά δικαιώματα, το σύνολο αρχών και δικαιωμάτων για την παγκόσμια ναυτική βιομηχανία, τις κρατικές επιχορηγήσεις για τα ναυπηγεία, τη χρηματοδότηση, τις οικονομικές ενισχύσεις των πλοιοκτητών, την αξιολόγηση της οικονομίας των ωκεανών και τις δυνατότητες ανάπτυξης των αναδυόμενων βιομηχανιών που βασίζονται σε αυτήν. Συνάμα, σημαντικές είναι οι επιδράσεις στην οικονομική οργάνωση της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας, με σπουδαία τη δημιουργία μιας κοινής πολιτικής για τα ναυτικά θέματα και την εστίαση στην αγορά των πλοίων γραμμών, αλλά και στον τομέα της εφοδιαστικής μεταφοράς, το εμπόριο και τη βιώσιμη ανάπτυξη, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη τις ανάγκες των αναπτυσσόμενων

χωρών. Δυναμική είναι και η επιρροή των νέων τεχνολογιών, όπως της δορυφορικής τεχνολογίας, της μετεωρολογικής πρόβλεψης και της προειδοποίησης υπηρεσιών υποστηρίξεως για την ασφάλεια της ζωής και της παρουσίας στη θάλασσα. Συνάμα, αξιοσημείωτο είναι και το πλαίσιο εξασφάλισης υψηλών προτύπων πρακτικής και συνεργασίας που ενισχύει το ναυτιλιακό προφίλ και δημιουργεί ωφέλιμα πλέγματα στην παγκόσμια ναυτιλία, τα θέματα κοινής πολιτικής όσον αφορά την ασφάλεια και την περιβαλλοντική νομοθεσία στη ναυτιλία, και το πλαίσιο κανόνων τεχνικών, νομικών και πολιτικών που μπορεί να επηρεάσουν τη διεθνή ναυτιλία. Τέλος, η περιβαλλοντική ευαισθησία αποτελεί κύριο άξονα πολιτικής των οργανισμών, σε διεθνές, περιφερειακό, εθνικό και τοπικό επίπεδο, με ηγετικό στοιχείο την ανάπτυξη και υλοποίηση των βιομηχανικών προτύπων και πρακτικών, καθώς και των διεθνών κανονισμών για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του περιβάλλοντος.

Ολοκληρώνοντας την επισκόπηση των ερευνητικών ερωτημάτων, ενδιαφέρον αποτελεί να διατυπωθούν οι προκλήσεις για το μέλλον του κλάδου, βάσει της ανάλυσης που προηγήθηκε.

Αναφορικά με την επιρροή του IMO, διαπιστώθηκε μέσα από την παρούσα βιβλιογραφική έρευνα πως, αν και οι συμβάσεις του IMO παρουσιάζουν μια πολύ βελτιωμένη προσέγγιση ως προς την ναυτιλιακή ασφάλεια, υπάρχουν μελέτες που υποδηλώνουν πως υφίστανται διαρθρωτικές αδυναμίες, εξαιτίας της αδύναμης σύνδεσης του IMO με τις εθνικές θαλάσσιες διοικήσεις. Αυτές οι αδυναμίες συνιστούν βασικό πρόβλημα εφαρμογής και πρέπει επείγοντως να αντιμετωπιστούν προκειμένου η θαλάσσια ασφάλεια να βελτιωθεί περαιτέρω και να είναι περισσότερο αποτελεσματική η εφαρμογή των κανονιστικών πλαισίων του οργανισμού.

Πρόκληση υφίσταται και όσον αφορά τα P&I Clubs, τα οποία αν και διακατέχουν σημαίνοντα ρόλο στην ασφάλεια και σταθερότητα του διεθνούς ναυτιλιακού εμπορίου, διαπιστώθηκε μέσω της παρούσας βιβλιογραφικής έρευνας ότι έχουν μερικές δυνητικά δυσμενείς ευρύτερες κοινωνικές επιπτώσεις οι οποίες θα πρέπει να αξιολογηθούν άμεσα, όπως για παράδειγμα από πλευράς ενδεχόμενης παραβίασης των κοινοτικών κανόνων ανταγωνισμού.

Ενδιαφέρον σημείο αναφοράς αποτελεί και η περίπτωση των συμφερόντων της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, όπου στο πλαίσιο της στρατηγικής της Ε.Ε για το 2018 εκτιμάται πως χρειάζεται περαιτέρω διευκρίνιση η ανάγκη για τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας και της ηγετικής θέσης της ναυτιλιακής βιομηχανίας της ΕΕ.

Τέλος, στο σημείο αυτό είναι ενδιαφέρον να διατυπωθούν κάποιες βασικές διαπιστώσεις με βάση τις πρόσφατες τάσεις και εξελίξεις του παγκόσμιου ναυτιλιακού κλάδου. Αρχικά, πρέπει να αναφερθεί πως παρόλο που τα στατιστικά στοιχεία δείχνουν πως το πρόβλημα της πειρατείας έχει τεθεί υπό έλεγχο και οι διεθνείς οργανισμοί οριοθετούν σημαντικές πολιτικές αντιμετώπισης του φαινομένου, η πειρατική δραστηριότητα παραμένει απειλητική, παρά το γεγονός ότι ο αριθμός των επιτυχημένων καταλήψεων πλοίων έχει μειωθεί (85).

Όσον αφορά την επίδραση από την παγκόσμια οικονομική ύφεση, η αστάθεια και η αβεβαιότητα επιμένουν στην ναυτιλιακή αγορά, με την πλεονάζουσα χωρητικότητα και την έλλειψη ρευστότητας να συνιστούν τα βασικά προβλήματα σχετικά με την βιωσιμότητα της αναμενόμενης ανάκαμψης. Το ζήτημα των επιδοτήσεων στις ναυπηγήσεις είναι αναγκαίο προκειμένου να εξέλθει η ναυτιλία από την παγκόσμια κρίση και η πολυμερής φιλελευθεροποίηση του εμπορίου είναι εξαιρετικής σημασίας για τη ναυτιλία σε ένα διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον. Οι διεθνείς οργανισμοί, κυβερνητικοί και μη, πρέπει να συνεχίσουν την παρακολούθηση των εμπορικών εξελίξεων και να εντείνουν τις διαπραγματεύσεις με τις βασικές εμπορικές χώρες όπως Ινδία και Κίνα, με αποτέλεσμα τη μεταφορά αυξημένων όγκων φορτίων δια θαλάσσης (85).

Επίσης, η Ε.Ε χρειάζεται εμβάθυνση πολιτικής περί κρατικών ενισχύσεων στις θαλάσσιες μεταφορές, διατηρώντας τη ναυτιλιακή της τεχνογνωσία και εμποδίζοντας τη διαρροή από τα νηολόγια της. Αυτό που πρέπει να εξασφαλιστεί είναι η σταθερότητα των ναυτιλιακών επενδύσεων στην Ε.Ε και η προστασία της διεθνούς ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας της, ιδίως όσον αφορά το μεγάλο αριθμό μικρομεσαίων επιχειρήσεων (ΜΜΕ) που έχουν δράση στον ευρωπαϊκό ναυτιλιακό τομέα. Συνεπώς, η διατήρηση της διεθνούς ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας για την ΕΕ θα πρέπει να είναι βασική προτεραιότητα των διεθνών οργανισμών σε επίπεδο θεσμικό και οικονομικό (85).

Εστίαση πρέπει να δοθεί και στη ναυτική απασχόληση, μέσα από τακτικές που θα προωθούν την εξειδικευμένη τεχνογνωσία, την εκπαίδευση και τα ποιοτικά κριτήρια αξιολόγησης, ειδικά σε μια περίοδο όπου η αυξημένη ανεργία στην ξηρά έχει μετατοπίσει το ενδιαφέρον απασχόλησης προς τη θάλασσα (85).

Τέλος, θεωρείται επιτακτική ανάγκη το θαλάσσιο περιβάλλον και οι ατμοσφαιρικές εκπομπές των πλοίων να αντιμετωπισθούν αποτελεσματικότερα, μέσα από μια καλύτερη προσέγγιση της κλιματικής αλλαγής και με εστίαση στα ορυκτά καύσιμα ως βασική πηγή ενέργειας των θαλάσσιων μεταφορών (85).

6.2 Περιορισμοί στη μεθοδολογία

Όπως διατυπώθηκε και στην αρχή της εργασίας, για το σκοπό της εργασίας έγινε χρήση της διεθνούς και ελληνικής βιβλιογραφίας, μέσα από την αξιοποίηση τόσο δευτερογενών πηγών προερχόμενων από επιστημονικά άρθρα, βιβλία, μελέτες και διαδικτυακό υλικό, όσο και πρωτογενών στοιχείων προερχόμενα από σχετικές στατιστικές πηγές και κλαδικές έρευνες. Ο συνδυασμός δευτερογενών και πρωτογενών πηγών εκτιμάται ότι προσέγγισε ικανοποιητικά το εξεταζόμενο θέμα και ότι θα προσφέρει άρτια πληροφόρηση και έναυσμα για μελλοντικές προτάσεις.

