

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**  
**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**



**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ**  
**ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΚΥΡΙΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΤΗΣ Ε.Ε. ΓΙΑ ΤΗΝ**  
**ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥΣ**  
**ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ**  
**ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

Στουραΐτη Καλλιόπη

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

Πειραιάς, Απρίλιος 2016

## **ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**

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

## Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Θεοδωρόπουλος Σωτήριος (Επιβλέπων)
- Πελαγίδης Θεόδωρος
- Σαμιώτης Γεώργιος

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

## Πίνακας Περιεχομένων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο .....	1
ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο .....	6
ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ .....	6
2.1 ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ.....	6
2.2. ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ.....	10
2.2.1 ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΣ Ή ΑΠΩΛΕΙΑ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ .....	11
2.2.2 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ .....	12
2.2.3 ΚΟΣΤΗ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥ/ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.....	13
2.2.4. ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ - ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ .....	15
2.2.5 ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ .....	16
2.3 Η ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΚΑΝΟΝΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ .....	16
2.3.1 ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΠΙΠΕΔΟ .....	17
2.3.2 ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ .....	19
2.3.2.1 Ο ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ....	23
EMSA - EUROPEAN MARITIME SAFETY AGENCY) .....	23
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 <sup>ο</sup> .....	27
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ .....	27
3.1 ΚΟΙΝΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ .....	27
3.1.1 ΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΜΕΡΟΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ .....	29
3.2 Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ .....	31
3.3 ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ.....	33
3.4 ΟΙ ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΕΣ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗΣ ΙΣΧΥΡΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ .....	37
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 <sup>ο</sup> .....	39
ΤΟΜΕΑΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ .....	39
Διάγραμμα 3 – Χάσμα προσφοράς/ ζήτησης για αξιωματικούς ναυτικούς .....	42

4.2 ΝΟΜΟΘΕΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΕ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΥΣ .....	47
4.3 ΝΟΜΟΘΕΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΕ ΕΙΔΙΚΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ.....	47
4.3.1 ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ.....	48
4.3.2 ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ, ΕΚΔΟΣΗΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΗΡΗΣΗΣ ΒΑΡΔΙΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ.....	54
4.3.2.1 ΝΕΟΤΕΡΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ.....	55
4.3 ΥΠΟ ΤΟΝ EMSA .....	58
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 <sup>ο</sup> .....	59
ΤΟΜΕΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ .....	59
5.1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	59
5.2 ΕΣΠΕΥΣΜΕΝΗ ΚΑΘΙΕΡΩΣΗ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΩΝ ΔΙΠΛΟΥ ΚΥΤΟΥΣ .....	59
5.3 ΔΡΑΣΕΙΣ ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΒΟΛΗ ΚΥΡΩΣΕΩΝ .....	62
5.4 ΔΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ .....	64
5.5 ΜΕΙΩΣΗ ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ....	66
5.5.1 ΠΕΡΙΕΚΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΘΕΙΟ ΣΤΑ ΚΑΥΣΙΜΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.....	67
5.5.1.1 ΕΡΓΑΛΕΙΟΘΗΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΒΙΩΣΙΜΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ.....	70
(Sustainable Waterborne Transport Toolbox).....	70
5.5.2 ΘΕΡΜΟΚΗΠΙΚΑ ΑΕΡΙΑ (Greenhouse Gases - GHG) .....	72
5.6 ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΙΣΜΟΥ.....	77
5.7 ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΔΙΑΛΥΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ.....	78
5.8 SAFEMED PROJECT III .....	79
5.9 ΤΕΧΝΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΥΠΟ ΤΟΝ EMSA.....	81
5.9.1 CleanSeaNet .....	81
5.9.2 Stand-by Oil Spill Response Vessels.....	83
5.9.3 Hazardous and Noxious Substances (HNS) .....	85
5.9.4 MAR - ICE Network .....	85
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 <sup>ο</sup> .....	87
ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ.....	87
6.1 ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ (Vessel Traffic Monitoring & Information Systems - VTMISS).....	87
6.1.1 ΤΡΙΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΑΚΕΤΟ .....	88

6.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΘΕΜΕΛΙΩΔΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2002/59.....	90
6.2.1 ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ .....	90
6.2.2 ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΙΝΗΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ .....	92
6.2.3 ΕΠΕΜΒΑΣΗ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΦΥΓΙΑ .....	94
6.3 ΕΡΕΥΝΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ .....	95
6.4 ΤΕΧΝΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΥΠΟ ΤΟΝ EMSA .....	96
6.4.1 SafeSeaNet .....	96
6.4.2 LRIT CDC .....	98
6.4.3 EUROPEAN MARINE CASUALTY INFORMATION (EMCIP).....	99
6.4.4 ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ (Integrated maritime data environment - IMDatE) .....	100
6.5 ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΕΠΙΤΗΡΗΣΗ.....	101
6.6 E- Maritime .....	105
6.7 E- Navigation .....	106
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 <sup>ο</sup> .....	107
ΕΛΕΓΧΟΣ ΑΠΟ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ (PORT STATE CONTROL).....	107
7.1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	107
7.2 ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΝΩΣΗ: ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΕΛΕΓΧΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ .....	109
7.3 ΝΕΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΠΡΟΦΙΛ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ (New Inspection Regime (NIR) & Ship Risk Profile (SRP) Calculator) .....	111
7.4 ΤΡΙΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΑΚΕΤΟ .....	112
7.5 ΥΠΟ ΤΟΝ EMSA: THETIS .....	114
7.6 ΝΕΟΤΕΡΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ .....	126
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 <sup>ο</sup> .....	128
ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ (CLASSIFICATION SOCIETIES).....	128
8.1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	128
8.2 ΒΑΣΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΤΗΣ ΕΕ ΠΟΥ ΔΙΕΠΕΙ ΤΟΥΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ .....	129
8.3 ΤΡΙΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΑΚΕΤΟ .....	130
8.4 ΥΠΟ ΤΟΝ EMSA .....	131
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9 <sup>ο</sup> .....	133

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΕΕ ΠΟΥ ΑΝΑΠΤΥΣΣΟΝΤΑΙ ΓΙΑ ΤΟ 2018.....	133
9.1 ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ .....	133
9.2 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΤΗΣ ΕΕ ΓΙΑ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΜΕΧΡΙ ΤΟ 2018.....	136
9.2.1 ΤΟΜΕΑΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΙ ΠΟΡΟΙ .....	136
9.2.2 ΤΟΜΕΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ .....	139
9.2.3 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ .....	141
9.3 ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΚΗΝΗ.....	142
9.4 Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΔΡΑΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ .....	143
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10 <sup>ο</sup> .....	145
ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....	145
Βιβλιογραφία .....	148

## Κατάλογος Πινάκων - Διαγραμμάτων - Εικόνων

Πίνακας 1 - Οι μεγαλύτερες πετρελαιοκηλίδες από το 1967 και μετά.....	9
Πηγή: <a href="http://www.itopf.com/information-services/data-and-statistics/statistics/#TOP">http://www.itopf.com/information-services/data-and-statistics/statistics/#TOP</a> .....	9
Πίνακας 2 - Ο Ευρωπαϊκός στόλος.....	32
Πηγή: ECSA (European Community Shipowners Association) ANNUAL REPORT 2012-2013 .....	32
Πίνακας 3 - Λίστα πλοίων που απαγορεύεται να επισκεφθούν Ευρωπαϊκούς Λιμένες (01/2014) .....	116
Πηγή: <a href="https://portal.emsa.europa.eu/web/thetis/refusal-of-access">https://portal.emsa.europa.eu/web/thetis/refusal-of-access</a> .....	125
Πίνακας 4 - Αναλογία των ζώων που χάθηκαν (ναυτικοί, αλιείς και επιβάτες) που οφείλονται σε ατυχήματα και συμβάντα που σχετίζονται με την ασφάλεια των πλοίων που υπόκεινται σε συμβάσεις του IMO, ως προς τον συνολικό αριθμό των ανθρώπινων ζώων σε κίνδυνο .....	134
Πηγή: IMO, 2012, "International Shipping Facts and Figures – Information Resources on Trade, Safety, Security, Environment", Maritime Knowledge Center .....	134
Πίνακας 5 - Συνολικός αριθμός πετρελαιοκηλίδων σε ευρωπαϊκά ύδατα, 1970-2011 .....	135
Πηγή: European Commission, 2012, EU Transport in Figures, Statistical Pocketbook .....	135
Πίνακας 6 - Αριθμός χαμένων ζώων στα ευρωπαϊκά ύδατα, 2007 -2010.....	135
Πηγή: EMSA, 2010, Maritime Accident Review .....	135
Εικόνα 1 - Απεικόνιση σε χάρτη της τοποθεσίας των μεγαλύτερων πετρελαιοκηλίδων .....	10
Πηγή: <a href="http://www.itopf.com/information-services/data-and-statistics/statistics/documents/Fig1_map.pdf">http://www.itopf.com/information-services/data-and-statistics/statistics/documents/Fig1_map.pdf</a> .....	10
Εικόνα 2 - Μονάδες καυσαερίων ανά μεταφερόμενο τόνο φορτίου .....	67



Πηγή: Κορδαλής, Κ, 2010, Επιπτώσεις της μεταβολής των προδιαγραφών στις εκπομπές πλοίων - τεχνολογίες μείωσης διοξειδίου του θείου, Διπλωματική Εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών.....	67
Εικόνα 3 - Δίκτυο σκαφών ΕΕ για την αντιμετώπιση των πετρελαιοκηλίδων.....	84
Πηγή: <a href="http://emsa.europa.eu/operations/network-of-stand-by-oil-spill-response-vessels.html">http://emsa.europa.eu/operations/network-of-stand-by-oil-spill-response-vessels.html</a> ...	84
Διάγραμμα 1 - Οι αποζημιώσεις που έχουν προκύψει ανά ατύχημα σε σχέση με την ποσότητα πετρελαίου που έχει χαθεί.....	14
Πηγή: <a href="http://www.itopf.com/spill-compensation/cost-of-spills">http://www.itopf.com/spill-compensation/cost-of-spills</a> .....	14
Διάγραμμα 2 - Ευρωπαϊκή Ένωση, καταχωρημένος και ελεγχόμενος στόλος.....	33
Πηγή: ECSA (European Community Shipowners Association) ANNUAL REPORT 2012-2013 .....	33
Διάγραμμα 3 – Χάσμα προσφοράς/ ζήτησης για αξιωματικούς ναυτικούς .....	42
Πηγή: MANPOWER 2010 UPDATE, The Worldwide Demand for and Supply of Seafarers, Highlights .....	43
Διάγραμμα 4 - Παγκόσμιες εκπομπές CO <sub>2</sub> (διοξειδίου του άνθρακα) από την καύση καυσίμων, 2005 .....	73
Πηγή: International Transport Forum, 2010 Reducing Transport Greenhouse Gas Emissions, Trends and Data.....	73
Διάγραμμα 5 - Παράδειγμα στιβάδων πληροφοριών (μη ιεραρχικών) .....	103
Πηγή: Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, Σχετικά με την κατάρτιση σχεδίου χρονοδιαγράμματος με στόχο τη δημιουργία ενός κοινού περιβάλλοντος ανταλλαγής πληροφοριών για την επιτήρηση του θαλάσσιου τομέα της ΕΕ, COM(2010) 584 Τελικό, Βρυξέλες.....	103
Διάγραμμα 6 - Απεικόνιση του αριθμού των πετρελαιοκηλίδων, μεγαλύτερων των 7 τόνων..	133
Πηγή: <a href="http://www.itopf.com/information-services/data-and-statistics/statistics/#TOP">http://www.itopf.com/information-services/data-and-statistics/statistics/#TOP</a> .....	133

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η ασφάλεια των θαλασσίων μεταφορών αποτελεί ένα ιδιαίτερα σημαντικό κεφάλαιο της διεθνούς ναυτιλιακής βιομηχανίας. Η δεκαετία του 1970 χαρακτηρίστηκε από έναν μεγάλο αριθμό ατυχημάτων με σοβαρότατες συνέπειες για τις ανθρώπινες ζωές, το θαλάσσιο περιβάλλον αλλά και για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Για τον λόγο αυτό, μέσω του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO, International Maritime Organization), λήφθηκαν μια σειρά από μέτρα προκειμένου για την ενδυνάμωση των απαιτήσεων για μια ασφαλέστερη ναυτιλία.

Για την Ευρωπαϊκή Ένωση, οι θαλάσσιες μεταφορές είναι ζωτικής σημασίας. Από την δεκαετία του 1980 μέχρι και σήμερα η Ευρωπαϊκή Ένωση στοχεύει στην υιοθέτηση κανονισμών και στην ανάπτυξη συστημάτων με απώτερο στόχο την πρόληψη της υποβαθμισμένης ναυτιλίας, την μείωση των σοβαρών ναυτικών ατυχημάτων αλλά και την ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των θαλασσίων μεταφορών.

Σήμερα, περισσότερο από πότε άλλοτε, ζητήματα όπως η ασφάλεια, η ανταγωνιστικότητα και η ενδυνάμωση των θαλασσίων μεταφορών αποτελούν τις άμεσες προτεραιότητες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σκοπός της παρούσης διπλωματικής είναι η παρουσίαση των βασικών αξόνων πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ενίσχυση της ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές. Διερευνώνται οι νεότερες εξελίξεις και προοπτικές και αναλύονται οι επιπτώσεις στις βασικές επιδιώξεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης για μια ανταγωνιστική και ποιοτική ναυτιλία.

Λέξεις - Κλειδιά: θαλάσσιες μεταφορές, ναυτιλιακή πολιτική, ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές, ανταγωνιστικότητα

## **ABSTRACT**

The safety of maritime transport is a significant chapter of the international shipping industry. The 1970s was characterized by a large number of accidents with serious consequences for the human life, the marine environment and the shipping companies. For that reason, through the International Maritime Organization (IMO), a number of measures were taken in order to strengthen the requirements for safer shipping.

For the European Union maritime industry is of vital importance. Since 1980s until today, European Union aims in adopting regulations and developing systems so as to prevent sub- standing shipping reduce serious maritime accidents and minimize the environmental impact of maritime transport.

Today, more than ever, issues such as safety, competitiveness and strengthening of maritime transport are in the top priorities of the European Union. The purpose of this thesis is to present the main EU policy lines for the enhancement of maritime safety. The thesis explores the latest developments and prospects and analyses the impact on the European Union's core objectives for competitive and quality shipping.

**Key - Words:** maritime transport, maritime policy, maritime safety, competitiveness

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο

### ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι αυξανόμενες απαιτήσεις του σύγχρονου κόσμου για μεταφορά προσώπων και αγαθών θα ήταν αδύνατο να ικανοποιηθεί δίχως την συνδρομή της ναυτιλίας. Η σπουδαιότητα των θαλασσιών μεταφορών είναι διεθνώς αναγνωρισμένη καθώς περίπου το 90% του παγκόσμιου εμπορίου μεταφέρεται μέσω των θαλάσσιων δρόμων. Τα εμπορικά πλοία που πλέουν στα διεθνή ύδατα είναι πάνω από 50.000 μεταφέροντας κάθε είδους φορτίο ενώ υπάρχει καταγεγραμμένος στόλος σε πάνω από 150 χώρες. Φυσικά, για την λειτουργία των πλοίων, είναι απαραίτητη η ενεργή ανθρώπινη συμμετοχή. Πάνω από ένα εκατομμύριο ναυτικοί κάθε εθνικότητας επανδρώνουν τα εμπορικά πλοία<sup>1</sup>.

Με τόση έντονη δραστηριότητα να υπάρχει στους θαλάσσιους εμπορικούς δρόμους, το ζήτημα της ασφάλειας παίρνει σημαντικές και καθοριστικές διαστάσεις. Τα μεγάλα ναυτικά ατυχήματα με τις τρομακτικές συνέπειες τους για την ανθρώπινη ζωή και το θαλάσσιο περιβάλλον συντέλεσαν στην λήψη μέτρων. Για τον λόγο αυτό έχει δημιουργηθεί ένας παγκόσμιος ανεξάρτητος οργανισμός, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO, International Maritime Organization) που έχει την ευθύνη της δημιουργίας και υιοθέτησης κανονισμών για την ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές και την προστασία του περιβάλλοντος. Καθώς η ναυτιλία αποτελεί μια πραγματικά διεθνοποιημένη βιομηχανία, για να λειτουργήσουν σωστά οι κανονισμοί που υιοθετούνται θα πρέπει να εγκρίνονται και να εφαρμόζονται σε παγκόσμια βάση. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός αποτελεί την απάντηση σε αυτό<sup>2</sup>. Πάνω στο πλαίσιο αυτό, ο IMO έχει υιοθετήσει και συντηρεί μια σειρά από Συνθήκες, Κώδικες και Προτάσεις οι σημαντικότερες εκ των οποίων είναι οι εξής: η Διεθνής Συνθήκη για την Προστασία της Ζωής στη Θάλασσα (Safety of Life at Sea - SOLAS), η Διεθνής Σύμβαση για τη Ρύπανση της Θάλασσας από τα πλοία MARPOL 73/78 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) και η Διεθνής Συνθήκη για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Διπλωμάτων και Βαρδιών των ναυτικών 1978 (STCW - Standards of Training, Certification and Watchkeeping).

---

<sup>1</sup> <http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade>

<sup>2</sup> <http://www.imo.org/About/Pages/Default.aspx>

Ωστόσο, σημαντικό μέρος της παγκόσμιας σκηνής αναφορικά με το παγκόσμιο εμπόριο αποτελεί και η Ευρωπαϊκή Ένωση. Η Ένωση είναι ο μεγαλύτερος εξαγωγέας και ο δεύτερος μεγαλύτερος εισαγωγέας αγαθών. Εκτιμάται ότι περισσότεροι από 3 εκατ. άνθρωποι απασχολούνται άμεσα στον τομέα της ναυτιλίας στην Ευρώπη, ο οποίος αποφέρει κύκλο εργασιών περίπου 200 δισ. ευρώ, με συνολική προστιθέμενη αξία ύψους περίπου 100 δισ. ευρώ (EMSA, 2009, "Ποιοτική Ναυτιλία, Ασφαλές Θάλασσες, Καθαρότεροι Ωκεανοί"). Το 2013 δραστηριοποιούνταν περίπου 15.000 ευρωπαϊκά πλοία χωρητικότητας περίπου 223 εκατομμυρίων τόνων κατέχοντας συνολικά το 20,1% της παγκόσμιας ναυτιλίας (ECSA (European Community Shipowners Association) Annual Report 2012-2013).

Για την Ευρώπη, η ναυτιλία υπήρξε ένα από τα βασικά εφαλτήρια για την οικονομική ανάπτυξη και την ευημερία, καθ' όλη τη διάρκεια της ιστορίας της. Στόχος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, μέσω των αυστηρών κανόνων που έχει υιοθετήσει, είναι να προστατεύσει την Ευρώπη από την υποβαθμισμένη ναυτιλία, να μειώσει τα σοβαρά ναυτικά ατυχήματα που λαμβάνουν χώρα στα ύδατα της και να ελαχιστοποιήσει τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των θαλασσιών μεταφορών<sup>3</sup>. Καθώς η ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν ουσιώδη στόχο για την Ευρωπαϊκή Ένωση, προχωρεί στην άμεση τροποποίηση της νομοθεσίας της προκειμένου να συμπεριληφθεί το διεθνές δίκαιο<sup>4</sup>.

Δεν ήταν λίγες οι φορές που οι ευρωπαϊκές ακτές αποτέλεσαν δέκτη κάποιου ναυτικού ατυχήματος. Ο κατάλογος των θαλάσσιων καταστροφών είναι δυστυχώς μακρύς: Torrey Canyon, Amoco Cadiz, Erika και Prestige. Ωστόσο, ήταν τα ναυάγια του Erika και Prestige που πυροδότησαν τις σημαντικές εξελίξεις ώστε οι προδιαγραφές της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές, να γίνουν ακόμα αυστηρότερες. Μετά το ναυάγιο του Erika το 1999 (νηολογίου Μάλτας και μονού κύτους) και αργότερα, το 2002, του Prestige (επίσης μονού κύτους), η Ευρωπαϊκή Ένωση ενίσχυσε σημαντικά το νομοθετικό της πλαίσιο καθώς η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εισήγαγε δύο νομοθετικές δέσμες, οι οποίες έγιναν γνωστές ως Erika I και Erika II<sup>5</sup>. Μερικά χρόνια αργότερα, το 2005, μια ακόμα δέσμη κανονισμών ήρθε να προστεθεί στοχεύοντας στην περαιτέρω ενίσχυση της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Το Τρίτο Νομοθετικό Πακέτο για την ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές υιοθετήθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στις 11 Μαρτίου 2009<sup>6</sup>.

---

<sup>3</sup> [http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/index_en.htm)

<sup>4</sup> [http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/el/displayFtu.html?ftuId=FTU\\_5.6.12.html](http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/el/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.12.html)

<sup>5</sup> <http://www.europarl.europa.eu/highlights/el/801.html>

<sup>6</sup> [http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/safety/third\\_maritime\\_safety\\_package\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/safety/third_maritime_safety_package_en.htm)

Επίσης, ένα πρόβλημα που έχει ανακύψει, αφορά στην ισορροπία μεταξύ παραδοσιακών κρατών σημαίων και των σημαίων ευκαιρίας. Τα πρώτα στοχεύουν την διατήρηση της ανταγωνιστικότητας και απασχόλησής τους τηρώντας ταυτόχρονα τις διατάξεις για την θαλάσσια ασφάλεια ενώ οι δεύτερες δεν τηρούν αυτές τις διατάξεις ώστε να γίνονται πιο ανταγωνιστικές λόγω χαμηλότερου κόστους. Έτσι, η Ε.Ε., αναλαμβάνοντας συμπληρωματικό ρόλο προς τον ΙΜΟ όσον αφορά την περιοχή δράσης της, υιοθέτησε, μία σειρά κανονισμών και οδηγιών οι οποίοι πολλές φορές όχι απλά εναρμονίζονται με τα πρότυπα του ΙΜΟ αλλά τα ξεπερνάνε (επιθεώρηση και έλεγχος πλοίων, προδιαγραφές δεξαμενοπλοίων διπλού κύτους, εγκαταστάσεις υποδοχής αποβλήτων στους λιμένες της Ε.Ε., θέσπιση συστήματος παρακολούθησης, έλεγχος και ενημέρωση της θαλάσσιας κυκλοφορίας κ.α.).

Θέτοντας το πλαίσιο αυτό, σκοπός της παρούσας διπλωματικής είναι να προσδιορίσει τους βασικούς άξονες πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές, να εντοπίσει τις νεότερες εξελίξεις και προοπτικές για κάθε επιμέρους κατηγορία και να αναλύσει τις επιπτώσεις τους για μια ανταγωνιστική και ποιοτική ευρωπαϊκή ναυτιλία.

Η μεθοδολογική προσέγγιση που χρησιμοποιήθηκε ήταν αυτή της δευτερογενούς έρευνας. Για την σύνταξη και ολοκλήρωση της μελέτης χρησιμοποιήθηκαν διάφορες βιβλιογραφικές πηγές αλλά και ποικιλία πηγών από το διαδίκτυο. Η διπλωματική εργασία είναι δομημένη σε δέκα επιμέρους κεφάλαια.

Το δεύτερο κεφάλαιο διερευνά ζητήματα σχετικά με τα ναυτικά ατυχήματα, τις αιτιάσεις αυτών και τις επιπτώσεις τους στον άνθρωπο, το θαλάσσιο περιβάλλον και την ναυτιλιακή επιχείρηση. Τα ναυτικά αυτά ατυχήματα συντέλεσαν στην υιοθέτηση διαφόρων Κανονισμών και Συνθηκών, τόσο σε διεθνές όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Στην συνέχεια του κεφαλαίου αναλύονται επιγραμματικά οι Συνθήκες αυτές. Επίσης αναφέρεται ο σημαντικός ρόλος του EMSA (European Maritime Safety Agency, Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη θάλασσα) που στοχεύει στην παροχή τεχνικής και επιστημονικής βοήθειας προς τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την Επιτροπή για την ορθή εφαρμογή της ευρωπαϊκής νομοθεσίας στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα, τον έλεγχο της εφαρμογής της νομοθεσίας και την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητάς της<sup>7</sup>.

Στο τρίτο κεφάλαιο συνδέεται η Ευρωπαϊκή Ένωση με την ναυτιλία της. Όπως έχει ήδη αναφερθεί οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν σημαντικό κομμάτι της πολιτικής της Ένωσης. Οι

---

<sup>7</sup> [http://europa.eu/legislation\\_summaries/transport/bodies\\_objectives/124245\\_el.htm#amendingact](http://europa.eu/legislation_summaries/transport/bodies_objectives/124245_el.htm#amendingact)

μεταφορές γενικά αποτέλεσαν μια από τις πρώτες κοινές πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ωστόσο, αρχικά, οι θαλάσσιες όπως και οι εναέριες μεταφορές εξαιρέθηκαν από την Κοινή Πολιτική των Μεταφορών. Αργότερα, με την διερεύνηση της ΕΕ υπήρξε επέκταση του κοινοτικού ενδιαφέροντος στα θέματα των θαλασσιών μεταφορών. Επίσης, αναλύεται το ζήτημα της ανταγωνιστικότητας καθώς και της αναγκαιότητας για την διατήρηση μιας ισχυρής ευρωπαϊκής ναυτιλίας.

Εν συνεχεία, από το 4<sup>ο</sup> έως και το 8<sup>ο</sup> κεφάλαιο αναλύονται διεξοδικά οι βασικοί άξονες πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις θαλάσσιες μεταφορές. Κάθε κεφάλαιο επικεντρώνεται και σε έναν διαφορετικό άξονα. Να σημειωθεί εδώ, ότι στο τέλος κάθε κεφαλαίου, αναφέρονται τυχόν νεότερες εξελίξεις, που έχουν ληφθεί από την ΕΕ, για τον καθένα από τον εν λόγω άξονα.

Με αυτόν τον τρόπο, το τεταρτο κεφάλαιο αναλύει ζητήματα που σχετίζονται με τον ανθρώπινο παράγοντα. Ο ανθρώπινος παράγοντας αποτελεί τον πλέον σημαντικότερο παράγοντα σε ένα ναυτικό ατύχημα αφού σε ποσοστό περίπου 80% τα ατυχήματα οφείλονται σε ανθρώπινο λάθος (EMSA, 2009). Εξαιτίας τούτου, η ύπαρξη επαρκούς και αξιόπιστου εργατικού δυναμικού είναι υψίστης σημασίας. Επιπλέον, αναφέρονται τα διάφορα νομοθετήματα, τόσο αυτά που αφορούν όλους τους εργαζομένους, όσο και αυτά που επικεντρώνονται μόνο στους ναυτικούς.

Το πέμπτο κεφάλαιο πραγματεύεται ζητήματα που σχετίζονται με το θαλάσσιο περιβάλλον. Παρά το γεγονός ότι η ναυτιλία αποτελεί ένα από τα φιλικότερα προς το περιβάλλον μέσα μεταφοράς, τα μεγάλα ναυτικά ατυχήματα (κυρίως αυτά που σχετίζονται με την έκχυση πετρελαίου ή παραγώγων του) αλλά και η γενικότερη ανησυχία της παγκόσμιας επιστημονικής κοινότητας για το μέλλον του πλανήτη, ανάγκασαν τον κλάδο να λάβει μέτρα αναφορικά με τον τομέα αυτό. Στο κεφάλαιο αυτό, αναλύονται τα σημαντικότερα μέτρα που έχουν ληφθεί. Επιπλέον, σε προηγούμενο σημείο, έγινε σχετικός λόγος για τον σπουδαίο ρόλο που διαδραματίζει ο EMSA. Με τον τρόπο αυτό, λειτουργούν, υπό τον EMSA, διάφορα τεχνικά μέσα που βοηθούν τα συμβαλλόμενα μέρη σε ζητήματα που αφορούν το περιβάλλον.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση μετά το ναυάγιο του Erika αντιλήφθηκε την αναγκαιότητα ύπαρξης ενός δικτύου για την παροχή επαρκών και έγκυρων πληροφοριών για τα πλοία που βρίσκονται στα ύδατα της. Και αυτό γιατί, όταν συνέβη το ατύχημα, δεν υπήρχαν επαρκείς πληροφορίες για το φορτίο του πλοίου. Έτσι, η Ένωση προσανατολίστηκε στην δημιουργία ενός συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων, με σκοπό τη βελτίωση της ασφάλειας και της

αποδοτικότητα των θαλάσσιων μεταφορών, τη βελτίωση της απόκρισης των αρχών σε συμβάντα, ατυχήματα ή δυνητικά επικίνδυνες καταστάσεις στη θάλασσα, περιλαμβανόμενων ενεργειών αναζήτησης και διάσωσης, και τη συμβολή στη βελτίωση της πρόληψης και της ανίχνευσης ρύπανσης από πλοία. Με τον τρόπο αυτό, τα θέματα που ασχολούνται με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας είναι αυτά που αναφέρονται στο εκτο κεφάλαιο της μελέτης. Θα πρέπει να αναφερθεί πως κι εδώ ο EMSA έχει αναπτύξει διάφορα τεχνικά μέσα προς βοήθεια των συμβαλλόμενων μερών.

Ωστόσο, οφείλει να παραδεχθεί κανείς ότι οι Κανονισμοί, οι Συνθήκες αλλά και όλα τα μέτρα που υιοθετούνται δεν μπορούν να λειτουργήσουν από μόνα τους. Η ύπαρξη ελέγχου συμμόρφωσης είναι υψίστης σημασίας. Το ρόλο αυτό έχει αναλάβει το Port State Control (Έλεγχος από το κράτος ελλιμενισμού). Το Port State Control αποτελεί έναν ιδιαίτερος σημαντικό εργαλείο προκειμένου για την διασφάλιση ότι τα πλοία, πριν τον απόπλου τους, εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις προς τις διεθνείς συμβάσεις. Έτσι, το εβδομο κεφάλαιο εστιάζεται στον τομέα αυτό αλλά και στα τεχνικά εργαλεία που λειτουργούν υπό τον EMSA.

Το όγδοο κεφάλαιο αφιερώνεται στον τελευταίο εκ των βασικών αξόνων πολιτικής της ΕΕ για την ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές, τους Νηογνώμονες. Αναφέρονται τα Κοινοτικά μέτρα που έχουν ληφθεί αλλά και τον ρόλο που έχει αναλάβει ο EMSA.

Το ένατο κεφάλαιο περιέχει συμπεράσματα και στόχους της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές. Με χρονικό ορίζοντα το 2018, παρουσιάζονται οι δράσεις που προωθούνται και οι στρατηγικοί στόχοι της ΕΕ αναφορικά με τις σχετικές κατηγορίες.

Το δέκατο και τελευταίο κεφάλαιο περιέχει τα γενικά συμπεράσματα της παρούσας ανάλυσης που προηγήθηκε.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο

### ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

#### 2.1 ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Ανοίγοντας το ευρύ και ιδιαίτερα σημαντικό κεφάλαιο των ναυτικών ατυχημάτων, θα πρέπει αρχικά να δοθεί κάποιος ορισμός σχετικά με την έννοια του "ναυτικού ατυχήματος" καθώς επίσης και στις αιτιάσεις αυτών.

Σύμφωνα με το ψήφισμα A849 του IMO (International Maritime Organization - Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός) περί υιοθέτησης του Κώδικα για την Διερεύνηση Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων ως ναυτικό ατύχημα (marine casualty) ορίζεται κάθε συμβάν που έχει ως αποτέλεσμα (Βλαχος, 1999):

- το θάνατο ή το σοβαρό τραυματισμό ατόμου που προκλήθηκε από ή σε σχέση με τις λειτουργίες του πλοίου,
- την απώλεια προσώπου από το πλοίο που προκλήθηκε από ή σε σχέση με τις λειτουργίες του πλοίου,
- την απώλεια, τεκμαρτή απώλεια<sup>8</sup> ή εγκατάλειψη του πλοίου,
- υλική ζημιά στο πλοίο,
- προσάραξη ή ανικανότητα του πλοίου ή εμπλοκή σε σύγκρουση,
- υλική ζημιά, η οποία προκλήθηκε από ή έχει σχέση με τη λειτουργία του πλοίου,
- περιβαλλοντική ρύπανση, η οποία επήλθε από ζημιά στο πλοίο, που προκλήθηκε ή έχει σχέση με τις λειτουργίες του πλοίου.

Πολύ σοβαρό ατύχημα σημαίνει το ατύχημα σε πλοίο, το οποίο έχει ως αποτέλεσμα την ολική απώλεια του πλοίου, την απώλεια ζωής ή πολύ σοβαρή ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

---

<sup>8</sup> Τεκμαρτή απώλεια έχουμε όταν οι δαπάνες επισκευής της ζημιάς που υπέστη το πλοίο από κάποιο ατύχημα ξεπερνούν κατά πολύ την εμπορική αξία του πλοίου, οπότε αυτό εγκαταλείπεται στους ασφαλιστές προκειμένου να εισπραχθεί ολόκληρο το συμφωνηθέν ποσό της αποζημίωσης.

Σοβαρό ατύχημα σημαίνει το ατύχημα, που δεν χαρακτηρίζεται ως πολύ σοβαρό και το οποίο περιλαμβάνει φωτιά, έκρηξη, πρόσκρουση, επαφή με άλλο πλοίο, σοβαρή ζημιά λόγω καιρού, ζημιά λόγω πάγου, ρήγμα στο κύτος ή υπόνοια ελαττώματος στο κύτος, τα οποία καταλήγουν σε:

- Ζημιά η οποία καθιστά το πλοίο μη αξιόπλοο, όπως εισροή υδάτων στο κύτος, ακινητοποίηση των κύριων μηχανών, εκτεταμένη ζημιά στις καμπίνες κ.α
- ρύπανση (ανεξάρτητα από την ποσότητα), και
- ζημιά, η οποία απαιτεί ρυμούλκηση ή βοήθεια από την ξηρά.

Έχοντας ορίσει την έννοια του ναυτικού ατυχήματος στην συνέχεια θα αναφερθούν τα είδη ναυτικών ατυχημάτων. Τα εμπορικά πλοία κατά την επιχειρησιακή τους περίοδο κινδυνεύουν από κάθε είδους ατυχήματα. Τα κυριότερα αυτών είναι (Βλάχος, Αλεξόπουλος, 1995):

- βύθιση (foundering or sinking),
- προσάραξη πλοίου ή όταν το πλοίο εξοκείλει (πεσμένο έξω) (grounding ή stranding),
- σύγκρουση ή επαφή με άλλο πλοίο (collision ή contact),
- πυρκαγιά ή/ και έκρηξη (fire ή explosion),
- απώλειες, λόγω πολεμικών εχθροπραξιών (war loss),
- ζημιές στην δομή του πλοίου (structure failure),
- ετερόκλητα ατυχήματα (miscellaneous) τα οποία περιλαμβάνουν: α) μικτές μορφές των παραπάνω π.χ. πυρκαγιά και βύθιση, πρόσκρουση και βύθιση, β) εσκεμμένη βύθιση του πλοίου (scuttling), γ) εξαφάνιση του πλοίου χωρίς αιτιολόγηση (unexplained disappearance) και δ) εγκατάλειψη του πλοίου (ships found drifting or abandoned).

Οι κυριότεροι παράγοντες/ αιτίες πρόκλησης ναυτικών ατυχημάτων είναι (Ψαραύτης, Καρύδης, Δεσύπρης, Παναγάκος, Βεντικός):

- Ανθρώπινος παράγοντας
- Πρακτικές και διαδικασίες, έχουν καθιερωθεί κάποιες διαδικασίες για την ασφάλεια και τον έλεγχο, οι οποίες υπάρχουν και πρέπει να λαμβάνονται σοβαρά υπόψη.
- Εξωτερικοί παράγοντες, όπως είναι οι άσχημες καιρικές συνθήκες. Σε αυτή την περίπτωση εννοούμε τις εντελώς απρόσμενες και αδύνατον να προβλεφθούν με τεχνικά

μέσα συνθήκες, διαφορετικά πρόκειται για συνδυασμό εξωτερικού παράγοντα με το ανθρώπινο λάθος.

- Τεχνικοί παράγοντες, σχετίζονται με το ρόλο του προηγμένου τεχνολογικά εξοπλισμού στην μείωση των ατυχημάτων.
- Η ηλικία του πλοίου, η οποία αποτελεί μια παράμετρο που επηρεάζει δυσμενώς την ασφάλεια των πλοίων.
- Σύμφωνα με τον IMO η ασφάλεια ενός πλοίου μπορεί να επηρεαστεί και από άλλες μεταβλητές που δεν είναι εύκολα να μετρηθούν όπως είναι η σημαία και ο νηογνώμονας<sup>9</sup>.

Όπως αναφέρθηκε προτύτερα, τα ναυτικά ατυχήματα δύναται να προκαλέσουν σοβαρότατες συνέπειες αρχικά για τον άνθρωπο, το θαλάσσιο περιβάλλον αλλά και για την ίδια την ναυτιλιακή επιχείρηση. Είναι αδιαμφισβήτητο ότι από τις πλέον τραγικές συνέπειες ενός ναυτικού ατυχήματος είναι η απώλεια ανθρώπινων ζωών. Κατά καιρούς έχουν γίνει διάφορες προσπάθειες αποτίμησης του κόστους της ανθρώπινης ζωής αλλά ένα είναι σίγουρο, ότι η ανθρώπινη ζωή είναι ανεκτίμητη.

Στα ναυτικά ατυχήματα που σχετίζονται με την απώλεια ανθρώπινων ζωών εμπλέκονται κατά κύριο λόγο επιβατηγά πλοία εξαιτίας του γεγονότος ότι μεταφέρουν επιβάτες. Ωστόσο, αυτό δεν σημαίνει ότι και εμπορικά πλοία δεν εμπλέκονται σε ναυτικά ατυχήματα με τραγικό αποτέλεσμα την απώλεια ανθρώπινων ζωών.

Τα θαλάσσια ατυχήματα θεωρούνται σημαντικά και προκαλούν την παγκόσμια προσοχή, διότι εκτός από τις απώλειες ανθρώπινων ζωών που μπορεί να υπάρξουν, σε κάποιες περιπτώσεις (κατά την μεταφορά πετρελαίου ή παραγόντων αυτού και επικίνδυνων φορτίων) εμπεριέχουν τραγικές συνέπειες για το περιβάλλον και κατ' επέκταση για τον ίδιο τον άνθρωπο, λόγω της θαλάσσιας ρύπανσης<sup>10</sup>. Ο πίνακας που ακολουθεί παρουσιάζει τις μεγαλύτερες πετρελαιοκηλίδες (μεγαλύτερες των επτά τόνων)

---

<sup>9</sup> IMO, 2012, Maritime Knowledge Center, " International Shipping Facts and Figures – Information Resources on Trade, Safety, Security, Environment"

<sup>10</sup> Σε επόμενο κεφάλαιο θα γίνει εκτεταμένη αναφορά σχετικά με την θαλάσσια ρύπανση.