Ωστόσο, αν και η υφιστάμενη βιβλιογραφική αναζήτηση και η αξιοποίηση πηγών θεωρείται ικανοποιητική και ευρεία, βασικό περιορισμό στη μεθοδολογία αποτελεί η μη δυνατότητα διεξαγωγής ποσοτικής ή ποιοτικής έρευνας στα πλαίσια της παρούσας εργασίας. Η περίπτωση έρευνας με ερευνητικό εργαλείο το ερωτηματολόγιο και τη διεξαγωγή ποσοτικής ή ποιοτικής έρευνας ή και συνδυασμού αυτών θα μπορούσε να ενισχύσει τη δυναμική της ερευνητικής διαδικασίας και να δώσει περαιτέρω αποτελέσματα. Ωστόσο, λόγω της δυσκολίας διεξαγωγής μιας τέτοιας έρευνας σε στελέχη δείγματος των προαναφερθέντων διεθνών οργανισμών, δεν ήταν εφικτό να γίνει μια τέτοια έρευνα σε επίπεδο οργανισμών διεθνώς.

6.3 Προτάσεις για περαιτέρω έρευνα και μελέτη

Όπως αναφέρθηκε, η περίπτωση έρευνας με ερευνητικό εργαλείο το ερωτηματολόγιο και τη διεξαγωγή ποσοτικής ή ποιοτικής έρευνας ή και συνδυασμού αυτών θα μπορούσε να ενισχύσει τη δυναμική της ερευνητικής διαδικασίας και να δώσει περαιτέρω αποτελέσματα. Αυτό που προτείνεται λοιπόν είναι να προσεγγισθεί στο μέλλον η παρούσα ερευνητική διαδικασία όχι μόνο βιβλιογραφικά, αλλά και με ερευνητικό εργαλείο το ερωτηματολόγιο, σε δείγμα στελεχών της Ελληνικής ναυτιλίας, όπου η πρόσβαση είναι πιο εφικτή – κοστολογικά, χρονικά και γεωγραφικά - από ότι σε διεθνές επίπεδο. Η προσέγγιση προς κυβερνητικούς και ιδιωτικούς φορείς της Ελληνικής ναυτιλίας θα μπορούσε να δώσει σημαντικά ευρήματα για τον κλάδο και να ενισχύσει τόσο το ναυτικό προφίλ της χώρας, όσο και της διεθνούς ναυτιλίας, μιας και η Ελλάδα αποτελεί ηγετική ναυτιλιακή δύναμη διεθνώς. Απόρροια θα είναι να μελετηθεί εις βάθος το ζήτημα των διεθνών κυβερνητικών και μη οργανισμών και ο θεσμικός τους ρόλος στην σύγχρονη ναυτιλία, ώστε να γίνει επιτεύξιμη μια ουσιαστική εκτίμηση σε σύνθετα ζητήματα δικαίου και πολιτικής στον κλάδο.

Βιβλιογραφία

1. ICS (2015), Shipping Facts, Information about the international shipping industry, ανασύρθηκε στις 10-10-2015 από: <http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-facts>
2. Βλάχος Π., Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα, 2007.
3. Silber G, Vanderlaan A., Arceredillo A., Johnson L, Taggart C, Brown M., Bettridge S, Sagarminaga R., The role of the International Maritime Organization in reducing vessel threat to whales: Process, options, action and effectiveness, Marine Policy, 2012 November; 36 (6): 1221–1233
4. Mileski J., Mejia Jr. M., Carchidi A., How to Thwart Success in Piracy: Core Strategies of Security, in Piracy at Sea, vol 2, pp 217-240, Springer-Verlag Berlin Heidelberg, 2013.
5. Mukherjee P., Brownrigg M., Private Shipping Organisations, in Farthing on International Shipping, vol. 1, pp 27-50, Springer Berlin Heidelberg, 2013.
6. IMO (2015), Member States, ανασύρθηκε στις 20-10-2015 από: <http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/MemberStates.aspx>
7. IMO (2015), The International Maritime Organization is the United Nations specialized agency with responsibility for the safety and security of shipping and the prevention of marine pollution by ships, ανασύρθηκε στις 20-10-2015 από: <http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>
8. IMO (2015), Brief History of IMO, ανασύρθηκε στις 20-10-2015 από: <http://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>
9. Ameer Abdulla, PhD, Olof Linden, PhD (editors). Maritime traffic effects on biodiversity in the Mediterranean Sea: Review of impacts, priority areas and mitigation measures. Malaga, Spain: IUCN Centre for Mediterranean Cooperation. Vol.1, 184 pp., 2008
10. Agardy, T., Aguilar, N., Cañadas, A., Engel, M., Frantzis, A., Hatch, L., Hoyt, E., Kaschner, K., LaBrecque, E., Martin, V., Notarbartolo di

Sciara, G., Pavan, G., Servidio, A., Smith, B., Wang, J., Weilgart, L., Wright, A. and Wintle, B. A global scientific workshop on spatio-temporal management of noise. Report of the scientific workshop. Darmstadt: Dokumente des Meeres, 2007.

11. Giziakis C & Christodoulou A., Environmental awareness and practice concerning maritime air emissions: the case of the Greek shipping industry, *Maritime Policy & Management: The flagship journal of international shipping and port research*, Volume 39, Issue 3, 2012, pages 353-368
12. Franc P., Sutto L., Impact analysis on shipping lines and European ports of a cap- and-trade system on CO₂emissions in maritime transport, *Maritime Policy & Management: The flagship journal of international shipping and port research*, Volume 41, Issue 1, 2014, 61-78
13. Li, K.X. Maritime professional safety: prevention and legislation on personal injuries on board ships. IAME Panama Conference Proceedings, 2002.
14. Chin-Shan Lu , Chaur-Luh Tsai, The effects of safety climate on vessel accidents in the container shipping context , *Accident Analysis and Prevention* 40 (2008) 594–601.
15. Schröder - Hinrichs J-U, Hollnagel E, Baldauf M, Hofmanna S., Kataria A., Maritime human factors and IMO policy. *Maritime Policy & Management: The flagship journal of international shipping and port research*, Volume 40, Issue 3, 243-260, 2013
16. Haapasaari P., Helle I, Lehtikoinen A, Lappalainen J, Kuikka S., A proactive approach for maritime safety policy making for the Gulf of Finland, *Marine Policy*, Volume 60, October 2015, Pages 107–118
17. Knudsen O., Hassler B., IMO legislation and its implementation: Accident risk, vessel deficiencies and national administrative practices, *Marine Policy*, Volume 35, Issue 2, March 2011, Pages 201–207
18. Pristrom, S., Zaili Yang, Jin Wang, Di Zhang, Xinpeng Yan, Major issues associated with maritime security and piracy study,

- Transportation Information and Safety (ICTIS), 2015 International Conference
19. Bueger C., Making Things Known: Epistemic Practices, the United Nations, and the Translation of Piracy, *International Political Sociology* (2015) 9, 1–18
 20. Weber M., Cooperation of the Antarctic Treaty System with the International Maritime Organization and the International Association of Antarctica Tour Operators, *The Polar Journal*, Volume 2, Issue 2, 2012, 372-390
 21. IMO, ανασύρθηκε στις 24-10-2015 από: <http://www.imo.org/en/Pages/Default.aspx>
 22. ILO, ανασύρθηκε στις 24-10-2015 από: <http://www.ilo.org/public/english/standards/relm/country.htm>
 23. Papadakis K., CROSS-BORDER SOCIAL DIALOGUE AND AGREEMENTS: An emerging global industrial relations framework?, International Institute for Labour Studies, International Labour Office Geneva, 2008
 24. Amante M.S.V, Industrial Democracy in the Rough Seas: The Case of Philippine Seafarers, IRRA 56th Annual Proceedings, Cardiff University and the University of the Philippines, pp81-89, 2014
 25. Zhang P., Zhao M., Maritime Labour policy in China: Restructuring under the ILO's Maritime Labour Convention 2006, *Marine Policy*, Volume 50, Part A, December 2014, Pages 111–116
 26. Cameron, L., The Maritime Labour Convention 2006: A Frozen Revolution in the Realisation of Social Justice for Seafarers, LUND UNIVERSITY LIBRARIES, 2013
 27. Adăscăliței O., The Maritime Labour Convention 2006 – A Long-awaited Change in the Maritime Sector, *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, Volume 149, 5 September 2014, Pages 8–13
 28. Earthy J , Jones B., Best practice for addressing human element issues in the shipping industry, ανασύρθηκε στις 26-10-2015 από: http://www.he-alert.org/filemanager/root/site_assets/standalone_article_pdfs_0905-/he00940.pdf.

29. OECD, ανασύρθηκε στις 28-10-2015 από: <http://www.oecd.org/>
30. OECD, Proposal for a project on THE FUTURE OF THE OCEAN ECONOMY Exploring the prospects for emerging ocean industries to 2030, December 2012, ανασύρθηκε στις 28-10-2015 από: <http://www.oecd.org/futures/Future%20of%20the%20Ocean%20Economy%20Project%20Proposal.pdf>
31. UNCTAD, ανασύρθηκε στις 28-10-2015 από: <http://unctad.org/en/Pages/AboutUs.aspx>
32. UNCTAD contribution to the UN SG Report on the Law of the Sea 30 January 2015, ανασύρθηκε στις 28-10-2015 από: http://www.un.org/Depts/los/general_assembly/contributions_2015/UNCTAD.pdf
33. Ευρωπαϊκή Ένωση, ανασύρθηκε στις 28-10-2015 από: http://europa.eu/about-eu/countries/member-countries/index_el.htm
34. Carpenter A., EU Satellites and Their Role in Maritime Security, Safety and Marine Environmental Protection, UACES 43rd Annual Conference, Leeds, 2-4 September 2013.
35. van Hoof L., van Tatenhove J., EU marine policy on the move: The tension between fisheries and maritime policy, Marine Policy, Volume 33, Issue 4, July 2009, Pages 726–732
36. Pallis A., Institutional Dynamism in EU Policy-Making: The Evolution of the EU Maritime Safety Policy, Journal of European Integration, Volume 28, Issue 2, 2006, pp.137-157
37. Juan Luis Suárez de Vivero, The European vision for oceans and seas—Social and political dimensions of the Green Paper on Maritime Policy for the EU, Marine Policy, Volume 31, Issue 4, July 2007, Pages 409–414
38. Meiner A., Integrated maritime policy for the European Union — consolidating coastal and marine information to support maritime spatial planning, Journal of Coastal Conservation, March 2010, Volume 14, Issue 1, pp 1-11
39. WTO, ανασύρθηκε στις 30-10-2015 από: <https://www.wto.org/>

40. Liu J, A New Study of the Relation of Trade and Investment under WTO System, Journal of Liaoning Normal University, Social Science Edition, 2006-05
41. Li K., Cullinane K., Yan H., Cheng J, Maritime Policy in China after WTO: Impacts and Implications for Foreign Investment , Journal of Maritime Law & Commerce, Vol. 36, No. 1, January, 2005, 77-98
42. Tang Y-F., Kou N., Zhu B-B., Opening of Maritime Transport Service Market and Liberalization of Maritime Transport Service Trade in China, World Trade Organization Focus; 2011-06
43. Sutton M., Maritime Logistics and the World Trading System, , ανασύρθηκε στις 31-10-2015 από: http://www.ritsumei.ac.jp/acd/cg/ir/college/bulletin/Vol.20-3/20_3_14%20Sutton.pdf
44. Ναυτιλιακή Συμβουλευτική Ομάδα (Consultative Shipping Group - C.S.G), ανασύρθηκε στις 31-10-2015 από: <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=32118>
45. Graham M.G., Stability and competition in intermodal container shipping: finding a balance, Maritime Policy & Management: The flagship journal of international shipping and port research, Volume 25, Issue 2, 1998, 129-147
46. Mukherjee P, Brownrigg M., Farthing on International Shipping, Springer Science & Business Media, 2013
47. FAO Members, ανασύρθηκε στις 31-10-2015 από: <http://www.fao.org/legal/home/fao-members/en/>
48. FAO, ανασύρθηκε στις 31-10-2015 από: <http://www.minagric.gr/index.php/el/the-ministry-2/agricultural-policy/koinotsxeseis/dienorgan/1235-fao>
49. Enkerlin W., Guidance For Packing, Shipping, Holding and Release of Sterile Flies in Area-Wide Fruit Fly Control Programmes, Joint FAO/IAEA Programme of Nuclear Techniques in Food and Agriculture, FAO Plant Production and Protection Paper 190, Food and Agriculture Organization of the United Nations Rome, 2007

50. Whitehead A.J., Ensuring food quality and safety and FAO technical assistance, ανασύρθηκε στις 31-10-2015 από: <http://www.fao.org/docrep/w9474t/w9474t03.htm>
51. WMO in brief, ανασύρθηκε στις 31-10-2015 από: https://www.wmo.int/pages/about/index_en.html
52. The oceans, ανασύρθηκε στις 31-10-2015 από: http://www.wmo.int/pages/themes/oceans/index_en.html
53. Baltic Exchange, ανασύρθηκε στις 2-11-2015 από: <http://www.balticexchange.com/>
54. JOC Staff, Baltic Exchange to publish Ningbo container index, ανασύρθηκε στις 2-11-2015 από: http://www.joc.com/maritime-news/container-lines/baltic-exchange-publish-ningbo-container-index_20151024.html
55. The International Group of P&I Club, ανασύρθηκε στις 2-11-2015 από: <http://www.budd-pni.com/international-group-of-pi-club-the-budd-group.asp>
56. P&I Clubs, ανασύρθηκε στις 2-11-2015 από: <http://www.igpandi.org/Home>
57. Bennett P., Mutual risk: P&I insurance clubs and maritime safety and environmental performance, Marine Policy, Volume 25, Issue 1, January 2001, Pages 13–21
58. IACS, ανασύρθηκε στις 2-11-2015 από: <http://www.iacs.org.uk/default.aspx>
59. Gaspar B, Teixeira A.P, Soares G, Wang G, Assessment of IACS-CSR implicit safety levels for buckling strength of stiffened panels for double hull tankers, Marine Structures, Volume 24, Issue 4, October 2011, Pages 478–502
60. ICS, ανασύρθηκε στις 2-11-2015 από: <http://www.ics-shipping.org/>
61. International Chamber of Shipping, Representing the Global Shipping Industry, 2013, London, ανασύρθηκε στις 2-11-2015 από: <http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/about-ics/the-international-chamber-of-shipping-ics-representing-the-global-shipping-industry.pdf?sfvrsn=18>

62. Branch A., Economics of Shipping Practice and Management, Springer Science & Business Media, 2013, Portsmouth
63. Mukherjee P, Brownrigg M., Farthing on International Shipping, Springer Science & Business Media, 4th edition, 2013
64. FONASBA, ανασύρθηκε στις 3-11-2015 από: <https://www.fonasba.com/>
65. Weintrit A, Neumann T., Marine Navigation and Safety of Sea Transportation: STCW, Maritime Education and Training (MET), Human Resources and Crew Manning, Maritime Policy, Logistics and Economic Matters, CRC Press, 2013
66. ECSA, ανασύρθηκε στις 3-11-2015 από: <http://www.ecsa.eu/>
67. Guinier A., ESCA, ανασύρθηκε στις 3-11-2015 από: http://ec.europa.eu/dgs/secretariat_general/eu2020/docs/ecsa_en.pdf
68. BIMCO, ανασύρθηκε στις 3-11-2015 από: <https://www.bimco.org/en.aspx>
69. CMI, ανασύρθηκε στις 3-11-2015 από: <http://www.cmi.gr/#>
70. ASCAME, ανασύρθηκε στις 4-11-2015 από: <http://www.ascame.org/en/about-us/ascame>
71. Martín I., The Labyrinth of Subregional Integration in the South Mediterranean, Economy and Territory Commercial Relations, Med.2003, pp 164-167
72. ICC, ανασύρθηκε στις 4-11-2015 από: <http://www.iccwbo.org/>
73. IBM, ανασύρθηκε στις 4-11-2015 από: <http://www.ibm.com/us-en/>
74. IBM and the MPA of Singapore collaborate in research to improve maritime and port operations using analytics-based technologies, Port News 17/08/2015, ανασύρθηκε στις 4-11-2015 από: <http://www.hellenicshippingnews.com/ibm-and-the-mpa-of-singapore-collaborate-in-research-to-improve-maritime-and-port-operations-using-analytics-based-technologies/>
75. Chan K., Network Security and Communication Engineering: Proceedings of the 2014 International Conference on Network Security and Communication Engineering (NSCE), Hong Kong, December 25–26, 2014, CRC Press