Πίνακας 1 - Οι μεγαλύτερες πετρελαιοκηλίδες από το 1967 και μετά<sup>11</sup>

Θέση	Όνομα Πλοίου	Έτος	Περιοχή	Μέγεθος (σε τόνους)
1	ATLANTIC EMPRESS	1979	Off Tobago, West Indies	287,000
2	ABT SUMMER	1991	700 nautical miles off Angola	260,000
3	CASTILLO DE BELLVER	1983	Off Saldanha Bay, South Africa	252,000
4	AMOCO CADIZ	1978	Off Brittany, France	223,000
5	HAVEN	1991	Genoa, Italy	144,000
6	ODYSSEY	1988	700 nautical miles off Nova Scotia, Canada	132,000
7	TORREY CANYON	1967	Scilly Isles, UK	119,000
8	SEA STAR	1972	Gulf of Oman	115,000
9	IRENES SERENADE	1980	Navarino Bay, Greece	100,000
10	URQUIOLA	1976	La Coruna, Spain	100,000
11	HAWAIIAN PATRIOT	1977	300 nautical miles off Honolulu	95,000
12	INDEPENDENTA	1979	Bosphorus, Turkey	94,000
13	JAKOB MAERSK	1975	Oporto, Portugal	88,000
14	BRAER	1993	Shetland Islands, UK	85,000
15	AEGEAN SEA	1992	La Coruna, Spain	74,000
16	SEA EMPRESS	1996	Milford Haven, UK	72,000
=17	NOVA	1985	Off Kharg Island, Gulf of Iran	70,000
=17	KHARK V	1989	120 nautical miles off Atlantic coast of Morocco	70,000
19	KATINA P	1992	Off Maputo, Mozambique	66,700
20	PRESTIGE	2002	Off Galicia, Spain	63,000
35	EXXON VALDEZ	1989	Prince William Sound, Alaska, USA	37,000
131	HEBEI SPIRIT	2007	Tae-an, Republic of Korea	11,000

Πηγή: <http://www.itopf.com/information-services/data-and-statistics/statistics/#TOP>

Ο πίνακας έχει συνταχθεί με βάση το μέγεθος της πετρελαιοκηλίδας και όχι με χρονολογική σειρά. Το EXXON VALDEZ και το HEBEI SPIRIT έχουν συμπεριληφθεί στον

<sup>11</sup> Σύμφωνα με την πηγή, ο πίνακας αυτός ενημερώθηκε τον Ιούνιο του 2013

πίνακα ως μέτρο σύγκρισης. Σύμφωνα με τα στοιχεία του πίνακα, από τις 19 μεγαλύτερες πετρελαιοκηλίδες που καταγράφηκαν από το 1967 έως το 2002, το 95% εμφανίστηκε τη δεκαετία του 1970, την δεκαετία 1980 και 1990, και μόλις το 5% στην δεκαετία του 2000.

Ωστόσο, αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι η Ευρώπη αποτελεί εστία των μεγαλύτερων πετρελαιοκηλίδων. Το διάγραμμα που ακολουθεί το επιβεβαιώνει.

Εικόνα 1 - Απεικόνιση σε χάρτη της τοποθεσίας των μεγαλύτερων πετρελαιοκηλίδων



Πηγή: [http://www.itopf.com/information-services/data-and-statistics/statistics/documents/Fig1\\_map.pdf](http://www.itopf.com/information-services/data-and-statistics/statistics/documents/Fig1_map.pdf)

## 2.2. ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Ένα ναυτικό ατύχημα αποτελεί μια πολυκίνδυνη κατάσταση η οποία ενέχει πολλούς κινδύνους για πολλά υποκείμενα καταρχάς για τους ίδιους τους ανθρώπους που εμπλέκονται σε αυτό, για τις ναυτιλιακές εταιρείες, για τις ασφαλιστικές εταιρείες και για μια πληθώρα ακόμα από ανθρώπους.

Στην περίπτωση δε που στο ναυτικό ατύχημα εμπλέκεται ένα δεξαμενόπλοιο και δημιουργηθεί ρύπανση, στον παραπάνω κατάλογο συμπεριλαμβάνεται μια ακόμη ιδιαίτερα σημαντική κατηγορία, αυτή του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Η προστασία του περιβάλλοντος γενικότερα, και του θαλάσσιου περιβάλλοντος ειδικότερα, αλλά και η πρόληψη ρύπανσης απασχολούν έντονα την διεθνή κοινότητα δεδομένου του γεγονότος ότι οι επιστήμονες εδώ και δεκαετίες κρούουν τον κώδωνα του κινδύνου για την κατάσταση στην οποία βρίσκεται το περιβάλλον.

Στο σημείο αυτό κρίνεται απαραίτητο να γίνει μια διάκριση αναφορικά με το κόστος των ναυτικών ατυχημάτων. Ανάλογα με τη φύση και την διάσταση του ατυχήματος, το κόστος κατανέμεται προς διάφορες κατευθύνσεις. Αυτό μπορεί να είναι ιδιωτικό και κοινωνικό. Η διάκριση αυτή είναι υποκειμενική, βασισμένη βέβαια σε λογικά κριτήρια. Κάθε ατύχημα έχει συνήθως και τις δύο διαστάσεις και αντιμετωπίζεται συνολικά όσον αφορά στις συνέπειες του. Το ιδιωτικό κόστος συνήθως αποτιμάται σε χρηματικές μονάδες ενώ από την άλλη πλευρά το κοινωνικό κόστος δεν αποτιμάται σε χρηματικές μονάδες εκτός από την περίπτωση της αποζημίωσης προς τρίτους. Κατά τις οικονομικές επιστήμες πρόκειται για τις εξωτερικές οικονομίες. Για παράδειγμα, μετά από μια θαλάσσια ρύπανση από πετρέλαιο βλάπτεται οικονομικά η αλιεία και ο τουρισμός μιας περιοχής παράλληλα με το περιβάλλον και το οικοσύστημα γενικότερα<sup>12</sup>.

Στις υποενότητες που ακολουθούν θα παρουσιαστούν οι περιβαλλοντικές και οικονομικές επιπτώσεις ενός ναυτικού ατυχήματος.

### 2.2.1 ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΣ Ή ΑΠΩΛΕΙΑ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ

Αποτελεί την πιο άμεση και ταυτόχρονα την πιο θλιβερή συνέπεια ενός ατυχήματος μικρού ή μεγάλου. Δεν είναι εύκολο και ηθικά σωστό να τεθεί ζήτημα της αποτίμησης της ανθρώπινης ζωής εφόσον κάθε ανθρώπινη ύπαρξη είναι μοναδική άρα και ανεκτίμητη.

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι, έχουν γίνει πολλές προσπάθειες για να υπάρξει μια εκτίμηση του πόσο κοστίζει μια ανθρώπινη ζωή. Φυσικά, κάτι τέτοιο είναι αδύνατον καθώς οι παράμετροι είναι τόσο πολλοί και οι άνθρωποι τόσο διαφορετικοί που κάτι τέτοιο θα καθιστούσε αναξιόπιστη οποιαδήποτε προσπάθεια οικονομικής εκτίμησης της ανθρώπινης ζωής.

Αυτό που μπορεί να υπολογιστεί είναι η οικονομική αξία του προσώπου και η απώλεια για την κοινωνία όταν πάψει να υπάρχει. Πιο συγκεκριμένα, μπορούμε να υπολογίσουμε την αξία των αναμενόμενων εσόδων του. Στο υπολογισμό αυτό θα πρέπει να γίνει και η αναγκαία

---

<sup>12</sup> <http://digilib.lib.unipi.gr/dspace/bitstream/unipi/1770/9/Provatas8.pdf>

προσαύξηση ενός υποκειμενικού ποσού ως αποζημίωση για τον πόνο της οικογένειας και των συγγενών.

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) και ειδικά η MSC (Maritime Safety Committee), με την βοήθεια της μεθόδου συνεκτίμησης κόστους - οφέλους (FSA - Formal Safety Assessment), υπολόγισε ότι το κόστος της απώλειας της ζωής του ανθρώπου κοστολογείται κοντά στο 1.500.000 ευρώ, σύμφωνα με τα δεδομένα της Αμερικής (Φέλλα, 2012).

## 2.2.2 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Οι συνέπειες που μπορεί να προκαλέσει μια πετρελαιοκηλίδα εξαρτώνται από το είδος του πετρελαίου που διαφεύγει, τις καιρικές συνθήκες και την ευαισθησία της τοποθεσίας. Το οικοσύστημα επανέρχεται με φυσικούς ρυθμούς που εξαρτώνται από το μέγεθος και την τοξικότητα του πετρελαίου. Αυτός ο ρυθμός μπορεί να επιταχυνθεί με ανθρώπινες προσπάθειες. Οι βραχυπρόθεσμες επιπτώσεις της απόρριψης ποσοτήτων πετρελαίου σε θαλάσσια ύδατα είναι:

- Η μείωση της διαπερατότητας του φωτός, με αποτέλεσμα να επιβραδύνεται η φωτοσυνθετική ικανότητα των υποθαλασσίων φυτών.
- Η μείωση της διαπερατότητας του ατμοσφαιρικού οξυγόνου στο υδάτινο σώμα, με αρνητικές επιδράσεις στη θαλάσσια οικολογία.
- Ο μαζικός θάνατος πτηνών. Τα φτερά των πτηνών καλύπτονται με πετρέλαιο, συγκολλούνται, με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται η πλεύση και το πέταγμά τους και να μειώνεται η θερμική μόνωση του σώματός τους από το ψυχρό νερό. Το φαινόμενο αυτό οδηγεί στην ασφυξία και το θάνατό τους. Αν το φτέρωμα των πουλιών καλυφθεί με πετρελαιοειδή, τα πουλιά απειλούνται με θάνατο, ιδιαίτερα αν δεν μπορούν να πετάξουν για να βρουν τροφή. Τα θαλάσσια θηλαστικά αντίθετα δεν είναι ιδιαίτερα ευάλωτα σε αυτήν την μορφή ρύπανσης.
- Η καταστροφή φυκιών και υποθαλασσίων φυτών.
- Η τοξική δράση των ορισμένων ενώσεων του πετρελαίου (π.χ. πολυκυκλικών αρωματικών υδρογονανθράκων). Οι τοξικές αυτές ουσίες συσσωρεύονται μέσω της τροφικής αλυσίδας σε ανώτερους ζωικούς οργανισμούς και στον άνθρωπο. Η αγορά αλιευμάτων δέχεται μεγάλο πλήγμα. Ακόμα και οι μικρές συγκεντρώσεις

υδρογονανθράκων προσδίδουν μια χαρακτηριστική δυσάρεστη γεύση στα αλιεύματα που τελικά οδηγεί στην απαγόρευση της διάθεσής τους στο εμπόριο.

- Η αισθητική ρύπανση, που προκαλείται από την απόθεση σφαιριδίων πίσσας στις ακτές, έχει οικονομικές επιδράσεις στις παράκτιες τουριστικές περιοχές.

Όμως τα ορατά αποτελέσματα δεν είναι πάντα τα πιο σοβαρά. Σε μικρές ακόμα συγκεντρώσεις τα πετρελαιοειδή μπορούν να επηρεάσουν ολόκληρη τη βιολογία και την τροφική αλυσίδα, από το πλαγκτόν και τις προνύμφες μέχρι τα ψάρια, τα οστρακοειδή και τα πουλιά. Ακόμα και η απλή επαφή με το πετρέλαιο προκαλεί στα οστρακοειδή, αναπνευστικά προβλήματα και κακή απορρόφηση της τροφής. Τα ψάρια μπορεί να εγκαταλείψουν την περιοχή αν διαταραχθεί η τροφική αλυσίδα. Έστω και ελάχιστη παρουσία πετρελαιοειδών επηρεάζει την δυνατότητα αναπαραγωγής των ψαριών. Η παρουσία των πετρελαιοειδών μπορεί να φτάσει μέχρι το πιάτο μας, απειλώντας την υγεία μας, αν τα ψάρια και τα οστρακοειδή προσροφήσουν πετρελαιοειδή.

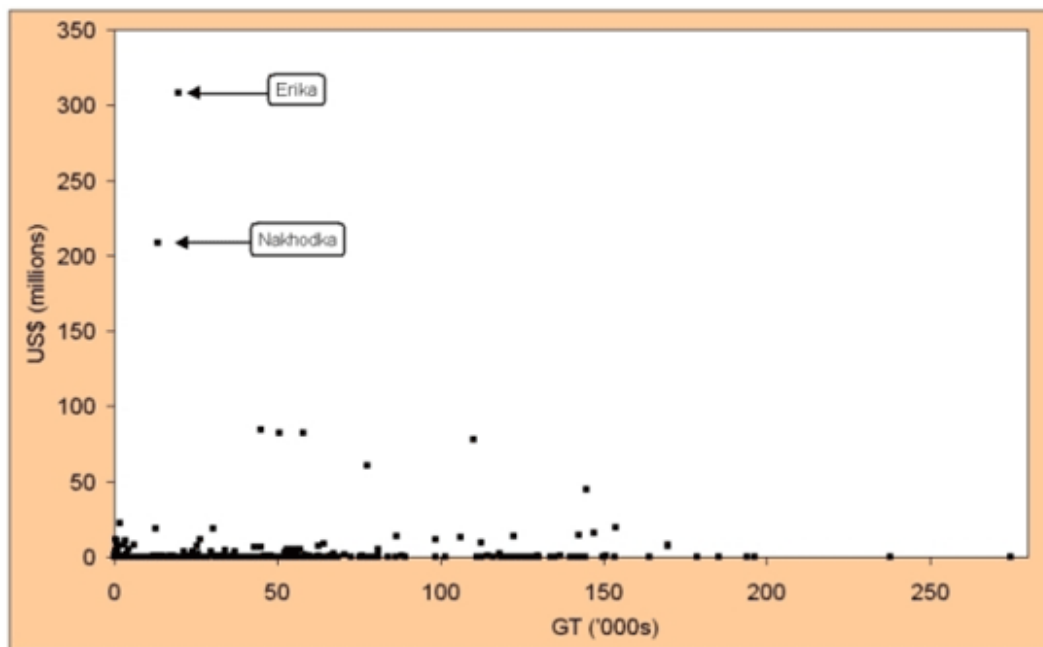
### 2.2.3 ΚΟΣΤΗ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥ/ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Στις οικονομικές συνέπειες πρέπει να συνυπολογιστεί και το κόστος του καθαρισμού. Είναι σχεδόν αδύνατον να υπολογιστεί το κόστος αυτό βάσει της ποσότητας του πετρελαίου που έχει χυθεί, καθώς ποτέ δύο πετρελαιοκηλίδες δεν είναι ίδιες.

Αυτό που πρέπει να ειπωθεί είναι ότι δεν υπάρχει γραμμική αναλογία μεταξύ του κόστους μιας πετρελαιοκηλίδας και του μεγέθους ενός δεξαμενόπλοιου. Πράγματι, κάποιες από τις ακριβότερες πετρελαιοκηλίδες προκλήθηκαν από σχετικά μικρά δεξαμενόπλοια. Σε αυτές τις περιπτώσεις έπαιξε ρόλο το είδος του πετρελαίου που χύθηκε. Τέτοια παραδείγματα είναι οι πετρελαιοκηλίδες από τα ατυχήματα του NAKHODKA (Ιαπωνία, 1997) και ERIKA (Γαλλία, 1999) (IMO, Maritime Knowledge Center, 2012). Το παρακάτω διάγραμμα το επιβεβαιώνει.



Διάγραμμα 1 - Οι αποζημιώσεις που έχουν προκύψει ανά ατύχημα σε σχέση με την ποσότητα πετρελαίου που έχει χαθεί



Πηγή: <http://www.itopf.com/spill-compensation/cost-of-spills>

Στις περιπτώσεις που τα δημοσιευμένα στοιχεία είναι διαθέσιμα συνίσταται προσοχή καθώς ορισμένες εμφανώς ακριβές περιπτώσεις δύναται να παραποιήσουν τα αποτελέσματα της ανάλυσης. Η πιο ακριβή, στην ιστορία, πετρελαιοκηλίδα ανήκει στο EXXON VALDEZ (Αλάσκα, 1989/ 36.000 τόνοι). Το κόστος καθαρισμού της ακτής στοίχισε \$2,5 δις και το συνολικό κόστος (συμπεριλαμβανομένων των προστίμων, ποινών και αξιώσεων) έχουν κατά καιρούς εκτιμηθεί ότι αγγίζουν το ύψος των \$7 δις. Ωστόσο, οι δικαστικές υποθέσεις συνεχίζουν οπότε το τελικό κόστος παραμένει ακόμα άγνωστο. Το κόστος για την πετρελαιοκηλίδα του AMOCO CADIZ (Γαλλία, 1978/ 140.000 τόνοι) άγγιξε τα \$282 εκ., εκ των οποίων τα μισά ανήκουν σε δικαστικά έξοδα και δεδουλευμένους τόκους. Το κόστος από την πετρελαιοκηλίδα του BRAER (Αγγλία, 1993/ 85.000 τόνοι) έφτασε το \$83εκ. Το κόστος καθαρισμού της συγκεκριμένης περίπτωσης ήταν χαμηλό, καθώς το μεγαλύτερο του πετρελαίου διασκορπίστηκε φυσικά. Ωστόσο, δαπανήθηκαν περίπου \$61 εκ. για ζημιές στην αλιεία, κυρίως ως αποτέλεσμα

του κλεισίματος της αλιείας του σολομού. Το κόστος καθαρισμού για το SEA EMPRESS (Αγγλία, 1996/ 40.000 τόνοι) ήταν \$37εκ. ωστόσο, το συνολικό κόστος έφτασε τα \$60 εκ αφού προκλήθηκαν ζημιές σε όλους τους οικισμούς. Για το NAKHONDA (Ιαπωνία, 1997) η αποζημίωση διακανονίστηκε στα \$219 εκ. Τέλος, για το ERIKA (Γαλλία, 1999/25.000 τόνοι απαιτήσεις εξακολουθούν να υποβάλλονται καθώς ως τον Οκτώβριο του 2010 είχαν γίνει πληρωμές για 5939 υποθέσεις. Αντίθετα, 3 από τις μεγαλύτερες πετρελαιοκηλίδες όλων των εποχών (ATLANTIC EMPRESS, 1979/ 287.000 τόνοι), ABT SUMMER, 1991/ 260.000 τόνοι) και CASTILLO DE BELLVER, 1983/ 252.000 τόνοι), δεν είχαν υψηλό κόστος καθαρισμού και ζημιών διότι δεν ρύπαναν τις ακτές<sup>13</sup>.

#### 2.2.4. ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ - ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η μόλυνση σε παράκτιες περιοχές ιδιαίτερου φυσικού κάλλους είναι ένα κοινό χαρακτηριστικό πολλών πετρελαιοκηλίδων, που οδηγεί σε παρεμβολές στις ψυχαγωγικές δραστηριότητες, όπως η κολύμβηση, η κωπηλασία, το ψάρεμα και οι καταδύσεις. Η ευδαιμονία που υπήρχε στην περιοχή παύει να υπάρχει ή μειώνεται σημαντικά.

Μια από τις πλέον συνηθισμένες επιπτώσεις σε κοινωνικο-οικονομικό επίπεδο, είναι το πλήγμα που δέχεται ο τουρισμός. Συνήθως, τέτοιες περιοχές λόγω της γεωγραφικής τους θέσης έχουν αυξημένη τουριστική ανάπτυξη. Υπάρχουν ξενοδοχειακές μονάδες, καταστήματα και διάφορες τουριστικές επιχειρήσεις, άνθρωποι δηλαδή που ζουν από τον τουρισμό. Μέσω της ρύπανσης, πολλές φορές, πλήττεται ανεπανόρθωτα η περιοχή, χάνει την φυσική της ομορφιά και αίγλη με αποτέλεσμα να παύει να αποτελεί πόλο έλξης για τους τουρίστες. Αυτό θα έχει ως συνέπεια όλες οι παραπάνω τουριστικές επιχειρήσεις να δεχτούν μεγάλο πλήγμα, το οποίο θα μπορούσε να πάρει ακόμη και εθνικές διαστάσεις, αν ληφθεί υπόψη ότι για κάποιες χώρες ο τουρισμός αποτελεί βασικό έσοδο της οικονομίας τους. Ακόμη και η ανοικοδόμηση κατοικιών σε αυτές τις περιοχές θα σταματήσει πιθανόν, καθώς το μέρος θα χάσει σημαντικά από την προηγούμενη αίγλη του. Επίσης στις παραθαλάσσιες περιοχές που έχουν ρυπανθεί θα πρέπει να σταματήσει η αλιεία ή τουλάχιστον θα μειωθεί σημαντικά, λόγω των σοβαρότατων οικολογικών προβλημάτων που θα αντιμετωπίζει η περιοχή<sup>14</sup>.

---

<sup>13</sup> <http://www.itopf.com/spill-compensation/cost-of-spills>

<sup>14</sup> <http://www.itopf.com/marine-spills/effects/economic-impacts>

### *2.2.5 ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ<sup>15</sup>*

Όπως ήδη αναφέρθηκε, σε ένα ναυτικό ατύχημα υπάρχει και το ιδιωτικό κόστος και καταβάλλεται από την ίδια την εταιρεία είτε άμεσα είτε έμμεσα διαμέσου των ασφαλιστικών συμβολαίων. Στις περιπτώσεις που το ατύχημα έχει ως αποδέκτες τρίτους, το ιδιωτικό κόστος καταβάλλεται από τα P&I Clubs, άρα από όλη την ναυτιλιακή κοινότητα εφόσον αυτό διαχέεται σε όλες τις επιχειρήσεις του κλάδου.

Στο ιδιωτικό κόστος που επωμίζονται οι ναυτιλιακές μετά από ένα ατύχημα έρχονται να συμπεριληφθούν και μια σειρά από άλλα κόστη. Ένα από αυτά είναι το κόστος απώλειας ή ζημιάς του πλοίου. Η αποκατάσταση απαιτεί οικονομικούς πόρους οι οποίοι καταβάλλονται από την ίδια την εταιρεία. Επιπλέον, ένα ατύχημα μπορεί να προκαλέσει καθυστέρηση ή ακύρωση της μεταφορικής αποστολής ενός πλοίου. Αυτό είναι επόμενο να ζημιώνει την εταιρεία όσο το πλοίο επισκευάζεται λόγω του ότι παραμένει ανενεργό. Άρα σε κάθε περίπτωση υπάρχουν διαφυγόντα κέρδη τα οποία σίγουρα δεν είναι αμελητέα. Ακόμη, διάφορα κόστη επωμίζεται η εταιρεία από την ζημία ή την απώλεια (μερική ή ολική) του φορτίου.

Όλα τα παραπάνω αποτελούν κόστη τα οποία, με κάποιον τρόπο, είναι υπολογίσιμα. Ωστόσο, αυτό που δεν μπορεί να κοστολογήσει η ναυτιλιακή εταιρεία είναι το πόσο βλάπτεται η φήμη της και κατά συνέπεια η αξιοπιστία της.

### *2.3 Η ΥΠΟΘΕΤΗΣΗ ΚΑΝΟΝΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ*

Η ασφάλεια στην θαλάσσια μεταφορά χαρακτηρίζεται από έναν μεγάλο αριθμό συνθηκών, κανονισμών και μέτρων. Οι ναυτιλιακή βιομηχανία διαιρείται σύμφωνα με το επίπεδο του κινδύνου σε: υψηλού κινδύνου (επιβατηγά ferry και πετρελαιοφόρα) και χαμηλού κινδύνου (γενικά φορτία).

Τα επίπεδα ρύθμισης και σύνταξης των κανόνων είναι τρία: διεθνής, ευρωπαϊκά και εθνικά. Σκοπός της ενότητας αυτής δεν είναι να απαριθμήσει όλους τους κανόνες για την ασφάλεια στην ναυτιλία αλλά να περιγράψει τους σημαντικότερους αυτών.

Αυτό που είναι άξιο λόγου είναι πως οι κανονισμοί αποτελούν, στην πλειοψηφία τους, προϊόντα του reactive (εκ των υστέρων) χαρακτήρα των ναυτιλιακών αντιδράσεων στα κύρια

---

<sup>15</sup> <http://digilib.lib.unipi.gr/dspace/bitstream/unipi/1770/9/Provatas8.pdf>

ναυτικά ατυχήματα. Για αυτό τον λόγο είναι ιδιαίτερα ενδιαφέρον να δούμε την σύνδεση των ναυτικών ατυχημάτων με την αντίστοιχη νομοθεσία.

### *2.3.1 ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΠΙΠΕΔΟ*

Σε διεθνές επίπεδο, όπου στην περίπτωση αυτή ελέγχεται γενικά η θαλάσσια περιοχή, η Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών (United Nations General Assembly) υιοθέτησε την UNCLOS στις 10 Δεκεμβρίου 1982 στον Montego Bay (Τζαμάικα). Η Συνθήκη UNCLOS, που τέθηκε σε εφαρμογή στις 16 Νοεμβρίου 1994, είναι γνωστή και ως "Σύνταγμα της Θάλασσας". Ο σκοπός της Συνθήκης είναι τεράστιος, εξετάζει τα όρια των θαλάσσιων ζωνών (χωρικά ύδατα και παρακείμενες θαλάσσιες ζώνες, αποκλειστικά οικονομικές ζώνες, ηπειρωτική υφαλοκρηπίδα), το δικαίωμα της ναυσιπλοΐας, την ελευθερία και την ασφάλεια των θαλασσών και των ωκεανών, τη συντήρηση και τη διαχείριση των πηγών διαβίωσης, την προστασία και συντήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, την επιστημονική θαλάσσια έρευνα, και την τακτοποίηση διεκδικήσεων ή αμφισβητήσεων. Το διεθνές δικαστήριο (International Tribunal) που ελέγχει την νομοθεσία της θάλασσας ιδρύθηκε στο Αμβούργο και λειτουργεί από τον Οκτώβριο του 1996 (Ακούρου, 2007).

Προκειμένου να αντιμετωπιστούν θέματα ναυτιλίας, τα Ηνωμένα Έθνη δημιούργησαν τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO - International Maritime Organization) το 1948 κατά τη διάρκεια μιας Διεθνούς Διάσκεψης στη Γενεύη. Ο IMO, που ιδρύθηκε και εγκαθίσταται στο Λονδίνο, έχει συμβουλευτικό χαρακτήρα. Στόχος του είναι η διευκόλυνση της συνεργασίας μεταξύ των κυβερνήσεων σε τεχνικά ζητήματα που επηρεάζουν τη ναυτιλία και σχετίζονται με την ναυτική ασφάλεια και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Έργο του είναι η ανάπτυξη ενός συνόλου Συνθηκών, Κωδίκων και Προτάσεων που μπορούσαν να υιοθετηθούν από τις κυβερνήσεις των κρατών μελών (Θεοτοκάς, 2000). Στην συνέχεια θα αναφερθούν οι σημαντικότερες.

Η Διεθνής Συνθήκη για την Προστασία της Ζωής στη Θάλασσα (Safety of Life at Sea - SOLAS), αποτελεί την πιο σημαντική από τις συμφωνίες που αφορούν την ασφάλεια στην θάλασσα και με την τροποποιημένη της μορφή τέθηκε σε ισχύ το 1980. Στα χρόνια που ακολούθησαν έγιναν τροποποιήσεις και προστέθηκαν νέα κεφάλαια. Η σύμβαση θέτει τα ελάχιστα πρότυπα για την ασφαλή κατασκευή, εξοπλισμό και λειτουργία του πλοίου (Θεοτοκάς,

2000). Το ατύχημα του Τιτανικού οδήγησε στην υιοθέτηση διαφόρων σχεδίων της SOLAS (παρότι υιοθετήθηκε το 1980, τα πρώτα σχέδια έγιναν το 1914) (Γουλιέλμος, Γκιζιάκης, 2005).

Η Διεθνής Σύμβαση για τη Ρύπανση της Θάλασσας από τα πλοία MARPOL 73/78 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships), τέθηκε σε ισχύ το 1983 και καλύπτει την ατυχηματική και λειτουργική ρύπανση από πετρέλαιο, χημικά, συσκευασμένα φορτία, λύματα και απορρίμματα. Αποσκοπεί στην πλήρη εξάλειψη της διεθνούς ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την ελαχιστοποίηση της ατυχηματικής ρύπανσης και καθιερώνει γενικής εφαρμογής σταθερές και αυστηρά μέτρα ελέγχου σε ορισμένες διεθνώς καθορισμένες περιοχές (Θεοτοκάς, 2000). Αυτό που οδήγησε στην υιοθέτηση της MARPOL ήταν το ατύχημα του TORREY CANYON<sup>16</sup> το 1967 (Γουλιέλμος, Γκιζιάκης, 2005).

Η Διεθνής Συνθήκη για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Διπλωμάτων και Βαρδιών των ναυτικών 1978 (STCW - Standards of Training, Certification and Watchkeeping) έθεσε τις βασικές απαιτήσεις για την εκπαίδευση, την πιστοποίηση και τη βάρδια των ναυτικών σε διεθνές επίπεδο. Τα κράτη που υπογράφουν την συνθήκη είναι υποχρεωμένα να διαθέτουν τους απαραίτητους πόρους για την εκπαίδευση και την έκδοση των πιστοποιητικών, έτσι ώστε να μπορούν αυτά να γίνονται αποδεκτά από όλες τα κράτη - σημαίες. Σε διαφορετική περίπτωση, τα πιστοποιητικά που εκδίδουν δεν θα είναι αποδεκτά και οι ναυτικοί των κρατών αυτών δεν θα επιλέγονται από τους πλοιοκτήτες γιατί τα πλοία τους θα υφίστανται τις συνέπειες των ελέγχων του Port State Control (κράτος ελλιμενισμού) (Θεοτοκάς, 2000).

Ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (International Safety Management Code - ISM), στοχεύει στη διασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα, στην πρόληψη των ανθρωπίνων απωλειών ή τραυματισμών και στην αποφυγή πρόκλησης βλαβών στο θαλάσσιο περιβάλλον και επιβάλλει την εφαρμογή συγκεκριμένων και γνωστών πολιτικών, κανόνων και διαδικασιών στη ναυτιλιακή επιχείρηση και στο πλοίο. Η ναυτιλιακή επιχείρηση είναι υποχρεωμένη να διατηρεί ένα Σύστημα Διοίκησης της Ασφάλειας (Safety Management System) που να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του Κώδικα, το οποίο να αποτελεί οργανικό τμήμα της οργάνωσης της επιχείρησης. Παράλληλα το κάθε πλοίο πρέπει να διαθέτει ένα Πιστοποιητικό Διοίκησης της Ασφάλειας (Safety Management Certificate) το οποίο να αποδεικνύει ότι το πλοίο διοικείται σύμφωνα με το Safety Management System της εταιρείας. Ο ISM Code αποτελεί κεφάλαιο της

---

<sup>16</sup> Το TORREY CANYON προσάραξε σε έναν ύφαλο κοντά στις ακτές της Αγγλίας στις 18 Μαρτίου 1967. Σύντομα χιλιάδες τόνοι πετρελαίου διέρρευσαν και μέσα στις επόμενες 12 μέρες το σύνολο του φορτίου, περίπου 112.000 τόνοι αργού πετρελαίου χύθηκαν στην θάλασσα. Πηγή: <http://www.itopf.com/information-services/data-and-statistics/case-histories/tlist.html>

διεθνούς σύμβασης SOLAS (Θεοτοκάς, 2000). Ένα από τα αίτια τα οποία πιστεύεται ότι έχουν συντελέσει στη δημιουργία του ISM Code ήταν το ατύχημα του πλοίου Herald of Free Enterprise (HFE)<sup>17</sup> το 1987. Θεωρείται ότι η περίπτωση του HFE ήταν η αιτία για την απόφαση του 647 του IMO (A 16/Res. 647 της 20/11/1989) στη προαιρετική δηλαδή εφαρμογή του ISM Code. Το ατύχημα αυτό θεωρείται σημαντικό γιατί έθεσε σε πρώτη επίσημη αμφισβήτηση τα πρότυπα ασφαλείας που ίσχυαν μέχρι το 1987 (Γουλιέλμος, Γκιζιάκης, 2005).

Τέλος, στην OPA (Oil Pollution Act) του 1990, που αφορά στη στελέχωση και διοίκηση των πλοίων στην ξηρά και εν πλώ, οδήγησε το ατύχημα του Exxon Valdez (1989)<sup>18</sup> στην Αλάσκα (Γουλιέλμος, Γκιζιάκης, 2005). Επέβαλε, μεταξύ άλλων, διπλά τοιχώματα ή πυθμένες σε δεξαμενόπλοια που επισκέπτονται τις ΗΠΑ (Ψαραύτης, Λυρίδης, Βεντικός, 2007).

### 2.3.2 ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ<sup>19</sup>

Τα τελευταία χρόνια, οι οδηγίες και οι κανονισμοί της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) έχουν βελτιώσει κατά πολύ τα πρότυπα ασφάλειας στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών. Οι βελτιώσεις προήλθαν κυρίως από τις τρεις δέσμες νομοθετικών προτάσεων που εγκρίθηκαν μετά τα ατυχήματα των πλοίων Erika (1999) και Prestige (2002).

Η ασφάλεια στη θάλασσα βρίσκεται στο επίκεντρο της πολιτικής στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών, με στόχο την προστασία των επιβατών και των μελών του πληρώματος καθώς και του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των παράκτιων περιοχών. Έχοντας υπόψη την παγκόσμια διάσταση των θαλάσσιων μεταφορών ο IMO, όπως είδαμε, αναπτύσσει πρότυπα ασφαλείας ενιαία και αναγνωρισμένα σε παγκόσμιο επίπεδο. Η άμεση τροποποίηση της νομοθεσίας της ΕΕ ώστε να ληφθούν υπόψη αυτές οι διεθνείς συμφωνίες αποτελεί ουσιώδη στόχο της πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές.

Η συμβολή της ΕΕ συνίσταται κυρίως στη μεταφορά των διεθνών κανονισμών στο δίκαιο της ΕΕ, για να τους προσδώσει νομική ισχύ και να διασφαλίσει την ενιαία εφαρμογή τους

---

<sup>17</sup> Το πλοίο ήταν ένα επιβατηγό οχηματογωγό, το οποίο ανετράπη στη θάλασσα μετά τον απόπλου του από το βέλγικο λιμάνι Zeebrugge. Το αποτέλεσμα ήταν να χαθούν 188 άτομα εκ των οποίων τα 38 άνηκαν στο πλήρωμα του πλοίου. Το ατύχημα του HFR συνέβη γιατί υπήρχε πρόβλημα στην στεγανότητα του πλοίου (Γουλιέλμος, Γκιζιάκης, 2005)

<sup>18</sup> Το Exxon Valdez προσάραξε σε ύφαλο στην Αλάσκα και ρύπανε την περιοχή με τουλάχιστον 240.000 βαρέλια αργού πετρελαίου (Γουλιέλμος, Γκιζιάκης, 2005).

<sup>19</sup> [http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/el/displayFtu.html?ftuId=FTU\\_5.6.11.html](http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/el/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.11.html)

σε όλα τα κράτη μέλη. Οι βασικοί άξονες της πολιτικής της ΕΕ<sup>20</sup> για την ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές είναι<sup>21</sup>:

- ο ανθρώπινος παράγοντας,
- το θαλάσσιο περιβάλλον,
- η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας
- ο έλεγχος από το κράτος ελλιμενισμού (Port State Control/ PSC), και
- οι νηογνώμονες

Τα ναύαγια των πλοίων Erika και Prestige, πυροδότησαν σημαντικές εξελίξεις και οι προδιαγραφές της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ασφάλεια στη θάλασσα έγιναν ακόμη αυστηρότερες. Μετά το ναύαγιο του Erika στις 12 Δεκεμβρίου 1999, η Ευρωπαϊκή Ένωση ενίσχυσε σημαντικά το νομοθετικό της πλαίσιο αναφορικά με την καταπολέμηση των σημαίων ευκαιρίας με σκοπό την καλύτερη προστασία των ευρωπαϊκών υδάτων έναντι των κινδύνων των θαλάσσιων πετρελαϊκών ατυχημάτων.

Δύο είναι σεντ των νομοθετικών προτάσεων που υποβλήθηκαν από την Επιτροπή , το πακέτο "Erika I" (Μάρτιος 2000 ) και το πακέτο Erika II (Δεκέμβριος 2002 ). Τα εν λόγω νομοθετικά πακέτα είχαν δύο σκοπούς: αρχικά την ενίσχυση της υφιστάμενης νομοθεσίας αναφορικά με τον έλεγχο του κράτους λιμένα/ port state control και την παρακολούθηση των νηογνώμωνων και δεύτερον την επιτάχυνση της σταδιακής απόσυρσης των πετρελαιοφόρων πλοίων μονού τοιχώματος, την βελτίωση της ναυτιλίας στα ευρωπαϊκά ύδατα, την δημιουργία ενός Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA - European Maritime Safety Agency) καθώς και την δημιουργία ενός συμπληρωματικού ταμείου αποζημίωσης για ζημιές ρύπανσης από το πετρέλαιο (COPE Fund).

Εκτός από την πρόταση σχετικά με την αποζημίωση των θυμάτων πετρελαιοκηλίδων, όπου τα κράτη μέλη προτίμησαν να περάσει τον φάκελο στον αρμόδιο διεθνή φορέα (τον IMO) , όλα τα άλλα μέτρα έχουν υιοθετηθεί από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

---

<sup>20</sup> Στα κεφάλαια που θα ακολουθήσουν θα αναλυθούν διεξοδικά όλοι αυτοί οι παράγοντες

<sup>21</sup> Directorate-General for Energy and Transport, 2009, Overview of EU Maritime Policy and its Implementation

## 1. Η δέσμη νομοθετικών μέτρων «Erika I» - Απομάκρυνση δεξαμενοπλοίων μονού κύτους<sup>22</sup>.

Το ναύαγιο του ERIKA, του εικοσιπεντάχρονου δεξαμενοπλοίου με Μαλτέζικη σημαία, το 1999 επέδρασε ως καταλύτης για την νομοθεσία σχετικά με την θαλάσσια ασφάλεια, στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Αρχικά, ενίσχυσε την υφιστάμενη νομοθεσία αναφορικά με το Port State Control. Η θαλάσσια ασφάλεια δεν διαφέρει από την οδική ασφάλεια: "ο κίνδυνος της αστυνομίας" αποτελεί το καλύτερο μέσο αποτροπής ατυχημάτων. Έπειτα, οι κυβερνήσεις μεταβιβάζουν την αρμοδιότητα διενέργειας δομικών ελέγχων ασφαλείας στα πλοία σε εταιρείες οι οποίες είναι γνωστές ως "νηογνώμονες" και οι οποίες διαθέτουν την απαραίτητη τεχνική εμπειρογνωμοσύνη. Η Ευρωπαϊκή Ένωση όμως αποφάσισε ότι οι εταιρείες αυτές θα πρέπει στο εξής να συμμορφώνονται με υψηλότερα πρότυπα ποιότητας.

Τέλος, το ιδιαίτερα σημαντικό είναι ότι έθεσε ένα χρονοδιάγραμμα για την απόσυρση των πετρελαιοφόρων πλοίων μονού τοιχώματος δεδομένου ότι εκείνα του διπλού τοιχώματος εξασφαλίζουν καλύτερη περιβαλλοντική προστασία σε περίπτωση ατυχήματος. Η απομάκρυνση θα γίνονταν σταδιακά με χρονικό ορίζοντα το 2026. Ωστόσο, η Ευρωπαϊκή Ένωση άσκησε πιέσεις ως προς το συγκεκριμένο ζήτημα και πέτυχε την επίσπευση της απαγόρευσης εισόδου των πετρελαιοφόρων μονού κύτους στα ύδατα της.

Η Επιτροπή εξέφρασε την έντονη λύπη της που το χρονοδιάγραμμα που είχε προταθεί αρχικά δεν εφαρμόστηκε καθώς με αυτόν τον τρόπο θα είχε αποφευχθεί το ατύχημα του Prestige. Σύμφωνα με τον κανονισμό που εγκρίθηκε τελικά το Prestige θα έπαυε την λειτουργία του τον Μάρτιο του 2005 το αργότερο. Αν το χρονοδιάγραμμα που είχε προταθεί αρχικά από την Επιτροπή, είχε επικυρωθεί, το Prestige θα έπαυε την λειτουργία του την 1<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου 2002.

## 2. Η δέσμη νομοθετικών μέτρων «Erika II» - Επιστημονική υποστήριξη και επικοινωνία <sup>23</sup>.

Τον Ιούνιο του 2002 εγκρίθηκαν δύο περαιτέρω μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα. Το Κοινοβούλιο χαιρέτισε θερμά τη δημιουργία Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA - European Maritime Safety Agency). Επίσης συγκροτήθηκε

---

<sup>22</sup> European Commission, Directorate General for Energy and Transport, 8 January 2003, Prestige Accident, Press package

<sup>23</sup> European Commission, Directorate General for Energy and Transport, 8 January 2003, Prestige Accident, Press package



σύστημα πληροφόρησης της ΕΕ που επιτρέπει την αποτελεσματικότερη παρακολούθηση της θαλάσσιας κυκλοφορίας. Τα πλοία που πλέουν σε ύδατα της ΕΕ θα πρέπει να έχουν συστήματα αναγνώρισης που αυτόματα θα επικοινωνούν με τις λιμενικές αρχές. Τα δεδομένα για επικίνδυνα φορτία θα κυκλοφορούν ευκολότερα, ενώ τα κράτη-μέλη θα έχουν μεγαλύτερες εξουσίες να παρεμβαίνουν εάν συμβαίνει ατύχημα ή υπάρχει κίνδυνος ρύπανσης. Ο επιδιωκόμενος στόχος είναι συνεπώς για την Ευρωπαϊκή Ένωση να αποκτήσει τα μέσα που θα της επιτρέψουν καλύτερη επιτήρηση και έλεγχο της θαλάσσιας κυκλοφορίας στα ανοιχτά των ακτών της καθώς και δυνατότητα αποτελεσματικότερης παρέμβασης σε περίπτωση κρίσης στη θάλασσα.