76. Dellios K., Papanikas D., Deploying a Maritime Cloud, IT Professional, Volume 16 , Issue 5, 56-61, 2014
77. Dong-Wook Song, Photis M. Panayides, Maritime Logistics: Contemporary Issues, Emerald Group Publishing, 2012
78. ISF, ανασύρθηκε στις 4-11-2015 από: <http://isfgroup.in/>
79. Weintrit A, Neumann T., Marine Navigation and Safety of Sea Transportation: STCW, Maritime Education and Training (MET), Human Resources and Crew Manning, Maritime Policy, Logistics and Economic Matters, CRC Press, 2013
80. IMIF, ανασύρθηκε στις 4-11-2015 από: <http://www.imif.org/>
81. Branch A.E, Robarts M, Branch's Elements of Shipping, Routledge, 2014
82. INTERCARGO, ανασύρθηκε στις 5-11-2015 από: <http://www.intercargo.org/>
83. INTERTANKO, ανασύρθηκε στις 5-11-2015 από: <https://www.intertanko.com>
84. OCIMF, ανασύρθηκε στις 5-11-2015 από: <http://www.ocimf.org/>
85. ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ, Ετήσια έκθεση 2001-2012, ανασύρθηκε στις 5-11-2015 από: <http://www.nee.gr/downloads/139EEE%20REPORT%2011-12.pdf>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Χώρες μέλη του IMO και έτος ένταξης

Albania	1993
Algeria	1963
Angola	1977
Antigua and Barbuda	1986
Argentina	1953
Australia	1952
Austria	1975
Azerbaijan	1995
Bahamas	1976
Bahrain	1976
Bangladesh	1976
Barbados	1970
Belgium	1951
Belize	1990
Benin	1980
Bolivia (Plurinational State of)	1987
Bosnia and Herzegovina	1993
Brazil	1963
Brunei Darussalam	1984
Bulgaria	1960
Cambodia	1961
Cameroon	1961
Canada	1948
Cabo Verde	1976
Chile	1972

China	1973
Colombia	1974
Comoros	2001
Congo	1975
Cook Islands	2008
Costa Rica	1981
Côte d'Ivoire	1960
Croatia	1992
Cuba	1966
Cyprus	1973
Czech Republic	1993
Democratic People's Republic of Korea	1986
Democratic Republic of the Congo*	1973
Denmark	1959
Djibouti	1979
Dominica	1979
Dominican Republic	1953
Ecuador	1956
Egypt	1958
El Salvador	1981
Equatorial Guinea	1972
Eritrea	1993
Estonia	1992
Ethiopia	1975
Fiji	1983
Finland	1959
France	1952
Gabon	1976
Gambia	1979

Georgia	1993
Germany	1959
Ghana	1959
Greece	1958
Grenada	1998
Guatemala	1983
Guinea	1975
Guinea-Bissau	1977
Guyana	1980
Haiti	1953
Honduras	1954
Hungary	1970
Iceland	1960
India	1959
Indonesia	1961
Iran (Islamic Republic of)	1958
Iraq	1973
Ireland	1951
Israel	1952
Italy	1957
Jamaica	1976
Japan	1958
Jordan	1973
Kazakhstan	1994
Kenya	1973
Kiribati	2003
Kuwait	1960
Latvia	1993
Lebanon	1966

Liberia	1959
Libya	1970
Lithuania	1995
Luxembourg	1991
Madagascar	1961
Malawi	1989
Malaysia	1971
Maldives	1967
Malta	1966
Marshall Islands	1998
Mauritania	1961
Mauritius	1978
Mexico	1954
Monaco	1989
Mongolia	1996
Montenegro	2006
Morocco	1962
Mozambique	1979
Myanmar	1951
Namibia	1994
Nepal	1979
Netherlands	1949
New Zealand	1960
Nicaragua	1982
Nigeria	1962
Norway	1958
Oman	1974
Pakistan	1958
Palau	2011

Panama	1958
Papua New Guinea	1976
Paraguay	1993
Peru	1968
Philippines	1964
Poland	1960
Portugal	1976
Qatar	1977
Republic of Korea	1962
Republic of Moldova	2001
Romania	1965
Russian Federation	1958
Saint Kitts and Nevis	2001
Saint Lucia	1980
Saint Vincent and the Grenadines	1981
Samoa	1996
San Marino	2002
Sao Tome and Principe	1990
Saudi Arabia	1969
Senegal	1960
Serbia	2000
Seychelles	1978
Sierra Leone	1973
Singapore	1966
Slovakia	1993
Slovenia	1993
Solomon Islands	1988
Somalia	1978
South Africa	1995

Spain	1962
Sri Lanka	1972
Sudan	1974
Suriname	1976
Sweden	1959
Switzerland	1955
Syrian Arab Republic	1963
Thailand	1973
The former Yugoslav Republic of Macedonia	1993
Timor-Leste	2005
Togo	1983
Tonga	2000
Trinidad and Tobago	1965
Tunisia	1963
Turkey	1958
Turkmenistan	1993
Tuvalu	2004
Uganda	2009
Ukraine	1994
United Arab Emirates	1980
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	1949
United Republic of Tanzania	1974
United States of America	1950
Uruguay	1968
Vanuatu	1986
Venezuela (Bolivarian Republic of)	1975
Viet Nam	1984
Yemen	1979
Zambia	2014

Zimbabwe	2005
Associate Members:	
Faroese	2002
Hong Kong, China	1967
Macao, China	1990

Πηγή: <http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/MemberStates.aspx>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Χώρες μέλη του ILO

Afghanistan
the Islamic Republic of Afghanistan
Afghan
Albania
the Republic of Albania
Albanian
Algeria
the People's Democratic Republic of Algeria
Algerian
Angola
the Republic of Angola
Angolan
Antigua and Barbuda
of Antigua and Barbuda
Argentina
the Argentine Republic
Argentine
Armenia
the Republic of Armenia
Armenian

Australia
Australia
Australian
Austria
the Republic of Austria
Austrian
Azerbaijan
the Republic of Azerbaijan
Azerbaijani
the Bahamas
the Commonwealth of the Bahamas
Bahamian
Bahrain
the Kingdom of Bahrain
Bahraini
Bangladesh
the People's Republic of Bangladesh
(of) Bangladesh, a Bangladeshi
Barbados
Barbadian
Belarus
the Republic of Belarus
Belarusian

Belgium
the Kingdom of Belgium
Belgian
Belize
Belizean
Benin
the Republic of Benin
Beninese
Bolivia (Plurinational State of)
Plurinational State of Bolivia
Bolivian
Bosnia and Herzegovina
--
of Bosnia and Herzegovina
Botswana
the Republic of Botswana
(of) Botswana
Brazil
the Federative Republic of Brazil
Brazilian
Brunei Darussalam
Brunei Darussalam
(of) Brunei Darussalam

Bulgaria
the Republic of Bulgaria
Bulgarian
Burkina Faso
(of) Burkina Faso
Burundi
the Republic of Burundi
(of) Burundi; Burundian
Cambodia
the Kingdom of Cambodia
Cambodian
Cameroon
the Republic of Cameroon
Cameroonian
Canada
Canadian
Cabo Verde
the Republic of Cabo Verde
Cabo Verdean
--
the Central African Republic
of the Central African Republic
Chad

the Republic of Chad
Chadian
Chile
the Republic of Chile
Chilean
China
the People's Republic of China
Chinese
Colombia
the Republic of Colombia
Colombian
the Comoros
the Islamic Federal Republic of the Comoros
Comorian
the Congo
the Republic of the Congo
Congolese
Cook Islands (the)
the Cook Islands
of the Cook Islands
Costa Rica
the Republic of Costa Rica
Costa Rican

Côte d'Ivoire
the Republic of Côte d'Ivoire
Ivorian
Croatia
the Republic of Croatia
Croatian
Cuba
the Republic of Cuba
Cuban
Cyprus
the Republic of Cyprus
Cypriot
--
the Czech Republic
Czech
--
the Democratic Republic of the Congo
of the Democratic Republic of the Congo; Congolese
Denmark
the Kingdom of Denmark
Danish, a Dane
Djibouti
the Republic of Djibouti

(of) Djibouti, a Djiboutian
Dominica
the Commonwealth of Dominica
(of) Dominica
--
the Dominican Republic
Dominican
Ecuador
the Republic of Ecuador
Ecuadorian
Egypt
the Arab Republic of Egypt
Egyptian
El Salvador
the Republic of El Salvador
Salvadorian
Equatorial Guinea
the Republic of Equatorial Guinea
(of) Equatorial Guinea
Eritrea
Eritrean
Estonia
the Republic of Estonia

Estonian
Ethiopia
Federal Democratic Republic of Ethiopia
Ethiopian
Fiji
the Republic of the Fiji Islands
(of) Fiji, Fiji Islanders
Finland
the Republic of Finland
Finnish, a Finn
France
the French Republic
French, a Frenchman, the French
Gabon
the Gabonese Republic
Gabonese
the Gambia
the Republic of the Gambia
Gambian
Georgia
Georgian
Germany
the Federal Republic of Germany

German
Ghana
the Republic of Ghana
Ghanaian
Greece
the Hellenic Republic
Greek
Grenada
Grenadian
Guatemala
the Republic of Guatemala
Guatemalan
Guinea
the Republic of Guinea
Guinean
Guinea-Bissau
the Republic of Guinea-Bissau
(of) Guinea-Bissau
Guyana
the Republic of Guyana
Guyanese
Haiti
the Republic of Haiti

Haitian
Honduras
the Republic of Honduras
Honduran
Hungary
Hungary
Hungarian
Iceland
the Republic of Iceland
Icelandic, an Icelander
India
the Republic of India
Indian
Indonesia
the Republic of Indonesia
Indonesian
Iran (Islamic Republic of)
the Islamic Republic of Iran
Iranian
Iraq
the Republic of Iraq
Iraqi
Ireland

Irish, an Irishman
Israel
the State of Israel
Israeli
Italy
the Italian Republic
Italian
Jamaica
Jamaican
Japan
Japanese
Jordan
the Hashemite Kingdom of Jordan
Jordanian
Kazakhstan
the Republic of Kazakhstan
Kazakh
Kenya
the Republic of Kenya
Kenyan
Kiribati
The Republic of Kiribati
(of) Kiribati

--
the Republic of Korea
of the Republic of Korea
Kuwait
the State of Kuwait
Kuwaiti
Kyrgyzstan
the Kyrgyz Republic
Kyrgyz
--
the Lao People's Democratic Republic
Lao, a Lao, the Lao
Latvia
the Republic of Latvia
Latvian
Lebanon
the Lebanese Republic
Lebanese
Lesotho
the Kingdom of Lesotho
(of) Lesotho
Liberia
the Republic of Liberia

Liberian
Libya
Libya
Libyan
Lithuania
the Republic of Lithuania
Lithuanian
Luxembourg
the Grand Duchy of Luxembourg
(of) Luxembourg
Madagascar
the Republic of Madagascar
Malagasy
Malawi
the Republic of Malawi
Malawian
Malaysia
Malaysian
Maldives
the Republic of Maldives
Maldivian
Mali
the Republic of Mali

Malian
Malta
the Republic of Malta
Maltese
the Marshall Islands
the Republic of the Marshall Islands
of the Marshall Islands, Marshallese
Mauritania
the Islamic Republic of Mauritania
Mauritanian
Mauritius
the Republic of Mauritius
Mauritian
Mexico
the United Mexican States
Mexican
--
the Republic of Moldova
Moldovan
Mongolia
Mongolian
Montenegro
the Republic of Montenegro

Montenegrin
Morocco
the Kingdom of Morocco
Moroccan
Mozambique
the Republic of Mozambique
Mozambican
Myanmar
the Republic of the Union of Myanmar
(of) Myanmar
Namibia
the Republic of Namibia
Namibian
Nepal
the Federal Democratic Republic of Nepal
Nepalese
the Netherlands
the Kingdom of the Netherlands (1)
Netherlands, a Netherlander
New Zealand
(of) New Zealand, a New Zealander
Nicaragua
the Republic of Nicaragua

Nicaraguan
the Niger
the Republic of the Niger
(of the) Niger
Nigeria
the Federal Republic of Nigeria
Nigerian
Norway
the Kingdom of Norway
Norwegian
Oman
the Sultanate of Oman
Omani
Pakistan
the Islamic Republic of Pakistan
(of) Pakistan, a Pakistani
Palau
the Republic of Palau
(of) Palau
Panama
the Republic of Panama
Panamanian
Papua New Guinea

(of) Papua New Guinea, a Papua New Guinean
Paraguay
the Republic of Paraguay
Paraguayan
Peru
the Republic of Peru
Peruvian
the Philippines
the Republic of the Philippines
Philippine, a Filipino
Poland
the Republic of Poland
Polish, a Pole
Portugal
the Portuguese Republic
Portuguese
Qatar
the State of Qatar
(of) Qatar
Romania
Romanian
the Russian Federation
of the Russian Federation, Russian

Rwanda
the Rwandese Republic
Rwandese
Saint Kitts and Nevis
(of) Saint Kitts and Nevis
Saint Lucia
Saint Lucian
Saint Vincent and the Grenadines
(of) Saint Vincent and the Grenadines
Samoa
the Independent State of Samoa
Samoan
San Marino
the Republic of San Marino
(of) San Marino
Sao Tome and Principe
the Democratic Republic of Sao Tome and Principe
of Sao Tome and Principe
Saudi Arabia
the Kingdom of Saudi Arabia
Saudi Arabian
Senegal
the Republic of Senegal

Senegalese
Serbia
the Republic of Serbia
Seychelles
the Republic of Seychelles
(of) Seychelles, a Seychellois
Sierra Leone
the Republic of Sierra Leone
Sierra Leonean
Singapore
the Republic of Singapore
Singaporean
Slovakia
the Slovak Republic
Slovak
Slovenia
the Republic of Slovenia
Slovene
Solomon Islands
(of) Solomon Islands
Somalia
the Somali Republic
Somali

South Africa
the Republic of South Africa
South African
South Sudan
the Republic of South Sudan
South Sudanese
Spain
the Kingdom of Spain
Spanish, a Spaniard
Sri Lanka
the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka
(of) Sri Lanka, Sri Lankan
the Sudan
the Republic of the Sudan
Sudanese
Suriname
the Republic of Suriname
Surinamese
Swaziland
the Kingdom of Swaziland
Swazi
Sweden
the Kingdom of Sweden

Swedish, a Swede
Switzerland
the Swiss Confederation
Swiss
--
the Syrian Arab Republic
Syrian
Tajikistan
the Republic of Tajikistan
Tajik
--
the United Republic of Tanzania
Tanzanian
Thailand
the Kingdom of Thailand
Thai
--
the former Yugoslav Republic of Macedonia
of the former Yugoslav Republic of Macedonia
Timor-Leste
Timor-Leste, Democratic Republic of
Togo

the Togolese Republic
Togolese
Trinidad and Tobago
the Republic of Trinidad and Tobago
of Trinidad and Tobago
Tunisia
the Republic of Tunisia
Tunisian
Turkey
the Republic of Turkey
Turkish, a Turk
Turkmenistan
Turkmen
Tuvalu
Tuvaluan
Uganda
the Republic of Uganda
Ugandan
Ukraine
Ukrainian
--
the United Arab Emirates (2)
of the United Arab Emirates

the United Kingdom
the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
(of the) United Kingdom (of Great Britain and Northern Ireland), British
the United States
the United States of America
(of the) United States (of America), American
Uruguay
the Eastern Republic of Uruguay
Uruguayan
Uzbekistan
the Republic of Uzbekistan
Uzbek
Vanuatu
the Republic of Vanuatu
(of) Vanuatu
Venezuela (Bolivarian Republic of)
the Bolivarian Republic of Venezuela
Venezuelan
Viet Nam
the Socialist Republic of Viet Nam
Vietnamese
Yemen
the Republic of Yemen

Yemeni, a Yemenite
Zambia
the Republic of Zambia
Zambian
Zimbabwe
the Republic of Zimbabwe
Zimbabwean

Πηγή: <http://www.ilo.org/public/english/standards/relm/country.htm>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Χώρες μέλη του OECD

CURRENT MEMBERSHIP
Australia
Austria
Belgium
Canada
Chile
Czech Republic
Denmark
Estonia
Finland
France
Germany
Greece
Hungary
Iceland
Ireland
Israël
Italy
Japan
Korea
Luxembourg
Mexico
Netherlands
New Zealand
Norway
Poland
Portugal
Slovak Republic

Slovenia
Spain
Sweden
Switzerland
Turkey
United Kingdom
United States

Πηγή: <http://www.oecd.org/about/membersandpartners/>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Χώρες μέλη του UNCTAD

Afghanistan	Grenada	Papua New Guinea
Albania	Guatemala	Paraguay
Algeria	Guinea	Peru
Andorra	Guinea-Bissau	Philippines
Angola	Guyana	Poland
Antigua and Barbuda	Haiti	Portugal
Argentina	Holy See	Qatar
Armenia	Honduras	Republic of Korea
Australia	Hungary	Republic of Moldova
Austria	Iceland	Romania
Azerbaijan	India	Russian Federation
Bahamas	Indonesia	Rwanda
Bahrain	Iran (Islamic Republic of)	Saint Kitts and Nevis
Bangladesh	Iraq	Saint Lucia
Barbados	Ireland	Saint Vincent and the Grenadines
Belarus	Israel	Samoa
Belgium	Italy	San Marino
Belize	Jamaica	Sao Tome and Principe
Benin	Japan	Saudi Arabia
Bhutan	Jordan	Senegal
Bolivia (Plurinational State of)	Kazakhstan	Serbia
Bosnia and Herzegovina	Kenya	Seychelles
Botswana	Kiribati	Sierra Leone
Brazil	Kuwait	Singapore
Brunei Darussalam	Kyrgyzstan	Slovakia
Bulgaria	Lao People's Democratic Republic	Slovenia
Burkina Faso	Latvia	Solomon Islands
Burundi		Somalia
Cambodia	Lebanon	South Africa
Cameroon	Lesotho	South Sudan
Canada	Liberia	Spain
Cabo Verde	Libya	Sri Lanka
Central African Republic	Liechtenstein	Sudan
Chad	Lithuania	Suriname
Chile	Luxembourg	Swaziland
China	Madagascar	Sweden
Colombia	Malawi	Switzerland
Comoros	Malaysia	Syrian Arab Republic
Congo	Maldives	Tajikistan