### 3. Τρίτο Νομοθετικό Πακέτο - Third Maritime Safety Package

Το Τρίτο Νομοθετικό Πακέτο για την ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές υιοθετήθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στις 11 Μαρτίου 2009. Με την υιοθέτηση των δύο προηγούμενων πακέτων (Erika I,II), η Ευρωπαϊκή Ένωση έστειλε ένα ηχηρό μήνυμα ότι η υποβαθμισμένη ναυτιλία δεν είναι ανεκτή. Το 2005, έγινε σαφές ότι πολλά ακόμα έπρεπε να επιτευχθούν προς την κατεύθυνση αυτή δίχως την αναμονή της επόμενης καταστροφής.

Το Τρίτο Νομοθετικό Πακέτο τέθηκε σε λειτουργία τον Νοέμβριο του 2005 με κύριο στόχο την αποκατάσταση της ανταγωνιστικότητας του τομέα με την ταυτόχρονη ωφέλεια των επιχειρήσεων εκείνων που τηρούν και σέβονται τα πρότυπα ασφάλειας.

Περισσότερο από τρία χρόνια αργότερα, με την υιοθέτηση των μέτρων που προτείνονται στην τρίτη δέσμη για την ασφάλεια στη θάλασσα, ένα σημαντικό βήμα έχει επιτευχθεί τόσο για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των υφιστάμενων μέτρων τόσο για την πρόληψη των ατυχημάτων όσο και τη διαχείριση των συνεπειών τους, στην περίπτωση που το χειρότερο ήταν να συμβεί<sup>24</sup>. Μέσω του πακέτου αυτού υιοθετήθηκαν μέτρα για τις εξής κατηγορίες:

- την ποιότητα των σημαιοών,
- τους νηογνώμονες,
- το Port State Control (έλεγχος από το κράτος ελλιμενισμού),
- την παρακολούθηση της κυκλοφορίας των πλοίων και την παροχή βοήθειας σε πλοία που χρήζουν συνδρομής,
- την έρευνα των ατυχημάτων,

---

<sup>24</sup> [http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/safety/third\\_maritime\\_safety\\_package\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/safety/third_maritime_safety_package_en.htm)

- την ευθύνη των μεταφορέων, και
- την ασφάλιση.

### 2.3.2.1 Ο ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ (EMSA - EUROPEAN MARITIME SAFETY AGENCY)<sup>25</sup>

Με πρωτοβουλία της Επιτροπής στα πλαίσια της δέσμης μέτρων Erika II ιδρύθηκε το 2002 (Κανονισμός 1406/2002<sup>26</sup>) ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για τη Θάλασσα (European Maritime Safety Agency - EMSA) με σκοπό να παρέχει στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την Επιτροπή τεχνική και επιστημονική βοήθεια, με στόχο την ορθή εφαρμογή της ευρωπαϊκής νομοθεσίας στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα, τον έλεγχο της εφαρμογής της νομοθεσίας και την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητάς της. Ο Οργανισμός εξασφαλίζει υψηλό, ενιαίο και αποτελεσματικό επίπεδο ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, πρόληψης της ρύπανσης και αντιμετώπισης της ρύπανσης που προκαλείται από τα πλοία στην Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ).

Ο EMSA, που εδρεύει στην Λισσαβόνα, διαθέτει νομική προσωπικότητα και είναι αρμόδιος για τα ακόλουθα:

- να συνδράμει την Επιτροπή στον εκσυγχρονισμό, την ανάπτυξη και την αποτελεσματική εφαρμογή της νομοθεσίας της ΕΕ στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα, της πρόληψης της ρύπανσης και της αντιμετώπισης της ρύπανσης που προκαλείται από τα πλοία,
- να συνεργάζεται με τις χώρες της ΕΕ προκειμένου να οργανώσει, ανά περίπτωση, συναφείς δραστηριότητες κατάρτισης και να τους παρέχει τεχνική βοήθεια για την εφαρμογή της νομοθεσίας της ΕΕ,
- να παρέχει στην Επιτροπή και τις χώρες της ΕΕ αντικειμενικές, αξιόπιστες και συγκρίσιμες πληροφορίες καθώς και δεδομένα που αφορούν την ασφάλεια στη θάλασσα χάρη στη συλλογή, καταγραφή και αξιολόγηση τεχνικών δεδομένων στους τομείς της ασφάλειας στη θάλασσα, της θαλάσσιας κυκλοφορίας, της θαλάσσιας ρύπανσης, χάρη στη συστηματική αξιοποίηση των υφιστάμενων βάσεων δεδομένων, και μάλιστα στην ανάπτυξη πρόσθετων βάσεων δεδομένων,

<sup>25</sup> [http://europa.eu/legislation\\_summaries/transport/bodies\\_objectives/l24245\\_el.htm#amendingact](http://europa.eu/legislation_summaries/transport/bodies_objectives/l24245_el.htm#amendingact)

<sup>26</sup> Κανονισμός 1406/2002, της 27<sup>ης</sup> Ιουνίου 2002

- να συνδράμει την Επιτροπή στη δημοσίευση, σε εξαμηνιαία βάση, των πληροφοριών που αφορούν πλοία στα οποία απαγορεύτηκε η είσοδος σε λιμένες της ΕΕ, αλλά και τις χώρες της ΕΕ για τη βελτίωση του εντοπισμού και της δίωξης των πλοίων που ευθύνονται για παράνομες απορρίψεις ρύπων·
- να αναλαμβάνει καθήκοντα που συνδέονται με την επιτήρηση της ναυσιπλοΐας και της θαλάσσιας κυκλοφορίας που υπάγεται στην οδηγία 2002/59/ΕΚ, με στόχο τη διευκόλυνση της συνεργασίας των χωρών της ΕΕ και της Επιτροπής στον τομέα αυτό
- να εκπονεί κοινή μεθοδολογία για τη διερεύνηση των θαλασσίων ατυχημάτων, σε συνεργασία με την Επιτροπή και τις χώρες της ΕΕ
- να παρέχει τεχνική βοήθεια στις χώρες που είναι υποψήφιας προς ένταξη στην ΕΕ, για την εφαρμογή της ευρωπαϊκής νομοθεσίας στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα, συμπεριλαμβανόμενης της οργάνωσης κατάλληλων δράσεων κατάρτισης.

Κατόπιν αίτησης της Επιτροπής και με συμφωνία των οικείων χωρών της ΕΕ, ο EMSA δύναται να αποφασίσει τη σύσταση των περιφερειακών κέντρων που είναι αναγκαία για την εκτέλεση των καθηκόντων που συνδέονται με την εποπτεία της ναυσιπλοΐας και της θαλάσσιας κυκλοφορίας και ιδίως για τη διασφάλιση των βέλτιστων συνθηκών κυκλοφορίας στις ευαίσθητες ζώνες. Ο EMSA εκπροσωπείται από τον γενικό διευθυντή του. Το προσωπικό του EMSA αποτελείται από υπαλλήλους της ΕΕ και των χωρών της ΕΕ που έχουν διορισθεί ή αποσπασθεί στον EMSA σε προσωρινή βάση και από υπαλλήλους που προσλαμβάνονται από τον EMSA.

Το διοικητικό συμβούλιο του EMSA αποτελείται από έναν εκπρόσωπο από κάθε χώρα της ΕΕ και τέσσερις εκπροσώπους της Επιτροπής, καθώς και από τέσσερις επαγγελματίες των πλέον ενδιαφερομένων κλάδων, οι οποίοι διορίζονται από την Επιτροπή και δεν διαθέτουν δικαίωμα ψήφου. Η θητεία τους είναι 5ετής, ανανεώσιμη άπαξ.

Ο γενικός διευθυντής του EMSA είναι παντελώς ανεξάρτητος στην άσκηση των καθηκόντων του, με την επιφύλαξη των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων της Επιτροπής και του διοικητικού συμβουλίου. Ασκεί τα καθήκοντα του διαχειριστή του EMSA και, υπό αυτή του την ιδιότητα, είναι επιφορτισμένος με την κατάρτιση και εκτέλεση του προϋπολογισμού και του προγράμματος εργασίας, καθώς και με όλα τα θέματα προσωπικού. Ο εκτελεστικός διευθυντής του EMSA διορίζεται από το διοικητικό συμβούλιο για 5ετή θητεία, ανανεώσιμη μία φορά.

Ο προϋπολογισμός του EMSA αποτελείται, στο μεγαλύτερο τμήμα του, από μια συνεισφορά της ΕΕ και κάθε χώρας εκτός ΕΕ που συμμετέχει στις εργασίες και, αφετέρου, από τα τέλη για εκδόσεις, δραστηριότητες κατάρτισης και κάθε άλλη υπηρεσία που παρέχει ο EMSA. Ο δημοσιονομικός έλεγχος εκτελείται από τον δημοσιονομικό ελεγκτή της Επιτροπής. Εντός πέντε ετών από την έναρξη λειτουργίας του EMSA, το διοικητικό συμβούλιο αναθέτει σε εξωτερικό ανεξάρτητο φορέα τη διεξαγωγή αξιολόγησης της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

Οι χώρες εκτός ΕΕ που επιθυμούν να συμμετάσχουν στη λειτουργία του EMSA πρέπει να υιοθετήσουν και να θέσουν σε εφαρμογή το ευρωπαϊκό δίκαιο που εφαρμόζεται σε όλους τους τομείς δραστηριότητας του EMSA.

Με την πάροδο του χρόνου υιοθετήθηκαν τροποποιήσεις στον αρχικό Κανονισμό ίδρυσης του EMSA. Η πρώτη επήλθε ένα χρόνο μετά με την υιοθέτηση του Κανονισμού αριθ. 1644/2003<sup>27</sup>. Ένα χρόνο αργότερα υπήρξε μια ακόμα τροποποίηση προκειμένου για την ανάληψη πρόσθετης Κοινοτικής δράσης, όχι μόνο για την πρόληψη της ρύπανσης αλλά και στον τομέα της απορρύπανσης. Στη βάση αυτή υιοθετήθηκε ο Κανονισμός αριθ. 724/2004<sup>28</sup> ο οποίος ενίσχυε το ρόλο του Οργανισμού, προβλέποντας ότι (Θεοδωρόπουλος, Λεκάκου, Παλλής, 2006):

- Ο Οργανισμός πρέπει να έχει κατάλληλα εργαλεία για τη στήριξη των μέσων αντιμετώπισης της ρύπανσης, που διαθέτουν τα κράτη μέλη. Σε περίπτωση ακούσιας ρύπανσης, ο Οργανισμός οφείλει να συνδράμει το πληγέν κράτος μέλος υπό τη δικαιοδοσία του οποίου θα διενεργηθούν οι διαδικασίες απορρύπανσης.
- Ο Οργανισμός είναι αρμόδιος για την κατάρτιση, σε συνεργασία με την Επιτροπή, προγράμματος δράσης για την προετοιμασία του Οργανισμού σε θέματα ρύπανσης, καθώς και για δραστηριότητες του σε θέματα αντιμετώπισης ρύπανσης.
- Τρίτες χώρες εφόσον επιθυμούν να συμμετάσχουν στον Οργανισμό καλούνται να υιοθετήσουν και να εφαρμόσουν το Κοινοτικό δίκαιο σε όλους τους τομείς αρμοδιότητας του Οργανισμού.

---

<sup>27</sup> Κανονισμός 1644/2003, της 22ας Ιουλίου 2003

<sup>28</sup> Κανονισμός 724/2004, της 31<sup>ης</sup> Μαρτίου 2004

Τέλος, το 2006 επήλθε μια ακόμα τροποποίηση του Κανονισμού αριθ. 1406/2002 με την υιοθέτηση του Κανονισμού αριθ. 1891/2006<sup>29</sup> ο οποίος ρύθμιζε αναλυτικά τη χρηματοδοτική συνδρομή της Κοινότητας στον προϋπολογισμό του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας, για την εκτέλεση των καθηκόντων που του έχουν ανατεθεί στο πεδίο της αντιμετώπισης της ρύπανσης από τα πλοία και των άλλων συναφών δράσεων.

---

<sup>29</sup> Κανονισμός 1891/2006, της 18<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 2006

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup>

### ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

#### 3.1 ΚΟΙΝΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Οι μεταφορές είναι μία από τις πρώτες κοινές πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης<sup>30</sup>. Διέπεται από τον τίτλο VI (άρθρα 90 μέχρι 100 της συνθήκης για τη λειτουργία της ΕΕ). Από τη θέση σε ισχύ της συνθήκης της Ρώμης το 1958, η πολιτική αυτή επικεντρώθηκε στην εξάλειψη των εμποδίων στα σύνορα μεταξύ των κρατών μελών, και με αυτόν τον τρόπο συνέβαλε στην ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων και των αγαθών. Η ενιαία αγορά αποτέλεσε μία πραγματική καμπή στην κοινή πολιτική μεταφορών. Από τη Λευκή Βίβλο του 2001<sup>31</sup> (που αναθεωρήθηκε το 2006<sup>32</sup>), η πολιτική αυτή προσανατολίστηκε προς μία αρμονική και συνεπή ανάπτυξη των διαφόρων τρόπων μεταφοράς, ιδίως μέσα από τη συντροπικότητα, δηλαδή τη χρήση κάθε τρόπου μεταφοράς (χερσαίου, θαλάσσιου ή εναέριου) με τον πλέον αποτελεσματικό τρόπο<sup>33</sup>.

Προτεραιότητα δόθηκε στη δημιουργία μιας κοινής αγοράς μεταφορών, δηλαδή στην υλοποίηση της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών και στο άνοιγμα των αγορών στον τομέα των μεταφορών. Η διαδικασία ανοίγματος των αγορών στον τομέα των μεταφορών αφορά επίσης τη διαμόρφωση δίκαιων συνθηκών ανταγωνισμού, τόσο για τους επιμέρους τρόπους μεταφοράς όσο και διατροπικά. Για τον λόγο αυτό, η εναρμόνιση των εθνικών νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων, συμπεριλαμβανομένων των τεχνικών, κοινωνικών και φορολογικών πλαισίων, αποκτά συν τω χρόνω ολοένα και μεγαλύτερη σημασία.

---

<sup>30</sup> Μαζί με την αγροτική πολιτική και την εξωτερική εμπορική πολιτική

<sup>31</sup> Λευκή Βίβλος που υποβλήθηκε από την Επιτροπή στις 12 Σεπτεμβρίου 2001: «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών» Η Επιτροπή πρότεινε περίπου εξήντα μέτρα για να δημιουργηθεί ένα σύστημα μεταφορών, το οποίο θα επιτρέψει να εξισορροπηθούν οι διάφοροι τρόποι μεταφοράς, να ανασυγκροτηθούν οι σιδηρόδρομοι, να προωθηθούν οι θαλάσσιες και ποτάμιες μεταφορές και να ελεγχθεί η αύξηση των αερομεταφορών. Εν προκειμένω, η Λευκή Βίβλος ανταποκρίνονταν στη στρατηγική της αειφόρου ανάπτυξης που αποφάσισε το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Göteborg τον Ιούνιο του 2001.

<sup>32</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο της 22ας Ιουνίου 2006 σχετικά με την Ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου του 2001 για τις μεταφορές «Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση - Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας»

<sup>33</sup> [http://europa.eu/legislation\\_summaries/transport/index\\_el.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/transport/index_el.htm)

Η επιτυχής ολοκλήρωση της ευρωπαϊκής εσωτερικής αγοράς, η κατάργηση των εσωτερικών συνόρων, οι μειούμενες τιμές των υπηρεσιών μεταφορών λόγω του ανοίγματος και της ελευθέρωσης των αγορών, καθώς και οι μεταβολές στα συστήματα παραγωγής και αποθήκευσης οδήγησαν σε διαρκή αύξηση των παρεχόμενων μεταφορών. Οι μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων υπερδιπλασιάστηκαν τα τελευταία 30 χρόνια. Εντούτοις, ο ιδιαίτερος αποδοτικός και δυναμικός από οικονομική άποψη τομέας των μεταφορών βρίσκεται αντιμέτωπος με ολοένα και εντονότερες κοινωνικές και περιβαλλοντικές συνέπειες. Η αρχή της «βιώσιμης κινητικότητας» απέκτησε ολοένα και μεγαλύτερη σημασία.

Η εν λόγω αρχή αφορά δύο διαφορετικά είδη στόχων. Αφενός η διασφάλιση μιας οικονομικά προσιτής και αποδοτικής κυκλοφορίας εμπορευμάτων και επιβατών αποτελεί καίριο στοιχείο μιας ανταγωνιστικής εσωτερικής αγοράς και θεμέλιο της ελεύθερης κυκλοφορίας των προσώπων. Αφετέρου, πρέπει να καλυφθούν ολοένα και μεγαλύτερες μεταφορικές ανάγκες και, κατά συνέπεια, να ελαχιστοποιηθούν τα εξωτερικά κόστη που συνδέονται με αυτές όπως τα ατυχήματα, οι παθήσεις του αναπνευστικού συστήματος, η κλιματική αλλαγή, ο θόρυβος, η επιβάρυνση του περιβάλλοντος ή η κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Οι στόχοι της πολιτικής των μεταφορών είναι<sup>34</sup>:

- αποσύνδεση της κινητικότητας από τα δευτερογενή αποτελέσματά της, τα οποία είναι η συμφόρηση, τα ατυχήματα και η ρύπανση,
- βελτιστοποίηση των δυνατοτήτων που διαθέτει κάθε τρόπος μεταφοράς. Δεν αξιοποιούνται πλήρως οι δυνατότητες ορισμένων τρόπων μεταφοράς, όπως η εσωτερική ναυσιπλοΐα,
- προώθηση της καθαρής πρόωσης και ενθάρρυνση της χρήσης μεταφορών φιλικότερων προς το περιβάλλον, ασφαλέστερων και αποδοτικότερων από ενεργειακή άποψη,
- προώθηση της συντροπικότητας, ήτοι της αποτελεσματικής χρήσης των διαφόρων τρόπων μεταφοράς, του καθένα χωριστά και των συνδυασμών τους, με σκοπό τη βέλτιστη χρήση των πόρων.

Για την ομαλή υλοποίηση των στόχων αυτών, καθορίστηκαν τέσσερις πυλώνες για την πολιτική μεταφορών, οι οποίοι είναι:

- η κινητικότητα προσώπων και επιχειρήσεων σε όλη την Ένωση,

---

<sup>34</sup>[http://europa.eu/legislation\\_summaries/employment\\_and\\_social\\_policy/eu2020/growth\\_and\\_jobs/12446\\_1\\_el.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/employment_and_social_policy/eu2020/growth_and_jobs/12446_1_el.htm)

- η προστασία του περιβάλλοντος, η ασφάλεια ενεργειακού εφοδιασμού, καθώς και η τήρηση των ελάχιστων προτύπων εργασίας και η προστασία επιβατών και πολιτών,
- η καινοτομία, η οποία πρέπει να στηριχθεί στην επίτευξη των δύο προηγούμενων στόχων, καθιστώντας τη δραστηριότητα του τομέα των μεταφορών αποτελεσματικότερη και βιωσιμότερη,
- η δράση στη διεθνή σκηνή, με σκοπό να συμπαραταχθούν οι τρίτες χώρες με τους στόχους αυτούς.

### *3.1.1 ΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΜΕΡΟΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ*

Παρά το γεγονός ότι οι μεταφορές αποτέλεσαν αναπόσπαστο τμήμα της Συνθήκης ίδρυσης της ΕΕ, στην πραγματικότητα η Κοινή Πολιτική Μεταφορών απέχει πολύ από τους αρχικούς τους στόχους αφού η ΕΕ προσανατολίστηκε, στην αρχή τουλάχιστον, στην δημιουργία μιας κοινής πολιτικής για τις χερσαίες μεταφορές - οδικές, σιδηροδρομικές και ποτάμιες - εξαιρώντας τις θαλάσσιες και εναέριες μεταφορές<sup>35</sup>. Η έννοια της κοινής πολιτικής των μεταφορών περιοριζόταν, επομένως, από την αρχή σε μόνες τις χερσαίες μεταφορές και, ακριβέστερα, δεδομένης της ειδικής κατάστασης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των πλωτών οδών, σε μόνες τις οδικές μεταφορές<sup>36</sup>.

Η διεύρυνση της ΕΕ, με την εισχώρηση της Δανίας, της Ιρλανδίας και της Μεγάλης Βρετανίας, το 1973 αύξησε τη σχετική σημασία των θαλάσσιων μεταφορών. Ο κύριος όγκος τους εμπορίου μεταξύ των τριών νέων κρατών - μελών και της υπόλοιπης Ευρώπης μεταφέρονταν δια θαλάσσης. Το θαλάσσιο εμπόριο αντιστοιχούσε σε 25% του εμπορίου μεταξύ των εννέα κρατών - μελών έναντι 8% μεταξύ των έξι ιδρυτικών μελών<sup>37</sup> της ΕΕ. Η ΕΕ των εννέα κρατών - μελών άρχισε να συζητά θέματα θαλασσιών μεταφορών σε Ευρωπαϊκό επίπεδο ως συστατικό της στοιχείο. Η δεύτερη και τρίτη διερεύνηση, με την είσοδο της Ελλάδας (1981)

<sup>35</sup> Τα άρθρα της Συνθήκης ήταν ιδιαίτερα γενικά . Το Άρθρο 3 δεν είχε καμία ειδική αναφορά σε μέσα μεταφοράς ενώ το Άρθρο 84 (1) ανέφερε ότι "οι διατάξεις του Παρόντος Τίτλου εφαρμόζονται στις σιδηροδρομικές, οδικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές". Οι θαλάσσιες μεταφορές αναφέρονται μόνο στο Άρθρο 84(2): " Το Συμβούλιο δύναται να αποφασίζει ομόφωνα εάν, κατά ποιο μέτρο και κατά ποια διαδικασία, θα είναι δυνατό να θεσπιστούν κατάλληλες διατάξεις για τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές".

<sup>36</sup> [http://www.europedia.moussis.eu/books/Book\\_2/6/20/?lang=gr&all=1&s=1&e=10](http://www.europedia.moussis.eu/books/Book_2/6/20/?lang=gr&all=1&s=1&e=10)

<sup>37</sup> Το Βέλγιο, η Γαλλία, η Γερμανία, η Ιταλία, το Λουξεμβούργο και η Ολλανδία.



και των Ισπανία και Πορτογαλία (1986) αντίστοιχα, αύξησε ακόμα περισσότερο το ρόλο των θαλασσίων μεταφορών (Θεοδωρόπουλος, Λεκάκου, Πάλλης, 2006).

Η επέκταση του κοινοτικού ενδιαφέροντος στα θέματα θαλασσίων μεταφορών ήταν αποτέλεσμα μιας απόφασης του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΔΕΚ) το 1974. Συγκεκριμένα, μετά από προσφυγή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής το ΔΕΚ επιβεβαίωσε ότι οι διατάξεις της Συνθήκης αφορούσαν τις θαλάσσιες μεταφορές και συνεπώς η ΕΕ διέθετε εξουσίες ανάπτυξης σχετικών πολιτικών. Η απόφαση αυτή είχε ιδιαίτερες νομικές και πολιτικές επιπτώσεις και θεωρείται η πλέον σημαντική περίπτωση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου στο χώρο των θαλασσίων μεταφορών. Το προφανές αποτέλεσμα ήταν να αναπτυχθεί το ενδιαφέρον για διερεύνηση ευρωπαϊκών λύσεων σε συγκεκριμένα προβλήματα του τομέα των θαλασσίων μεταφορών.

Μετά την απόφαση του ΔΕΚ το σύνολο των θεσμικών οργάνων της ΕΕ ξεκίνησε συζητήσεις για τις προοπτικές μιας κοινής ναυτιλιακής πολιτικής. Το 1975, η Γαλλική προεδρία παρουσίασε ένα μνημόνιο για τη δράση της ΕΕ στον τομέα της ναυτιλίας. Το 1976 η Ολλανδική προεδρία ξεκίνησε συζητήσεις σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού στη ναυτιλία, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσίευσε μια ανακοίνωση σχετικά με τις ναυτιλιακές σχέσεις με τρίτες χώρες, ενώ μια έκθεση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου υπογράμμισε την ανάγκη για εντονότερη δράση και συνεργασία στο χώρο της ναυτιλίας και των θαλασσίων μεταφορών. Με πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ιδρύθηκε (1974) η Κοινοτική Ομάδα Εργασίας για τους Λιμένες (Community Port Working Group) για να διερευνήσει ενδεχόμενες δράσεις που θα μπορούσαν να βελτιώσουν την ανταγωνιστικότητα της λιμενικής βιομηχανίας (Θεοδωρόπουλος, Λεκάκου, Πάλλης, 2006).

Τα αίτια που συνέβαλαν στην ανάπτυξη της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής είναι συνοπτικά οι εξής (Σαμπράκος, 2005):

- Η κρίση της αγοράς των θαλασσίων μεταφορών σε παγκόσμιο επίπεδο.
- Οι επιπτώσεις της ναυτιλιακής κρίσης στην Ευρωπαϊκή ναυτιλία.
- Το "κοινοτικό" πλοίο έχει χάσει την ανταγωνιστικότητα εξαιτίας του αυξημένου κόστους λειτουργίας του, που πλέον δεν αντισταθμίζεται από το τεχνολογικό προβάδισμα και της υψηλής ποιότητας υπηρεσίες με αποτέλεσμα οι πλοιοκτήτες να στρέφονται στις σημαίες ευκαιρίας.
- Η γήρανση του κοινοτικού στόλου.
- Η έλλειψη εκσυγχρονισμού και επενδύσεων στα πλοία.

- Η μείωση της απασχόλησης των ναυτικών και των θέσεων εργασίας στα ναυτιλιακά γραφεία.

Καθώς η ναυτιλιακή πολιτική αποκτά ολοένα και περισσότερη σημασία, οι προτάσεις της Επιτροπής για τη ναυτιλιακή στρατηγική αφορούν θέματα όπως:

- Εφαρμογή κανόνων που να διασφαλίζουν την ασφάλεια στην ναυσιπλοΐα.
- Τη διατήρηση των ανοιχτών αγορών. Εξασφάλιση της ελεύθερης πρόσβασης και του θεμιτού ανταγωνισμού σε όλη τη παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά.
- Την εξασφάλιση της ανταγωνιστικότητας. Προγράμματα ναυτιλιακής κατάρτισης, υψηλής ποιότητας απασχόληση κοινοτικών υπηκόων, συμμόρφωση με τις προδιαγραφές του ILO (International Labour Organization).
- Το θέμα των κρατικών ενισχύσεων. Παρακολούθηση της ενίσχυσης που χορηγείται στο ναυτιλιακό τομέα σύμφωνα με τη Συνθήκη και τα σχετικά πλαίσια ενίσχυσης.

### 3.2 Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Για την Ευρώπη, η ναυτιλία υπήρξε ένα από τα βασικά εφευρήματα για την οικονομική ανάπτυξη και την ευημερία, καθ' όλη τη διάρκεια της ιστορίας της. Οι υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών έχουν ουσιώδη σημασία, διότι συνδράμουν την ευρωπαϊκή οικονομία και τις ευρωπαϊκές εταιρείες στον παγκόσμιο ανταγωνισμό. Επιπλέον, η ναυτιλία και όλοι οι συναφείς ναυτιλιακοί κλάδοι αποτελούν σημαντική πηγή εισοδήματος και θέσεων απασχόλησης στην Ευρώπη.

Καθώς άνω του 80% του παγκόσμιου εμπορίου διεξάγεται διά θαλάσσης, οι θαλάσσιες μεταφορές εξακολουθούν να αποτελούν την σπονδυλική στήλη του διεθνούς εμπορίου. Για την ΕΕ, η οποία είναι ο μεγαλύτερος εξαγωγέας και ο δεύτερος εισαγωγέας στον κόσμο, η ναυτιλία παρέχει μεταφορικές υπηρεσίες μεταξύ της Ευρώπης και του υπόλοιπου κόσμου, και μεταξύ τρίτων χωρών σε όλα τα μέρη της υφής. Εκτιμάται ότι περισσότεροι από 3 εκατ. άνθρωποι απασχολούνται άμεσα στον τομέα της ναυτιλίας στην Ευρώπη, ο οποίος αποφέρει κύκλο

εργασιών περίπου 200 δισ. ευρώ, με συνολική προστιθέμενη αξία ύψους περίπου 100 δισ. ευρώ<sup>38</sup>. Ο πίνακας που ακολουθεί παρουσιάζει την εξέλιξη του ευρωπαϊκού στόλου.

Πίνακας 2 - Ο Ευρωπαϊκός στόλος

**THE EEA REGISTERED AND WORLD FLEET DEVELOPMENT**  
As at 01 June 2013 (100 GT and above)

YEAR	EEA		WORLD		EEA as % of WORLD
	No	Mn. tonnes	No	Mn. tonnes	
1990	7 659	72 326 GRT	38 221	383 955 GRT	18,8
2000	6 783	84 351 GT	45 023	518 221 GT	16,3
2005	9 047	154 332 GT	46 801	618 109 GT	25,0
2006	9 037	156 907 GT	48 096	660 749 GT	23,7
2007	9 168	161 719 GT	49 705	704 604 GT	23,0
2008	9 732	181 668 GT	51 687	770 980 GT	23,6
2009	9 959	193 807 GT	53 108	824 692 GT	23,5
2010	15 086	209 079 GT	82 351	915 975 GT	22,8
2011	15 282	218 936 GT	85 561	1 000 178 GT	21,9
2012	15 238	223 974 GT	87 181	1 060 090 GT	21,1
2013	14 932	223 030 GT	87 347	1 108 609 GT	20,1

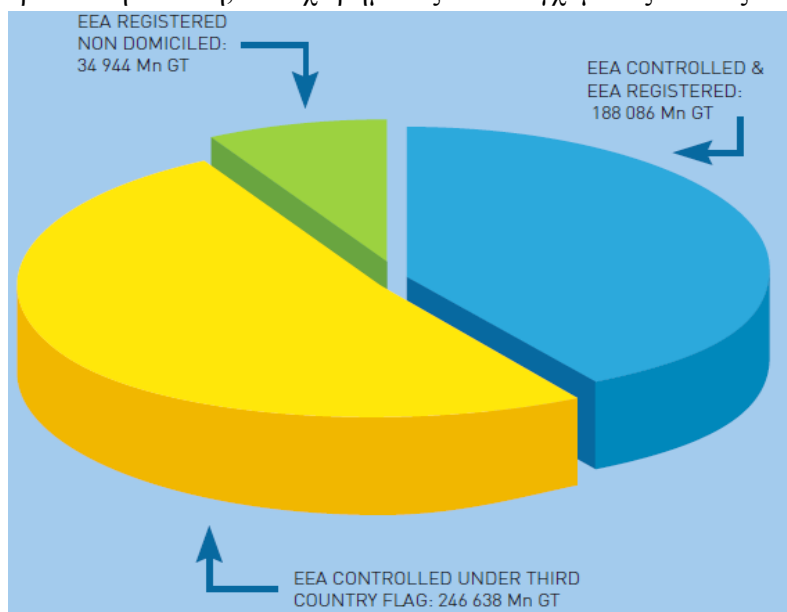
Πηγή: ECSA (European Community Shipowners Association) Annual Report 2012-2013

(Στον πίνακα δεν περιλαμβάνεται η Κύπρος και το Γιβραλτάρ)

Τα στοιχεία δείχνουν ότι ενώ η συνολική χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου αυξήθηκε κατά 4,5%, ο ευρωπαϊκός στόλος παρουσίασε οριακή μείωση κατά 0,4% σε σύγκριση με το 2012. Συνολικά το μερίδιο του εγγεγραμμένου ευρωπαϊκού στόλου παραμένει σχεδόν αναλλοίωτο, κατέχοντας το 20,1% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Αυτό που είναι σημαντικό να ειπωθεί είναι ότι οι πλοιοκτήτες που διαμένουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση κατέχουν περίπου το 40% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, ωστόσο, για λόγους ωφέλειας, ένας μεγάλος αριθμός πλοίων είναι νηολογημένα υπό διαφορετικές σημαίες. Αυτό επιβεβαιώνεται από το Διάγραμμα που ακολουθεί.

<sup>38</sup> EMSA, 2009, "Ποιοτική Ναυτιλία, Ασφαλέστερες Θάλασσες, Καθαρότεροι Ωκεανοί".

Διάγραμμα 2 - Ευρωπαϊκή Ένωση, καταχωρημένος και ελεγχόμενος στόλος



Πηγή: ECSA (European Community Shipowners Association) ANNUAL REPORT 2012-2013

Το παραπάνω Διάγραμμα επιβεβαιώνει αυτό που ήδη ειπώθηκε. Πολλά πλοία που ανήκουν σε ευρωπαίους πολίτες ή σε ευρωπαϊκές εταιρείες είναι νηολογημένα υπό ξένη σημαία. Οι λόγοι για τους οποίους γίνεται αυτό και οι συνέπειες του φαινομένου εξετάζονται στην ενότητα που ακολουθεί.

### 3.3 ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Από την ανάλυση που προηγήθηκε, είδαμε την επιτακτική ανάγκη για την λήψη μέτρων σχετικά με την ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές. Τα ναυτικά ατυχήματα ενέχουν πληθώρα κινδύνων για μια σειρά από συμβαλλόμενα μέρη δηλαδή μπορεί να έχουν ως αποτέλεσμα την απώλεια ανθρώπινων ζωών, να προκαλέσουν ρύπανση ενώ παράλληλα ταυτίζονται με μια σειρά από κοινωνικο - οικονομικά κόστη. Για όλους αυτούς τους λόγους, η λήψη μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας κρίθηκε ιδιαίτερα σημαντική προκειμένου αν όχι για την εξάλειψη τουλάχιστον για την μείωση στο ελάχιστο δυνατόν των ναυτικών ατυχημάτων.

Η ασφάλεια στην ναυσιπλοΐα, η προστασία του περιβάλλοντος, η παροχή υψηλής ποιότητας ναυτιλία και η μείωση των ναυτικών ατυχημάτων αποτελούν τα κύρια σημεία δράσης

της ΕΕ. Παράλληλα, προς την κατεύθυνση αυτή κινείται και ο ΙΜΟ, ο οποίος λειτουργεί ως μηχανισμός συνεργασίας μεταξύ των Κυβερνήσεων στο πεδίο των κανονισμών και πρακτικών που σχετίζονται με κάθε είδους τεχνικά θέματα που επηρεάζουν την διεθνή ναυτιλία. Ένας άλλος, επίσης σκοπός του είναι η ενθάρρυνση της γενικής υιοθέτησης υψηλότερων προτύπων σε θέματα που αφορούν στην ασφάλεια και την αποδοτικότητα της ναυσιπλοΐας (Καταρελος, 2004).

Ωστόσο, κάθε νόμισμα έχει δύο όψεις. Όπως πολύ σωστά λέγεται, ασφάλεια και οικονομικοί στόχοι δεν συμβαδίζουν<sup>39</sup>. Παρά το γεγονός ότι δεν αμφισβητείται η αναγκαιότητα υιοθέτησης κανονισμών, κάτι τέτοιο αποτέλεσε πραγματικό πονοκέφαλο για τους πλοιοκτήτες καθότι έπρεπε να προσαρμοστούν στο νέο περιβάλλον. Αυτό, εν συντομία, αποτελούσε επιπλέον κόστος για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Εξάλλου, δεν πρέπει να αμελείται το γεγονός ότι οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις λειτουργούν όπως οι υπόλοιπες επιχειρήσεις, επιδιώκουν δηλαδή την μεγιστοποίηση των κερδών και την διατήρηση της ανταγωνιστικότητας τους.

Στην περίπτωση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, κάθε πλοίο είναι υποχρεωμένο να φέρει μια σημαία, η οποία δηλώνει και την εθνικότητα του. Άρα, ο όρος ανταγωνιστικότητα μεταφέρεται στην ανταγωνιστικότητα της σημαίας που φέρει το πλοίο.

Η ανταγωνιστικότητα μιας σημαίας έχει δύο συνιστώσες: α) το κόστος λειτουργίας, δηλαδή το χρεούμενο κάθε φορά ναύλο και β) την ποιότητα παροχής υπηρεσιών. Οι δύο αυτές έννοιες είναι αλληλεξαρτώμενες και στενά συνδεδεμένες μεταξύ τους.

Για να επιτύχουμε ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας θα πρέπει αυτοί οι παράγοντες να βρίσκονται σε ισορροπία, προκειμένου να επιτευχθεί το επιθυμητό αποτέλεσμα.

Πιο συγκεκριμένα, μια σημαία θεωρείται ανταγωνιστική, όταν έχει φθηνότερο κόστος διαχείρισης σε σχέση με τους κύριους ανταγωνιστές της, ενώ παράλληλα παρέχει την ίδια ποιότητα προσφοράς θαλάσσιας μεταφοράς. Πιο αναλυτικά, το ύψος του λειτουργικού κόστους ενός πλοίου καθορίζεται από τους κανόνες επάνδρωσης, οι οποίοι σε συνδυασμό με το ύψος των μισθολογικών συμβάσεων και το ύψος των ασφαλιστικών εισφορών καθορίζουν το κόστος επάνδρωσης. Βέβαια σημαντικό ρόλο έχουν η παρεχόμενη ευελιξία στις ναυλώσεις, οι κάθε μορφής χρεώσεις τις οποίες επιβάλλει η νομοθεσία της χώρας και η αξιοπιστία της σημαίας από τραπεζικής πλευράς.

---

<sup>39</sup> "Safety and economic goals are not being met". Ger. Nieuwpoort, Erwin L.M. Meijnders, "An integration of economic and safety policy for shipping. The need for self - organization". Mare Forum 96

Η ποιότητα μιας σημαίας καθορίζεται από τους ελέγχους των λιμενικών αρχών και μεταφράζεται σε αριθμό κρατήσεων. Όταν μια σημαία συμπεριλαμβάνεται στην "λευκή λίστα"<sup>40</sup> του Paris MOU<sup>41</sup> χαρακτηρίζεται ως ποιοτική.

Η ίδια η ανταγωνιστικότητα είναι ο σημαντικότερος λόγος για το λεγόμενο flagging out, δηλαδή την καταχώρηση των πλοίων σε αλλοεθνή σημαία σε σχέση με το κράτος που ανήκουν. Κινητήρια δύναμη του φαινομένου αυτού είναι η επιθυμία των πλοιοκτητών να αντιμετωπίσουν ένα συνεχώς αυξανόμενο διεθνή ανταγωνισμό, ο οποίος είναι καταστροφικός για τα οικονομικά τους συμφέροντα. Η εκμετάλλευση της δυνατότητας για νηολόγηση σε σημαίες ευκαιρίας είναι πολλές φορές καλή διέξοδος.

Υπάρχουν σημαίες ευκαιρίας, με διαφορετική ελκυστικότητα για τους πλοιοκτήτες λόγω των διαφορετικών όρων που προσφέρουν. Η ελκυστικότητα σε αρκετές περιπτώσεις συνδέεται με την "χαλαρότητα" των ελέγχων καθώς και την ελαστικότητα στους όρους απασχόλησης των ναυτικών. Για τον λόγο αυτό οι σημαίες ευκολίας είναι στο στόχαστρο της ITF (Διεθνής Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές - International Transport Workers' Federation), κυρίως για ζητήματα που αφορούν τη ναυτική εργασία. Πλοία που δεν είναι εφοδιασμένα με το πιστοποιητικό που εκδίδει η ITF (Blue Certificate) μπορεί να αντιμετωπίσουν κυρώσεις λόγω της δράσης της Ομοσπονδίας. Παράλληλα, σημαίες με αποδεδειγμένα χαμηλά επίπεδα ασφάλειας μπαίνουν στο στόχαστρο των επιθεωρητών του Port State Control και δέχονται κατά προτεραιότητα ελέγχους όταν προσεγγίζουν λιμένες (Θεοτοκάς, 2000).