Costa Rica	Mali	Thailand
Côte d'Ivoire	Malta	The former Yugoslav Republic of Macedonia
Croatia	Marshall Islands	Timor-Leste
Cuba	Mauritania	Togo
Cyprus	Mauritius	Tonga
Czech Republic	Mexico	Trinidad and Tobago
Democratic People's Republic of Korea	Micronesia (Federated States of)	Tunisia
Democratic Republic of the Congo	Monaco	Turkey
Denmark	Mongolia	Turkmenistan
Djibouti	Montenegro	Tuvalu
Dominica	Morocco	Uganda
Dominican Republic	Mozambique	Ukraine
Ecuador	Myanmar	United Arab Emirates
Egypt	Namibia	United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
El Salvador	Nauru	United Republic of Tanzania
Equatorial Guinea	Nepal	United States of America
Eritrea	Netherlands	Uruguay
Estonia	New Zealand	Uzbekistan
Ethiopia	Nicaragua	Vanuatu
Fiji	Niger	Venezuela (Bolivarian Republic of)
Finland	Nigeria	Viet Nam
France	Norway	Yemen
Gabon	Oman	Zambia
Gambia	Pakistan	Zimbabwe
Georgia	Palau	(194)
Germany	Panama	
Ghana		
Greece		

Πηγή: <http://unctad.org/en/Pages/About%20UNCTAD/UNCTADs-Membership.aspx>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

Χώρες μέλη του WTO και έτος ένταξης

<u>Albania</u>	8 September 2000
<u>Angola</u>	23 November 1996 (<u>GATT</u> : 8 April 1994)
<u>Antigua and Barbuda</u>	1 January 1995 (<u>GATT</u> : 30 March 1987)
<u>Argentina</u>	1 January 1995 (<u>GATT</u> : 11 October 1967)
<u>Armenia</u>	5 February 2003
<u>Australia</u>	1 January 1995 (<u>GATT</u> : 1 January 1948)
<u>Austria</u>	1 January 1995 (<u>GATT</u> : 19 October 1951)
<u>Bahrain, Kingdom of</u>	1 January 1995 (<u>GATT</u> : 13 December 1993)
<u>Bangladesh</u>	1 January 1995 (<u>GATT</u> : 16 December 1972)
<u>Barbados</u>	1 January 1995 (<u>GATT</u> : 15 February 1967)
<u>Belgium</u>	1 January 1995 (<u>GATT</u> : 1 January 1948)
<u>Belize</u>	1 January 1995 (<u>GATT</u> : 7 October 1983)
<u>Benin</u>	22 February 1996 (<u>GATT</u> : 12 September 1963)
<u>Bolivia, Plurinational State of</u>	12 September 1995 (<u>GATT</u> : 8 September 1990)
<u>Botswana</u>	31 May 1995 (<u>GATT</u> : 28 August 1987)
<u>Brazil</u>	1 January 1995 (<u>GATT</u> : 30 July 1948)
<u>Brunei Darussalam</u>	1 January 1995 (<u>GATT</u> : 9 December 1993)
<u>Bulgaria</u>	1 December 1996
<u>Burkina Faso</u>	3 June 1995 (<u>GATT</u> : 3 May 1963)
<u>Burundi</u>	23 July 1995 (<u>GATT</u> : 13 March 1965)
<u>Cabo Verde</u>	23 July 2008
<u>Cambodia</u>	13 October 2004
<u>Cameroon</u>	13 December 1995 (<u>GATT</u> : 3 May 1963)
<u>Canada</u>	1 January 1995 (<u>GATT</u> : 1 January 1948)
<u>Central African Republic</u>	31 May 1995 (<u>GATT</u> : 3 May 1963)
<u>Chad</u>	19 October 1996 (<u>GATT</u> : 12 July 1963)
<u>Chile</u>	1 January 1995 (<u>GATT</u> : 16 March 1949)
<u>China</u>	11 December 2001
<u>Colombia</u>	30 April 1995 (<u>GATT</u> : 3 October 1981)
<u>Congo</u>	27 March 1997 (<u>GATT</u> : 3 May 1963)
<u>Costa Rica</u>	1 January 1995 (<u>GATT</u> : 24 November 1990)
<u>Côte d'Ivoire</u>	1 January 1995 (<u>GATT</u> : 31 December 1963)
<u>Croatia</u>	30 November 2000
<u>Cuba</u>	20 April 1995 (<u>GATT</u> : 1 January 1948)
<u>Cyprus</u>	30 July 1995 (<u>GATT</u> : 15 July 1963)

[Czech Republic](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 15 April 1993)

[Democratic Republic of the Congo](#) 1 January 1997

[Denmark](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 28 May 1950)

[Djibouti](#) 31 May 1995 ([GATT](#): 16 December 1994)

[Dominica](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 20 April 1993)

[Dominican Republic](#) 9 March 1995 ([GATT](#): 19 May 1950)

[Ecuador](#) 21 January 1996

[Egypt](#) 30 June 1995 ([GATT](#): 9 May 1970)

[El Salvador](#) 7 May 1995 ([GATT](#): 22 May 1991)

[Estonia](#) 13 November 1999

[European Union \(formerly European Communities\)](#) 1 January 1995

[Fiji](#) 14 January 1996 ([GATT](#): 16 November 1993)

[Finland](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 25 May 1950)

[France](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 1 January 1948)

[Gabon](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 3 May 1963)

[The Gambia](#) 23 October 1996 ([GATT](#): 22 February 1965)

[Georgia](#) 14 June 2000

[Germany](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 1 October 1951)

[Ghana](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 17 October 1957)

[Greece](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 1 March 1950)

[Grenada](#) 22 February 1996 ([GATT](#): 9 February 1994)

[Guatemala](#) 21 July 1995 ([GATT](#): 10 October 1991)

[Guinea](#) 25 October 1995 ([GATT](#): 8 December 1994)

[Guinea-Bissau](#) 31 May 1995 ([GATT](#): 17 March 1994)

[Guyana](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 5 July 1966)

[Haiti](#) 30 January 1996 ([GATT](#): 1 January 1950)

[Honduras](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 10 April 1994)

[Hong Kong, China](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 23 April 1986)

[Hungary](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 9 September 1973)

[Iceland](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 21 April 1968)

[India](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 8 July 1948)

[Indonesia](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 24 February 1950)

[Ireland](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 22 December 1967)

[Israel](#) 21 April 1995 ([GATT](#): 5 July 1962)

[Italy](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 30 May 1950)

[Jamaica](#) 9 March 1995 ([GATT](#): 31 December 1963)

[Japan](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 10 September 1955)

[Jordan](#) 11 April 2000

[Kenya](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 5 February 1964)

[Korea, Republic of](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 14 April 1967)

[Kuwait, the State of](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 3 May 1963)

[Kyrgyz Republic](#) 20 December 1998

[Lao People's Democratic Republic](#) 2 February 2013

[Latvia](#) 10 February 1999

[Lesotho](#) 31 May 1995 ([GATT](#): 8 January 1988)

[Liechtenstein](#) 1 September 1995 ([GATT](#): 29 March 1994)

[Lithuania](#) 31 May 2001

[Luxembourg](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 1 January 1948)

[Macao, China](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 11 January 1991)

[Madagascar](#) 17 November 1995 ([GATT](#): 30 September 1963)

[Malawi](#) 31 May 1995 ([GATT](#): 28 August 1964)

[Malaysia](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 24 October 1957)

[Maldives](#) 31 May 1995 ([GATT](#): 19 April 1983)

[Mali](#) 31 May 1995 ([GATT](#): 11 January 1993)

[Malta](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 17 November 1964)

[Mauritania](#) 31 May 1995 ([GATT](#): 30 September 1963)

[Mauritius](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 2 September 1970)

[Mexico](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 24 August 1986)

[Moldova, Republic of](#) 26 July 2001

[Mongolia](#) 29 January 1997

[Montenegro](#) 29 April 2012

[Morocco](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 17 June 1987)

[Mozambique](#) 26 August 1995 ([GATT](#): 27 July 1992)

[Myanmar](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 29 July 1948)

[Namibia](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 15 September 1992)

[Nepal](#) 23 April 2004

[Netherlands](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 1 January 1948)

[New Zealand](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 30 July 1948)

[Nicaragua](#) 3 September 1995 ([GATT](#): 28 May 1950)

[Niger](#) 13 December 1996 ([GATT](#): 31 December 1963)

[Nigeria](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 18 November 1960)

[Norway](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 10 July 1948)

[Oman](#) 9 November 2000

[Pakistan](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 30 July 1948)

[Panama](#) 6 September 1997

[Papua New Guinea](#) 9 June 1996 ([GATT](#): 16 December 1994)

[Paraguay](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 6 January 1994)

[Peru](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 7 October 1951)

[Philippines](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 27 December 1979)

[Poland](#) 1 July 1995 ([GATT](#): 18 October 1967)

[Portugal](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 6 May 1962)
[Qatar](#) 13 January 1996 ([GATT](#): 7 April 1994)
[Romania](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 14 November 1971)
[Russian Federation](#) 22 August 2012
[Rwanda](#) 22 May 1996 ([GATT](#): 1 January 1966)
[Saint Kitts and Nevis](#) 21 February 1996 ([GATT](#): 24 March 1994)
[Saint Lucia](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 13 April 1993)
[Saint Vincent & the Grenadines](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 18 May 1993)
[Samoa](#) 10 May 2012
[Saudi Arabia, Kingdom of](#) 11 December 2005
[Senegal](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 27 September 1963)
[Seychelles](#) 26 April 2015
[Sierra Leone](#) 23 July 1995 ([GATT](#): 19 May 1961)
[Singapore](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 20 August 1973)
[Slovak Republic](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 15 April 1993)
[Slovenia](#) 30 July 1995 ([GATT](#): 30 October 1994)
[Solomon Islands](#) 26 July 1996 ([GATT](#): 28 December 1994)
[South Africa](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 13 June 1948)
[Spain](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 29 August 1963)
[Sri Lanka](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 29 July 1948)
[Suriname](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 22 March 1978)
[Swaziland](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 8 February 1993)
[Sweden](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 30 April 1950)
[Switzerland](#) 1 July 1995 ([GATT](#): 1 August 1966)
[Chinese Taipei](#) 1 January 2002
[Tajikistan](#) 2 March 2013
[Tanzania](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 9 December 1961)
[Thailand](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 20 November 1982)
[The former Yugoslav Republic of Macedonia \(FYROM\)](#) 4 April 2003
[Togo](#) 31 May 1995 ([GATT](#): 20 March 1964)
[Tonga](#) 27 July 2007
[Trinidad and Tobago](#) 1 March 1995 ([GATT](#): 23 October 1962)
[Tunisia](#) 29 March 1995 ([GATT](#): 29 August 1990)
[Turkey](#) 26 March 1995 ([GATT](#): 17 October 1951)
[Uganda](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 23 October 1962)
[Ukraine](#) 16 May 2008
[United Arab Emirates](#) 10 April 1996 ([GATT](#): 8 March 1994)
[United Kingdom](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 1 January 1948)
[United States of America](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 1 January 1948)
[Uruguay](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 6 December 1953)

[Vanuatu](#) 24 August 2012

[Venezuela, Bolivarian Republic of](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 31 August 1990)

[Viet Nam](#) 11 January 2007

[Yemen](#) 26 June 2014

[Zambia](#) 1 January 1995 ([GATT](#): 10 February 1982)

[Zimbabwe](#) 5 March 1995 ([GATT](#): 11 July 1948)

Observer governments

[Afghanistan](#)

[Algeria](#)

[Andorra](#)

[Azerbaijan](#)

[Bahamas](#)

[Belarus](#)

[Bhutan](#)

[Bosnia and Herzegovina](#)

[Comoros](#)

[Equatorial Guinea](#)

[Ethiopia](#)

Holy See (Vatican)

[Iran](#)

[Iraq](#)

[Kazakhstan](#)

[Lebanese Republic](#)

[Liberia, Republic of](#)

[Libya](#)

[Sao Tomé and Príncipe](#)

[Serbia](#)

[Sudan](#)

[Syrian Arab Republic](#)

[Uzbekistan](#)

Πηγή: https://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/org6_e.htm

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

Χώρες μέλη του FAO και έτος ένταξης

FAO Members	
Countries	Effective date of membership
<u>Afghanistan</u>	1 December 1949
<u>Albania</u>	12 November 1973
<u>Algeria</u>	19 November 1963
<u>Andorra</u>	17 November 2007
<u>Angola</u>	14 November 1977
<u>Antigua and Barbuda</u>	7 November 1983
<u>Argentina</u>	21 November 1951
<u>Armenia</u>	8 November 1993
<u>Australia</u>	16 October 1945
<u>Austria</u>	27 August 1947
<u>Azerbaijan</u>	20 October 1995
<u>Bahamas</u>	8 November 1975
<u>Bahrain</u>	8 November 1971
<u>Bangladesh</u>	12 November 1973
<u>Barbados</u>	6 November 1967
<u>Belarus</u>	19 November 2005
<u>Belgium</u>	16 October 1945

Belize	7 November 1983
Benin	9 November 1961
Bhutan	7 November 1981
Bolivia, Plurinational State of	16 October 1945
Bosnia and Herzegovina	8 November 1993
Botswana	1 November 1966
Brazil	16 October 1945
Brunei Darussalam	15 June 2013
Bulgaria	6 November 1967
Burkina Faso	9 November 1961
Burundi	19 November 1963
Cambodia	11 November 1950
Cameroon	22 March 1960
Canada	16 October 1945
Cape Verde	8 November 1975
Central African Republic	9 November 1961
Chad	9 November 1961
Chile	17 May 1946
China	16 October 1945
Colombia	17 October 1945
Comoros	14 November 1977
Congo	9 November 1961
Cook Islands	11 November 1985

Costa Rica	7 April 1948
Côte d'Ivoire	9 November 1961
Croatia	8 November 1993
Cuba	19 October 1945
Cyprus	14 September 1960
Czech Republic	8 November 1993
Democratic People's Republic of Korea	14 November 1977
Democratic Republic of the Congo	9 November 1961
Denmark	16 October 1945
Djibouti	14 November 1977
Dominica	12 November 1979
Dominican Republic	16 October 1945
Ecuador	16 October 1945
Egypt	16 October 1945
El Salvador	19 August 1947
Equatorial Guinea	7 November 1981
Eritrea	8 November 1993
Estonia	11 November 1991
Ethiopia	1 January 1948
European Union - Member Organization	26 November 1991
Fiji	8 November 1971
Finland	27 August 1947
France	16 October 1945

Gabon	9 November 1961
Gambia	22 November 1965
Georgia	20 October 1995
Germany	27 November 1950
Ghana	9 November 1957
Greece	16 October 1945
Grenada	8 November 1975
Guatemala	16 October 1945
Guinea	5 November 1959
Guinea-Bissau	26 November 1973
Guyana	22 August 1966
Haiti	16 October 1945
Honduras	16 October 1945
Hungary	6 November 1967
Iceland	16 October 1945
India	16 October 1945
Indonesia	28 November 1949
Iran, Islamic Republic of	1 December 1953
Iraq	16 October 1945
Ireland	3 September 1946
Israel	23 November 1949
Italy	12 September 1946
Jamaica	13 March 1963

Japan	21 November 1951
Jordan	23 January 1951
Kazakhstan	7 November 1997
Kenya	27 January 1964
Kiribati	15 November 1999
Kuwait	9 November 1961
Kyrgyzstan	8 November 1993
Lao, People's Democratic Republic	21 November 1951
Latvia	11 November 1991
Lebanon	27 October 1945
Lesotho	7 November 1966
Liberia	16 October 1945
Libya	24 November 1953
Lithuania	11 November 1991
Luxembourg	16 October 1945
Madagascar	9 November 1961
Malawi	22 November 1965
Malaysia	9 November 1957
Maldives	8 November 1971
Mali	9 November 1961
Malta	5 October 1964
Marshall Islands	12 November 1999
Mauritania	9 November 1961

Mauritius	12 March 1968
Mexico	16 October 1945
Micronesia, Federated States of	29 November 2003
Moldova, Republic of	20 October 1995
Monaco	2 November 2001
Mongolia	12 November 1973
Montenegro	17 November 2007
Morocco	13 September 1956
Mozambique	14 November 1977
Myanmar	11 September 1947
Namibia	14 November 1977
Nauru	2 November 2001
Nepal	21 November 1951
Netherlands	16 October 1945
New Zealand	16 October 1945
Nicaragua	26 October 1945
Niger	9 November 1961
Nigeria	11 October 1960
Niue	12 November 1999
Norway	16 October 1945
Oman	8 November 1971
Pakistan	7 September 1947
Palau	12 November 1999