Η διαρροή πλοιοκτητών προς τα ανοιχτά νηολόγια δεν μπορεί να είναι άμεσα καταδικαστέα εάν οι χώρες που παρέχουν διευκολύνσεις ανοιχτού νηολογίου συμμορφώνονται με τους διεθνείς κανονισμούς. Στην πραγματικότητα όμως οι διαρροές αυτές συνοδεύονται στην πλειονότητα τους με την αύξηση των προβλημάτων ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος. Είναι γεγονός ότι συνέβησαν πολλά ναυτικά ατυχήματα με πλοία που ήταν εγγεγραμμένα σε ανοιχτά νηολόγια π.χ. το 1968 έχουμε το Torrey Canyon (σημαία Λιβερίας), το 1978, δέκα χρόνια αργότερα, το Amoco Cadiz (επίσης σημαία Λιβερίας), το 1989 το Exxon Valdez (σημαία Νήσων Μάρσαλ), το 1999 το Scandinavian Star (Σημαία Μπαχάμας) αλλά και το 1999 το Erica (σημαία Μάλτας).

Οι χαμηλόμισθες χώρες συχνά συνεπάγονται χαμηλών προσόντων ή ανεκπαίδευτο προσωπικό, ενώ το ανθρώπινο λάθος έχει εντοπισθεί σαν κύρια αιτία των ατυχημάτων, τόσο στο

---

<sup>40</sup>Η «Λευκή Λίστα» αντιπροσωπεύει σημαίες ποιότητας με σταθερά χαμηλό αριθμό κράτησης πλοίων λόγω παρατηρήσεων σε σύγκριση με τους ελέγχους που πραγματοποιήθηκαν.

<sup>41</sup> Βλέπε 6.1 του παρόντος

λιμάνι όσο και στη θάλασσα. Ένα άλλο σημαντικό θέμα ενδιαφέροντος είναι ότι πολλά ανοιχτά νηολόγια δεν ικανοποιούν τις υποχρεώσεις τους προς τα κράτη μέλη. Οι επιθεωρήσεις που διενεργούν συχνά οι Νηογνώμονες για λογαριασμό των χωρών -μελών δεν έχουν κανονιστική ισχύ όπως αυτές των ίδιων των κρατών μελών. Έτσι, με αυτόν τον τρόπο τα ανοιχτά νηολόγια δίνουν την ευκαιρία σε κάποιους πλοιοκτήτες να στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό μέσω της μη - συμμόρφωσης με τους διεθνείς συμφωνηθέντες κανόνες (Καταρέλος, 2004).

Αυτό που είναι ιδιαίτερα σημαντικό να τονιστεί είναι ότι ο ITF (International Transport Workers' Federation) για πενήντα χρόνια, έχει εξαπολύσει μια έντονη εκστρατεία κατά των πλοιοκτητών που εγκαταλείπουν τη σημαία της χώρας τους για την αναζήτηση όσο το δυνατόν φθηνότερων πληρωμάτων με τις χαμηλότερες δυνατές προδιαγραφές κατάρτισης καθώς και τις χαμηλότερες προδιαγραφές ασφάλειας για τα πλοία τους.

Η λεγόμενη FOC<sup>42</sup> Campaign (Flags Of Convenience Campaign - Καμπάνια για τις Σημαίες Ευκαιρίας)<sup>43</sup>:

- στοχεύει στην κατάργηση του συστήματος FOC και την δημιουργία ενός κανονιστικού πλαισίου για την ναυτιλιακή βιομηχανία,
- κινείται ενάντια στην υποβαθμισμένη ναυτιλία και αναζητά αποδεκτά πρότυπα σε όλα τα πλοία ανεξαρτήτως σημαίας, χρησιμοποιώντας όλα τα πολιτικά, βιομηχανικά και νομικά μέσα που έχει στην διάθεση του ο ITF,
- στοχεύει στην προστασία και τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας των ναυτικών και στην διασφάλιση ότι όλοι, ανεξαρτήτως χρώματος, εθνικότητας, φύλου, φυλής ή θρησκείας, προστατεύονται από την εκμετάλλευση των εργοδοτών τους και εκείνων που ενεργούν για λογαριασμό τους,
- να ενισχύσει τα συνδικάτα, σε όλους τους τομείς, προκειμένου να εξασφαλιστεί μεγαλύτερος βαθμός αλληλεγγύης για την εν λόγω εκστρατεία.

---

<sup>42</sup> Σύμφωνα με τον οργανισμό στις Σημαίες Ευκαιρίας ανήκουν οι εξής χώρες:

Antigua and Barbuda, Bahamas, Barbados, Belize, Bermuda (UK), Bolivia, Burma, Cambodia, Cayman Islands, Comoros, Cyprus, Equatorial Guinea, Faroe Islands (FAS), French International Ship Register (FIS), German International Ship Register (GIS), Georgia, Gibraltar (UK), Honduras, Jamaica, Lebanon, Liberia, Malta, Marshall Islands (USA), Mauritius, Moldova, Mongolia, Netherlands Antilles, North Korea, Panama, Sao Tome and Principe, St Vincent, Sri Lanka, Tonga, Vanuatu

<sup>43</sup> <http://www.itfglobal.org/flags-convenience/flags-convenience-185.cfm>

### 3.4 ΟΙ ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΕΣ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗΣ ΙΣΧΥΡΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ<sup>44</sup>

Ο στρατηγικός χαρακτήρας και η σημασία ανάπτυξης και διατήρησης μιας ισχυρής Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας συνδέεται κυρίως με δύο παράγοντες που αφορούν την οικονομική ανεξαρτησία και αμυντικής ικανότητας της ΕΕ. Μια οικονομία με το μέγεθος αυτό και το βαθμό εξάρτησης της από το διεθνές εμπόριο, δεν θα μπορούσε να εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις ναυτιλιακές υπηρεσίες που παρέχουν οι οικονομικοί ανταγωνιστές της. Υπάρχει πάντα η πιθανότητα αυτοί να ενεργήσουν ανάλογα με τα μακροπρόθεσμα εμπορικά τους συμφέροντα, καθώς επίσης και σε περίπτωση στρατιωτικών κρίσεων οι χώρες μέλη θα πρέπει να στηρίζονται σε ισχυρό εμπορικό στόλο για την κάλυψη των αμυντικών αναγκών.

Η οικονομική ανεξαρτησία αφορά παράγοντες όπως:

- Η διασφάλιση αποτελεσματικών και ασφαλών θαλάσσιων μεταφορών με ευρύ φάσμα υπηρεσιών χαμηλού κόστους, αποτελεί βασική προϋπόθεση για την ανταγωνιστικότητα της Ευρωπαϊκής βιομηχανίας, αλλά και την ανεξαρτησία της Ευρωπαϊκής οικονομίας συνολικά. Η διατήρηση ανοιχτών ανταγωνιστικών αγορών, η επιβολή και αυστηρή τήρηση κανόνων υγιούς ανταγωνισμού ανεξαρτήτως σημαίας, αποτελούν βασικές προϋποθέσεις για την επίτευξη των παραπάνω στόχων. Η διατήρηση όμως της Ναυτιλιακής ανεξαρτησίας δεν αποτελεί "τυφλή επιδίωξη", δεν σημαίνει δηλαδή οπωσδήποτε πλοία με Ευρωπαϊκή σημαία ή με μοναδικό κριτήριο το κόστος χωρίς να λαμβάνονται υπόψη η ποιότητα μεταφοράς. Οι υψηλού επιπέδου ποιοτικές μεταφορές με κύρια στοιχεία όπως είναι η ασφάλεια, η περιβαλλοντική προστασία, η αξιοπιστία κ.α αποτελούν κύριες επιδιώξεις των Ευρωπαϊκών Πολιτικών για την Ναυτιλία (ΕΠΝ), όπως επίσης και να ανταποκριθούν οι θαλάσσιες μεταφορές, με την ποιότητα τους στις απαιτήσεις σύνδεσης τους με τα υπόλοιπα δίκτυα συνδυασμένων μεταφορών.
- Η προώθηση και επιβολή διεθνώς των παραπάνω στόχων που διέπουν τη φιλοσοφία και πολιτικές της ΕΕ στον τομέα αυτό, μπορεί να είναι περισσότερο αποτελεσματική, όταν η ΕΕ αποτελεί έναν ισχυρό εταίρο της παγκόσμιας ναυτιλίας.
- Θεωρείται επίσης ότι τα πλοία με ευρωπαϊκή σημαία υποδηλώνουν την παρουσία της ΕΕ στον κόσμο, στοιχείο σημαντικό για το κύρος της στην παγκόσμια οικονομία και πολιτική. Στην άσκηση της εξωτερικής πολιτικής, μια ισχυρή ναυτιλία υπό ευρωπαϊκή

---

<sup>44</sup> Θεοδωρόπουλος Σ, Λεκάκου Μ, Πάλλης Α. 2006, "Ευρωπαϊκές Πολιτικές για την Ναυτιλία", Εκδόσεις Τυπωθήτω, Αθήνα



σημαία ή ευρωπαϊκή ιδιοκτησία δίνει μια διαπραγματευτική δυνατότητα και ενισχύει τη θέση της ΕΕ στον κόσμο.

- Η ύπαρξη σημαντικής ναυτιλιακής δραστηριότητας σε μια χώρα μπορεί να θεωρηθεί ότι δημιουργεί τις δυνατότητες και τις βασικές προϋποθέσεις για την ανάπτυξη της έρευνας, της τεχνολογίας και τεχνογνωσίας που συνδέονται με τον κλάδο αυτό.

Στον αμυντικό σχεδιασμό και τις στρατιωτικές ανάγκες η ύπαρξη μιας ισχυρής ναυτιλίας διαδραματίζει ένα στρατηγικό ρόλο. Αυτό έχει αναδειχθεί πολλές φορές στο παρελθόν. Στον αμυντικό σχεδιασμό μιας χώρας σίγουρα λαμβάνεται υπόψη η διαθέσιμη μεταφορική ικανότητα της ναυτιλίας της.

Εκτός από αυτήν, το διαθέσιμο εργατικό δυναμικό το οποίο μπορεί να κινητοποιηθεί αποτελεί έναν ακόμη σημαντικό παράγοντα.

Οι εφεδρείες κατάλληλων τύπων πλοίων και ναυτικών ανάλογα με τις στρατιωτικές προτεραιότητες κάθε χώρας και τη γεωγραφική τους θέση, συνιστούν αντικείμενο μελέτης και αμυντικού σχεδιασμού.

Οι σημαντικότερες επιπτώσεις της ναυτιλίας εμφανίζονται και αφορούν κυρίως τα παρακάτω μακροοικονομικά μεγέθη:

- Εθνικό Προϊόν και Εισόδημα. Ο κλάδος της ναυτιλίας αποτελεί μια σημαντική παραγωγική δραστηριότητα στην οικονομία. Ανάλογα με το μέγεθος του σε κάθε χώρα η παραγόμενη καθαρή προστιθέμενη αξία συμβάλλει στο Εθνικό Προϊόν και το Εισόδημα της. Αυτή προέρχεται τόσο από το εισόδημα των υπηρεσιών θαλάσσιων υπηρεσιών που πραγματοποιεί, όσο και από το πλέγμα των συναφών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, αλλά και από τους κλάδους της οικονομίας που συνδέονται με αυτές.
- Ενίσχυση Ισοζυγίου Πληρωμών. Το γεγονός επίσης ότι οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν σχεδόν στο σύνολό τους διεθνώς εμπορεύσιμες υπηρεσίες, τα έσοδα τους, έχουν την ίδια σημασία με αυτά των εξαγωγών μιας χώρας. Αποτελούν συναλλαγματικές εισπράξεις, οι οποίες ενισχύουν το Ισοζύγιο Πληρωμών μια χώρας.
- Απασχόληση. Η απασχόληση ναυτεργατικού δυναμικού που εργάζεται άμεσα στη ναυτιλία, καθώς και αυτών που ασχολούνται στο πλήθος των συναφών δραστηριοτήτων, αποτελεί μια πρώτη πολύ σημαντική επίπτωση στη οικονομία. Η δημιουργία θέσεων εργασίας στις άμεσες και έμμεσες ναυτιλιακές δραστηριότητες αποτελεί σημαντικό στοιχείο για την Ευρωπαϊκή οικονομία.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup>

### ΤΟΜΕΑΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ

#### 4.1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Στην ενότητα που προηγήθηκε έγινε λόγος για τις αιτιάσεις των ναυτικών ατυχημάτων, μια εκ των οποίων αποτελεί και ο ανθρώπινος παράγοντας. Στο κεφάλαιο αυτό θα αναλύσουμε τον παράγοντα αυτό και θα εξεταστούν οι πολιτικές που έχουν ληφθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Ο ανθρώπινος παράγοντας αποτελεί τον πλέον σημαντικότερο παράγοντα σε ένα ναυτικό ατύχημα αφού σε ποσοστό περίπου 80% τα θαλάσσια ατυχήματα οφείλονται σε ανθρώπινο λάθος (EMSA, 2009).

Οι Ψαραύτης, Καρύδης, Δεσύπρης, Παναγάκος και Βεντικός σε έρευνα τους<sup>45</sup> σχετικά με την συμβολή του ανθρώπινου παράγοντα ως παράμετρο των ναυτικών ατυχημάτων<sup>46</sup> κατέληξαν στα εξής συμπεράσματα:

(α) Ανθρώπινος παράγοντας: τα περισσότερα ατυχήματα οφειλόταν σε έναν ή περισσότερους από τους ακόλουθους λόγους: χαμηλή ικανότητα-αντίδραση του πληρώματος, έλλειψη επικοινωνίας, έλλειψη κανονικής συντήρησης, έλλειψη εφαρμογής των διαδικασιών ασφάλειας ή άλλων ρουτινών, ανεπαρκής εκπαίδευση και εξάσκηση, μη-ικανοποιητική κρίση της κατάστασης κτλ. Αυτό το γενικό συμπέρασμα σημαίνει ακόμη πως πολλά από τα σοβαρά ατυχήματα που μελετήθηκαν θα μπορούσαν να είχαν αποφευχθεί εάν κάποια από τα παραπάνω προβλήματα δεν υπήρχαν.

(β) Εκπαίδευση και εξάσκηση: η πρόπευσα εκπαίδευση και εξάσκηση του πληρώματος είναι πολύ σημαντικές. Σε σχέση με κάποιες άλλες παραμέτρους, αλλά και από μόνη της θα μπορούσε να αποτελέσει ένα από τα πολύ σημαντικά μέτρα μείωσης του κινδύνου.

---

<sup>45</sup> Ψαραύτης Χ, Καρύδης Π, Δεσύπρης Ν, Παναγάκος Γ, Βεντικός Ν.Π, "Ο ανθρώπινος παράγοντας ως παράμετρος των ναυτικών ατυχημάτων", Τμήμα Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών, Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου

<sup>46</sup> Η όλη προσπάθεια αποτέλεσε τμήμα του ερευνητικού προγράμματος SAFECO, το οποίο χρηματοδοτήθηκε από την Γενική Διεύθυνση Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας

(γ) Πρακτικές και διαδικασίες: Γνωρίζοντας τις διαδικασίες που έχουν καθιερωθεί για την ασφάλεια και τον έλεγχο θεωρείται ότι τουλάχιστον αυτές οι διαδικασίες υπάρχουν και λαμβάνονται σοβαρά υπόψη. Το πρόβλημα σε πολλές περιπτώσεις είναι ότι αυτές οι διαδικασίες είναι ασαφείς και δύσκολα εφαρμόσιμες. Αυτό το γεγονός τονίζει την ανάγκη ύπαρξης και καθιέρωσης των σωστών πρακτικών και διαδικασιών.

(δ) Εξωτερικοί Παράγοντες: Αν και σημαντικός αριθμός των ατυχημάτων οφείλονται σε εξωτερικούς παράγοντες όπως π.χ. οι άσχημες καιρικές συνθήκες, είναι μάλλον δίκαιο να υποστηριχτεί πως στα περισσότερα από αυτά τα περιστατικά ήταν ο συνδυασμός του εξωτερικού παράγοντα με το ανθρώπινο λάθος που οδήγησε στο ατύχημα. Για παράδειγμα, εάν ο καπετάνιος είχε πάρει τις σωστές αποφάσεις (π.χ. αν μείωνε την ταχύτητα, αν άλλαζε πορεία, αν έστελνε πιο γρήγορα το σήμα κινδύνου ή αν οδηγούσε το σκάφος σε ένα ασφαλές μέρος), το ατύχημα μπορούσε να μην είχε συμβεί, ακόμη και αν ο καιρός ήταν άσχημος.

(ε) Τεχνικοί παράγοντες: Η πρώτη σκέψη όσον αφορά τους τεχνικούς παράγοντες σχετίζεται με τον δυνατό ρόλο των προηγμένου τεχνολογικού εξοπλισμού που θα μείωνε το ρίσκο των ατυχημάτων εάν λειτουργούσε επάνω στα εμπλεκόμενα πλοία. Σε όλες τις περιπτώσεις που εξετάστηκαν και περιλάμβαναν συγκρούσεις και προσaráξεις είναι αρκετά πιθανό ότι η ύπαρξη και λειτουργία τέτοιων συστημάτων θα μπορούσε να είχε αποτρέψει μερικά από αυτά τα ατυχήματα. Φυσικά, κάτι τέτοιο δεν θα γινόταν αυτόματα επειδή μόνο τέτοια μηχανήματα υπάρχουν, αλλά από την βοήθεια που παρέχουν στον χειριστή τους. Έτσι και πάλι ο ανθρώπινος είναι ο κύριος παράγοντας, αλλά σε αυτή την περίπτωση η ικανότητα του ανθρώπινου στοιχείου θα ενισχύεται από τα μηχανήματα.

Για τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), το ζήτημα των ανθρώπων που επανδρώνουν τα πλοία είναι ιδιαίτερα σημαντικό. Το 2010 έχει ανακοινωθεί ως "Η χρονιά του ναυτικού" (World Maritime Day 2010, Year of the Seafarer). Αυτό έχει πραγματοποιηθεί υπό το πρίσμα της έλλειψης ναυτικών, στοιχείο που συμβάλλει καθοριστικά στην προσφορά των παρεχόμενων υπηρεσιών. Η έλλειψη σε ναυτικούς έγκειται πρωτίτερα στο γεγονός ότι οι νέοι δεν αντιμετωπίζουν το συγκεκριμένο επάγγελμα ως ελκυστική επαγγελματική σταδιοδρομία<sup>47</sup>.

Η μη ελκυστικότητα του επαγγέλματος οφείλεται σε μια πλειάδα παραγόντων. Ένας από αυτούς είναι η σημαντική αλλαγή της ζωής των ναυτικών αναφορικά με αυτό που ίσχυε

---

<sup>47</sup> Επίσης ο IMO αναφέρει δράσεις για την μείωση της έλλειψης των ναυτικών. Οι δράσεις αυτές είναι όμοιες με εκείνες της ΕΕ που αναφέρονται στο τελευταίο κεφάλαιο της παρούσης μελέτης.

παλιότερα. Η ζωή των ναυτικών σήμερα είναι πολύ πιεστική σχεδόν κάθε μέρα. Με τον αριθμό του πληρώματος να έχει περικοπεί στα 12 – 15 άτομα (από τα 30-35 άτομα που υπήρχαν την δεκαετία του 1970), οι απαιτήσεις της δουλειάς είναι κατά πολύ μεγαλύτερες από ότι συνήθιζε να ήταν. Επιπλέον, στοχεύοντας στην ελαχιστοποίηση του κόστους, η διαμονή στο λιμάνι είναι περίοδος έντονης δραστηριότητας με βασικό χαρακτηριστικό την άσκηση μεγάλης πίεσης.

Συνάμα, οι ναυτικοί έρχονται αντιμέτωποι με δύσκολες συνθήκες εργασίας και με κινδύνους, τόσο από την ίδια τη φύση όσο και από την ίδια την κοινωνία. Αξιοσημείωτες είναι οι πολυάριθμες επιθέσεις που δέχονται τα πλοία από ποικίλους πειρατές καθ' όλους τους παγκόσμιους θαλάσσιους δρόμους.

Πέραν όμως από την έντονη πίεση και τις απαιτήσεις της δουλειάς, που βιώνουν κατά κάποιο τρόπο όλοι οι εργαζόμενοι διεθνώς, για τον ναυτικό υπάρχει μια ιδιαιτερότητα στη φύση του επαγγέλματος του που δεν εμφανίζεται σε κανένα από τα άλλα επαγγέλματα. Ακόμα και μετά από μια «έντονη» μέρα στην δουλειά, ο κάθε ναυτικός δεν δύναται να επιστρέψει στο σπίτι του ή στην οικογένεια του, δεν μπορεί να βγει με τους φίλους του έξω και γενικότερα δεν υπάρχει καμία αλλαγή στον περιβάλλοντα χώρο του, αφού στην προκειμένη περίπτωση ο τόπος εργασίας τους αποτελεί συνάμα και το τόπο διαμονής τους.

Προτού όμως δούμε τα αρνητικά αποτελέσματα της έλλειψης ναυτικών, κρίνεται απαραίτητο να παραθέσουμε κάποια στοιχεία για την μελλοντική προβλεπόμενη έλλειψη σε ναυτικούς. Σημειωτέο δε, ότι η ανάπτυξη και η διατήρηση ενός υψηλού επιπέδου ανθρώπινου δυναμικού προσδίδει ιδιαίτερη σημασία στο μέλλον της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

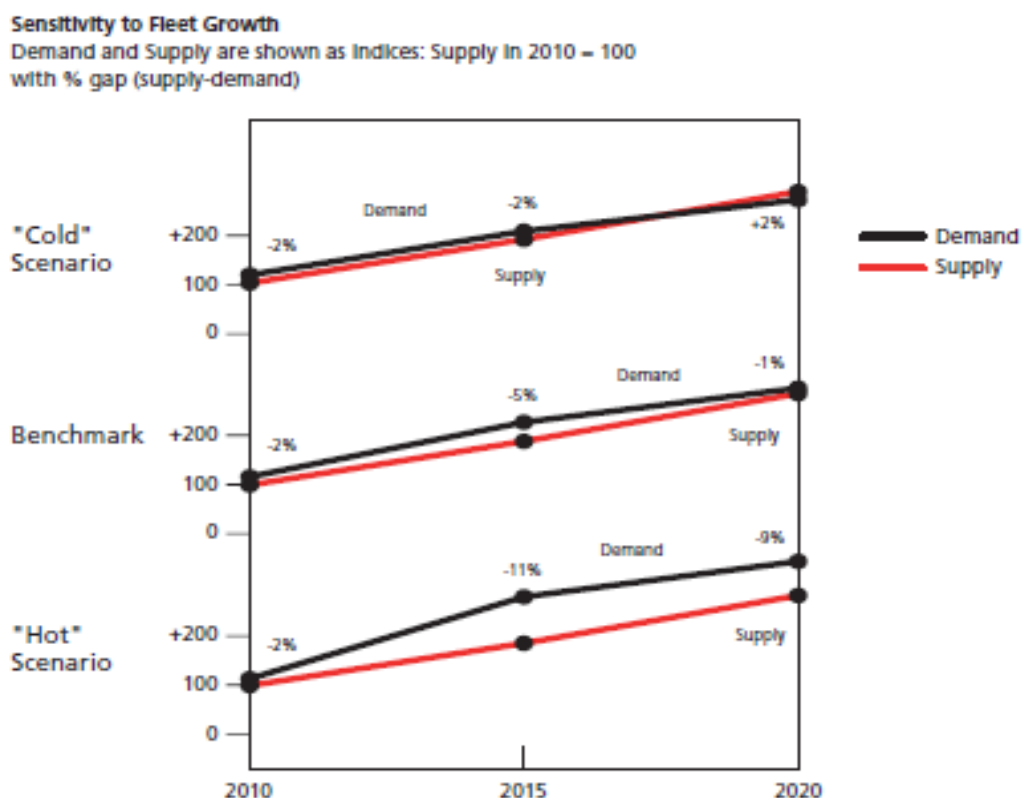
Όπως αναφέρθηκε, ο IMO ονόμασε το 2010 «Έτος του ναυτικού». Στο πλαίσιο αυτό, η προσοχή έχει εκ νέου επικεντρωθεί στην επιτακτική ανάγκη της ναυτιλιακής βιομηχανίας να αντιμετωπίσει την προβλεπόμενη έλλειψη σε εργατικό δυναμικό. Μπορεί η έλλειψη για την επάνδρωση των πλοίων με ναυτικούς να έχει εν μέρει μείνει πίσω λόγω της παγκόσμιας ύφεσης του εμπορίου και της διεθνούς οικονομικής κρίσης, παρόλα αυτά παραμένει πάντοτε παρούσα και κάποια στιγμή θα επανέλθει στην επιφάνεια. Εάν η ναυτιλία είναι εκείνη που πρόκειται να εξυπηρετεί το παγκόσμιο εμπόριο και στο μέλλον, δεν μπορεί να αγνοηθεί το γεγονός αυτής της έλλειψης των καλών νεοεισερχόμενων ναυτικών στον κλάδο. Έχει ευρέως προβλεφθεί ότι αν δεν αντιμετωπιστεί άμεσα το πρόβλημα αυτό, η ναυτιλία θα αντιμετωπίσει στο σύντομο μέλλον κρίση στο εργατικό δυναμικό της. Με άλλα λόγια, δεν θα υπάρχει αρκετή προσφορά σε κατάλληλους αξιωματικούς που θα μπορούν να διαχειριστούν τον παγκόσμιο στόλο που συνεχώς αυξάνεται σε μέγεθος.

Το 1990 πραγματοποιήθηκε για πρώτη φορά, από την BIMCO/ISF μια αξιολόγηση του ανθρώπινου δυναμικού. Η μελέτη αυτή θεωρείται ως η πιο αξιόλογη περιεχομένου όσον αφορά την παγκόσμια προσφορά και ζήτηση σε ναυτικούς. Η Έκθεση που δημοσιεύτηκε το 2005 αποκάλυψε την συνεχιζόμενη και πλέον ανησυχητική έλλειψη σε ειδικευμένους αξιωματικούς. Η αξιολόγηση αυτή έδειξε ότι η έλλειψη αναμένεται να αυξηθεί μέχρι το 2015 κατά 5,9% στο σύνολο των ναυτικών παγκοσμίως. (IMO, Issue 3, 2010, World Maritime Day, Year of the Seafarer).

Η Έκθεση της BIMCO/ISF (Manpower Update) παρέχει μια ολοκληρωμένη αξιολόγηση σχετικά με την παγκόσμια προσφορά και ζήτηση ναυτικών. Η Έκθεση αυτή διεξάγεται κάθε πέντε χρόνια ενώ η τελευταία που είδε το φως τη δημοσιότητας ήταν το 2010.

Στο διάγραμμα που ακολουθεί παρουσιάζονται οι μελλοντικές εξελίξεις αναφορικά με την ζήτηση ανά προσφορά ναυτικών. Το «κεντρικό» ή «σημείο αναφοράς» σενάριο δείχνει τις εκτιμήσεις της BIMCO/ ISF βασιζόμενες στις πιο πιθανές τάσεις της αγοράς.

Διάγραμμα 3 – Χάσμα προσφοράς/ ζήτησης για αξιωματικούς ναυτικούς



Το «κεντρικό σημείο» (benchmark) υποθέτει μια μέτρια αύξηση του παγκόσμιου στόλου κατά 2,3% ετησίως (ίσο με τον μέσο ρυθμό αύξησης της τελευταίας δεκαετίας) ενώ τα επίπεδα επάνδρωσης υποτίθεται ότι θα μειωθούν ελαφρώς. Από την πλευρά της προσφοράς, υποτίθεται ότι τα ποσοστά προσλήψεων θα συνεχιστούν περίπου στο ίδιο ποσοστό όπως και κατά την προηγούμενη δεκαετία, αλλά τα ποσοστά απωλειών θα είναι υψηλότερα κατά περίπου 1% ετησίως. Με βάση τις συντηρητικές αυτές υποθέσεις, η σημερινή μέτρια έλλειψη σε αξιωματικούς ναυτικούς αναμένεται να συνεχιστεί, εκτός αν υπάρξει αύξηση του ποσοστού των ανθρώπων που προσανατολίζονται στην ναυτική εκπαίδευση ή αν ληφθούν μέτρα ώστε το ποσοστό των ανθρώπων που εγκαταλείπουν το ναυτικό επάγγελμα να μειωθεί. Ωστόσο, αν οι οικονομικές συνθήκες βελτιωθούν (όπως αναφέρεται στο «καυτό»/ «hot» σενάριο), τότε θα υπάρξουν σοβαρά προβλήματα έλλειψης αξιωματικών ναυτικών.

Σε γενικές γραμμές, τα σημαντικότερα σημεία της Έκθεσης είναι τα εξής:

- Για το 2010, υπήρχε ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης ναυτικών, παρότι υπήρχε σχετική έλλειψη της τάξεως του 2% σε αξιωματικούς<sup>48</sup>. Όσον αφορά σε ορισμένες εθνικότητες υπάρχει μια υποβόσκουσα ανησυχία για την τρέχουσα και μελλοντική διαθεσιμότητα για ανώτερους αξιωματικούς.
- Παρά την ύφεση, η ζήτηση και η προσφορά σε ναυτικούς αυξάνεται, με τη ζήτηση να αυξάνεται με γρηγορότερους ρυθμούς.
- Ορισμένα στοιχεία που καταδεικνύουν προβλήματα στην πρόσληψη και διατήρηση των ναυτικών, δεν δείχνουν να έχουν σοβαρό αντίκτυπο κυρίως λόγω της οικονομικής κρίσης.
- Στοιχεία δείχνουν αξιοσημείωτη αύξηση της προσφοράς σε ναυτικούς (συγκριτικά με το 2005) από χώρες της Άπω Ανατολής (κυρίως την Κίνα, Ινδία και Φιλιππίνες) αλλά και από διάφορες χώρες του ΟΟΣΑ<sup>49</sup>.

<sup>48</sup> Η παγκόσμια προσφορά σε ναυτικούς για το 2010 εκτιμήθηκε στους 624.000 αξιωματικούς και 747.000 ναύτες (μη αξιωματικούς). Η ζήτηση για την ίδια περίοδο ανέρχονταν σε 637.000 αξιωματικούς και σε 747.000 ναύτες (μη αξιωματικούς).

<sup>49</sup> Ο Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (Ο.Ο.Σ.Α.) (Organisation for Economic Co-operation and Development - OECD) είναι ένας διεθνής οργανισμός εκείνων των αναπτυγμένων χωρών που υποστηρίζουν τις αρχές της αντιπροσωπευτικής δημοκρατίας και της οικονομίας της ελεύθερης

- Η προσφορά σε ναυτικούς από ορισμένες χώρες είναι πιθανό να αυξηθεί, ωστόσο, είναι σημαντικό, να διατηρηθούν υψηλά επίπεδα πρόσληψης και εκπαίδευσης ώστε να διασφαλιστεί η προσφορά υψηλού επιπέδου ναυτικών με κατάλληλα προσόντα.

Όπως είναι βέβαιο, η έλλειψη ναυτικών στα πλοία θα δημιουργήσει πολλά προβλήματα με τόσο ποσοτικές όσο και ποιοτικές πτυχές<sup>50</sup>. Ξεκινώντας από τα ποσοτικά δεδομένα, καθαρά από θέμα αριθμών, θα υπάρξουν σοβαρά προβλήματα όταν τα πλοία είναι αγκυροβολημένα στα λιμάνια και τα φορτία παραμένουν στις αποβάθρες εξαιτίας της έλλειψης διαθεσιμότητας εξειδικευμένου πληρώματος. Ως τώρα υπήρχε απορρόφηση του υπάρχοντος εργατικού δυναμικού, χωρίς να υιοθετούνται ακραία μέτρα. Ωστόσο, σύμφωνα με αναφορές, οι αξιωματικοί αναγκάζονται να εργάζονται περισσότερες ώρες ενώ παράλληλα περιορίζονται τα διαστήματα των διακοπών τους.

Επιπλέον, λόγω της έλλειψης πληρώματος, οι περίοδοι εκπαίδευσης μειώνονται, επιταχύνοντας με αυτόν τον τρόπο την προαγωγή των νέων ναυτικών που δεν διαθέτουν την απαραίτητη εμπειρία, σε ανώτατες θέσεις με υψηλή ευθύνη. Σε ορισμένες περιπτώσεις μάλιστα, τα πλοία αναγκάζονται να πλεύσουν με λιγότερο από το απαιτούμενο πλήρωμα. Εντωμεταξύ, η ανισορροπία προσφοράς ανά ζήτησης ναυτικών ωθεί στην αύξηση των μισθών, αποθαρρύνοντας με αυτόν τον τρόπο τους ναυτικούς προς την συνταξιοδότηση. Αυτό με την σειρά του οδηγεί στην αύξηση του ηλικιακού προφίλ των ναυτικών με ανεπιθύμητες συνέπειες, με την έννοια ότι οι ναυτικοί οδηγούνται στην συνταξιοδότηση σε μεγαλύτερη ηλικία με αποτέλεσμα να μην μπορούν να ανταπεξέλθουν στις υποχρεώσεις τους ή τουλάχιστον στον βαθμό τουλάχιστον θα έπρεπε.

Επιπλέον, η αύξηση των μεικτών πληρωμάτων, η απουσία διαβουλεύσεων και διαπραγματεύσεων, το γεγονός ότι το καθεστώς της βάρδιας ποικίλει ανάλογα με την εθνικότητα

---

αγοράς. Δημιουργήθηκε το 1948 ως Οργανισμός Ευρωπαϊκής Οικονομικής Συνεργασίας (Organisation for European Economic Co-operation - OEEC). Ο οργανισμός παρέχει ένα περιβάλλον όπου οι κυβερνήσεις μπορούν να συγκρίνουν εφαρμογές πολιτικής, να βρουν απαντήσεις στα κοινά προβλήματα, να προσδιορίσουν τις καλές πρακτικές και να συντονίσουν τις εσωτερικές και διεθνείς πολιτικές. Είναι φόρουμ όπου η όμοια πίεση μπορεί να ενεργήσει ως ισχυρό κίνητρο για να βελτιώσει την πολιτική και να εφαρμόσει το «μαλακό νόμο» - μη δεσμευτικά όργανα που μπορούν περιστασιακά να οδηγήσουν στις δεσμευτικές συνθήκες.

<sup>50</sup> IMO, Issue 3, 2010, World Maritime Day, Year of the Seafarer

και την ιεραρχία και η ιδιόμορφη συνδικαλιστική οργάνωση, είναι συνθήκες που δυσχεραίνουν σημαντικά τη μετάδοση γνώσης και της εμπειρίας των ναυτικών. Επιπρόσθετα, το γεγονός ότι σημαντικό ποσοστό του αριθμού των πλοίων στελεχώνονται από ναυτικούς διαφόρων εθνικοτήτων και πολιτισμικών αντιλήψεων προβάλλει σαν ένα ακόμα σημείο διαφοροποίησης, το οποίο μπορεί να οδηγήσει από τη μία στη χαμηλή συνοχή της ομάδας, και από την άλλη σε περιορισμούς σε σχέση με την καταγραφή, διάχυση και αξιοποίηση της γνώσης που δημιουργείται (Θεοδωρόπουλος, Λεκάκου, Πάλλης, 2006)

Σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο EMSA κάνει λόγο για το υψηλό ποσοστό του ανθρώπινου λάθους στα ναυτικά ατυχήματα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η λήψη λανθασμένων αποφάσεων από τα πρόσωπα που βρίσκονται στη γέφυρα του πλοίου, ιδίως υπό δύσκολες συνθήκες ναυσιπλοΐας ή/και καιρικές συνθήκες. Ειδικά, μπορεί να προκληθούν από μηχανική ή άλλη βλάβη του εξοπλισμού, ενώ το πρόβλημα μπορεί να οξυνθεί από την αδυναμία του προσωπικού να αποκαταστήσει γρήγορα τη βλάβη λόγω ανεπαρκούς εκπαίδευσης. Για τους λόγους αυτούς είναι εξαιρετικά σημαντικό να εκπαιδεύονται οι ναυτικοί σύμφωνα με τις υψηλότερες προδιαγραφές.

Περίπου το 75% των ναυτικών που επανδρώνουν πλοία νηολογημένα στην ΕΕ προέρχονται από χώρες εκτός της ΕΕ και αποκτούν τα προσόντα τους σε εκπαιδευτικά ιδρύματα εκτός της ΕΕ και σε περισσότερες από 50 χώρες. Αυτό δυσχεραίνει την αξιολόγηση της ποιότητας της εκπαίδευσης, της κατάρτισης και των τυπικών προσόντων τους.

Η Προσωρινή Επιτροπή του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για την Ασφάλεια στην Θάλασσα είχε εκφράσει στο παρελθόν τις ανησυχίες για την συμμετοχή του ανθρώπινου παράγοντα στα θαλάσσια ατυχήματα. Σημαντική βαρύτητα δόθηκε στις σημαίες ευκαιρίας και στις ψευδείς βεβαιώσεις που μπορούν να λαμβάνονται για τους αξιωματικούς του εμπορικού ναυτικού<sup>51</sup>.

Σε συνάρτηση με τα ανησυχητικά δεδομένα που προβάλλει ο IMO, έρχονται να προστεθούν και εκείνα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η έλλειψη ναυτικών ήταν περίπου 13.000 το 2001 ενώ η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υπολόγισε ότι ο αριθμός αυτός θα έφθανε τις 36.000 το 2006 (M. Magramo & G. Eler, 2012). Η κατάσταση επιδεινώνεται από τον παράγοντα ηλικία: ο μέσος όρος ηλικίας των αξιωματικών στις χώρες ΟΟΣΑ είναι σημαντικά μεγαλύτερος από εκείνον του

---

<sup>51</sup> [http://www.maritimeconsultant.com/human\\_factor\\_the\\_key\\_to\\_maritime.htm](http://www.maritimeconsultant.com/human_factor_the_key_to_maritime.htm) (18.02.2004 Temporary Committee on Safety at Sea)



ανθρώπινου δυναμικού στην Άπω Ανατολή, την Ανατολική Ευρώπη και την Ινδία. Το γεγονός οφείλεται σε δύο λόγους. Πρώτον, η υπηρεσία στη θάλασσα στις χώρες του ΟΟΣΑ αποβαίνει βραχύτερη, διότι οι περισσότεροι ναυτικοί μεταφέρουν τη σταδιοδρομία τους στην ξηρά πολύ πριν φθάσουν την ηλικία των σαράντα ετών. Δεύτερον, εξαιτίας οικονομικών πιέσεων πολλές ναυτιλιακές εταιρείες έχουν αναγκασθεί να προσλάβουν στα πλοία τους νέους αξιωματικούς από τρίτες χώρες διότι είναι λιγότεροι ακριβοί από εκείνους των χωρών ΟΟΣΑ. Το 60% των ναυτικών της ΕΕ είναι άνω των 40 ετών, ενώ οι περισσότεροι που προέρχονται από αναπτυσσόμενες χώρες είναι νεότερης σειράς. Το λογικό επακόλουθο είναι ότι οι μεγάλοι σε ηλικία αξιωματικοί προερχόμενοι από κράτη - μέλη, μετά τη συνταξιοδότηση τους θα αντικατασταθούν από υπηκόους λιγότερο ανεπτυγμένων χωρών (Θεοδωρόπουλος, Λεκάκου, Πάλλης, 2006).

Η συσσωρευτική επίδραση των παραγόντων αυτών μπορεί να αποβεί επιζήμια για την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών της ναυτιλίας. Σε κάθε τομέα εργασίας υπάρχει μια αλληλένδετη σχέση μεταξύ της ποσότητας του ανθρώπινου δυναμικού που απαιτείται για να εκτελεστεί η εργασία και του διαθέσιμου πόρου. Όταν οι διαθέσιμοι πόροι δεν είναι αρκετοί, τότε αυτό συνεπάγεται προβλήματα στην ποιότητα. Οι παράλογες απαιτήσεις σε θέματα εργασίας οδηγούν σε αυξημένο άγχος, κόπωση και μείωση της απόδοσης. Κανείς άνθρωπος δεν είναι άτρωτος, πόσο μάλλον οι αξιωματικοί των πλοίων, των οποίων η εργασία είναι ιδιαίτερα απαιτητική για μεγάλο χρονικό διάστημα (εξαιτίας του γεγονότος ότι ο τόπος εργασίας είναι και τόπος διαμονής τους).

Η έλλειψη ναυτικών μπορεί να έχει δραματικά αποτελέσματα τόσο σε Κοινοτικό όσο και σε διεθνές επίπεδο. Ναυτικοί με υψηλά επίπεδα κατάρτισης συσχετίζονται με ασφαλή πλοήγηση, αποτελεσματική λειτουργία, καλή συντήρηση του πλοίου και μείωση των θαλάσσιων ατυχημάτων και της θαλάσσιας ρύπανσης.