Panama	16 October 1945
Papua New Guinea	8 November 1975
Paraguay	30 October 1945
Peru	17 June 1952
Philippines	16 October 1945
Poland	9 November 1957
Portugal	11 September 1946
Qatar	8 November 1971
Republic of Korea	25 November 1949
Romania	9 November 1961
Russian Federation	11 April 2006
Rwanda	19 November 1963
Saint Kitts and Nevis	7 November 1983
Saint Lucia	26 November 1979
Saint Vincent and the Grenadines	7 November 1981
Samoa	12 November 1979
San Marino	12 November 1999
Sao Tome and Principe	14 November 1977
Saudi Arabia	23 November 1948
Senegal	9 November 1961
Serbia	2 November 2001
Seychelles	14 November 1977
Sierra Leone	9 November 1961

Singapore	15 June 2013
Slovakia	8 November 1993
Slovenia	8 November 1993
Solomon Islands	11 November 1985
Somalia	17 November 1960
South Africa	9 November 1993
South Sudan	15 June 2013
Spain	5 April 1951
Sri Lanka	21 May 1948
Sudan	13 September 1956
Suriname	26 November 1975
Swaziland	8 November 1971
Sweden	13 February 1950
Switzerland	11 September 1946
Syrian Arab Republic	27 October 1945
Tajikistan	20 October 1995
Thailand	27 August 1947
The former Yugoslav Republic of Macedonia	8 November 1993
Timor-Leste	29 November 2003
Togo	23 May 1960
Tonga	7 November 1981
Trinidad and Tobago	19 November 1963
Tunisia	25 November 1955

Turkey	6 April 1948
Turkmenistan	20 October 1995
Tuvalu	29 November 2003
Uganda	19 November 1963
Ukraine	29 November 2003
United Arab Emirates	12 November 1973
United Kingdom	16 October 1945
United Republic of Tanzania	8 February 1962
United States of America	16 October 1945
Uruguay	30 November 1945
Uzbekistan	2 November 2001
Vanuatu	7 November 1983
Venezuela, Bolivarian Republic of	16 October 1945
Viet Nam	11 November 1950
Yemen	22 May 1990
Zambia	22 November 1965
Zimbabwe	7 November 1981
Faroe Islands (Associate Member)	17 November 2007
Tokelau (Associate Member)	25 June 2011

Πηγή: <http://www.fao.org/legal/home/fao-members/en/>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

Χώρες μέλη του WTO και έτος ένταξης

Afghanistan	11 September 1956
Albania	29 July 1957
Algeria	04 April 1963
Angola	16 March 1977
Antigua and Barbuda	16 November 1988
Argentina	02 January 1951
Armenia	16 September 1992
Australia	14 March 1949
Austria	23 February 1955
Azerbaijan	27 December 1993
Bahamas	29 November 1973
Bahrain	21 April 1980

Bangladesh	24 August 1973
Barbados	22 March 1967
Belarus	12 April 1948
Belgium	02 February 1951
Belize	25 May 1982
Benin	14 April 1963
Bhutan	11 February 2003
Bolivia, Plurinational State of	15 May 1954
Bosnia and Herzegovina	01 June 1994
Botswana	16 October 1967
Brazil	15 March 1950
Brunei Darussalam	26 November 1984
Bulgaria	12 March 1952
Burkina Faso	31 October 1960

Burundi	30 October 1962
Cabo Verde	21 October 1975
Cambodia	08 November 1955
Cameroon	17 December 1960
Canada	28 July 1950
Central African Republic	28 June 1961
Chad	02 February 1961
Chile	09 May 1957
China	01 April 1951
Colombia	05 January 1962
Comoros	19 March 1976
Congo	21 November 1960
Cook Islands	18 October 1995
Costa Rica	16 December 1960

Côte d'Ivoire	31 October 1960
Croatia	09 October 1992
Cuba	04 March 1952
Cyprus	11 April 1963
Czech Republic	25 January 1993
Democratic People's Republic of Korea	27 May 1975
Democratic Republic of the Congo	05 November 1960
Denmark	10 July 1951
Djibouti	30 June 1978
Dominica	21 February 1980
Dominican Republic	15 September 1949
Ecuador	07 June 1951
Egypt	10 January 1950
El Salvador	27 May 1955

Eritrea	08 July 1993
Estonia	21 August 1992
Ethiopia	03 December 1953
Fiji	18 March 1980
Finland	07 January 1949
France	05 December 1949
Gabon	05 June 1961
Gambia	02 October 1978
Georgia	01 September 1993
Germany	10 June 1954
Ghana	06 May 1957
Greece	20 January 1950
Guatemala	21 March 1952
Guinea	27 March 1959

Guinea-Bissau	15 December 1977
Guyana	22 November 1966
Haiti	14 August 1951
Honduras	10 October 1960
Hungary	15 February 1951
Iceland	16 January 1948
India	27 April 1949
Indonesia	16 November 1950
Iran, Islamic Republic of	30 September 1959
Iraq	21 February 1950
Ireland	14 March 1950
Israel	30 September 1949
Italy	09 January 1951
Jamaica	29 May 1963

Japan	11 August 1953
Jordan	11 July 1955
Kazakhstan	05 May 1993
Kenya	02 June 1964
Kiribati	26 March 2003
Kuwait	01 December 1962
Kyrgyzstan	20 July 1994
Lao People's Democratic Republic	01 June 1955
Latvia	15 May 1992
Lebanon	22 December 1948
Lesotho	03 August 1979
Liberia	07 February 1974
Libya	29 December 1955
Lithuania	03 June 1992

<u>Luxembourg</u>	29 October 1952
<u>Madagascar</u>	15 December 1960
<u>Malawi</u>	15 February 1965
<u>Malaysia</u>	19 May 1958
<u>Maldives</u>	01 June 1978
<u>Mali</u>	11 November 1960
<u>Malta</u>	28 December 1976
<u>Mauritania</u>	23 January 1962
<u>Mauritius</u>	17 July 1969
<u>Mexico</u>	27 May 1949
<u>Micronesia, Federated States of</u>	20 September 1995
<u>Monaco</u>	09 April 1996
<u>Mongolia</u>	04 April 1963
<u>Montenegro</u>	05 January 2007

Morocco	03 January 1957
Mozambique	21 June 1976
Myanmar	19 August 1949
Namibia	06 February 1991
Nepal	12 August 1966
Netherlands	12 September 1951
New Zealand	02 April 1948
Nicaragua	27 February 1959
Niger	28 October 1960
Nigeria	30 November 1960
Niue	31 May 1996
Norway	09 December 1948
Oman	03 January 1975
Pakistan	11 April 1950

Panama	12 September 1967
Panama	12 September 1967
Papua New Guinea	15 December 1975
Paraguay	15 September 1950
Peru	30 December 1949
Philippines	05 April 1949
Poland	16 May 1950
Portugal	15 January 1951
Qatar	04 April 1975
Republic of Korea	15 February 1956
Republic of Moldova	21 November 1994
Romania	18 August 1948
Russian Federation	02 April 1948
Rwanda	04 February 1963

Saint Lucia	02 March 1981
Samoa	11 July 1995
Sao Tome and Principe	23 November 1976
Saudi Arabia	26 February 1959
Senegal	11 November 1960
Serbia	23 March 2001
Seychelles	15 February 1977
Sierra Leone	30 March 1962
Sierra Leone	30 March 1962
Singapore	24 January 1966
Slovakia	11 February 1993
Slovenia	20 August 1992
Solomon Islands	06 May 1985
Somalia	02 March 1964

South Africa	17 January 1950
South Sudan	14 December 2012
Spain	27 February 1951
Sri Lanka	23 May 1951
Sudan	03 December 1956
Suriname	26 July 1976
Swaziland	02 November 1982
Sweden	10 November 1948
Switzerland	23 February 1949
Syrian Arab Republic	16 July 1952
Tajikistan	10 August 1993
Thailand	11 July 1949
The former Yugoslav Republic of Macedonia	01 June 1993
Timor-Leste	04 December 2009

<u>Togo</u>	28 October 1960
<u>Tonga</u>	25 February 1996
<u>Trinidad and Tobago</u>	01 February 1963
<u>Tunisia</u>	22 January 1957
<u>Turkey</u>	05 August 1949
<u>Turkmenistan</u>	04 December 1992
<u>Tuvalu</u>	22 September 2012
<u>Uganda</u>	15 March 1963
<u>Ukraine</u>	12 April 1948
<u>United Arab Emirates</u>	17 December 1986
<u>United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland</u>	14 December 1948
<u>United Republic of Tanzania</u>	14 September 1962
<u>United States of America</u>	04 May 1949
<u>Uruguay</u>	11 January 1951

Uzbekistan	23 December 1992
Vanuatu	24 June 1982
Venezuela, Bolivarian Republic of	16 June 1950
Viet Nam	08 July 1975
Yemen	08 July 1971
Zambia	28 December 1964
Zimbabwe	12 January 1981
Currently 6 territories	
British Caribbean Territories - 24 September 1953	
Curaçao and Sint Maarten - 12 September 1951	
French Polynesia - 05 December 1949	
Hong Kong, China - 14 December 1948	
Macao, China - 24 January 1996	
New Caledonia - 05 December 1949	