Τα κατώτερα πληρώματα από ορισμένες χώρες εκτός Κοινότητας δεν είναι, σε γενικές γραμμές, τόσο καλά εκπαιδευμένοι όπως οι Κοινοτικοί ναυτικοί. Εάν ληφθεί υπόψη η σημασία της ναυτιλίας για την ΕΕ, δεν μπορεί η ίδια να αφήσει να εξαφανιστεί αυτή η τεχνογνωσία αλλά και η παράδοση, εάν δεν θέλει να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια και το περιβάλλον και να διακινδυνεύσει την ανταγωνιστικότητα του ναυτιλιακού κλάδου της και των συναφών δραστηριοτήτων (Θεοδωρόπουλος, Λεκάκου, Πάλλης, 2006).

## 4.2 ΝΟΜΟΘΕΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΕ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΥΣ<sup>52</sup>

Σε κοινοτικό επίπεδο υπάρχει ήδη ένα σύνολο από νομοθετήματα, τα οποία ισχύουν για τα άτομα που απασχολούνται στα πλοία. Τα νομοθετήματα αυτά χωρίζονται σε δύο κατηγορίες: α) νομοθετήματα κοινωνικής φύσεως που καλύπτουν όλους τους εργαζόμενους και β) νομοθετήματα ειδικά για τους ναυτικούς.

Στην πρώτη κατηγορία εμπίπτουν τρεις ομάδες Κοινοτικών δράσεων. Πρώτον, οι Οδηγίες για την υγιεινή και ασφάλεια των εργαζομένων. Καλύπτουν διάφορα πεδία, όπως η προστασία των εργαζομένων σε περίπτωση έκθεση τους σε χημικές, βιολογικές και καρκινογόνες ουσίες, στον αμίαντο ή σε ακτινοβολίες, ο υποχρεωτικός φαρμακευτικός εξοπλισμός των πλοίων και η χρήση εξοπλισμών ατομικής προστασίας. Ιδιαίτερης σημασίας είναι η Οδηγία για την υγιεινή και την ασφάλεια η οποία, αν και εφαρμόζεται στον τόπο εργασίας, παρέχει τα μέσα πρόληψης και συμπληρωματικής προστασίας σε περίπτωση ατυχήματος.

Δεύτερον, οι Οδηγίες για την ίση μεταχείριση ανδρών και γυναικών. Παρά το γεγονός ότι η απασχόληση γυναικών στα πλοία δεν βρίσκεται σε ικανοποιητικό επίπεδο, είναι σαφές ότι η ύπαρξη νομικού πλαισίου για την αποτροπή των διακρίσεων οπωσδήποτε συμβάλλει στη βελτίωση της κατάστασης.

Τρίτον, τα Κοινοτικά Νομοθετήματα που αφορούν στην κοινωνική ασφάλιση και τις συνθήκες εργασίας. Ο Κανονισμός αριθ. 1408/71<sup>53</sup> ο οποίος ευνοεί την κινητικότητα των εργαζομένων εξασφαλίζοντας μη διακριτική μεταχείριση απέναντί τους, όταν μετακινούνται από το ένα κράτος στο άλλο, ισχύει και για τους ναυτικούς.

## 4.3 ΝΟΜΟΘΕΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΕ ΕΙΔΙΚΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

Σε διεθνές επίπεδο δύο είναι οι ειδικευόμενοι οργανισμοί του ΟΗΕ που πραγματεύονται τα κοινωνικά θέματα που αφορούν τη ναυτική απασχόληση: ο IMO (International Maritime Organization - Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός) υπό το πρίσμα της ενίσχυσης της θαλάσσιας ασφάλειας και ο ILO (International Labour Organization - Διεθνής Οργάνωση Εργασίας) υπό το

---

<sup>52</sup> Θεοδωρόπουλος Σ, Λεκάκου Μ, Παλλης Α, 2006, "Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία", Εκδόσεις Τυπωθήτω, Αθήνα

<sup>53</sup> Κανονισμός αριθ. 1408/71, της 14<sup>ης</sup> Ιουνίου 1971

πρίσμα των συνθηκών απασχόλησης. Ο τελευταίος έχει εκδώσει μια σειρά από συμβάσεις που αφορούν τους ναυτικούς, ο δε IMO εξέδωσε την σύμβαση STCW. Τα κράτη μέλη της Ένωσης έχουν κυρώσει όλα τα νομοθετικά κείμενα και επομένως δεσμεύονται για την εφαρμογή τους. Ο έλεγχος και της τήρησης των διεθνών υποχρεώσεων αποτελεί δέσμευση του Συμβουλίου των Υπουργών Μεταφορών.

Ήδη σε προηγούμενο σημείο της παρούσας μελέτης έχει εξεταστεί η βαρύτητα που δίνει η ΕΕ στη ενσωμάτωση των διεθνών κανονισμών στο δίκαιο της με τρόπο ώστε να προσδώσει νομική ισχύ και να διασφαλίσει την ενιαία εφαρμογή τους σε όλα τα κράτη μέλη. Στις υποενότητες που ακολουθούν θα παρουσιαστούν οι Νομοθετικές Πρωτοβουλίες σχετικά με την ναυτική απασχόληση, εκπαίδευση και εξάσκηση.

#### *4.3.1 ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ*

Οι συνθήκες εργασίας των ναυτικών περιλαμβάνουν ένα ευρύ φάσμα ζητημάτων που συμβάλλουν καθοριστικά στην αποδοτικότητα των ναυτικών και κατ' επέκταση στην γενικότερη ασφάλεια εν πλω.

Από το 1920, ο ILO έχει υιοθετήσει μια σειρά από Διεθνείς Συμβάσεις και Συστάσεις για τα ελάχιστα πρότυπα εργασίας για τον ναυτιλιακό τομέα, με μόνιμο στόχο την εξασφάλιση αποδεκτών συνθηκών διαβίωσης και εργασίας για τους ναυτικούς. Η εφαρμογή αυτών των διεθνών συμβάσεων προϋποθέτει την επικύρωσή τους από έναν αριθμό χωρών (πρέπει να επικυρωθεί από 30 χώρες μέλη του ILO, οι οποίες εκπροσωπούν το 33% της παγκόσμιας χωρητικότητας).

Το 1999, ο ILO σε συνεργασία με τον IMO, ανέπτυξαν τις Κατευθυντήριες γραμμές (Guidelines for the Development of Tables of Seafarers' Shipboard Working Arrangements and Formats of Records of Seafarers Hours of Work and Rest) με σκοπό να βοηθήσουν τις διοικήσεις, τους εφοπλιστές και τους ναυτικούς ώστε να πληρούν τις υποχρεώσεις τους όσο ως προς την Σύμβαση N.180 του ILO (Σύμβαση για τις ώρες εργασίας των ναυτικών και την Επάνδρωση των πλοίων) αλλά και από εκείνες που απορρέουν από την Σύμβαση STCW του IMO. Παρέχουν έναν τυποποιημένο πίνακα για το καθεστώς εργασίας, μια τυποποιημένη μορφή αρχείων για τις καθημερινές ώρες εργασίας και ανάπαυσης των ναυτικών καθώς και τις κατευθυντήριες γραμμές για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης. Από το 2001, ο

Οργανισμός έχει θέσει ως κεντρικό στόχο την ενσωμάτωση όλων των προτύπων σε μια ενιαία σύμβαση, την Ενοποιημένη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας.

Ο ILO ενέκρινε στις 23 Φεβρουαρίου 2006 τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (Maritime Labour Convention - MLC) ως μοναδικό, αυτοτελές μέσο που περικλείει όλους τους υφιστάμενους κανόνες σχετικά με τη ναυτική εργασία: το δικαίωμα των ναυτικών σε ασφαλή χώρο εργασίας σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες ασφαλείας καθώς επίσης σε δέουσες συνθήκες απασχόλησης, και διαβίωσης, υγειονομική προστασία, ιατροφαρμακευτική περίθαλψη και κοινωνική προστασία.

Τα κράτη μέλη της ΕΕ και η Επιτροπή υποστήριξαν από την αρχή τις εργασίες του ILO επί του ζητήματος αυτού. Η ΕΕ αναγνώρισε την πολύτιμη συμβολή της MLC, στόχος της οποίας είναι η δημιουργία ισότιμων όρων ανταγωνισμού στον κλάδο της παγκόσμιας ναυτιλίας και στο πλαίσιο αυτό την Απόφαση 2007/431<sup>54</sup>, για την εξουσιοδότηση των κρατών μελών να επικυρώσουν, προς το συμφέρον της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, τη σύμβαση ναυτικής εργασίας του 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας.

Ωστόσο, η οδηγία 99/63<sup>55</sup> είναι η πρώτη κλαδική συμφωνία που βασίστηκε σε συμφωνία που συνήφθη μεταξύ της Ένωσης Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ECSA) και της Διεθνούς Ομοσπονδίας για τους Εργαζομένους στις Μεταφορές (ITF) στην ΕΕ. Αφορούσε την οργάνωση του χρόνου εργασίας των ναυτικών που εργάζονται σε πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους της ΕΕ.

Η ΕΕ έχει επίσης εκδώσει την οδηγία 2009/13<sup>56</sup>, για την εφαρμογή της συμφωνίας που συνήψαν η ECSA και η ITF σχετικά με τη σύμβαση ναυτικής εργασίας του 2006 και για τροποποίηση της οδηγίας 99/63. Προς το σκοπό αυτό προβλέπεται, η υποχρέωση των κρατών μελών να εφαρμόζουν την οδηγία 2009/13 όταν ασκούν τις εξουσίες τους ως κράτη σημαίας. Μέσω της Οδηγίας αυτής, η ευρωπαϊκή νομοθεσία έχει ευθυγραμμιστεί με τα διεθνή πρότυπα που καθορίζονται από την MLC ενώ ενσωματώθηκαν και οι σχετικές διατάξεις της.

---

<sup>54</sup> Απόφαση 2007/431/EK του Συμβουλίου, της 7ης Ιουνίου 2007

<sup>55</sup> Οδηγία 99/63/EK, της 21<sup>ης</sup> Ιουνίου 1999

<sup>56</sup> 2009/13/EK του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2009

#### 4.3.1.1 ΝΕΟΤΕΡΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

Με ανακοίνωσή του στις 20 Αυγούστου 2013 η σύμβαση τέθηκε σε ισχύ, ο ILO επικύρωσε τη Διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (MLC 2006) από το 30ο συμβαλλόμενο κράτος – οι Φιλιππίνες ήταν η 30η χώρα που επικύρωσε τη Διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας το 2012. Από το Μάρτιο του 2016 η σύμβαση έχει επικυρωθεί από 71 κράτη που αντιπροσωπεύουν πάνω από 87% της παγκόσμιας ναυτιλίας και παρά το γεγονός ότι δεν έχει επικυρωθεί σε όλο τον κόσμο, έχει σχεδόν καθολική ισχύ. Η MLC 2006 παρέχει πλήρη δικαιώματα και προστασία στην εργασία για όλους τους ναυτικούς ανεξάρτητα από την εθνικότητά τους και τη σημαία του πλοίου. Αποσκοπεί στην επίτευξη αξιοπρεπών συνθηκών εργασίας για τους ναυτικούς, καθώς και στην εξασφάλιση ισότιμου ανταγωνισμού για τους πλοιοκτήτες που τηρούν υψηλά πρότυπα ποιότητας.

Η Σύμβαση έχει σχεδιαστεί ώστε να αποτελέσει παγκόσμιο μέσο γνωστό ως «τέταρτος πυλώνας» του διεθνούς ρυθμιστικού καθεστώτος για την ποιοτική ναυτιλία, που συμπληρώνει τις τρεις θεμελιώδεις συμβάσεις του IMO: τη διεθνή σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS), τη διεθνή σύμβαση για τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης βαρδιών των ναυτικών (STCW) και τη διεθνή σύμβαση για τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης (MARPOL).

Η Σύμβαση αποτελείται από δεκαέξι άρθρα που περιέχουν γενικές διατάξεις και από τον Κώδικα ενώ ο ίδιος ο Κώδικας αποτελείται από πέντε Τίτλους. Για κάθε Τίτλο υπάρχουν γενικά Πρότυπα (Standards), τα οποία διευκρινίζονται περαιτέρω στους υποχρεωτικούς Κανονισμούς καθώς και στις Κατευθυντήριες γραμμές. Οι Κατευθυντήριες γραμμές αποτελούν μια γενική μορφή εφαρμογής του Κανονισμού σύμφωνα με τις απαιτήσεις, αλλά τα κράτη μέλη είναι ελεύθερα να έχουν διαφορετικά μέτρα εφαρμογής. Οι Κανονισμοί θα πρέπει κατ' αρχήν να εφαρμοστούν πλήρως, αλλά μια χώρα έχει την δυνατότητα να εφαρμόσει μια "ουσιαστικά ισοδύναμη" ρύθμιση, η οποία όμως θα πρέπει να δηλωθεί κατά την επικύρωση της Σύμβασης. Εν συνεχεία θα παρουσιαστούν οι εν λόγω Τίτλοι.

##### *Τίτλος I: Απαιτήσεις ναυτικής εργασίας επί του πλοίου*

Οι ελάχιστες απαιτήσεις που ορίζονται στο παρόν τμήμα του κώδικα χωρίζεται σε 4 μέρη και συνοψίζονται παρακάτω:

- ✓ Ελάχιστες απαιτήσεις για την ηλικία: η ελάχιστη ηλικία είναι τα 16 έτη (και 18 για την νυχτερινή εργασία και για την εργασία σε επικίνδυνες περιοχές)
- ✓ Κατάσταση της υγείας: οι εργαζόμενοι θα πρέπει να είναι ικανοί, από ιατρικής άποψης, για τα καθήκοντα που εκτελούν. Οι χώρες θα πρέπει να εκδίδουν ιατρικά πιστοποιητικά όπως αυτά ορίζονται από την STCW (ή από κάποιο παρόμοιο πρότυπο).
- ✓ Εκπαίδευση: οι ναυτικοί θα πρέπει να έχουν εκπαιδευτεί για τα καθήκοντα τους καθώς και να έχουν την απαραίτητη προσωπική κατάρτιση σε θέματα ασφάλειας
- ✓ Η Ναυτολόγηση/ Υπηρεσίες πρόσληψης τοποθετούνται στα κράτη μέλη ή στα κράτη σημαίας και θα πρέπει (μεταξύ άλλων) να υπάρχουν οι κατάλληλες διαδικασίες τοποθέτησης, καταχώρισης καθώς και διαδικασίες καταγγελιών και αποζημιώσεων στις περιπτώσεις που η πρόσληψη αποτύχει.

## *Τίτλος 2: Συνθήκες Απασχόλησης*

Ο Τίτλος αυτός περιέχει τους όρους της σύμβασης και τις πληρωμές, καθώς και τις συνθήκες εργασίας στα πλοία.

- ✓ Συμβάσεις: η σύμβαση θα πρέπει να είναι σαφής, νομικά εκτελεστή και να ενσωματώνει τους όρους των συλλογικών συμβάσεων (αν αυτές υπάρχουν).
- ✓ Πληρωμές: Οι μισθοί θα πρέπει να καταβάλλονται τουλάχιστον κάθε μήνα και θα πρέπει να είναι μεταβιβάσιμος στην οικογένεια, αν αυτό είναι επιθυμητό.
- ✓ Ώρες ανάπαυσης: οι ώρες ανάπαυσης θα πρέπει να εφαρμόζονται στην εθνική νομοθεσία. Ο μέγιστος αριθμός ωρών εργασίας στην εν λόγω νομοθεσία δεν θα πρέπει να υπερβαίνουν τις 14 ώρες σε οποιαδήποτε περίοδο 24 ωρών και 72 ώρες σε οποιαδήποτε περίοδο 7 ημερών ή τουλάχιστον 10 ώρες ανάπαυσης σε οποιαδήποτε περίοδο 24 ωρών και 77 ώρες σε οποιαδήποτε περίοδο 7 ημερών. Επιπλέον, οι καθημερινές ώρες ανάπαυσης δεν θα πρέπει να διαιρούνται σε περισσότερες από δυο περιόδους, η μία από τις οποίες διαρκεί τουλάχιστον 6 ώρες.
- ✓ Άδεια: οι ναυτικοί έχουν το δικαίωμα για ετήσια άδεια.
- ✓ Επαναπατρισμός: ο επαναπατρισμός θα γίνεται με χρήματα του πλοιοκτήτη.
- ✓ Απώλεια: αν ένα πλοίο χαθεί ή ναυαγήσει, οι ναυτικοί έχουν το δικαίωμα λήψης κάποιου επιδόματος ανεργίας.
- ✓ Επάνδρωση: κάθε πλοίο θα πρέπει να είναι επαρκώς επανδρωμένο.

### *Τίτλος 3: Χώροι Ενδιαίτησης, Εγκαταστάσεις Ψυχαγωγίας, Σίτιση και Τροφοδοσία*

Ο Τίτλος αυτός καθορίζει σαφείς Κανόνες για τους χώρους ενδιαίτησης, τις εγκαταστάσεις ψυχαγωγίας, την σίτιση και την τροφοδοσία.

- ✓ Ενδιαίτηση: θα πρέπει να "προάγει την υγεία και την ευημερία των ναυτικών". Λεπτομερείς διατάξεις (εμπεριέχονται στους Κανόνες και στις Κατευθυντήριες γραμμές) δίνουν τις ελάχιστες απαιτήσεις για τους διάφορους τύπους των δωματίων (π.χ. κοιτώνες, ψυχαγωγικές αίθουσες κ.α).
- ✓ Σίτιση και τροφοδοσία: Τόσο η ποιότητα του φαγητού όσο και η ποσότητα του, συμπεριλαμβανομένου του νερού, ρυθμίζεται από το κράτος - σημαίας. Επιπλέον οι μάγειρες θα πρέπει να έχουν λάβει την κατάλληλη κατάρτιση.

### *Τίτλος 4: Προστασία της Υγείας, Υγειονομική Περίθαλψη, Πρόνοια και Κοινωνική Ασφάλιση και Προστασία*

Ο Τίτλος 4 αποτελείται από 5 Κανονισμούς για την Υγεία, την Ευθύνη, την Ιατρική Περίθαλψη, την Πρόνοια και την Κοινωνική Περίθαλψη .

- ✓ Ιατρική Περίθαλψη επί του πλοίου και στην ξηρά: Οι ναυτικοί θα πρέπει επί του σκάφους, να έχουν ιατρική περίθαλψη η οποία θα παρέχεται χωρίς κόστος και θα είναι όμοιας ποιότητας με αυτήν που παρέχεται στην ξηρά. Επιπλέον, θα πρέπει να εγγυάται από τις χώρες από τις οποίες περνάει το σκάφος, ότι θα παρέχεται θεραπεία στην ξηρά όταν πρόκειται για σοβαρές περιπτώσεις.
- ✓ Ευθύνη του πλοιοκτήτη: οι ναυτικοί θα πρέπει να προστατεύονται από τις οικονομικές επιπτώσεις της "ασθένειας, τραυματισμού ή θανάτου που συνέβη σε σχέση με την εργασία τους" . Αυτό περιλαμβάνει την καταβολή μισθών τουλάχιστον 16 εβδομάδων, μετά από την έναρξη της ασθένειας.
- ✓ Προστασία της υγείας και της ασφάλειας και πρόληψη ατυχημάτων: θα πρέπει να παρέχεται ένα υγιές και ασφαλές περιβάλλον, τόσο κατά την διάρκεια της εργασίας των ναυτικών όσο και τις ώρες ανάπαυσης ενώ θα πρέπει να λαμβάνονται και μέτρα για την ασφάλεια.
- ✓ Πρόσβαση σε εγκαταστάσεις πρόνοιας στην ξηρά: τα κράτη ελλειμνισμού θα πρέπει να παρέχουν εύκολη πρόσβαση υπηρεσίες πρόνοιας, πολιτιστικές και ψυχαγωγικές

εγκαταστάσεις. Η πρόσβαση σε αυτές τις εγκαταστάσεις θα πρέπει να είναι ανοικτή σε όλους τους ναυτικούς, ανεξαρτήτως φυλής, φύλου, θρησκείας ή πολιτικών πεποιθήσεων.

- ✓ Κοινωνική ασφάλιση: θα πρέπει να παρέχεται στους ναυτικούς (καθώς και στους συγγενείς τους, στις περιπτώσεις που αυτό είναι σύνηθες στο κράτος σημαίας).

#### *Τίτλος 5: Συμμόρφωση και Εφαρμογή*

Ο Τίτλος αυτός αναφέρει τις απαιτήσεις από το κράτος σημαίας και από το κράτος ελλιμενισμού.

- ✓ Κράτη σημαίας: το κράτος σύμφωνα με του οποίου τη σημαία λειτουργεί το πλοίο είναι υπεύθυνο για την διασφάλιση της εφαρμογής των κανόνων. Οι λεπτομερείς έλεγχοι έχουν σαν αποτέλεσμα την έκδοση του "Πιστοποιητικού Ναυτικής Συμμόρφωσης", το οποίο θα πρέπει να υπάρχει σε ένα πλοίο και να είναι σε ισχύ. Τα πλοία θα πρέπει να έχουν αξιοπρεπείς διαδικασίες καταγγελιών και σε περιπτώσεις αναφορών θα πρέπει να θεσπίζουν έρευνες.
- ✓ Κράτος ελλιμενισμού: η επιθεώρηση στους λιμένες εξαρτάται από εάν υπάρχει το "Πιστοποιητικό Ναυτικής Συμμόρφωσης" ( και συνεπώς φέρει τη σημαία χώρας που έχει επικυρώσει την Σύμβαση). Στην περίπτωση που το Πιστοποιητικό υπάρχει, θα πρέπει να ελεγχθεί η συμμόρφωση του, ενώ περαιτέρω έρευνες διεξάγονται στις περιπτώσεις που ενδείξεις μη συμμόρφωσης. Για τα πλοία που δεν έχουν το Πιστοποιητικό, οι έλεγχοι θα πρέπει να είναι λεπτομερής και να εξασφαλίζεται απο την αρχή ελέγχου η "μη ευνοϊκότερη μεταχείριση". Με αυτόν τον τρόπο εξασφαλίζεται η ισχύ της Σύμβασης στην περίπτωση που ένα πλοίο τρίτης χώρας πλεύσει σε λιμάνι χώρας που την έχει επικυρώσει.
- ✓ Γραφεία ευρέσεως εργασίας: τα γραφεία αυτά θα πρέπει να επιθεωρούνται για να εξασφαλίζεται η εφαρμογή της Σύμβασης (μεταξύ των άλλων των κανονισμών που αφορούν την κοινωνική ασφάλιση).

Από τα παραπάνω γίνεται εύκολα κατανοητή η σπουδαιότητα της MLC καθώς σε γενικές γραμμές αυτό που επιτυγχάνεται είναι η παροχή λεπτομερών δικαιωμάτων για την προστασία στην εργασία για όλους τους ναυτικούς ανεξαρτήτως εθνικότητας ή σημαίας πλοίου ενώ παράλληλα αποσκοπεί στην επίτευξη αξιοπρεπών συνθηκών εργασίας, καθώς και στην εξασφάλιση ισότιμου ανταγωνισμού για τους ποιοτικούς πλοιοκτήτες.



Σε συνάρτηση με τα παραπάνω, σε Κοινοτικό επίπεδο, η ΕΕ είχε αναγνωρίσει την σημαντική συμβολή της MLC και είχε προχωρήσει στην υιοθέτηση Οδηγιών που εμπεριείχαν διατάξεις της Σύμβασης.

Η οριστική εφαρμογή της MLC έγινε μέσω της Οδηγίας 2013/54<sup>57</sup> "σχετικά με ορισμένες υποχρεώσεις του κράτους σημαίας για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις και την εφαρμογή της σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006". Το αντικείμενο της εν λόγω Οδηγίας αναφέρεται στο άρθρο 1 και ορίζεται ως εξής:

*"Με την παρούσα οδηγία καθορίζονται κανόνες για να εξασφαλιστεί ότι τα κράτη μέλη εκπληρώνουν με αποτελεσματικότητα τις υποχρεώσεις τους ως κράτη σημαίας όσον αφορά την εφαρμογή των σχετικών μερών<sup>58</sup> της MLC 2006. Η παρούσα οδηγία δεν θίγει τις οδηγίες 2009/13/ΕΚ και 2009/21/ΕΚ<sup>59</sup>, ούτε τυχόν υψηλότερα πρότυπα όσον αφορά τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας των ναυτικών που ορίζονται σε αυτές."*

Τέλος, να σημειωθεί ότι τα κράτη - μέλη θα πρέπει να συμμορφωθούν με τις διατάξεις της παρούσας Οδηγίας έως την 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2015.

Με την υιοθέτηση της Οδηγίας 2013/54 ενισχύεται το νομοθετικό πλαίσιο σχετικά με τις συνθήκες διαβίωσης των ναυτικών και της ύπαρξης θεμιτού ανταγωνισμού μεταξύ των πλοιοκτητών.

#### **4.3.2 ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ, ΕΚΔΟΣΗΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΗΡΗΣΗΣ ΒΑΡΔΙΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ**

Η διεθνής σύμβαση για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης βαρδιών των ναυτικών (η σύμβαση STCW) συνήφθη το 1978 και αφορά τις απαιτήσεις σχετικά

---

<sup>57</sup> Οδηγία 2013/54, της 20<sup>ης</sup> Νοεμβρίου 2013

<sup>58</sup> Ως «σχετικά μέρη της MLC 2006» νοούνται τα μέρη της MLC 2006 το περιεχόμενο των οποίων θεωρείται ότι αντιστοιχεί στις διατάξεις του παραρτήματος της οδηγίας 2009/13

<sup>59</sup> Η Οδηγία 2009/21/ΕΚ της 23<sup>ης</sup> Απριλίου 2009 εισηγήθηκε κατά το Τρίτο Νομοθετικό Πακέτο και αφορά την τήρηση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας.

με την εκπαίδευση των ναυτικών (ιδίως των αξιωματικών) και τη σχετική πιστοποίηση. Το 1995 επήλθαν σημαντικές τροποποιήσεις στη σύμβαση STCW.

Η σύμβαση ενσωματώθηκε στο κοινοτικό δίκαιο μέσω της Οδηγίας 94/58<sup>60</sup>. Η εν λόγω Οδηγία τροποποιήθηκε με την Οδηγία 98/35<sup>61</sup> με την οποία μεταφέρθηκαν οι τροποποιήσεις που έγιναν στη σύμβαση το 1995 και στη συνέχεια αντικαταστάθηκε από την οδηγία 2001/25<sup>62</sup> θεσπίζοντας μια διαδικασία για την αναγνώριση πιστοποιητικών ναυτικών που έχουν εκδοθεί από τρίτες χώρες. Ακολούθησαν άλλες τρεις τροποποιήσεις, οι οποίες εισήχθησαν με την Οδηγία 2002/84<sup>63</sup> (που όριζε μια διαδικασία επιτροπολογίας για την αναγνώριση πιστοποιητικών τρίτων χωρών), με την Οδηγία 2003/103<sup>64</sup> (που προέβλεπε μια νέα διαδικασία για την αναγνώριση πιστοποιητικών τρίτων χωρών), με την οδηγία 2005/23<sup>65</sup> (που όριζε απαιτήσεις για ναυτικούς που υπηρετούν σε επιβατηγά πλοία) και με την οδηγία 2005/45<sup>66</sup> (σχετικά με την αμοιβαία αναγνώριση πιστοποιητικών τα οποία εκδίδονται από κράτη μέλη). Τελικά, η οδηγία 2008/106<sup>67</sup> αντικατέστησε την οδηγία 2001/25, εισάγοντας παράλληλα νέα στοιχεία σχετικά με τη διαδικασία επιτροπολογίας.

Με το πέρασμα του χρόνου, οι κανόνες της ΕΕ τροποποιήθηκαν, κυρίως προκειμένου να ενσωματωθούν οι τροποποιήσεις της συνθήκης STCW, αλλά και για να αναπτυχθεί και να βελτιωθεί ένα σύστημα αναγνώρισης των ναυτικών που εκπαιδεύονται και καταρτίζονται εκτός της ΕΕ.

#### *4.3.2.1 ΝΕΟΤΕΡΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ*

Σημαντικές αλλαγές έγιναν στη Σύμβαση STCW το 2010 (ενίσχυση των μέτρων για την καταπολέμηση της απάτης πιστοποίησης, καθώς και αύξηση των προτύπων για τη σωματική ικανότητα, και ενημέρωση της κατάρτισης σε θέματα ασφάλειας).

---

<sup>60</sup> Οδηγία 94/58/ΕΚ, της 22ας Νοεμβρίου 1994

<sup>61</sup> Οδηγία 1998/35/ΕΚ, της 14<sup>ης</sup> Ιουλίου 1995

<sup>62</sup> Οδηγία 2001/25/ΕΚ, της 4<sup>ης</sup> Απριλίου 2001

<sup>63</sup> Οδηγία 2002/84/ΕΚ, της 5<sup>ης</sup> Νοεμβρίου 2002

<sup>64</sup> Οδηγία 2003/103/ΕΚ, της 17<sup>ης</sup> Νοεμβρίου 2003

<sup>65</sup> Οδηγία 2005/23/ΕΚ, της 8<sup>ης</sup> Μαρτίου 2005

<sup>66</sup> Οδηγία 2005/45/ΕΚ, της 7<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2005

<sup>67</sup> Οδηγία 2008/106, της 19<sup>ης</sup> Νοεμβρίου 2008

Με τις τροποποιήσεις που τέθηκαν σε ισχύ την 1 Ιανουαρίου 2012 έχουν γίνει σημαντικές αλλαγές στα κεφάλαια της Σύμβασης και στον Κώδικα και ειδικότερα καθιερώνονται<sup>68</sup>:

- βελτιωμένα μέτρα για την πρόληψη πρακτικών πλαστών πιστοποιητικών ικανότητας και την ενίσχυση των διαδικασιών αξιολόγησης και παρακολούθησης συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις της σύμβασης,
- αναθεωρημένες απαιτήσεις για τις ώρες εργασίας και ανάπαυσης και νέες απαιτήσεις για την πρόληψη κατάχρησης οινόπνευματος και ναρκωτικών, καθώς και επικαιροποιημένα ιατρικά πρότυπα ικανότητας ναυτικών,
- νέες απαιτήσεις για το κατώτερο προσωπικό (ableseafarers),
- νέες απαιτήσεις εκπαίδευσης στην σύγχρονη τεχνολογία, όπως συστήματα ηλεκτρονικών χαρτών και πληροφόρησης (electronic charts and information systems- ECDIS),
- νέες απαιτήσεις για εκπαίδευση σε θέματα περιβαλλοντικής γνώσης σε ηγετικά καθήκοντα και ομαδική εργασία,
- νέες απαιτήσεις για εκπαίδευση και πιστοποίηση ηλεκτρολόγων αξιωματικών,
- επικαιροποίηση των απαιτήσεων για το προσωπικό που υπηρετεί σε όλους τους τύπους των πετρελαιοφόρων, περιλαμβανομένων των απαιτήσεων για προσωπικό που υπηρετεί σε υγραεριοφόρα,
- νέες απαιτήσεις εκπαίδευσης σε θέματα ασφαλείας, καθώς και διατάξεις για να διασφαλισθεί ότι οι ναυτικοί έχουν εκπαιδευτεί κατάλληλα για να αντιμετωπίσουν την κατάσταση πειρατικής επίθεσης κατά του πλοίου τους,
- την εισαγωγή σύγχρονης τεχνολογίας εκπαίδευσης, περιλαμβανομένης της εκπαίδευσης εξ αποστάσεως και μέσω του διαδικτύου,
- νέες οδηγίες εκπαίδευσης προσωπικού πλοίων που δραστηριοποιούνται σε πολιτικά ύδατα και προσωπικού που χειρίζονται Dynamic Positioning Systems.

Τα πιστοποιητικά ναυτικών που είχαν εκδοθεί πριν την 1.1.2012 θα ισχύσουν ή θα ανανεωθούν μέχρι την 1.1.2017, εκτός εάν αυτοί εκπαιδευθούν σύμφωνα με τις νέες απαιτήσεις. Το ίδιο θα ισχύσει και για ναυτικούς που άρχισαν την θαλάσσια υπηρεσία ή την εκπαίδευσή τους πριν την 1.7.2013. Οι νέες απαιτήσεις για την εφαρμογή των αρχών τήρησης φυλακών

---

<sup>68</sup> <http://www.ombros-consulting.com/?p=425>

γεφύρας και μηχανής θα καταστούν υποχρεωτικές από την 1.1.2017, κατά την οποία θα ισχύσουν και οι απαιτήσεις για σχετική εκπαίδευση.

Αναφορικά με την εκπαίδευση σε θέματα ασφαλείας αναγνωρίστηκε ότι δεν θα ήταν ρεαλιστικό να εκπαιδευθούν όλοι οι ναυτικοί στα θέματα ασφαλείας (security) που προβλέπει ο αναθεωρημένος κανονισμός VI/6 και συμφωνήθηκε ότι οι ναυτικοί που άρχισαν θαλάσσια υπηρεσία πριν την 1.1.2012 θα πρέπει να συμμορφωθούν με τις νέες απαιτήσεις εκπαίδευσης μέχρι την 1.1.2014. Στην πράξη η κατοχή πιστοποιητικού αξιωματικού ασφαλείας του Κώδικα ISPS θα θεωρείται επαρκής μέχρι την 1.1.2014.

Οι νέες απαιτήσεις για την έκδοση των πιστοποιητικών υγείας διαφέρουν σημαντικά από τις απαιτήσεις της Σύμβασης του 1995 και θα χρειασθεί χρόνος για την υποβολή όλων των ναυτικών σε νέες ιατρικές εξετάσεις και τον εφοδιασμό τους με νέα ιατρικά πιστοποιητικά μέχρι την 1.1.2012. Συμφωνήθηκε ότι οι Αρχές μπορούν μέχρι την 1.1.2017 να συνεχίσουν να υποβάλλουν τους ναυτικούς σε εξετάσεις και να εκδίδουν πιστοποιητικά σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις. Τα πιστοποιητικά υγείας που είχαν εκδοθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της ισχύουσας Σύμβασης θα ισχύσουν μέχρι την 1.1.2017. Συνεπώς, οι Αρχές θα έχουν την ευχέρεια να εκδίδουν πιστοποιητικά της Σύμβασης του 1995, αλλά και πιστοποιητικά της αναθεώρησης του 2010. Μετά την 1.1.2017 όλες οι ιατρικές εξετάσεις θα γίνονται και τα σχετικά ιατρικά πιστοποιητικά θα εκδίδονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις των τροποποιήσεων του 2010.

Τέλος, θα πρέπει να αναφερθεί ότι οι διατάξεις που αφορούν τις ώρες ανάπαυσης είναι όμοιες με αυτές που εισάγονται στην MLC 2006.

Οι τροποποιήσεις της σύμβασης που συμφωνήθηκαν στη διάσκεψη της Μανίλας και τέθηκαν σε ισχύ την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2012. Από την ημερομηνία εκείνη, η ναυτική εκπαίδευση θα πρέπει να ανταποκρίνεται στις νέες απαιτήσεις. Εφόσον τα κράτη μέλη της ΕΕ είναι και μέρη της σύμβασης, θα πρέπει να προσαρμόσουν τη νομοθεσία τους στο νέο κείμενο της σύμβασης. Επίσης, το δίκαιο της ΕΕ θα πρέπει να ευθυγραμμιστεί με τους διεθνείς κανόνες, όπως γίνεται έως τώρα, προκειμένου να αποφευχθεί οποιαδήποτε σύγκρουση μεταξύ των διεθνών και κοινοτικών υποχρεώσεων των κρατών μελών.

Οι νέες διατάξεις μεταφέρθηκαν στο εθνικό δίκαιο σύμφωνα με την οδηγία 2012/35<sup>69</sup> που τροποποιεί την οδηγία 2008/106 σχετικά με το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών.

---

<sup>69</sup> Οδηγία 2012/35/EK, της 21<sup>ης</sup> Νοεμβρίου 2012

Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που απαιτούνται προκειμένου να συμμορφωθούν με την οδηγία μέχρι τις 4 Ιουλίου 2014 και, όσον αφορά το σημείο 5 του άρθρου 1 της παρούσας οδηγίας μέχρι τις 4 Ιανουαρίου 2015.

### *4.3 ΥΠΟ ΤΟΝ EMSA*

Η αξιολόγηση της ποιότητας της εκπαίδευσης, της κατάρτισης και των τυπικών προσόντων των ναυτικών είναι ιδιαίτερα σημαντική για την ΕΕ. Στο παρελθόν κάθε κράτος μέλος της ΕΕ έπρεπε να διενεργεί μεμονωμένα την αξιολόγηση των συστημάτων ναυτικής εκπαίδευσης και κατάρτισης σε χώρες εκτός ΕΕ. Προκειμένου να αποφευχθεί η διενέργεια διπλών επιθεωρήσεων, αποφασίστηκε ότι το έργο αυτό θα έπρεπε να αναληφθεί σε κεντρικό επίπεδο. Έτσι, το έργο ανατέθηκε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η οποία ανέθεσε το τεχνικό σκέλος στον EMSA. Η επιφόρτιση ενός μόνο οργανισμού της ΕΕ με το εν λόγω έργο προσθέτει αξία δημιουργώντας οικονομίες κλίμακας και εξασφαλίζοντας τη συνέπεια των αξιολογήσεων. Οι επιθεωρητές του EMSA ανά πενταετία διενεργούν αξιολόγηση του εκπαιδευτικού συστήματος κάθε τρίτης χώρας της οποίας ναυτικοί εργάζονται σε πλοία νηολογημένα στην ΕΕ. Στην πράξη, με τα περιορισμένα διαθέσιμα μέσα, αυτό συνεπάγεται την επιθεώρηση 35 ή περισσότερων ιδρυμάτων σε έξι έως οκτώ διαφορετικές χώρες το χρόνο.

Σε επίπεδο ΕΕ, το 2007 ο EMSA ξεκίνησε επισκέψεις σε κράτη μέλη της ΕΕ για να ελέγξει την τήρηση των υποχρεώσεών τους στον εν λόγω τομέα. Όπως και στην περίπτωση των χωρών εκτός ΕΕ, οι επισκέψεις σε χώρες της ΕΕ περιλαμβάνουν επιθεωρήσεις των γραφείων των ναυτικών αρχών και ενός δείγματος ιδρυμάτων εκπαίδευσης και κατάρτισης, τα οποία επιθεωρούνται ανά πενταετία. Τα πορίσματα των επιθεωρήσεων κοινοποιούνται στις αρμόδιες εθνικές αρχές και στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η οποία διαθέτει νομικές εξουσίες που της επιτρέπουν να απαιτήσει την ανάληψη διορθωτικών ενεργειών, αν κριθεί απαραίτητο (EMSA, 2009).

Επιπλέον, θα πρέπει να προστεθεί ότι υπό τον EMSA λειτουργεί το STCW - IS, το οποίο αποτελεί ένα πληροφορικό σύστημα (IS - Information System) που έχει σχεδιαστεί για να βοηθήσει εκείνους που αναζητούν αξιόπιστες πληροφορίες τόσο για τις εθνικές ναυτιλιακές αρχές όσο για τα ιδρύματα ναυτιλιακής εκπαίδευσης και κατάρτισης.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5<sup>ο</sup>

### ΤΟΜΕΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

#### 5.1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Η σημασία της ναυτιλίας στην ζωή μας είναι θεμελιώδης καθώς περίπου το 90% του εξωτερικού εμπορίου της ΕΕ διεξάγεται μέσω θαλάσσης ενώ πάνω από 3,7 δις τόνοι εμπορευμάτων φορτώνονται και εκφορτώνονται σε ετήσια βάση στους ευρωπαϊκούς λιμένες. Για την πρόληψη και τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης έχει αναπτυχθεί και υιοθετηθεί ένα ευρύ φάσμα νομοθεσίας τόσο σε διεθνές επίπεδο, μέσω του ΙΜΟ, όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Σήμερα, περίπου το ήμισυ των πάνω από σαράντα κανονιστικών μέτρων της ΕΕ (οδηγιών και κανονισμών) που ασχολούνται με την ασφάλεια στη θαλάσσια μεταφορά, στοχεύουν στην προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος. Παρακάτω θα αναλυθούν οι βασικότερες δράσεις της ΕΕ σχετικά με τον τομέα του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

#### 5.2 ΕΣΠΕΥΣΜΕΝΗ ΚΑΘΙΕΡΩΣΗ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΩΝ ΔΙΠΛΟΥ ΚΥΤΟΥΣ

Μια από τις σημαντικότερες νομοθετικές πρωτοβουλίες που υιοθετήθηκαν στο πλαίσιο της δέσμης μέτρων Erika I και επέφερε σημαντικές αλλαγές στη δομή της αγοράς δεξαμενοπλοίων ήταν η επίσπευση στην απαγόρευση εισόδου δεξαμενοπλοίων μονού κύτους (μονού τοιχώματος - single hull) στα Ευρωπαϊκά ύδατα και λιμάνια και την αντικατάστασή τους με δεξαμενόπλοια διπλού κύτους (double hull) ή ισοδύναμου σχεδιασμού.

Μετά το ατύχημα του "EXXON VALDEZ"<sup>70</sup> το 1989, οι Ηνωμένες Πολιτείες (ΗΠΑ), δυσαρεστημένες από την αδυναμία των διεθνών προτύπων στην πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία, εξέδωσαν το 1990 την "Oil Pollution Act" (OPA 90). Αυτός ο νόμος επέβαλε μονόπλευρα απαιτήσεις διπλού κύτους τόσο για τα νεόδμητα πετρελαιοφόρα όσο και για τα υπάρχοντα. Κατόπιν του μονομερούς μέτρου των Αμερικανών, ο IMO αναγκάστηκε να ακολουθήσει και θέσπισε, το 1992, πρότυπα διπλού κύτους στη διεθνή σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία (MARPOL). Η σύμβαση αυτή απαιτούσε όλα τα πετρελαιοφόρα χωρητικότητας νεκρού φορτίου ίσης ή ανώτερης των 600 τόνων DWT παραδοτέων από το 1996, να κατασκευάζονται με διπλό κύτος ή να είναι ισοδύναμου σχεδιασμού. Από την ημερομηνία αυτή λοιπόν δεν κατασκευάζονται πλέον δεξαμενόπλοια αυτού του μεγέθους με μονό κύτος. Για τα δεξαμενόπλοια μονού κύτους χωρητικότητας νεκρού φορτίου ίσης ή ανώτερης των 20.000 τόνων DWT, τα οποία παραδόθηκαν πριν τις 6 Ιουλίου 1996, η σύμβαση απαιτούσε να καταστούν σύμφωνα προς τα πρότυπα διπλού κύτους το αργότερο όταν θα είναι ηλικίας 25 ή 30 ετών, αναλόγως εάν έχουν ή όχι δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος<sup>71</sup>.

Η ΕΕ ακολούθησε το παράδειγμα των ΗΠΑ και υιοθέτησε στα πλαίσια αυτά και στον αντίκτυπο του ναυαγίου του Erika τον Κανονισμό αριθμ. 417/2002<sup>72</sup> ο οποίος έθετε ένα χρονοδιάγραμμα απόσυρσης των δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος που προέβλεπε την αντικατάσταση των δεξαμενοπλοίων αυτών το αργότερο μέχρι το 2026. . Μετά την καταστροφή του πετρελαιοφόρου PRESTIGE, ένα πιο αυστηρό χρονοδιάγραμμα εγκρίθηκε με τον Κανονισμό αριθ. 1726/2003<sup>73</sup>. Ο Κανονισμός εφαρμόζεται σε τρεις κατηγορίες πετρελαιοφόρων χωρητικότητας dwt ίσης ή ανώτερης των 5.000 τόνων, στη βάση της σχετικής διάκρισης που προβλέπει η Σύμβαση MARPOL:

- Κατηγορία 1: πετρελαιοφόρο νεκρού βάρους 20.000 τόνων και άνω, το οποίο μεταφέρει ως φορτίο αργό πετρέλαιο, μαζούτ, βαρύ πετρέλαιο ντίζελ ή λιπαντικά έλαια, και νεκρού βάρους 30.000 τόνων και άνω, το οποίο μεταφέρει άλλου είδους πετρελαιοειδή πλην των ανωτέρω, το οποίο δεν ανταποκρίνεται προς τις απαιτήσεις για νέα πετρελαιοφόρα όπως

---

<sup>70</sup> Το αποτέλεσμα της διαρροής πετρελαίου από το ατύχημα του Exxon Valdez ήταν να εκχυθούν στο θαλάσσιο περιβάλλον 41.600 κυβικά μέτρα ακάθαρτο πετρέλαιο και να μολυνθούν οι παραλίες της Αλάσκας σε ακτίνα 21.600 χιλιομέτρων προξενώντας τεράστια οικολογική καταστροφή.

<sup>71</sup> [http://europa.eu/legislation\\_summaries/transport/waterborne\\_transport/124231\\_el.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/124231_el.htm)

<sup>72</sup> Κανονισμός αριθ. 417/2002, της 18<sup>ης</sup> Φεβρουαρίου 2002

<sup>73</sup> Κανονισμός αριθ. 1726/2003, της 22<sup>ης</sup> Ιουλίου 2003

ορίζονται στο παράρτημα I της MARPOL. Ο παροπλισμός των πλοίων αυτής της κατηγορίας θα ολοκληρώνονταν ως το 2005.

- Κατηγορία 2: πετρελαιοφόρο νεκρού βάρους 20.000 τόνων και άνω, το οποίο μεταφέρει ως φορτίο αργό πετρέλαιο, μαζούτ, βαρύ πετρέλαιο ντίζελ ή λιπαντικά έλαια, και νεκρού βάρους 30. 000 τόνων και άνω, το οποίο μεταφέρει άλλου είδους πετρελαιοειδή πλην των ανωτέρω, το οποίο ανταποκρίνεται προς τις απαιτήσεις για νέα πετρελαιοφόρα όπως ορίζονται παράρτημα I της MARPOL. Ο παροπλισμός αυτής της κατηγορίας των πλοίων θα ολοκληρώνονταν το 2010.
- Κατηγορία 3: πετρελαιοφόρο δεξαμενόπλοιο 5.000 τόνων και άνω, αλλά λιγότερο από αυτό που προσδιορίζεται στις κατηγορίες 1 και 2. Και σε αυτή την περίπτωση τα πλοία θα αποσύρονταν το αργότερο μέχρι το 2010.

Παράλληλα υιοθετήθηκε και ένα σύστημα Αξιολόγησης της κατάστασης των Πλοίων (Condition Assessment Scheme - CAS), το οποίο από το 2005 εφαρμόζεται στα πετρελαιοφόρα όλων των τύπων που φθάνουν στη ηλικία των 15 ετών. Το σύστημα αυτό αποτελεί ένα συμπληρωματικό καθεστώς ενισχυμένων επιθεωρήσεων που σχεδιάστηκε ειδικά για τον εντοπισμό των δοκιμών ατελειών των πετρελαιοφόρων μονού κύτους.

Η πρωτοβουλία της ΕΕ επέδρασε καταλυτικά και στη διαμόρφωση θεσμικού πλαισίου στο ευρύτερο παγκόσμιο επίπεδο. Ο συνδυασμός ανάληψης δράσης σε Ευρώπη και Αμερική συνέλαβε στη συμφωνία για τροποποίηση της Σύμβασης MARPOL, με ισχύ από τον Απρίλη 2005, προκειμένου να εφαρμοστεί στον παγκόσμιο στόλο πετρελαιοφόρων ένα καθεστώς παρόμοιο με αυτό της ΕΕ. Έπειτα από τις πιέσεις της ΕΕ, ο ΙΜΟ υιοθέτησε ένα επιταχυμένο πρόγραμμα απόσυρσης των υπαρχόντων μονοπύθμενων δεξαμενοπλοίων (τροποποιώντας τον Κανονισμό 13G<sup>74</sup> της MARPOL) με βάση το οποίο μέχρι το 2010 ή το 2015 θα πρέπει να αποσυρθούν από την αγορά όλα τα εν λόγω πλοία.

Με την πάροδο του χρόνου ο αρχικός Κανονισμός αριθ. 417/2002 τροποποιήθηκε εκ νέου από τους: Κανονισμός αριθ. 457/2007<sup>75</sup>, και τον Κανονισμό 1163/2009<sup>76</sup>

---

<sup>74</sup> Με βάση τον Κανονισμό 13G και έπειτα από την υιοθέτηση της ΟΡΑ το 1990, ο ΙΜΟ υιοθέτησε με την σειρά του ένα πρόγραμμα απόσυρσης των υφιστάμενων μονοπύθμενων δεξαμενοπλοίων.

<sup>75</sup> Κανονισμός αριθ. 457/2007, της 25<sup>ης</sup> Απριλίου 2007

<sup>76</sup> Κανονισμός 1163/2009, της 30<sup>ης</sup> Νοεμβρίου 2009



Οι νεότερες εξελίξεις για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους επήλθαν με την υιοθέτηση του Κανονισμού αριθ. 530/2012<sup>77</sup>, για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση πετρελαιοφόρων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού και την κατάργηση του Κανονισμού αριθ. 417/2002. Διευκρινίζει ότι μόνον διπλού κύτους πετρελαιοφόρα που μεταφέρουν βαρέα κλάσματα πετρελαίου θα επιτρέπεται να φέρουν τη σημαία ενός κράτους μέλους, και απαγορεύει όλα τα μονού κύτους πετρελαιοφόρα, ανεξαρτήτως της σημαίας, από λιμάνια ή από υπεράκτιους σταθμούς ή από το να αγκυροβολούν σε περιοχές υπό τη δικαιοδοσία των κρατών μελών.

### 5.3 ΔΡΑΣΕΙΣ ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΒΟΛΗ ΚΥΡΩΣΕΩΝ<sup>78</sup>

Το ναυάγιο του Prestige το Νοέμβριο 2002 και του Erika το Δεκέμβριο του 1999 τόνισαν την ανάγκη για την ανάληψη δράσεων σε σχέση με τη ρύπανση από τα πλοία. Ωστόσο, τα ατυχήματα δεν είναι η μόνη πηγή της ρύπανσης: πολλά από αυτά είναι αποτέλεσμα εσκεμμένων απορρίψεων (παράνομοι καθαρισμοί δεξαμενών και διάθεση των χρησιμοποιημένων ορυκτελαίων).

Στην βάση αυτή, το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο υιοθέτησαν το 2005, τη Οδηγία 2005/35<sup>79</sup> που εισαγάγει στο Κοινοτικό δίκαιο τους διεθνείς κανόνες για τις ρυπογόνες απορρίψεις από πετρελαιοφόρα και λοιπά πλοία, ρυθμίζει λεπτομερώς την εφαρμογή των κανόνων αυτών και θεσπίζει κυρώσεις για τη ρύπανση από παράνομες απορρίψεις στην θάλασσα.

Η Οδηγία εφαρμόζεται σε όλους τους τύπους πλοίων, ανεξαρτήτως σημαίας ενώ οι ρυπογόνες απορρίψεις απαγορεύονται:

- στα εσωτερικά ύδατα της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένων των λιμένων,
- στα χωρικά ύδατα μιας χώρας της ΕΕ,
- στα στενά που χρησιμοποιούνται για τη διεθνή ναυσιπλοΐα και υπόκεινται στο καθεστώς του πλου διέλευσης, όπως ορίζεται στη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών του 1982 για το Δίκαιο της Θάλασσας,
- στις Αποκλειστικές Οικονομικές Ζώνες (ΑΟΖ) κάθε χώρας της ΕΕ, και

<sup>77</sup> Κανονισμός αριθ. 530/2012, της 13<sup>ης</sup> Ιουνίου 2012

<sup>78</sup> [http://europa.eu/legislation\\_summaries/transport/waterborne\\_transport/124123\\_en.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/124123_en.htm)

<sup>79</sup> Οδηγία 2005/35/ΕΚ, της 7<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2005

- στην ανοιχτή θάλασσα.

Από την Οδηγία εξαιρούνται τα πολεμικά πλοία ή άλλα πλοία που ανήκουν ή εκμεταλλεύεται το κράτος και χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για κρατική μη εμπορική υπηρεσία. Επίσης, εξαιρέσεις προβλέπονται και στις περιπτώσεις που οι απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών εφαρμόζονται όταν η ασφάλεια του ανθρώπου ή του πλοίου βρίσκεται σε κίνδυνο. Τέλος, επιτρέπεται η συνεργασία μεταξύ των λιμενικών αρχών προκειμένου να μπορούν να επιβληθούν κυρώσεις και σε επόμενο λιμάνι το οποίο επισκέπτεται ένα σκάφος.

Η Οδηγία τροποποιήθηκε το 2009 με την υιοθέτηση της Οδηγίας 2009/123<sup>80</sup>. Μεταξύ των άλλων, με την υιοθέτηση της νέας Οδηγίας, τροποποιήθηκε και ο τίτλος ως εξής " Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων, περιλαμβανομένων των ποινικών κυρώσεων, για αδικήματα ρύπανσης"<sup>81</sup>, ενώ ο σκοπός της Οδηγίας αναφέρεται ως εξής:

*"Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι να ενσωματωθούν τα διεθνή πρότυπα για τη ρύπανση από τα πλοία στο κοινοτικό δίκαιο και να διασφαλισθεί ότι επιβάλλονται οι ενδεδειγμένες κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων των ποινικών κυρώσεων, στα πρόσωπα που είναι υπεύθυνα για απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών, ώστε να βελτιωθεί η ασφάλεια στη ναυτιλία και να ενισχυθεί η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση που προξενούν τα πλοία."*

Με τον τρόπο αυτό η Οδηγία αυτή ορίζει τις παράνομες απορρίψεις πετρελαίου ή άλλων επιβλαβών ουσιών ως ποινικό αδίκημα. Οι μικρές απορρίψεις δεν θεωρούνται αυτομάτως ως αξιόποινες πράξεις εκτός των περιπτώσεων των επαναλαμβανόμενων απορρίψεων ή εάν αυτές οδηγούν στην υποβάθμιση της ποιότητας του νερού.

Επιπρόσθετα, τα πρόσωπα (ακόμα και αν πρόκειται για νομικά πρόσωπα) που είναι υπεύθυνα για τις απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών υπόκεινται σε ποινικές κυρώσεις είτε ενήργησαν με δόλο, αμέλεια ή βαριά αμέλεια. Ακόμα και η συνέργια μπορεί να οδηγήσει σε ποινικές κυρώσεις.

---

<sup>80</sup> Οδηγία 2009/123/ΕΚ, της 21<sup>ης</sup> Οκτωβρίου 2009

<sup>81</sup> Η Οδηγία 2005/35 είχε ως τίτλο " σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων για παραβάσεις"

#### 5.4 ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ<sup>82</sup>

Δεδομένου του γεγονότος ότι περίπου 1.000 λιμένες στην ΕΕ χειρίζονται περίπου το 90% του εξωτερικού της εμπορίου και περίπου το 40% των εμπορικών συναλλαγών μεταξύ των κοινοτικών χωρών δηλαδή περίπου 3,5 δις τόνους φορτίου ετησίως, καταλαβαίνει κανείς ότι η διαχείριση των αποβλήτων αποτελεί μια σημαντική επιχείρηση για την ΕΕ. Αρχικά, θα πρέπει να υπάρχουν κατάλληλες μέθοδοι διαχείρισης των αποβλήτων ενώ παράλληλα τα πλοία θα πρέπει να ενθαρρύνονται να χρησιμοποιούν τις εγκαταστάσεις αυτές αντί να απορρίπτουν τα απόβλητα στη θάλασσα.

Στην βάση αυτή η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έθεσε σε εφαρμογή την Οδηγία 2000/59<sup>83</sup> σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων και των καταλοίπων φορτίων των πλοίων. Στόχος της Οδηγίας είναι η ουσιαστική μείωση των παράνομων απορρίψεων στη θάλασσα, μέσω της βελτίωσης διάθεσης και χρήσης των λιμενικών εγκαταστάσεων, ενισχύοντας με αυτόν τον τρόπο την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Για την εφαρμογή τη Οδηγίας λαμβάνεται υπόψη ότι η Κοινοτική πολιτική θα πρέπει να αποβλέπει σε υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος στηριζόμενη στις αρχές της προφύλαξης και της προληπτικής δράσης, καθώς και στην εφαρμογή της αρχής "ο ρυπαίνων πληρώνει".

Θεωρώντας ότι ο περιορισμός της ρύπανσης των θαλασσών μπορεί να επιτευχθεί με τη συμμόρφωση με τις διεθνείς συμβάσεις, τους διεθνείς κώδικες και ψηφίσματα και την ταυτόχρονη διατήρηση της ελεύθερης ναυσιπλοΐας, η Κοινοτική πολιτική επιβάλλει στα κράτη μέλη την υποχρέωση να εξασφαλίζουν την ύπαρξη επαρκών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου, βάση της Σύμβασης MARPOL σε όλους τους λιμένες της Κοινότητας. Τα κράτη μέλη ρυθμίζουν την παραλαβή των αποβλήτων και προβλέπουν είτε να διαθέτουν σταθερές εγκαταστάσεις παραλαβής, είτε να ορίζουν φορείς παροχής υπηρεσιών, οι οποίοι θα μεταφέρουν στους λιμένες κινητές μονάδες παραλαβής αποβλήτων οπότε αυτό απαιτείται.

Σε κάθε περίπτωση, οι επαρκείς λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής θα πρέπει να καλύπτουν τις ανάγκες των χρηστών, από το μεγαλύτερο εμπορικό πλοίο μέχρι το μικρότερο σκάφος αναψυχής, καθώς και του περιβάλλοντος, χωρίς να γίνονται αιτία αδικαιολόγητης

<sup>82</sup> Θεοδωρόπουλος, Λεκάκου, Πάλλης, 2006

<sup>83</sup> Οδηγία 2000/59/ΕΚ, της 27<sup>ης</sup> Νοεμβρίου 2000

καθυστέρησης των πλοίων που τις χρησιμοποιούν. Από τα πλοία απαιτείται να κοινοποιούν τις ανάγκες τους στις εγκαταστάσεις παραλαβής πριν από τον απόπλου. Για να αποτραπεί η στρέβλωση του ανταγωνισμού, οι σχετικές με το περιβάλλον απαιτήσεις έχουν εφαρμογή σε όλα τα πλοία, ανεξαρτήτως σημαίας. Τέλος, προβλέπονται ειδικές επιθεωρήσεις για τον έλεγχο της συμμόρφωσης και της επαρκούς λειτουργίας των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής.

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε με βάση την αρχή "ο ρυπαίνων πληρώνει" να καλύπτεται το κόστος των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής, συμπεριλαμβανομένης της επεξεργασίας και διάθεσης αποβλήτων πλοίου, από τα πλοία. Παράλληλα εξασφαλίζουν ότι το σύστημα των τελών ενθαρρύνει την παράδοση αποβλήτων πλοίων στους λιμένες, ορίζοντας ότι όλα τα πλοία συνεισφέρουν στο κόστος της παραλαβής και διακίνησης των αποβλήτων πλοίων, ώστε να μειωθεί το οικονομικό κίνητρο της απόρριψης στη θάλασσα. Με βάση την αρχή της επικουρικότητας, τα κράτη μέλη διατηρούν την αρμοδιότητα να καθορίζουν εάν και σε ποιο βαθμό τα τέλη που αφορούν τις ποσότητες που παραδίδουν πραγματικά τα πλοία θα περιληφθούν στα συστήματα κάλυψης του κόστους χρήσης λιμενικών εγκαταστάσεων.

Σε κάθε περίπτωση, οι επιβαρύνσεις για τη χρήση λιμενικών εγκαταστάσεων θα πρέπει να μην εισάγουν διακρίσεις και να καθορίζονται με διαφάνεια. Για παράδειγμα, τα πλοία που παράγουν μειωμένες ποσότητες αποβλήτων πλοίου θα πρέπει να τυγχάνουν ευνοϊκότερης μεταχείρισης στα συστήματα κάλυψης κόστους. Επίσης, προκειμένου να αποφευχθεί η υπερβολική επιβάρυνσή τους, τα πλοία που εκτελούν προγραμματισμένα δρομολόγια με συχνούς και τακτικούς ελλιμενισμούς μπορούν να απαλλάσσονται από ορισμένες υποχρεώσεις που απορρέουν, εφόσον υφίστανται διακανονισμοί που εξασφαλίζουν την παράδοση αποβλήτων και την καταβολή των τελών.

Επιπλέον, υπάρχει μια ελάχιστη απαίτηση επιθεωρήσεων της τάξεων του 25%. Οι επιθεωρήσεις διενεργούνται σε πλοία που δεν έχουν συμμορφωθεί με την υποχρέωση της κοινοποίησης ενώ ύποπτοι θεωρούνται εκείνοι που δεν παραδίδουν τα απόβλητά τους κατά προτεραιότητα. Όταν αποδεικνύεται ότι ένα πλοίο δεν έχει παραδώσει τα απόβλητά του, χωρίς αυτό να επωφελείται απαλλαγής, ο επόμενος λιμένας κατάπλου βρίσκεται σε εγρήγορση. Το πλοίο δεν επιτρέπεται να αποπλεύσει πριν την εκτίμηση της κατάστασης<sup>84</sup>.

Προκειμένου για τον έλεγχο συμμόρφωσης ως προς την εφαρμογή των διατάξεων που προβλέπονται από την εν λόγω Οδηγία, ο EMSA ξεκίνησε στο 2007 έναν κύκλο επιθεωρήσεων

---

<sup>84</sup> [http://europa.eu/legislation\\_summaries/transport/waterborne\\_transport/124199\\_en.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/124199_en.htm)

σε όλα τα κράτη μέλη ο οποίος και ολοκληρώθηκε το 2011. Επί του παρόντος δεν προβλέπονται περαιτέρω επιθεωρήσεις<sup>85</sup>.

## 5.5 ΜΕΙΩΣΗ ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Οι εκπομπές ρύπων που προέρχονται από την ποντοπόρο ναυτιλία περιλαμβάνουν τις εκπομπές αερίων ρύπων, θερμοκηπικών αερίων καθώς αέρια που καταστρέφουν το όζον και ενέχουν σοβαρούς κινδύνους τόσο για την ανθρώπινη υγεία όσο και για το περιβάλλον. Οι εκπομπές από τα πλοία διοξειδίων του θείου (SO<sub>2</sub>) και οξειδίων του αζώτου (NO<sub>x</sub>) είναι επιβλαβή για το περιβάλλον ενώ τα αιωρούμενα σωματίδια είναι επίσης επιβλαβή για την υγεία. Ακόμη, τα οξείδια του αζώτου (NO<sub>x</sub>) και οι οργανικές πτητικές ενώσεις (VOC) καταστρέφουν το όζον ενώ το διοξείδιο του άνθρακα (CO<sub>2</sub>) είναι κυρίως υπεύθυνο για την κλιματική αλλαγή. Οι εκπομπές Halon συμβάλλουν στην καταστροφή του όζοντος<sup>86</sup>.

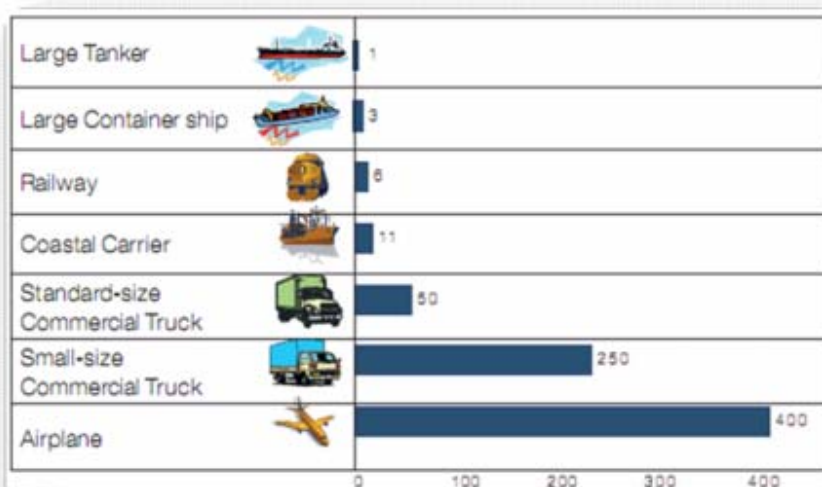
Θα πρέπει να αναφερθεί ότι η ναυτιλία είναι το πλέον φιλικό περιβαλλοντικά μέσο μεταφοράς, καθώς εκπέμπει μόνο το 2,7% των παγκοσμίων ρύπων. Για παράδειγμα, αν ένα μεγάλο δεξαμενόπλοιο εκπέμπει 1 μονάδα καυσαερίων ανά μεταφερόμενο τόνο φορτίου, ένα πλοίο με εμπορευματοκιβώτια, λόγω της υψηλότερης του ταχύτητας, εκπέμπει 3 μονάδες, ένα τρένο 6 μονάδες, ένα μεγάλο φορτηγό 50 μονάδες και ένα αεροπλάνο 400 μονάδες. Αυτό φαίνεται και από την παρακάτω εικόνα.

---

<sup>85</sup> <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/port-reception-facilities.html>

<sup>86</sup> [http://europa.eu/legislation\\_summaries/transport/waterborne\\_transport/128131\\_en.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/128131_en.htm)

Εικόνα 2 - Μονάδες καυσαερίων ανά μεταφερόμενο τόνο φορτίου



Πηγή: Κορδαλής, Κ, 2010, Επιπτώσεις της μεταβολής των προδιαγραφών στις εκπομπές πλοίων - τεχνολογίες μείωσης διοξειδίου του θείου, Διπλωματική Εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών

Παρά το γεγονός ότι η ναυτιλία αποτελεί ένα από τα πλέον φιλικά μέσα μεταφοράς, οι έντονες κλιματικές αλλαγές που έχουν παρατηρηθεί τα τελευταία χρόνια, έχουν ωθήσει την ναυτιλιακή κοινότητα στην ενδελεχή εξέταση των βλαβερών ουσιών που εκπέμπουν τα πλοία. Με τη βοήθεια και τη συνεργασία της επιστημονικής κοινότητας αναζητεί τεχνικές λύσεις και θεσπίζει νομοθεσίες για τη βελτίωση της περιβαλλοντολογικής της απόδοσης είτε μέσω του IMO, είτε άλλων φορέων με κανονιστική αρμοδιότητα (π.χ. Ευρωπαϊκή Επιτροπή) ή μεμονωμένα κράτη. Για τον λόγο αυτό καταβάλλονται σημαντικές προσπάθειες για περιορισμό των ρύπων ακόμη περισσότερο:

- σε νέες κατασκευές με την εφαρμογή προηγμένων τεχνολογικά λύσεων και
- σε υπάρχοντα πλοία κυρίως με βελτίωση της ποιότητας των καυσίμων

### 5.5.1 ΠΕΡΙΕΚΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΘΕΙΟ ΣΤΑ ΚΑΥΣΙΜΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Η ατμοσφαιρική ρύπανση είναι ένας ιδιαίτερα σημαντικός τομέας που απασχολεί τόσο τη διεθνή όσο και την ευρωπαϊκή κοινότητα. Σε παγκόσμιο επίπεδο, η ατμοσφαιρική ρύπανση

ρυθμίζεται από Παράρτημα VI της Σύμβασης MARPOL του IMO. Το Παράρτημα αυτό εγκρίθηκε για πρώτη φορά το 1997 και περιέχει διατάξεις για τον περιορισμό των κύριων ατμοσφαιρικών ρύπων (SO<sub>x</sub> και NO<sub>x</sub>) που περιέχονται στα καυσαέρια των πλοίων, απαγορεύει τις σκόπιμες εκπομπές αερίων που καταστρέφουν το όζον ενώ παράλληλα ρυθμίζει τις εκπομπές οργανικών πτητικών ενώσεων από τα δεξαμενόπλοια.

Το 2005 ήταν μια ιδιαίτερα σημαντική χρονιά ως προς τις διεθνείς -όπως και κοινοτικές- κανονιστικές προσπάθειες για την αντιμετώπιση και καταπολέμηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης που προκαλεί η εμπορική ναυτιλία. Στις 19 Μαΐου 2005 τέθηκε, με αρκετή καθυστέρηση, σε ισχύ το Παράρτημα VI της MARPOL. Παράλληλα την ίδια χρονιά η Επιτροπή Θαλασσιού Περιβάλλοντος του IMO (Marine Environment Protection Committee - MEPC), συμφώνησε να αναθεωρήσει το εν λόγω Παράρτημα με στόχο την υιοθέτηση αυστηρότερων μέτρων αναφορικά με τις εκπομπές αερίων. Τον Οκτώβριο του 2008 ο IMO ενέκρινε τις τροποποιήσεις οι οποίες κατά βάση εστιάζονταν στην προοδευτική μείωση εκπομπών SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub> και αιωρούμενων σωματιδίων σε παγκόσμιο επίπεδο. Οι τροποποιήσεις τέθηκαν σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2010<sup>87</sup>.

Σύμφωνα με τον Κανονισμό 14, καθορίζονται αυστηρότερα όρια για την κατά βάρος περιεκτικότητα σε θείο όλων των καυσίμων που χρησιμοποιούνται από τα πλοία, τα οποία τίθενται σε ισχύ, σύμφωνα με το εξής χρονοδιάγραμμα:

#### 1 . Εκτός Περιοχών Ελέγχου Εκπομπών

- 4,5 % μέχρι την 31-12-2011
- 3,5 % (ισχύον όριο) μέχρι την 31-12-2019
- 0,5 % μετά την 01-01-2020

#### 2. Εντός Περιοχών Ελέγχου Εκπομπών<sup>88</sup>

- 1,5 % μέχρι την 30-06-2010
- 1,0 % μέχρι την 31-12-2014
- 0,1 % (ισχύον όριο) μετά την 01-01-2015

---

<sup>87</sup> <http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Air-Pollution.aspx>

<sup>88</sup> Ειδικές περιοχές ελέγχου των εκπομπών SO<sub>x</sub> (SECAs), δηλαδή τη Βαλτική, τη Βόρεια θάλασσα, καθώς και τη θάλασσα της Μάγχης.

Σύμφωνα με τον Κανονισμό 15, τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς αργού πετρελαίου θα πρέπει να εφοδιάζονται με Σχέδιο Διαχείρισης Πτητικών Οργανικών Ενώσεων (VOC Management Plan) εγκεκριμένο από την Αρχή. Στο εγχειρίδιο αυτό καταγράφονται οι διαδικασίες που εφαρμόζονται στο πλοίο για την ελαχιστοποίηση της εκπομπής πτητικών οργανικών ενώσεων κατά τη φορτοεκφόρτωση, τον πλου και την πλύση με αργό πετρέλαιο (COW) και ορίζεται αρμόδιο πρόσωπο για την εφαρμογή του εγχειριδίου.

Καθιερώνονται νέα μειωμένα μέγιστα επιτρεπόμενα όρια εκπομπών οξειδίων του αζώτου (NO<sub>x</sub>) με εφαρμογή σε δύο στάδια, από 1-1-2011(Tier II) και από 1-1-2016 (Tier III), ενώ εισάγονται απαιτήσεις και για παλαιότερα πλοία, και συγκεκριμένα για πλοία των οποίων η τρόπιδα έχει τεθεί μεταξύ 01-01-1990 και 31-12-1999 (Tier I).

Σχετικά με τον τομέα αυτό, σε Κοινοτικό επίπεδο υιοθετήθηκε η Οδηγία 1999/32<sup>89</sup>, η οποία θεσπίζει τα μέγιστα όρια της περιεκτικότητας σε θείο των πετρελαίων εσωτερικής καύσης, του βαρύ μαζούτ που χρησιμοποιείται σε χερσαίες εφαρμογές καθώς επίσης και των καυσίμων των πλοίων (marine fuels). Η Οδηγία περιέχει επίσης μερικές πρόσθετες απαιτήσεις για τα πλοία που καταπλέουν στους ευρωπαϊκούς λιμένες όπως π.χ. απαιτήσεις για τα λάδια που χρησιμοποιούνται ενώ δεν περιέχει πρόσθετες ρυθμιστικές διατάξεις για τις εκπομπές NO<sub>x</sub> και PM (σωματιδίων).

Μερικά χρόνια αργότερα υιοθετήθηκε η Οδηγία 2005/33<sup>90</sup> η οποία επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας 1999/32 σε όλα τα υγρά καύσιμα παραγώγων πετρελαίου που χρησιμοποιούνται από πλοία που εκτελούν δρομολόγια στα ύδατα των κρατών μελών. Επιβάλλει ότι η μέγιστη περιεκτικότητα σε θείο, των καυσίμων των πλοίων που χρησιμοποιούνται σε περιοχές ελέγχου των εκπομπών SO<sub>x</sub> και από επιβατηγά πλοία που εκτελούν τακτικά δρομολόγια από ή προς τους λιμένες της Κοινότητας, δεν θα πρέπει να υπερβαίνει το 1,5% κατά μάζα. Επιπλέον εισήγαγε ως μέγιστο όριο θείου κατά βάρος να είναι 0,1% για τα καύσιμα των πλοίων που χρησιμοποιούνται από σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας και από σκάφη ελλιμενισμένα σε κοινοτικούς λιμένες. Προκειμένου να δοθεί επαρκής χρόνος στο ναυτιλιακό κλάδο για την τεχνική προσαρμογή, η ημερομηνία εφαρμογής της απαίτησης αυτής ορίστηκε η 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2010.

---

<sup>89</sup> Οδηγία 1999/32/EK, της 26<sup>ης</sup> Απριλίου 1999

<sup>90</sup> Οδηγία 2005/33/EK, της 6<sup>ης</sup> Ιουλίου 2005



Προσφάτως η οδηγία τροποποιήθηκε εκ νέου με την Οδηγία 2012/33<sup>91</sup> προκειμένου για την περαιτέρω προσαρμογή της νομοθεσίας της ΕΕ με το αναθεωρημένο Παράρτημα VI της MARPOL (το οποίο όπως είδαμε τέθηκε σε εφαρμογή την 1<sup>η</sup> Ιουλίου 2010).

Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη πρέπει να εξασφαλίζουν ότι:

- δεν χρησιμοποιούνται στην επικράτειά τους καύσιμα πλοίων περιεκτικότητας σε θείο άνω του 3,50 % κατά μάζα,
  - σε περιοχές ελέγχου των εκπομπών SO<sub>x</sub> δεν χρησιμοποιούνται καύσιμα πλοίων με κατά μάζα περιεκτικότητα σε θείο άνω του: α) 1,00 % έως τις 31 Δεκεμβρίου 2014· β) 0,10 % από την 1η Ιανουαρίου 2015 ενώ για τις εκτός ελέγχου εκπομπών SO<sub>x</sub> περιοχές θα πρέπει να εξασφαλίζεται ότι δεν χρησιμοποιούνται καύσιμα πλοίων με κατά μάζα περιεκτικότητα σε θείο άνω του α) 3,50% από την 18<sup>η</sup> Ιουνίου 2014· β) 0,50% από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2020",
  - σε περιοχές εκτός ελέγχου των εκπομπών SO<sub>x</sub>, τα επιβατηγά πλοία που εκτελούν τακτικά δρομολόγια προς ή από λιμένες της Ένωσης δεν χρησιμοποιούν καύσιμα πλοίων με περιεκτικότητα σε θείο άνω του 1,50 % κατά μάζα έως την 1η Ιανουαρίου 2020.
- Τα κράτη μέλη οφείλουν να ενσωματώσουν την εν λόγω οδηγία στο εθνικό τους δίκαιο έως τις 18 Ιουλίου 2014.

#### *5.5.1.1 ΕΡΓΑΛΕΙΟΘΗΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΒΙΩΣΙΜΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ*

(Sustainable Waterborne Transport Toolbox)

Τον Σεπτέμβριο του 2011, η Επιτροπή παρουσίασε το έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής με τίτλο «Pollutant emission reduction from maritime transport and the sustainable waterborne transport toolbox» (Μείωση των εκπομπών ρύπων από τις θαλάσσιες μεταφορές και εργαλειοθήκη για βιώσιμες πλωτές μεταφορές). Το έγγραφο αυτό συνοδεύτηκε από την πρόταση τροποποίησης της οδηγίας 1999/32 (πρόκειται για την τροποποιημένη Οδηγία 2012/33) για την ενσωμάτωση των προτύπων του IMO σχετικά με τη μέγιστη επιτρεπόμενη περιεκτικότητα των καυσίμων σε θείο στον ναυτιλιακό κλάδο.

Με την εργαλειοθήκη προτάθηκαν ορισμένα βραχυπρόθεσμα συνοδευτικά μέτρα, στο πλαίσιο των υφιστάμενων χρηματοοικονομικών προοπτικών, για τη μείωση του κόστους για τη συμμόρφωση με τα νέα πρότυπα περί χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο. Στο πλαίσιο ευρύτερης προοπτικής και με πιο ολοκληρωμένο τρόπο προτάθηκε επίσης σύνολο μεσοπρόθεσμων και

---

<sup>91</sup> Οδηγία 2012/33/ΕΚ, της 21<sup>ης</sup> Νοεμβρίου 2012

μακροπρόθεσμων συνοδευτικών μέτρων για την αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών προκλήσεων που αντιμετωπίζει ο ναυτιλιακός τομέας της ΕΕ..

Η Επιτροπή έχει εκφράσει την πρόθεση της να προβεί σε μια σειρά από δράσεις σχετικά με τα παραπάνω. Μια από αυτές αφορά την ανάπτυξη ενός σχεδίου δράσης για την χρήση του Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου (ΥΦΑ) ως μια εναλλακτική πηγή καυσίμων για τα πλοία.

Σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής «Καθαρή ενέργεια για τις μεταφορές: Μια ευρωπαϊκή στρατηγική εναλλακτικών καυσίμων»<sup>92</sup>, το φυσικό αέριο σε υγροποιημένη μορφή με υψηλή ενεργειακή πυκνότητα προσφέρει, σε σύγκριση με το ντίζελ, μια αποδοτικότερη συγκριτικά με το κόστος εναλλακτική επιλογή για τις πλωτές δραστηριότητες (μεταφορές, υπηρεσίες ανοικτής θαλάσσης, αλιεία) με χαμηλότερες εκπομπές ρύπων και CO<sub>2</sub> και ψηλότερη ενεργειακή απόδοση. Επίσης αναφέρεται ως μια ελκυστική επιλογή καυσίμου για τα πλοία, ιδίως προκειμένου να τηρούνται τα νέα όρια περιεκτικότητας σε θείο των θαλάσσιων καυσίμων (εν όψει των νέων κανονισμών που αναφέρθηκαν πρωτότερα).

Η έλλειψη σε επίπεδο ΕΕ κοινών διαδικασιών και εναρμονισμένων κανόνων για τη διανομή και τον ανεφοδιασμό πλοίων με ΥΦΑ αντιμετωπίζεται επί του παρόντος από την Επιτροπή σε συνεργασία με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας (EMSA). Το έργο αυτό υποστηρίχθηκε με συνεδριάσεις ad-hoc ομάδας εμπειρογνομόνων για το ΥΦΑ τον Απρίλιο, τον Ιούνιο και τον Δεκέμβριο του 2012, οι οποίες οργανώθηκαν από την Επιτροπή και τον EMSA.

Η ομάδα εμπειρογνομόνων επικεντρώθηκε κυρίως στην καταγραφή των υφιστάμενων κανόνων και προτύπων για το ΥΦΑ και στον εντοπισμό πιθανών φραγμών που θα παρεμπόδιζαν την ευρεία χρήση του ΥΦΑ ως καυσίμου πλοίων στην ΕΕ.

Επιπλέον, η Επιτροπή, επικουρούμενη από τον EMSA, παρακολουθεί τις συνεχιζόμενες ρυθμιστικές εξελίξεις σε διεθνές επίπεδο και συντονίζει το έργο της με τις εξελίξεις αυτές, εξετάζοντας τη χρήση του ανεφοδιασμού με ναυτιλιακό ΥΦΑ στο πλαίσιο του IMO, του ISO, της Διεθνούς Ένωσης Λιμένων (International Association of Ports and Harbors - IAPH), και της εταιρείας διεθνών φορέων εκμετάλλευσης υγραεριοφόρων δεξαμενοπλοίων και σταθμών μεταφόρτωσης (SIGTTO).

Εκτός αυτού, ο EMSA έχει αναθέσει σε εξωτερικούς εμπειρογνώμονες την ανάλυση των ελλείψεων που χαρακτηρίζουν τα πρότυπα και τους κανόνες ανεφοδιασμού αεριοκίνητων πλοίων.

---

<sup>92</sup> COM(2013) 17 Τελικό της 24.01.2013.

Η Επιτροπή θα εξακολουθήσει να συνεργάζεται στενά με τα κράτη μέλη και τους εμπλεκόμενους για την υλοποίηση των μέτρων καθώς και για την εκπόνηση πρόσθετων μέτρων που θα προωθήσουν την περαιτέρω συμμόρφωση με το πρότυπο περί χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο και θα προαγάγουν τη βιώσιμη και ανταγωνιστική ναυτιλία στην ΕΕ.

Για την προώθηση και το συντονισμό της διαδικασίας αυτής, η Επιτροπή θα προβεί στη δημιουργία ενός ευρύτερου φόρουμ εμπλεκομένων, του Ευρωπαϊκού Φόρουμ Βιώσιμης Ναυτιλίας (ΕΦΒΝ). Το ΕΦΒΝ θα παράσχει μια πλατφόρμα για τη διεξαγωγή διαρθρωτικού διαλόγου, την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών και τεχνικών γνώσεων, τη συνεργασία και το συντονισμό μεταξύ των σχετικών εμπλεκομένων του ναυτιλιακού κλάδου από το δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα και των σχετικών υπηρεσιών της Επιτροπής σε από κοινού προσδιοριζόμενους τομείς. Το ΕΦΒΝ θα συνεπικουρείται από τεχνικές ομάδες εργασίας των οποίων η προσοχή θα εστιαστεί αρχικά στις τεχνικές επεξεργασίας καυσαερίων και στη χρήση του ΥΦΑ ως ναυτιλιακού καυσίμου, στο συντονισμό των δραστηριοτήτων έρευνας και ανάπτυξης και της καινοτομίας (εργαζόμενες βάσει των ευρύτερων ερευνητικών και αναπτυξιακών προσανατολισμών που προβλέπονται στην τεχνολογική πλατφόρμα «WATERBORNE»), στα ζητήματα που αφορούν τη χρηματοδότηση και στην ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών για την εφαρμογή της οδηγίας 2012/33<sup>93</sup>.

### 5.5.2 ΘΕΡΜΟΚΗΠΙΚΑ ΑΕΡΙΑ (*Greenhouse Gases - GHG*)<sup>94</sup>

Η ανάληψη δράσης, σε παγκόσμιο επίπεδο, για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής και της μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου είναι ζωτικής σημασίας. Η ναυτιλία, παρά το γεγονός ότι αποτελεί ένα από πιο φιλικά μέσα μεταφοράς, δεν θα μπορούσε να μην συμπεριληφθεί στο πλαίσιο αυτό. Ωστόσο, προτού αναφερθούν οι δράσεις σχετικά με τον ναυτιλιακό κλάδο, κρίνεται σκόπιμο να εξεταστούν κάποια γενικά στοιχεία αναφορικά με τον τομέα αυτό.

Τον Δεκέμβριο του 2010 τα συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης-πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για την αλλαγή του κλίματος (UNFCCC) αναγνώρισαν ότι η πλανητική υπερθέρμανση δεν πρέπει να υπερβεί κατά περισσότερο από 2 ° C τις θερμοκρασίες που επικρατούσαν πριν από

---

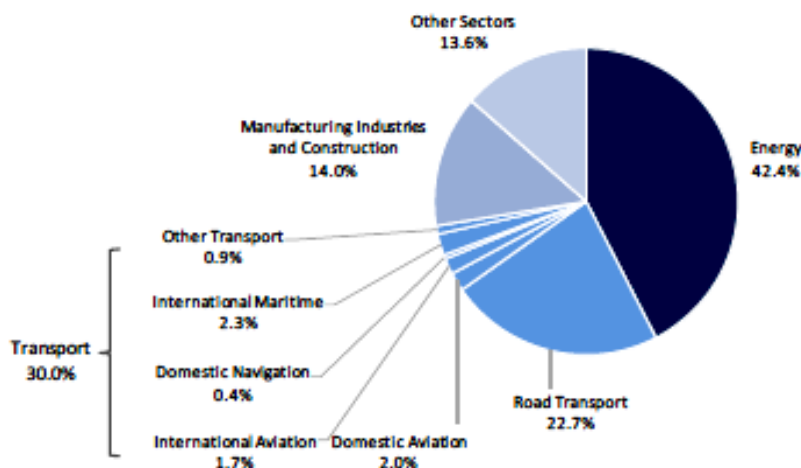
<sup>93</sup> COM(2013) 475 Τελικό

<sup>94</sup> COM (2013) 479 Τελικό

τη βιομηχανική επανάσταση. Αυτό έχει ζωτική σημασία προκειμένου να περιοριστούν οι συνέπειες της ανθρώπινης παρέμβασης στο κλιματικό σύστημα. Η υλοποίηση του μακροπρόθεσμου αυτού στόχου προϋποθέτει μείωση των παγκόσμιων εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, μέχρι το 2050, τουλάχιστον κατά 50% έναντι των επιπέδων τους του 1990. Οι ανεπτυγμένες χώρες θα πρέπει να μειώσουν τις εκπομπές τους μέχρι το 2050 κατά 80 έως 95% σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990.

Η αύξηση της συγκέντρωσης του διοξειδίου του άνθρακα (CO<sub>2</sub>) στην ατμόσφαιρα από την καύση ορυκτών καυσίμων είναι η κυριότερη αιτία της κλιματικής αλλαγής. Στο παρακάτω Σχήμα παρουσιάζονται οι τομείς εκείνοι που, μέσω της καύσης ορυκτών καυσίμων, συμβάλλουν περισσότερο στις εκπομπές CO<sub>2</sub> στην ατμόσφαιρα.

Διάγραμμα 4 - Παγκόσμιες εκπομπές CO<sub>2</sub> (διοξειδίου του άνθρακα) από την καύση καυσίμων, 2005



Πηγή: International Transport Forum, 2010 Reducing Transport Greenhouse Gas Emissions, Trends and Data

Από το παραπάνω σχήμα είναι εύκολο να καταλάβει κανείς ότι υπάρχουν δύο κύριες πηγές CO<sub>2</sub>: η ενέργεια και οι μεταφορές. Οι μεταφορές, στο σύνολο τους είναι υπεύθυνες για το 30% των παγκόσμιων εκπομπών CO<sub>2</sub>. Ωστόσο, αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι, από τον τομέα των μεταφορών, οι οδικές μεταφορές είναι εκείνες που συμβάλλουν σημαντικά στις

εκπομπές CO<sub>2</sub> ενώ το ποσοστό που καταλαμβάνει η παγκόσμια ναυτιλία είναι σημαντικά μικρότερο.

Παρόλα αυτά θα πρέπει να σημειωθεί ότι τις τελευταίες τρεις δεκαετίες η δραστηριότητα στον τομέα της ναυτιλίας έχει αυξηθεί κατά μέσο όρο 5% ετησίως. Η αύξηση στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές έχει επίσης οδηγήσει σε αύξηση των θερμοκηπικών αερίων. Σύμφωνα με τον IMO προβλέπεται ότι εκπομπές CO<sub>2</sub> από τα πλοία προβλέπεται να αυξηθούν κατά ένα συντελεστή της τάξεως του 2,4% - 3% έως το 2050. Για το 2020, η αύξηση προβλέπεται να κυμαίνεται από 1.1% έως 1.3%<sup>95</sup>.

Οι προβλέψεις για αύξηση των CO<sub>2</sub> από την ναυτιλία επέδρασε σημαντικά στην ανάληψη δράσης από πλευράς IMO. Στο αναθεωρημένο Παράρτημα της MARPOL VI προστέθηκε ένα ακόμα κεφάλαιο σχετικό με την ενεργειακή απόδοση των πλοίων (τέθηκε σε εφαρμογή την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2013). Στο πλαίσιο αυτό η MEPC ανέπτυξε τον Δείκτη Σχεδίασης Ενεργειακής Αποδοτικότητας (Energy Efficiency Design Index, EEDI) ο οποίος είναι υποχρεωτικός για όλα τα νέα πλοία και το Σχέδιο Διαχείρισης Ενεργειακής Απόδοσης του πλοίου (Ship Energy Efficiency Management Plan - SEEMP), που είναι υποχρεωτικό για όλα τα πλοία<sup>96</sup>. Χάρη στα μέτρα αυτά, και ειδικότερα τον EEDI, οι αυξήσεις των εκπομπών αναμένεται να είναι σημαντικά μικρότερες από ό,τι σε περίπτωση τεχνολογικής στασιμότητας (κατά 23% έως το 2030 σύμφωνα με τη μελέτη του IMO το 2011). Ωστόσο, όπως επιβεβαίωσε η Επιτροπή Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του IMO στην 59η σύνοδό της, είναι ανάγκη να αναληφθεί περαιτέρω δράση.

Σε κοινοτικό επίπεδο οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τη ναυτιλία αντιπροσωπεύουν σήμερα το 4 % των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ΕΕ. Ταυτόχρονα, αναμένεται να αυξηθούν σημαντικά στο μέλλον. Οι εκπομπές CO<sub>2</sub> από τις θαλάσσιες μεταφορές που συνδέονται με την ΕΕ, δηλαδή οι εκπομπές που σχετίζονται με δρομολόγια εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είτε πρόκειται για εισερχόμενα είτε για εξερχόμενα, αυξήθηκε κατά 48 % μεταξύ του 1990 και του 2008. Σύμφωνα με τις προβλέψεις για την ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου, οι εκπομπές από τη ναυτιλία που αφορούν την ΕΕ αναμένεται να αυξηθούν περαιτέρω κατά 51 % έως το 2050 σε σύγκριση με τα επίπεδά τους το 2010 (+ 86 % έως το 2050 σε σύγκριση με τα επίπεδά τους το 1990), παρά τη θέσπιση ελάχιστων προτύπων ενεργειακής απόδοσης των νέων πλοίων από τον IMO το 2011.

---

<sup>95</sup> <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/environment/green-house-gases.html>

<sup>96</sup> <http://www.imo.org/MediaCentre/HotTopics/GHG/Pages/default.aspx>

Η ΕΕ έχει δεσμευθεί να μειώσει τις οικείες εκπομπές αερίων θερμοκηπίου μέχρι το 2020 κατά 20% έναντι των επιπέδων του 1990 και, υπό κατάλληλες προϋποθέσεις, κατά 30%. Η δέσμευση αυτή αποτελεί μέρος ενός από τους πέντε πρωταρχικούς στόχους της ΕΕ που καθορίζονται στη στρατηγική «Ευρώπη 2020». Επιπλέον, τόσο το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, όσο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο συμφώνησαν ότι θα πρέπει όλοι οι τομείς της οικονομίας να συμβάλουν στη μείωση των εκπομπών. Με γνώμονα τη συμβολή στη στρατηγική της ΕΕ για το 2020, η Λευκή Βίβλος της Επιτροπής, του 2011, για τις μεταφορές ορίζει ότι οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (CO<sub>2</sub>) στην ΕΕ από τις θαλάσσιες μεταφορές θα πρέπει να μειωθούν μέχρι το 2050 κατά 40 % (κατά 50 %, εάν είναι εφικτό) σε σχέση με τα επίπεδα του 2005.

Για την ΕΕ η προβλεπόμενη αύξηση των εκπομπών CO<sub>2</sub> από τη ναυτιλία δεν συνάδει με τους στόχους της ΕΕ και έχει αρνητικές επιπτώσεις ως προς την κλιματική αλλαγή. Επιπλέον, σε ενωσιακό επίπεδο, οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές είναι ο μόνος τρόπος μεταφοράς που απομένει να υπαχθεί στη δέσμευση της ΕΕ για μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, η οποία απαιτεί πρόσθετες προσπάθειες από όλους τους άλλους τομείς.

Το Συμβούλιο και το Κοινοβούλιο υπενθύμισαν την παλαιότερη δέσμευση για ανάληψη δράσης στη δέσμη μέτρων για το κλίμα και την ενέργεια που εγκρίθηκε στις 23 Απριλίου 2009: *«Εάν έως τις 31 Δεκεμβρίου 2011 δεν εγκριθεί από τα κράτη μέλη διεθνής συμφωνία η οποία, στους στόχους μείωσης που θα ορίζει, θα περιλαμβάνει τις εκπομπές της διεθνούς ναυτιλίας, μέσω του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), ή δεν εγκριθεί μια τέτοια συμφωνία μέσω της UNFCCC από την Κοινότητα, η Επιτροπή θα πρέπει να διατυπώσει πρόταση να περιληφθούν οι εκπομπές της διεθνούς ναυτιλίας στη δέσμευση για μείωση των εκπομπών που αναλαμβάνει η Κοινότητα, με στόχο να τεθεί σε ισχύ η προτεινόμενη πράξη έως το 2013. Η πρόταση θα πρέπει να ελαχιστοποιεί τις τυχόν αρνητικές επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα της Κοινότητας, λαμβάνοντας υπόψη τα δυνητικά περιβαλλοντικά οφέλη.»*<sup>97</sup>

Η προθεσμία παρήλθε χωρίς να αναληφθεί επαρκής διεθνής δράση, καθώς ο δείκτης EEDI, αν και χρήσιμος, δεν αναμένεται, να αποδώσει από μόνος του, μειώσεις των εκπομπών σε απόλυτες τιμές. Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή δρομολόγησε προπαρασκευαστικές δραστηριότητες προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου που προέρχονται από τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές.

---

<sup>97</sup> Αιτιολογική σκέψη της Οδηγίας 2009/29/ΕΚ, της 23<sup>ης</sup> Απριλίου 2009 η οποία τροποποίησε την Οδηγία 2003/87ΕΚ, της 13<sup>ης</sup> Οκτωβρίου 2003, με στόχο τη βελτίωση και την επέκταση του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου της Κοινότητας

Επί του παρόντος δεν υφίσταται νομική υποχρέωση για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από την ναυτιλία, με εξαίρεση τους κανονισμούς του ΙΜΟ για τις εκπομπές θείου που μεταφέρθηκαν στο δίκαιο της ΕΕ μέσω της οδηγίας 2012/33. Η διεθνής ναυτιλία αποτελεί το μόνο κλάδο των μεταφορών που δεν περιλαμβάνεται στη δέσμευση της ΕΕ για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

Στο πνεύμα αυτό, η ΕΕ προβλέπει τη βαθμιαία ένταξη της μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τη ναυτιλία στις δεσμεύσεις της. Για να υλοποιηθεί αυτή η κλιμακωτή ένταξη, η ΕΕ προτίθεται να εφαρμόσει μια σταδιακή προσέγγιση που περιλαμβάνει τρία διαδοχικά στάδια:

1. εφαρμογή ενός συστήματος παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης όσον αφορά τις εκπομπές (ΠΥΕ)
2. καθορισμός των στόχων μείωσης για τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών
3. εφαρμογή αγορακεντρικών μέτρων (BAM).

Δεδομένου ότι η ακριβής ποσότητα εκπομπών CO<sub>2</sub> δεν είναι επί του παρόντος γνωστή εξαιτίας του γεγονότος ότι δεν παρακολουθούνται οι εκπομπές αυτές και δεν υποβάλλονται σχετικές εκθέσεις. Κατά την εκτίμηση των επιπτώσεων και των διαβουλεύσεων διαπιστώθηκε ότι απαραίτητη προϋπόθεση για κάθε αγορακεντρικό μέτρο, ανεξαρτήτως του αν εφαρμόζεται σε ενωσιακό ή παγκόσμιο επίπεδο αποτελεί ένα ανθεκτικό σύστημα παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης (ΠΥΕ) των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της εκτίμησης επιπτώσεων, η εφαρμογή της ΠΥΕ θα εξασφαλίσει — σε έναν βαθμό — περιβαλλοντικά και οικονομικά οφέλη από τις μειώσεις των ετήσιων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου έως και κατά 2% καθώς και ετήσια καθαρή εξοικονόμηση 1,2 δισ. ευρώ για τον τομέα έως το 2030 λόγω της μείωσης στην κατανάλωση καυσίμων. Η προβλεπόμενη εξοικονόμηση στο κόστος των καυσίμων αναμένεται να υπερκαλύψει το κόστος παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων.

Στην βάση αυτή, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και Συμβούλιο έχει προχωρήσει στη υλοποίηση του πρώτου βήματος δηλαδή την εφαρμογή ενός συστήματος ΠΥΕ και για τον λόγο αυτό έχουν καταθέσει Πρόταση<sup>98</sup> για την δημιουργία Κανονισμού "για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τις

---

<sup>98</sup> COM (2013) 480 Τελικό

θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013<sup>99</sup>". Ο Κανονισμός 525/2013 αφορούσε επίσης έναν τέτοιο μηχανισμό παρακολούθησης, ωστόσο, την συγκεκριμένη χρονική στιγμή, εξαιρούσε τις θαλάσσιες μεταφορές. Η εν λόγω Πρόταση έρχεται να τροποποιήσει τον Κανονισμό και να συμπεριλάβει τις θαλάσσιες μεταφορές σε όλον αυτόν τον μηχανισμό. Η έναρξη ισχύ της θα είναι η 1<sup>η</sup> Ιουλίου 2015.

Στις 16 Οκτωβρίου 2013 η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή εξέδωσε Γνωμοδότηση σχετικά με την παραπάνω Πρόταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου. Σε γενικές γραμμές αυτό που μπορεί να ειπωθεί είναι ότι η ΕΟΚΕ παρά το γεγονός ότι εκτιμά πως η συγκεκριμένη Πρόταση δεν αρκεί για την επίτευξη των καθορισμένων στόχων, ωστόσο, χαιρετίζει την πρόταση κανονισμού για ένα σύστημα παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης (το σύστημα MRV) των εκπομπών CO<sub>2</sub> της ναυτιλίας στην ΕΕ ως ένα πρώτο βήμα για την υλοποίηση των μέτρων που αποσκοπούν στη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από την ναυτιλία. Παράλληλα στην Γνωμοδότηση καταθέτει τις συστάσεις και τις γενικές παρατηρήσεις της.

## 5.6 ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΙΣΜΟΥ

Στην διάρκεια της ναυτιλιακής ιστορίας έχουν ληφθεί μια σειρά από μέτρα για την προστασία της θαλάσσιας ζωής που συνδέεται με τα ύφαλα των πλοίων. Στην δεκαετία του 1960 η χρήση οργανοκασσιτερικών ενώσεων (όπως το τριβουτυλοκασσίτερο οξείδιο -TBT) θεωρήθηκε άκρως αποτελεσματική, ωστόσο, με την πάροδο του χρόνου αποδείχθηκε πως αυτή η μέθοδος είχε αρνητικές επιπτώσεις στο ευρύτερο θαλάσσιο βιότοπο οι οποίες με την σειρά τους μεταφέρονταν στην ανθρώπινη τροφική αλυσίδα. Η νομοθεσία για την απαγόρευση χρήσης TBT στα προστατευτικά υφαλοχρώματα των πλοίων προχώρησε με την υιοθέτηση από τον IMO το 2001 της Διεθνούς Σύμβασης για τον Έλεγχο των Επιβλαβών Αντιρρυπαντικών Συστημάτων στα πλοία (International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships - the AFS Convention). Σύμφωνα με την Σύμβαση αυτή η εφαρμογή των οργανοκασσιτερικών ενώσεων έληγε την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2003 ενώ η συνολική σταδιακή κατάργηση των οργανοκασσιτερικών αντιρρυπαντικών επιχρισμάτων έπρεπε να ολοκληρωθεί μέχρι την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2008. Ωστόσο, η Συνθήκη AFS τέθηκε σε εφαρμογή στις 17 Σεπτεμβρίου 2008.

---

<sup>99</sup> Κανονισμός αριθ. 525/2013, της 21<sup>ης</sup> Μαΐου 2013



Η Σύμβαση του IMO για την απαγόρευση της χρήσης χρώματος με οργανοκασιτεριικές ή TBT συστατικά τα οποία επιβλαβή για το περιβάλλον (Σύμβαση AFS του 2001), έχει μεταφερθεί στην κοινοτική νομοθεσία μέσω του Κανονισμού αριθ. 782/2003<sup>100</sup>. Ωστόσο, η Οδηγία όριζε (άρθρο 6 παράγραφος 3) ότι στην περίπτωση που η σύμβαση AFS δεν είχε τεθεί σε εφαρμογή έως την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2007, τότε η Επιτροπή θα θέσπιζε κατάλληλα μέτρα ώστε να επιτρέψει στα πλοία που φέρουν σημαία τρίτου κράτους να αποδείξουν τη συμμόρφωση τους με το άρθρο 5 (Απαγόρευση χρήσης οργανοκασιτερικών ενώσεων που δρουν ως βιοκτόνα).

Με την επικαιροποίηση της σύμβασης AFS η Επιτροπή υιοθέτησε τον Κανονισμό αριθ. 536/2008<sup>101</sup> για την εφαρμογή του άρθρου 6 παράγραφος 3 και του άρθρου 7 (έλεγχος από το κράτος λιμένα) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 782/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την απαγόρευση οργανοκασιτερικών ενώσεων σε πλοία και για την τροποποίηση του εν λόγω κανονισμού

## 5.7 ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΔΙΑΛΥΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ

Η ανάπτυξη ακατάλληλων και μη ασφαλών πρακτικών διάλυσης πλοίων εμπνέει σοβαρές ανησυχίες. Στο τέλος του χρόνου ζωής τους, τα περισσότερα από τα μεγάλα εμπορικά ποντοπόρα πλοία εξακολουθούν να διαλύονται σε ακατάλληλες εγκαταστάσεις που βρίσκονται στην Ασία (Ινδία, Πακιστάν και Μπαγκλαντές), συνήθως μέσω της μεθόδου της «προσάραξης» και με σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και την υγεία.

Σε διεθνές επίπεδο το 2009 ο IMO υιοθέτησε την Σύμβαση Χονγκ Κονγκ για την ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθή ανακύκλωση πλοίων (Σύμβαση Χονγκ Κονγκ). Ωστόσο, η Σύμβαση δεν έχει τεθεί ακόμα σε εφαρμογή γιατί δεν έχει επικυρωθεί από τον απαιτούμενο αριθμό κρατών.

Η στρατηγική της ΕΕ για την βελτίωση των πρακτικών διάλυσης πλοίων έχει τεθεί στην Πράσινη Βίβλο το 2007. Η στρατηγική αυτή εξασφαλίζει ότι τα πλοία που συνδέονται με την Ένωση (από πλευράς σημαίας ή ιδιοκτησίας) διαλύονται με ασφαλείας και σε περιβαλλοντικά ενδεδειγμένες εγκαταστάσεις. Η στρατηγική αυτή είναι σύμφωνη με τον Κανονισμό αριθ. 1013/2006<sup>102</sup> για τις μεταφορές αποβλήτων το οποίο μεταφέρει τη Σύμβαση της Βασιλείας<sup>103</sup>.

---

<sup>100</sup> Κανονισμός αριθ. 782/2003, της 14<sup>ης</sup> Ιουλίου 2003

<sup>101</sup> Κανονισμός αριθ. 536/2008, της 13<sup>ης</sup> Ιουνίου 2008

<sup>102</sup> Κανονισμός αριθ. 1013/2006, της 14<sup>ης</sup> Ιουνίου 2006

<sup>103</sup> Στις 22 Μαρτίου 1989 δημιουργήθηκε, στη Βασιλεία της Ελβετίας, η ομώνυμη Σύμβαση ως αποτέλεσμα της συνεχιζόμενης παράνομης απόρριψης τοξικών αποβλήτων από ανεπτυγμένες

Σχετικά με το θέμα της ανακλωσης πλοίων, πρόσφατα, υιοθετήθηκε από την ΕΕ ο Κανονισμός αριθ. 1257/2013<sup>104</sup> για την ανακύκλωση πλοίων και την τροποποίηση του κανονισμού αριθ. 1013/2006 και της οδηγίας 2009/16 (αφορά τον έλεγχο από κράτος λιμένα).

Στόχος του κανονισμού είναι η πρόληψη, η μείωση, η ελαχιστοποίηση και, στο μέτρο του εφικτού, η εξάλειψη ατυχημάτων, τραυματισμών και άλλων δυσμενών επιπτώσεων στην ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον που οφείλονται στην ανακύκλωση πλοίων. Ο κανονισμός επιδιώκει να ενισχύσει την ασφάλεια και την προστασία της ανθρώπινης υγείας και του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Ένωσης, κατά τη διάρκεια του κύκλου ζωής του πλοίου και, συγκεκριμένα, εξασφαλίζει ότι τα επικίνδυνα υλικά από την ανακύκλωση του πλοίου υπόκεινται σε διαχείριση φιλική προς το περιβάλλον. Τίθενται επιπλέον, κανόνες για την ορθή διαχείριση επικίνδυνων υλικών επί των πλοίων. Επίσης, αποσκοπεί στη διευκόλυνση της επικύρωσης της Διεθνούς σύμβασης του Χονγκ Κονγκ για την ασφαλή και περιβαλλοντικά υγιή ανακύκλωση πλοίων.

## 5.8 SAFEMED PROJECT III

Το πρόγραμμα SAFEMED έχει δημιουργηθεί για το συμφέρον της ΕΕ προκειμένου για την ανάπτυξη της ευρωμεσογειακής συνεργασίας στον τομέα της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και της ασφάλειας, της πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία και γενικότερου θαλάσσιου ενδιαφέροντος. Αυτό πραγματοποιείται με την παροχή τεχνικών συμβουλών και υποστήριξης προς τις μεσογειακές χώρες μη μέλη της ΕΕ που προσδιορίζονται στην Διαδικασία της Βαρκελώνης (Barcelona Process)<sup>105</sup> το 1995.

Πριν την έναρξη του SAFEMED III έχουν προηγηθεί άλλα δύο τέτοια προγράμματα το SAFEMED I που λειτούργησε από το 2006-2008 και το SAFEMED II που λειτούργησε από το 2009 - 2012.

Μετά τα επιτεύγματα των δύο προηγούμενων προγραμμάτων, η ΕΕ και οι χώρες - εταίροι της Μεσογείου αποφάσισαν να υλοποιήσουν, μέσω του EMSA, το SAFEMED III το

---

χώρες σε χώρες της Αφρικής. Η Σύμβαση τέθηκε σε εφαρμογή το 1992 με κύριο σκοπό την προστασία της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος από την παράνομη διαχείριση επικίνδυνων αποβλήτων.

<sup>104</sup> Κανονισμός αριθ. 1257/ 2013, της 20<sup>ης</sup> Νοεμβρίου 2013

<sup>105</sup> Η διαδικασία της Βαρκελώνης ξεκίνησε το Νοέμβριο του 1995 από τους υπουργούς Εξωτερικών της τότε, 15μελούς ΕΕ και 14 μεσογειακών εταίρων, στο πλαίσιο της διαχείρισης τόσο των διμερών όσο και περιφερειακών σχέσεων.

οποίο έχει συνολική διάρκεια 36 μήνες, δηλαδή από τον Ιούνιο του 2013 έως τον Ιούνιο του 2016.

Το πρόγραμμα βοηθάει τις δικαιούχες χώρες (Αλγερία, Αίγυπτος, Ισραήλ, Ιορδανία, Λίβανος, Λιβύη, Μαρόκο, Παλαιστινιακή Αρχή, Συρία, και Τυνησία) ως προς την περαιτέρω εφαρμογή του Σχεδίου Δράσης για τις Περιφερειακές Μεταφορές (Regional Transport Action Plan - RTAP)<sup>106</sup> για την Μεσόγειο 2007 -2013.

Ο στόχος του προγράμματος είναι να υπάρξει μια ισορροπημένη προσέγγιση αναφορικά με την ναυτιλιακή νομοθεσία μεταξύ των χωρών της ΕΕ και των χωρών εταίρων της Μεσογείου. Πραγματοποιείται μέσω της προώθησης μια συνεκτικής, αποτελεσματικής και ενιαίας εφαρμογής των σχετικών διεθνών συμβάσεων και κανόνων, που αποσκοπούν στην καλύτερη προστασία του περιβάλλοντος στην περιοχή της Μεσογείου για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία.

Οι ειδικότεροι στόχοι του προγράμματος είναι:

- η παροχή βοήθειας προς τις αρμόδιες ναυτιλιακές αρχές των δικαιούχων κρατών προκειμένου για την ευθυγράμμιση των εθνικών κανόνων και πρακτικών με αυτές της ΕΕ, με στόχο την προώθηση μιας εναρμονισμένης προσέγγισης στον τομέα της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, της ασφάλειας (security) και την ετοιμότητα σε περίπτωση ρύπανσης,
- η ενίσχυση της τεχνογνωσίας και των οργανωτικών ικανοτήτων των δικαιούχων κρατών για την ορθή εφαρμογή και επιβολή των υποχρεώσεων που θα προκύψουν από την επιβολή της νομοθεσίας της ΕΕ,
- την παροχή τεχνικών γνώσεων σχετικά με την διεθνή νομοθεσία αναφορικά με τον τομέα της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, της ασφάλειας (security) και της ετοιμότητας σε περίπτωση ρύπανσης,
- τον εντοπισμό και την αντιμετώπιση των ελλείψεων, οι οποίες ενδεχομένως να παρεμποδίζουν την εκπλήρωση των στόχων,
- την ανταλλαγή και τη διάδοση των βέλτιστων πρακτικών,

---

<sup>106</sup> Η δημοσίευση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με το Σχέδιο Δράσης για τις Περιφερειακές Μεταφορές (RTAP) για τη Μεσόγειο, περιγράφει τις δράσεις προτεραιότητας που πρέπει να αναληφθούν σε διάφορους τομείς των μεταφορών (θαλάσσιες, οδικές, σιδηροδρομικές και πολιτικής αεροπορίας) και στόχευε στην θεσμική (κανονιστική) μεταρρύθμιση καθώς και στον σχεδιασμό και υλοποίηση των υποδομών.

- την ενθάρρυνση της ανάπτυξης στενότερης συνεργασίας μεταξύ της ΕΕ και των δικαιούχων κρατών και την ανάληψη κοινών πρωτοβουλιών ως προς τους τομείς που αναφέρονται,
- την ενίσχυση της επικοινωνίας και της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ τόσο της ΕΕ και των δικαιούχων κρατών όσο και των κρατών αυτών μεταξύ τους αναφορικά με την θαλάσσια ασφάλεια (safety και security) και πρόληψη της ρύπανσης αλλά ως προς την εφαρμογή της σχετικής νομοθεσίας.

Το πρόγραμμα προβλέπει ένα πλήθος δραστηριοτήτων που έχουν σχεδιαστεί για να βοηθήσουν την επίτευξη των παραπάνω στόχων μέσα από την διοργάνωση σεμιναρίων και εκπαιδεύσεων, την τεχνική υποστήριξη, την ανάπτυξη πιλοτικών προγραμμάτων και την διμερή τεχνική βοήθεια προς κάθε δικαιούχο χώρα.

Οι ειδικοί τομείς συνεργασίας επικεντρώνονται στο κράτος σημαίας, στο PSC (Port State Control - έλεγχος από το κράτος ελλιμενισμού), στο VTΜIS (Σύστημα παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων), στην προστασία του περιβάλλοντος, στο ανθρώπινο στοιχείο, στις λιμενικές εγκαταστάσεις στην περιοχή της Μεσογείου και στις διμερείς δράσεις.

## 5.9 ΤΕΧΝΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΥΠΟ ΤΟΝ ΕΜSΑ

### *5.9.1 CleanSeaNet<sup>107</sup>*

Η οδηγία 2005/35, όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα από την οδηγία 2009/123, σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων, περιλαμβανομένων των ποινικών κυρώσεων, για αδικήματα ρύπανσης, ώθησε τον ΕΜSΑ "να συνεργαστεί με τα κράτη μέλη για την ανάπτυξη τεχνικών λύσεων και την παροχή τεχνικής βοήθειας ... σε δράσεις όπως η ανίχνευση απορρίψεων με δορυφορική παρακολούθηση και εποπτεία.". Προκειμένου για την εκτέλεση της εντολής, ο Οργανισμός έχει ιδρύσει και λειτουργεί το CleanSeaNet, ένα ευρωπαϊκό δορυφορικό σύστημα εντοπισμού πλοίων και πετρελαιοκηλίδων. Η υπηρεσία τέθηκε σε

---

<sup>107</sup> <http://www.emsa.europa.eu/operations/cleanseanet.html>

εφαρμογή την 16<sup>η</sup> Απριλίου 2007 (EMSA, CleanSeaNet First Generation, 16 April 2007 - 31 January 2011).

Προσφέρει σημαντική βοήθεια στα συμμετέχοντα κράτη ως προς τα ακόλουθα:

- στην αναγνώριση και τον εντοπισμό της ρύπανσης από πετρέλαιο στην επιφάνεια της θάλασσας,
- στην παρακολούθηση της ατυχηματικής ρύπανσης κατά την διάρκεια κάποιας έκτακτης ανάγκης,
- στην συμβολή της αναγνώρισης και ταυτοποίησης των ρυπαντών.

Η υπηρεσία του CleanSeaNet βασίζεται σε δορυφορικές εικόνες οι οποίες αναλύονται με σκοπό τον εντοπισμό πιθανών πετρελαιοκηλίδων στην επιφάνεια της θάλασσας και καλύπτει όλες τις θαλάσσιες περιοχές της Ευρώπης. Όταν μια πιθανή πετρελαιοκηλίδα εντοπιστεί εντός των εθνικών υδάτων, ένα προειδοποιητικό σύστημα στέλνεται στην αντίστοιχη χώρα. Οι εικόνες αυτές είναι διαθέσιμες εντός 30 λεπτών ενώ περίπου 2.000 εικόνες αναλύονται ανά έτος.

Η υπηρεσία, η οποία έχει ενσωματωθεί στο εθνικό και περιφερειακό σύστημα αντιμετώπισης ρύπανσης, στοχεύει στην ενίσχυση της επιχειρησιακής ανταπόκρισης σε τυχαίες και εσκεμμένες απορρίψεις πλοίων ενώ παράλληλα βοηθάει τα κράτη μέλη να εντοπίσουν και να προσδιορίσουν τους ρυπαντές.

Επιπλέον μέσω της υπηρεσίας είναι δυνατή η ανίχνευση του σκάφους και η ταυτότητα του μπορεί να γίνει γνωστή μέσω της συσχέτισης δορυφορικών δεδομένων από τις εκθέσεις κυκλοφορίας πλοίων (SafeSeaNet). Αυτό αυξάνει την πιθανότητα του προσδιορισμού του πλοίου που ρυπαίνει και με τον τρόπο αυτό το κράτος - μέλος να αναλάβει την ανάλογη δράση (π.χ. τον έλεγχο της διαρροής, την επιθεώρηση του πλοίου κατά την είσοδό του στο λιμάνι).

Κάθε παράκτιο κράτος έχει πρόσβαση στην υπηρεσία CleanSeaNet. Οι χρήστες έχουν επίσης πρόσβαση και ένα ευρύ φάσμα συμπληρωματικών πληροφοριών όπως η μοντελοποίηση της κίνησης της πετρελαίου, οι οπτικές εικόνες και ωκεανογραφικές και μετεωρολογικές πληροφορίες.

### 5.9.2 Stand-by Oil Spill Response Vessels<sup>108</sup>

Τον Μάιο του 2004, με την έναρξη του Κανονισμού αριθ. 724/2004<sup>109</sup>, ο EMSA ανέλαβε την παροχή υποστήριξης προς τα κράτη μέλη στις προσπάθειές τους να ανταποκριθούν στις περιπτώσεις ρύπανσης από πλοία στα ύδατα της ΕΕ.

Ένα από τα βασικότερα καθήκοντα του Οργανισμού (EMSA) είναι να διαθέτει πρόσθετους πόρους ώστε να βοηθήσει το κράτη - μέλη να ανταποκρίνονται καλύτερα σε μεγάλα συμβάντα πετρελαϊκής ρύπανσης όπως το Erika (1999, Γαλλία) και το Prestige (2002, Ισπανία). Ως εκ τούτου, ιδρύθηκε το δίκτυο Stand-by Oil Spill Response Vessels (Εν αναμονή σκάφη για την αντιμετώπιση πετρελαιοκηλίδων) προκειμένου να ενισχύσει τις δυνατότητες των κρατών - μελών για την αντιμετώπιση των πετρελαιοκηλίδων.

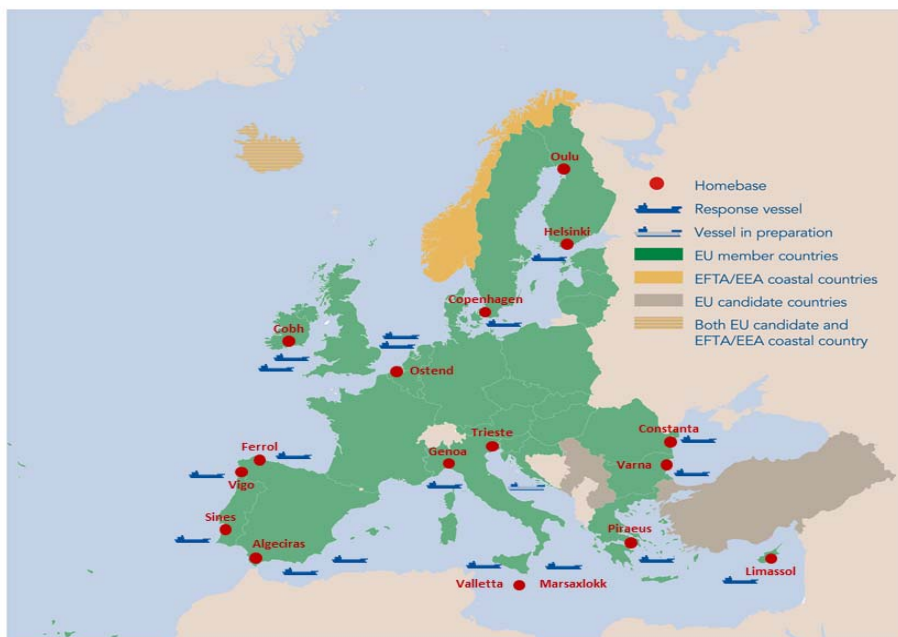
Τα Stand-by Oil Spill Response Vessels του Οργανισμού είναι εμπορικά πλοία τα οποία μπορούν γρήγορα να μετατρέπουν τις δραστηριότητές τους σε υπηρεσίες αντιμετώπισης ρύπανσης από πετρέλαιο. Τα σκάφη αυτά έχουν μεγάλη χωρητικότητα αποθήκευσης πετρελαίου και μια μεγάλη ποικιλία συστημάτων ανάκτησης πετρελαίου. Η εικόνα που ακολουθεί παρουσιάζει το δίκτυο των σκαφών

---

<sup>108</sup> <http://emsa.europa.eu/operations/network-of-stand-by-oil-spill-response-vessels.html>

<sup>109</sup> Κανονισμός αριθ. 724/2004, της 31<sup>ης</sup> Μαρτίου 2004 (για την τροποποίηση του Κανονισμού αριθ. 1406/2002)

Εικόνα 3 - Δίκτυο σκαφών ΕΕ για την αντιμετώπιση των πετρελαιοκηλίδων



Πηγή: <http://emsa.europa.eu/operations/network-of-stand-by-oil-spill-response-vessels.html>

Προκειμένου να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα των θαλάσσιων υπηρεσιών, κάθε σκάφος:

- είναι εξοπλισμένο με εξειδικευμένο εξοπλισμό αντιμετώπισης πετρελαιοκηλίδων,
- είναι εξοπλισμένο με ένα τοπικό σύστημα ραντάρ για την ανίχνευση της πετρελαιοκηλίδας,
- είναι ικανό να αποσταλάζει την περίσσεια ποσότητα νερού ώστε να μεγιστοποιείται η χωρητικότητα αποθήκευσης επί του σκάφους,
- είναι ικανό να θερμάνει το ανακτημένο φορτίο και μεγιστοποιεί την χρήση υψηλής χωρητικότητας κυκλοφορητών προκειμένου να διευκολυνθεί την εκφόρτωση του βαρέως πετρελαίου (EMSA, Network of Stand-by Oil Spill Response Vessels and Equipment, Handbook 2012)

### 5.9.3 Hazardous and Noxious Substances (HNS)<sup>110</sup>

Από το 2007, ο EMSA αναπτύσσει τον ρόλο του για την παροχή βοήθειας προς τα κράτη - μέλη και την Επιτροπή και ενισχύει τις υφιστάμενες δυνατότητες σχετικά με την ετοιμότητα αναφορικά με την θαλάσσια ρύπανση που προέρχεται από επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες (Hazardous and Noxious Substances).

Για τον σκοπό αυτό έχει αναπτύξει ένα σχέδιο δράσης για την ενίσχυση της υφιστάμενης ετοιμότητας και ανταπόκρισης αναφορικά με τις επιβλαβείς και επικίνδυνες ουσίες (HNS Action Plan), το οποίο εγκρίθηκε από το Διοικητικό Συμβούλιο του Οργανισμού κατά την 18<sup>η</sup> Συνεδρίαση του που πραγματοποιήθηκε στη Λισαβόνα στις 12-13 Ιουνίου 2007.

Το εν λόγω Σχέδιο Δράσης προβλέπει τα εξής:

- μια συνοπτική επισκόπηση των υφιστάμενων διαθέσιμων πληροφοριών στον τομέα της ετοιμότητας και ανταπόκρισης θαλάσσιας ρύπανσης από HNS, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών σχετικών με: θαλάσσιες μεταφορές HNS, προηγούμενα περιστατικά HNS, επιπτώσεις από την ρύπανση, διαθέσιμοι μηχανισμοί για την αντιμετώπιση της ρύπανσης καθώς πληροφορίες για τυχόν περιορισμούς στις μεθόδους ανταπόκρισης σε τέτοια περιστατικά,
- ένα πλαίσιο που καθορίζει τον ρόλο και τις δραστηριότητες του Οργανισμού στον τομέα αυτό, προκειμένου για την συνεισφορά, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, προστιθέμενης αξίας για την ενίσχυση των υφιστάμενων δυνατοτήτων προετοιμασίας και ανταπόκρισης σε περιπτώσεις ρύπανσης από HNS.

### 5.9.4 MAR - ICE Network

Το δίκτυο MAR- ICE δημιουργήθηκε το 2008 κατά την διάρκεια του 3ου Μέρους του Μνημονίου Συμφωνίας (Memorandum of Understanding - MOU) μεταξύ του Ευρωπαϊκού

---

<sup>110</sup> <http://www.emsa.europa.eu/operations/hns-pollution/123-hns-pollution/1877-2nd-mar-ice-evaluation-report.html>



Συμβουλίου Χημικής Βιομηχανίας (European Chemical Industry Council - Cefic)<sup>111</sup>, του Κέντρου Τεκμηρίωσης (Centre Of Documentation), του κέντρου Έρευνας και Πειραματισμού Ατυχηματικής Θαλάσσιας Ρύπανσης (Research and Experimentation on Accidental Water Pollution - Cedre)<sup>112</sup> και του EMSA και τέθηκε σε λειτουργία τον Ιανουάριο του 2009.

Το MAR - ICE προσφέρει συγκεκριμένες πληροφορίες και συμβουλές για ένα συμβάν εντός μίας ώρας και περισσότερο λεπτομερείς πληροφορίες λίγο αργότερα. Στο δίκτυο έχουν πρόσβαση όλα τα κράτη - μέλη της ΕΕ, τα παράκτια κράτη - μέλη της ΕFTA (European Free Trade Area) καθώς και τα υποψήφια κράτη - μέλη της ΕΕ.

Από το δίκτυο επωφελούνται οι εθνικές αρχές λόγω της ταχείας πρόσβασης σε συγκεκριμένες πληροφορίες σχετικά με τα χημικά προϊόντα και των συνδεδεμένων με αυτά κινδύνους. Οι πληροφορίες που παρέχονται βοηθούν τις χώρες στην λήψη αποφάσεων όταν πρόκειται για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης που αφορούν χημικά προϊόντα. Επιπλέον το Δίκτυο παρέχει μια οικονομικά αποδοτική, γρήγορη και έγκυρη υπηρεσία πληροφοριών για την αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης από χημικά ( EMSA, MAR-ICE Network, Information Service for use in Marine Chemical Emergencies, Information Sheet).

---

<sup>111</sup> Το Cefic είναι ένα φόρουμ και η φωνή της χημικής βιομηχανίας στην Ευρώπη. Είναι ένας αποσιωμένος εταίρος για την χάραξη της πολιτικής της ΕΕ, για την διευκόλυνση του διαλόγου και της ευρείας ανταλλαγή τεχνογνωσίας.

Πηγή: <http://www.cefic.org/About-us/Cefic>

<sup>112</sup> Το Cedre είναι ένας μη κερδοσκοπικός οργανισμός που δημιουργήθηκε στις 25 Ιανουαρίου του 1979 ως ένα από τα μέτρα που έχουν ληφθεί στον απόηχο της πετρελαιοκηλίδας του Amoco Cadiz. Είναι υπεύθυνος για την βελτίωση της ετοιμότητας και την βελτίωση της εθνικής οργάνωσης για την ανταπόκριση σε περίπτωση δημιουργίας πετρελαιοκηλίδων και είναι ο αρμόδιος φορέας τόσο για τα θαλάσσια ύδατα όσο και για τα εσωτερικά ύδατα. Τα μέλη του Cedre περιλαμβάνουν την γαλλική κυβέρνηση, τις τοπικές αρχές, τα δημόσια ερευνητικά κέντρα και ιδιωτικές οργανώσεις (συνδικάτα, εταιρείες κ.α.).

Πηγή: <http://www.cedre.fr/en/cedre/index.php>

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6<sup>ο</sup>

### ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

#### 6.1 ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ (Vessel Traffic Monitoring & Information Systems - VTMIS)

Όταν συνέβη το ατύχημα του Erika το 1999, δεν υπήρχαν ακριβείς πληροφορίες σχετικά με το φορτίο του. Με τόσα πολλά σκάφη να πραγματοποιούν φορτώσεις και εκφορτώσεις στα λιμάνια της Ευρώπης, οι πληροφορίες σχετικά με το φορτίο, το ιστορικό ασφάλειας και τους λιμένες προορισμού των πλοίων είναι ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια στη θάλασσα, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, καθώς και για τους οικονομικούς παράγοντες.

Ωστόσο, η διαχείριση αυτών των πληροφοριών αποτελεί έργο πλειάδας παραγόντων σε τοπικό και εθνικό επίπεδο. Πολύ συχνά η ανταλλαγή πληροφοριών είναι δύσκολη γιατί υπηρεσίες όπως οι λιμενικές αρχές χρησιμοποιούν διαφορετικούς τρόπους για τη συλλογή, αποθήκευση και μεταφορά δεδομένων, και πολλές από αυτές διαθέτουν μη συμβατά πληροφοριακά συστήματα. Οι πληροφορίες μεταδίδονται με διαφορετικούς τρόπους, συχνά μέσω τηλεομοιοτυπίας, τηλεφώνου ή ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.

Για την κάλυψη των παραπάνω κενών υιοθετήθηκε η Οδηγία 2002/59<sup>113</sup>. Ο στόχος ήταν η δημιουργία στην Κοινότητα συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης (VTMIS) με σκοπό τη βελτίωση της ασφάλειας και της αποδοτικότητας των θαλάσσιων μεταφορών, τη βελτίωση της απόκρισης των αρχών σε συμβάντα, ατυχήματα ή δυνητικά επικίνδυνες καταστάσεις στη θάλασσα, περιλαμβανομένων ενεργειών αναζήτησης και διάσωσης, και τη συμβολή στη βελτίωση της πρόληψης και της ανίχνευσης ρύπανσης από πλοία.

---

<sup>113</sup> Οδηγία 2002/59/ΕΚ, της 27<sup>ης</sup> Ιουνίου 2002

Η Οδηγία, όπως είδαμε, προβλέπει τη δημιουργία ενός Κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης, ελέγχου και ενημέρωσης για τη θαλάσσια κυκλοφορία μέσω (Θεοδωρόπουλος, Λεκάκου Πάλης, 2006):

- της βελτίωσης της παρακολούθησης των πλοίων που διέρχονται τις ζώνες μεγάλης κυκλοφορίας, υποχρεώνοντας τα πλοία αυτά να εξοπλιστούν με συστήματα που επιτρέπουν τον αυτόματο εντοπισμό και συνεχή παρακολούθηση τους από τις αρχές των ακτών για τον λόγο αυτό θα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με ένα Σύστημα Αυτόματης Αναγνώρισης (Automatic Identification System- AIS),
- της επέκτασης των υποχρεώσεων ανακοίνωσης (που προβλέπονται στην Οδηγία 93/75 και στα αποθηκευμένα καύσιμα στο πλοίο, λαμβανομένου υπόψη του εξαιρετικά ρυπογόνου χαρακτήρα των προϊόντων αυτών,
- της συστηματικής προσφυγής στην ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων, προς απλοποίηση και εναρμόνιση της διαβίβασης και της εκμετάλλευσης δεδομένων που αφορούν στα επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα που μεταφέρουν τα πλοία,
- του υποχρεωτικού εξοπλισμού των πλοίων που κάνουν χρήση των λιμένων της Κοινότητας με καταγραφείς δεδομένων ταξιδιού (VDR - Voyage Data Recorder/ "μαύρο κουτί) προκειμένου να διευκολύνονται οι έρευνες κατόπιν ατυχήματος<sup>114</sup>,
- της ενίσχυσης των εξουσιών παρέμβασης των κρατών - μελών, ως παράκτιων κρατών, σε περίπτωση κινδύνου ατυχήματος ή απειλούμενης ρύπανσης κοντά στις ακτές τους,
- της απαγόρευσης του απόπλου των πλοίων σε περίπτωση καιρικών συνθηκών, οι οποίες εγκυμονούν σοβαρό κίνδυνο για την ασφάλεια του πλοίου ή το περιβάλλον.

### *6.1.1 ΤΡΙΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΑΚΕΤΟ*

Η υιοθέτηση του 3<sup>ου</sup> Νομοθετικού Πακέτου για την Ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές (Third Maritime Safety Package), για την επέκταση της ισχύουσας νομοθεσίας, εμπεριείχε στοιχεία που αφορούσαν την παρακολούθηση της κυκλοφορίας των πλοίων και Οδηγία 2002/59 τροποποιήθηκε από την Οδηγία 2009/17<sup>115</sup> Συγκεκριμένα, ο σκοπός του ως προς τον τομέα αυτό ήταν (Third Maritime Safety Package, 2009, "Traffic Monitoring", Summary):

---

<sup>115</sup> Οδηγία 2009/17/ΕΚ, της 23<sup>ης</sup> Απριλίου 2009

- η βελτίωση της γνώσης αναφορικά με τη θαλάσσια κυκλοφορία μέσω της αναβαθμισμένης συλλογής πληροφοριών και τη δημιουργία ενός δικτύου για την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των χωρών της ΕΕ,
- η μείωση των κινδύνων των εμπορικών πλοίων που συγκρούονται με τα αλιευτικά σκάφη - με την εγκατάσταση επί του σκάφους, τον εξοπλισμό αναγνώρισης και εντοπισμού θέσης,
- τη βελτίωση της διαδικασίας λήψης αποφάσεων για την υποδοχή των πλοίων που χρήζουν συνδρομής σε καταφύγια, για τον περιορισμό της μεγάλης ρύπανσης των ακτών.

Οι κυριότερες βελτιώσεις αφορούσαν τα παρακάτω:

- την εξασφάλιση ενός συστήματος ανταλλαγής ναυτιλιακών δεδομένων - SafeSeaNet - το οποίο θα είναι πρότυπο για την ΕΕ,
- τη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού κέντρου LRIT<sup>116</sup> για τη συλλογή δεδομένων αναγνώρισης και παρακολούθησης της ναυτιλίας σε μεγάλη απόσταση,
- τον σταδιακό εξοπλισμό όλων των αλιευτικών σκαφών μήκους άνω των 15 μέτρων με Συστήματα Αυτόματης Αναγνώρισης (AIS),
- η θέσπιση λεπτομερών κανόνων αναφορικά με την υποδοχή πλοίων που χρήζουν συνδρομής σε καταφύγια, και ιδίως:
  - ✓ του διορισμού μιας αρμόδιας αρχής για την αξιολόγηση της κατάστασης και της λήψης της απόφασης για το εάν ένα πλοίο χρειάζεται καταφύγιο,
  - ✓ της συλλογής πληροφοριών σχετικά με την ακτή, συμπεριλαμβανομένης της περιγραφής των φυσικών, κοινωνικο-οικονομικών και περιβαλλοντικών χαρακτηριστικών,
  - ✓ την καλύτερη ενημέρωση των ενδιαφερομένων σχετικά με το ποιες είναι οι αρμόδιες αρχές είναι και που είναι το καταφύγιο
  - ✓ ο καθορισμός των κριτηρίων αξιολόγησης για την υποδοχή των πλοίων που χρήζουν συνδρομής.
- ανάπτυξη μέτρων για την ενημέρωση και πρόληψη κατά του σχηματισμού πάγου που αποτελεί σοβαρό κίνδυνο για τη ναυτιλία<sup>117</sup>.

---

<sup>116</sup> Μεγάλου Βεληνεκούς Συστήματος Αναγνώρισης και Εντοπισμού πλοίων (Long Range Identification and Tracking system - LRIT)

Το 2009, σχετικά με τα συστήματα παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων, η Επιτροπή ζήτησε από τον EMSA να πραγματοποιήσει επισκέψεις στα κράτη μέλη. Ο κύκλος αυτών των επισκέψεων ξεκίνησε το 2009 και ολοκληρώθηκε το 2012.

Επιπλέον επισκέψεις έχουν πραγματοποιηθεί προκειμένου να ελεγχθεί η πρόοδος που έχει γίνει αναφορικά με την υποδοχή των πλοίων που χρήζουν συνδρομής και τις ανάπτυξης συστημάτων για την σύνδεση τους με το SafeSeaNet. Αυτός ο κύκλος των επισκέψεων αναμένεται να ολοκληρωθεί ως το 2015.

## 6.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΘΕΜΕΛΙΩΔΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2002/59<sup>118</sup>

Το 2011 η Επιτροπή κατέθεσε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και Συμβούλιο, Έκθεση εκτίμησης της εφαρμογής και των επιπτώσεων των ληφθέντων μέτρων σύμφωνα με την οδηγία 2002/59/ΕΚ για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης. Οι τροποποιήσεις που επήλθαν με την τροποποίηση της Οδηγίας (Οδηγία 2009/17) έχουν ληφθεί υπόψη δεόντως στην εν λόγω έκθεση. Τα αποτελέσματα της παρουσιάζονται παρακάτω.

### *6.2.1 ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ*

Οι υποχρεώσεις κοινοποίησης εξυπηρετούν τον εντοπισμό πλοίων που καταπλέουν σε λιμένες εντός της ΕΕ, την παρακολούθηση της πορείας επικίνδυνων και ρυπογόνων εμπορευμάτων επί πλοίων, και την παροχή αμέσως πληροφοριών σχετικά με ατυχήματα, συμβάντα και άλλες επικίνδυνες καταστάσεις στη θάλασσα για τις αρχές διάσωσης και απόκρισης των κρατών μελών.

#### *Κοινοποίηση πριν από τον κατάπλου σε λιμένα*

---

<sup>118</sup> COM(2011) 232 τελικό

Η κοινοποίηση πριν από τον κατάπλου σε λιμένα εξυπηρετεί τον εντοπισμό του πλοίου. Περιλαμβάνει γενικές πληροφορίες για το πλοίο (όνομα, αριθμός αναγνώρισης, λιμένας προορισμού, εκτιμώμενη ώρα άφιξης και αναχώρησης και πλήθος προσώπων επί του πλοίου) και πρέπει να διαβιβάζεται στη λιμενική αρχή από τον εκμεταλλευόμενο το πλοίο, τον πράκτορα ή τον πλοίαρχο πλοίου με προορισμό λιμένα κράτους μέλους, κατά βασικό κανόνα, τουλάχιστον 24 ώρες πριν.

#### Κοινοποίηση επικίνδυνων ή ρυπογόνων εμπορευμάτων

Επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα (Hazmat) που φορτώνονται ή μεταφέρονται επί πλοίου με προορισμό λιμένα κράτους μέλους πρέπει να κοινοποιούνται από τον εκμεταλλευόμενο το πλοίο, τον πράκτορα ή τον πλοίαρχο πλοίου στην αρμόδια αρχή ενώ ταυτόχρονα πρέπει να παρέχονται πληροφορίες για τεχνικά στοιχεία των επικίνδυνων ή ρυπογόνων εμπορευμάτων Αυτή η κοινοποίηση έχει ως αποτέλεσμα να είναι διαθέσιμες στο σύστημα για τις αρχές διάσωσης και απόκρισης πληροφορίες σχετικά με επικίνδυνα φορτία μεταφερόμενα επί πλοίων.

#### Υποβολή αναφορών σχετικά με θαλάσσια συμβάντα και ατυχήματα

Υποχρέωση των πλοιάρχων να αναφέρουν ατυχήματα και συμβάντα (π.χ. σύγκρουση, μετατόπιση φορτίου, βλάβες στο σύστημα πηδαλίου, απειλή απόρριψης ρυπογόνων προϊόντων στη θάλασσα), η οποία παρέχει έγκαιρη ειδοποίηση στις αρχές έρευνας και διάσωσης και απόκρισης παράκτιων κρατών μελών και υποστηρίζει την ετοιμότητα ενεργοποίησης μέτρων διάσωσης και απόκρισης.

#### Συμπεράσματα σχετικά με τις κοινοποιήσεις από πλοία

Όλα τα κράτη μέλη έχουν ενσωματώσει την υποχρέωση υποβολής αναφοράς στο εθνικό δίκαιο. Μπορεί να συναχθεί ότι η νομοθεσία όσον αφορά τις υποχρεώσεις κοινοποίησης εφαρμόζεται και υπηρετεί τους σκοπούς για τους οποίους εκπονήθηκε. Όσον αφορά την υποβολή αναφορών σχετικά με θαλάσσια συμβάντα και ατυχήματα, από την έκθεση του EMSA σχετικά με την ποιότητα δεδομένων του SafeSeaNet φαίνεται ότι τα κράτη μέλη δεν αναφέρουν όλα τα συμβάντα και ότι αντιμετωπίζουν κάποιες δυσκολίες στον προσδιορισμό του τύπου αναφοράς που πρέπει να αποστείλουν. Επίσης, φαίνεται ότι υπάρχουν τεχνικά προβλήματα

σχετικά με την αναφορά συμβάντων ηλεκτρονικά, επειδή εξακολουθούν να χρησιμοποιούνται άλλα μέσα, μη ηλεκτρονικά, όπως τηλέφωνο και τηλεομοιότυπο.

## *6.2.2 ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΙΝΗΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ*

Τα κύρια εργαλεία παρακολούθησης των κινήσεων πλοίων είναι οι παράκτιες εγκαταστάσεις για τη λήψη και τη χρησιμοποίηση των πληροφοριών που λαμβάνονται από το αυτόματο σύστημα εντοπισμού (AIS) επί των πλοίων καθώς και από συστήματα υποχρεωτικής υποβολής αναφοράς από πλοία και από υπηρεσίες εξυπηρέτησης της κυκλοφορίας πλοίων (VTS) οι οποίες λειτουργούν σε κράτη μέλη.

### *Αυτόματο σύστημα εντοπισμού (AIS)*

Ραδιοσήματα εκπεμπόμενα από το σύστημα AIS πλοίου κανονικά είναι δυνατό να ανιχνεύονται σε απόσταση 60 – 80 km από το σταθμό εκπομπής. Για αυτό το λόγο το σύστημα AIS χρησιμοποιείται ευρέως και για την παρακολούθηση πλοίων από παράκτιους σταθμούς, έστω και αν αρχικώς ήταν υποχρεωτικό ως εξοπλισμός ναυσιπλοΐας για την πρόληψη συγκρούσεων. Τα κράτη μέλη είναι υποχρεωμένα να δημιουργήσουν παράκτιες εγκαταστάσεις για τη λήψη και χρησιμοποίηση των πληροφοριών των λαμβανόμενων από AIS (άρθρο 9). Οι εν λόγω εγκαταστάσεις έπρεπε να είχαν ολοκληρωθεί μέχρι το τέλος του έτους 2007, ενώ τα εθνικά συστήματα για την αναμετάδοση των πληροφοριών και την ανταλλαγή μεταξύ των εθνικών συστημάτων έπρεπε να είναι επιχειρησιακά ένα έτος μετά.

Όλα τα κράτη μέλη έχουν αναφέρει την εφαρμογή του άρθρου 9.

### *Συστήματα υποχρεωτικής υποβολής αναφορών από πλοία*

Τα συστήματα υποχρεωτικής υποβολής αναφορών από πλοία εξυπηρετούν τον εντοπισμό, την οργάνωση της κυκλοφορίας και την επικούρηση πλοίων με την παροχή πληροφοριών. Τα κράτη μέλη είναι υποχρεωμένα να παρακολουθούν όλα τα πλοία που εισέρχονται σε σύστημα υποχρεωτικής υποβολής αναφορών από πλοία, το οποίο έχει υιοθετηθεί από τον IMO και λειτουργεί από ένα ή περισσότερα κράτη μέλη, και να βεβαιώνονται ότι είναι συμμορφωμένα με τον σύστημα. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή είναι υποχρεωμένα να συνεργάζονται ώστε να δημιουργούν, στις περιπτώσεις που είναι απαραίτητο, συστήματα

υποχρεωτικής υποβολής αναφορών με σκοπό την υποβολή πρότασης στον IMO προς έγκριση (άρθρο 5).

Τα συστήματα υποχρεωτικής υποβολής αναφορών που αναφέρονται στο άρθρο 5 λειτουργούν σε δεκατρία παράκτια κράτη μέλη. Όλα αυτά τα κράτη μέλη έχουν αναφέρει εφαρμογή των υποχρεώσεων του άρθρου 5. Με έξι κράτη μέλη λειτουργεί το σύστημα αναφορών δυτικής Ευρώπης για δεξαμενόπλοια (WETREP), το οποίο είναι υποχρεωτικό σύστημα υποβολής αναφορών για δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν βαρύ πετρέλαιο, ασφαλιτισσα και το οποίο έχει υιοθετηθεί από τον IMO το Δεκέμβριο του 2004. Αυτά τα κράτη μέλη έχουν εκφράσει ενδοιασμούς σχετικά με την υποχρέωση της ανταλλαγής με άλλα κράτη μέλη των δεδομένων WETREP μέσω του SafeSeaNet. Μέχρι τώρα αυτά τα δεδομένα δεν είναι διαθέσιμα στο SafeSeaNet. Μεταξύ των εν λόγω κρατών μελών και της Επιτροπής / του EMSA έχουν λάβει χώρα αρκετές συναντήσεις, και φαίνεται ότι σύντομα πρόκειται να βρεθεί πρακτική λύση έτσι, ώστε τα δεδομένα WETREP να είναι δυνατό να ανταλλάσσονται μέσω του SafeSeaNet. Η Επιτροπή παρακολουθεί την κατάσταση εκ του σύνεγγυς.

#### Πληροφορίες για πλοία τα οποία παρουσιάζουν δυνητικό κίνδυνο

Για την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων, ένα από τα πρωταρχικής σημασίας θέματα είναι η ικανότητα εντοπισμού και παρακολούθησης πλοίων που παρουσιάζουν κίνδυνο και η ικανότητα των δημόσιων αρχών να ενεργούν, π.χ. με περιορισμό της κίνησης των εν λόγω πλοίων. Προς το σκοπό αυτό, τα κριτήρια για πλοία τα οποία παρουσιάζουν δυνητικό κίνδυνο για τη ναυτιλία ορίζονται στην οδηγία (άρθρο 16). Πλοία τα οποία εμπλέκονται σε θαλάσσιο συμβάν ή ατύχημα, πλοία τα οποία δεν είναι συμμορφωμένα με κανόνες σχετικούς με την κοινοποίηση, την υποβολή αναφορών, την οργάνωση της κυκλοφορίας πλοίων ή το VTS και πλοία τα οποία εμπλέκονται σε εσκεμμένες απορρίψεις πετρελαίου ή σε άλλες παραβάσεις της σύμβασης MARPOL θεωρείται ότι παρουσιάζουν δυνητικό κίνδυνο. Τα κράτη μέλη είναι υποχρεωμένα να διαβιβάζουν πληροφορίες σχετικά με αυτά τα πλοία στις αρμόδιες αρχές άλλων κρατών μελών.

Όλα τα παράκτια έχουν αναφέρει ότι έχουν συμμορφωθεί με αυτή την υποχρέωση.



### 6.2.3 ΕΠΕΜΒΑΣΗ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΦΥΓΙΑ

Στην περίπτωση συμβάντων ή ατυχημάτων, τα κράτη μέλη είναι υποχρεωμένα να λαμβάνουν τα ενδεδειγμένα μέτρα για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και των προσώπων, και για την προστασία του θαλάσσιου και παράκτιου περιβάλλοντος (άρθρο 19). Αυτά τα μέτρα είναι δυνατό να περιλαμβάνουν περιορισμούς στις κινήσεις πλοίων, ειδοποίηση του πλοίαρχου του πλοίου, κατά τα προβλεπόμενα, να θέσει τέλος στην απειλή για τη θαλάσσια ασφάλεια ή για το περιβάλλον, επιβίβαση σε πλοία με ομάδα αξιολόγησης για την εκτίμηση της κατάστασης και παροχή βοήθειας ή οδηγιών στον πλοίαρχο για την τοποθέτηση του πλοίου σε καταφύγιο.

Προκειμένου να είναι ικανά να παρέχουν βοήθεια σε πλοία που διατρέχουν κίνδυνο, τα κράτη μέλη είναι υποχρεωμένα (άρθρο 20) να καταρτίζουν σχέδια για την εξυπηρέτηση, στα ύδατα της δικαιοδοσίας τους, πλοίων σε κίνδυνο, και να καθιστούν τα εν λόγω σχέδια διαθέσιμα, εφόσον ζητηθεί.

Το ατύχημα του δεξαμενοπλοίου PRESTIGE συνέβη το Νοέμβριο του 2002, λίγους μόνο μήνες μετά την έναρξη ισχύος της οδηγίας. Το ατύχημα σχετιζόταν αμέσως με τα θέματα που αφορούν τα «καταφύγια» και είχε ως αποτέλεσμα συμπεράσματα του Συμβουλίου<sup>119</sup> που πρότρεπαν τα κράτη μέλη να επιταχύνουν τη σύνταξη σχεδίων για την υποδοχή πλοίων σε κίνδυνο σε καταφύγια. Στο πλαίσιο αυτό, τα σχέδια για τα καταφύγια υποβλήθηκαν στην Επιτροπή μέχρι την 1η Ιουλίου του 2003 αντί μέχρι την 5η Φεβρουαρίου του 2004 που απαιτούσε η οδηγία.

Εξ ονόματος της Επιτροπής, ο EMSA προέβη σε εκτίμηση των εθνικών σχεδίων στην έδρα του. Η Επιτροπή, υποστηριζόμενη από τον EMSA, πραγματοποίησε στα κράτη μέλη επισκέψεις για την αξιολόγηση των επιχειρησιακών διαδικασιών και τη συλλογή σχετικών πληροφοριών που έλλειπαν στα αρχικά σχέδια. Μετά τη διεύρυνση της ΕΕ, το 2005 και το 2006 πραγματοποιήθηκε επικαιροποίηση των πληροφοριών για τα εκτελεστικά και επιχειρησιακά μέτρα από τον EMSA για λογαριασμό της Επιτροπής.

Το συμπέρασμα ήταν συνολικά θετικό και έδειξε ότι τα κράτη μέλη είχαν ενσωματώσει νομικά και είχαν εκτελέσει τις απαιτήσεις σχετικά με τα καταφύγια. Ωστόσο, εγέρθηκαν ορισμένοι ενδοιασμοί σχετικά με την ταχύτητα καθώς και με την ανεξαρτησία της λήψης

---

<sup>119</sup> Συμπεράσματα του Συμβουλίου μεταφορών, τηλεπικοινωνιών και ενέργειας, Βρυξέλλες, 5 – 6 Δεκεμβρίου 2002, για τον προσδιορισμό καταφυγίων.

αποφάσεων, λόγω της διασποράς αρμοδιοτήτων σε ορισμένα κράτη μέλη, της απουσίας τυπικής συνεργασίας σε πολλά όμορα παράκτια κράτη της ΕΕ και των κενών στους υφιστάμενους μηχανισμούς αποζημίωσης.

Η ταχεία κύρωση από όλα τα παράκτια κράτη μέλη των υφιστάμενων συμβάσεων του ΙΜΟ για την ευθύνη σε περίπτωση ρύπανσης, και ειδικότερα η σύμβαση HNS (Hazardous and Noxious Substances)<sup>120</sup>, υπογραμμίστηκε σαν μέθοδος που θα μπορούσε να θεωρηθεί αποτελεσματική και συνεπής με την τρέχουσα πολιτική της ΕΕ.

Το θέμα των καταφυγίων θα αξιολογηθεί περαιτέρω από την Επιτροπή στο πλαίσιο της εφαρμογής των νέων διατάξεων της οδηγίας που αναφέρονται ανωτέρω, και ειδικότερα των εθνικών σχεδίων που κατάρτισαν τα κράτη μέλη για την υποδοχή πλοίων τα οποία χρειάζονται βοήθεια.

### 6.3 ΕΡΕΥΝΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Για την ΕΕ, ένα ιδιαίτερα σημαντικό στοιχείο στην πρόληψη της ρύπανσης και της ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές είναι η έρευνα των ατυχημάτων. Για τον λόγο αυτό, με την υιοθέτηση του Τρίτου Νομοθετικού Πακέτου, υιοθετήθηκε παράλληλα και η Οδηγία 2009/18<sup>121</sup> για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και για την τροποποίηση της Οδηγίας 1999/35 και της Οδηγίας 2002/59.

Σκοπός της Οδηγίας είναι η βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα και η πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, και επομένως ο περιορισμός του κινδύνου ναυτικών ατυχημάτων στο μέλλον, μέσω:

- της διευκόλυνσης της ταχείας διεξαγωγής των ερευνών για θέματα ασφάλειας και της κατάλληλης ανάλυσης έπειτα από ναυτικά ατυχήματα και συμβάντα προκειμένου να διαπιστωθούν τα αίτια που τα προκάλεσαν και
- της εξασφάλισης έγκαιρης και ακριβούς αναφοράς για τα αποτελέσματα των ερευνών θεμάτων ασφάλειας και της υποβολής προτάσεων για διορθωτικά μέτρα.

---

<sup>120</sup> Η Σύμβαση HNS δεν έχει ακόμα επικυρωθεί λόγω ανεπαρκούς αριθμού επικυρώσεων.

<sup>121</sup> Οδηγία 2009/18/ΕΚ, της 23<sup>ης</sup> Απριλίου 2009

Η Οδηγία δεν συνδέεται με την απόδοση ευθυνών και τον καθορισμό της υπαιτιότητας, ωστόσο, τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξασφαλίζουν ότι ο οργανισμός ή ο φορέας που διενεργεί την έρευνα δεν αποφεύγει να υποβάλει πλήρη αναφορά όσον αφορά τα αίτια του ναυτικού ατυχήματος ή του συμβάντος, για τον λόγο ότι από τα πορίσματα θα μπορούσε να προκύψει σφάλμα ή υπαιτιότητα.

#### *6.4 ΤΕΧΝΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΥΠΟ ΤΟΝ EMSA*

Σημαντικό ρόλο διαδραματίζει ο EMSA αναφορικά με το ζήτημα της θαλάσσιας παρακολούθησης. Με την υιοθέτηση της Τρίτης Δέσμης Μέτρων για την Ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές (Third Maritime Safety Package) η οποία περιείχε την Οδηγία 2009/17 (που τροποποίησε την 2002/59) προβλέπονταν η δημιουργία ενός Ευρωπαϊκού Συστήματος Ανταλλαγής Ναυτιλιακών Πληροφοριών - SafeSeaNet) και η χρήση ευρείας Εμβέλειας Αναγνώρισης και Εντοπισμού Πλοίων -LRIT.

##### *6.4.1 SafeSeaNet <sup>122</sup>*

Η εφαρμογή της οδηγίας έχει οδηγήσει στην ανάπτυξη του SafeSeaNet, του ενιαίου πανευρωπαϊκού εργαλείου για την ανταλλαγή δεδομένων σύμφωνα με την Οδηγία. Το σύστημα συνιστά πολύ καλό παράδειγμα συνεργασίας μεταξύ της Επιτροπής, κρατών μελών και του EMSA.

Το σύστημα SafeSeaNet αποτελείται από δίκτυο εθνικών συστημάτων SafeSeaNet των κρατών μελών και ένα κεντρικό σύστημα SafeSeaNet, που λειτουργεί υπό τον EMSA και το οποίο λειτουργεί ως κομβικό σημείο. Το σύστημα παρέχει τη δυνατότητα λήψης, αποθήκευσης, ανάκτησης και ανταλλαγής δεδομένων για την ασφάλεια στη θάλασσα, τη λιμενική και ναυτική ασφάλεια, την προστασία θαλάσσιου περιβάλλοντος και για την αποδοτικότητα της θαλάσσιας κυκλοφορίας και των θαλάσσιων μεταφορών.

Οι υπηρεσίες ναυτιλιακής υποστήριξης του EMSA παίζουν κεντρικό ρόλο στην επιτήρηση και την παρακολούθηση των επιδόσεων και της ποιότητας δεδομένων του συστήματος σε συνεργασία με τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών.

---

<sup>122</sup> <http://emsa.europa.eu/operations/safeseanet.html>

Το SafeSeaNet παρέχει πληροφορίες για μεμονωμένα πλοία και γενική ή τοπική εικόνα της κυκλοφορίας σκαφών στα ευρωπαϊκά ύδατα. Οι πληροφορίες για συγκεκριμένο πλοίο περιλαμβάνουν το όνομα του πλοίου και τα στοιχεία αναγνώρισης, το στίγμα του, την κατάστασή του (σε πορεία/σε λιμάνι), τον τύπο και τις διαστάσεις του πλοίου, το χρόνο αναχώρησης και άφιξης σε λιμένα, λεπτομέρειες σχετικές με επικίνδυνα φορτία και λεπτομέρειες σχετικά με συμβάντα στα οποία έχει εμπλακεί το πλοίο. Οι πληροφορίες αυτές αποθηκεύονται στο σύστημα έτσι ώστε είναι δυνατή η παρακολούθηση της εξέλιξης της συνολικής κατάστασης του πλοίου μεταγενέστερα.

Η εικόνα της κυκλοφορίας των σκαφών στο SafeSeaNet (η γραφική διεπαφή που έχει δημιουργηθεί από τον EMSA) δείχνει την τρέχουσα θέση όλων των πλοίων στα ύδατα της ΕΕ σε μία και μόνη οθόνη. Με χρήση της δυνατότητας μεγέθυνσης που διαθέτει το σύστημα, είναι δυνατόν να αποκτάται η εικόνα μεμονωμένου λιμένα ή θαλάσσιας περιοχής. Επίσης είναι δυνατή η απεικόνιση μόνο ορισμένων τύπων πλοίων, π.χ. δεξαμενόπλοιων ή πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα. Με χρήση του αριθμού IMO ενός πλοίου είναι δυνατή η συνεχής παρακολούθηση των κινήσεων του συγκεκριμένου πλοίου στα ύδατα της ΕΕ.

Το SafeSeaNet έχει σκοπό να ενισχύσει:

- την ασφάλεια (με την έννοια του safety) στη θαλάσσια μεταφορά,
- την ασφάλεια (με την έννοια του security) στην θαλάσσια μεταφορά και στα λιμάνια της ΕΕ,
- την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος,

Το SafeSeaNet ιδρύθηκε ως μια κεντρική ευρωπαϊκή πλατφόρμα για την ανταλλαγή θαλάσσιων δεδομένων και θα συνδέει τις ναυτιλιακές αρχές σε όλη την Ευρώπη. Επιτρέπει στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τη Νορβηγία και την Ισλανδία, να παρέχουν και να λαμβάνουν πληροφορίες σχετικά με τα πλοία, τις κινήσεις των πλοίων και των επικίνδυνων φορτίων. Οι κύριες πηγές πληροφόρησης περιλαμβάνουν τα Συστήματα Αυτόματης Αναγνώρισης (AIS) και μηνύματα ειδοποίησης (notification messages) που αποστέλλονται από τις εντεταλμένες αρχές στις συμμετέχουσες χώρες.

Είναι σημαντικό εργαλείο γιατί ενισχύει την ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές και την καλύτερη προστασία των ναυτικών μέσω:

- του έγκυρου εντοπισμού των πλοίων υψηλού κινδύνου,

- της έγκυρης λήψης μέτρων προστασίας και άμβλυσης του κινδύνου,
- της βελτιωμένης αντιμετώπισης καταστάσεων εκτάκτου ανάγκης σε περιπτώσεις ατυχημάτων ή περιπτώσεις ρύπανσης,
- της εναρμόνισης των διαδικασιών αναφοράς φορτίου και θέσης στους λιμένες για τα πλοία, γεγονός που θα επιφέρει μείωση του φόρτου εργασίας και του κόστους.

Η αποτελεσματική λειτουργία του συστήματος παρέχεται μέσω :

- της τυποποιημένης πρόσβασης στα δεδομένα,
- της βοήθειας προς τους χρήστες να τηρούν τις νομικές τους υποχρεώσεις,
- της βελτιωμένης και αποδοτικότερης χρήσης των λιμενικών logistics (π.χ. ακριβέστερη προβλεπόμενη ώρα άφιξης, λεπτομέρειες διαχείρισης απορριμμάτων κ.α).

Σε επίπεδο ΕΕ η παρακολούθηση με του SafeSeaNet είναι υψηλής ποιότητας καθώς:

- παρέχονται ακριβής πληροφορίες σχεδόν σε πραγματικό χρόνο για τη θέση και τα φορτία των πλοίων,
- παρέχονται αξιόπιστα στατιστικά δεδομένα στα κράτη μέλη της ΕΕ

#### 6.4.2 LRIT CDC<sup>123</sup>

Στις 19 Μαΐου 2006, ο ΙΜΟ υιοθέτησε τα Ψηφίσματα MSC 202 (81) και MSC 211 (81) της 81ης Επιτροπής για την Ναυτική Ασφάλεια (Maritime Safety Committee), τα οποία τροποποίησαν τη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα του 1974 (SOLAS) και παρουσίασαν την δημιουργία ενός Μεγάλου Βεληνεκούς Συστήματος Αναγνώρισης και Εντοπισμού πλοίων (Long Range Identification and Tracking system - LRIT) για λόγους που σχετίζονται με την εθνική ασφάλεια (security).

Ο κύριος σκοπός των εκθέσεων ενός πλοίου μέσω του συστήματος LRIT είναι να επιτρέψει σε ένα συμβαλλόμενο κράτος να αποκτήσει πληροφορίες σχετικά με την ταυτότητα του πλοίου και την θέση του για να μπορέσει να αξιολογήσει τον κίνδυνο αναφορικά με την

<sup>123</sup> <http://www.emsa.europa.eu/operations/lrit.html>

ασφάλεια (security) και σε περίπτωση που κριθεί αναγκαίο να ανταποκριθεί προκειμένου για την μείωση του κινδύνου.

Κατά την 83<sup>η</sup> Σύνοδο της Επιτροπής για τη Θαλάσσια Ασφάλεια ο σκοπός και το πεδίο εφαρμογής του LRIT επεκτάθηκε για να συμπεριλάβει την έρευνα και διάσωση (Search and Rescue - SAR), την ασφάλεια (safety) και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος (MSC 242 (83)).

Στα πλαίσια της ΕΕ υπάρχει το LRIT CDC<sup>124</sup> (Cooperative Data Centre) προκειμένου για τον εντοπισμό και την παρακολούθηση των πλοίων που βρίσκονται υπό την σημαία της ΕΕ με σκοπό την ένταξη τους στο ευρύτερο δίκτυο του LRIT. Το LRIT CDC βρίσκεται σε λειτουργία από τον Ιούνιο του 2009.

Όμοια με το σύστημα LRIT του IMO το LRIT CDC αρχικά δημιουργήθηκε για την αύξηση της ασφάλειας (security) στην θαλάσσια μεταφορά αλλά αργότερα επεκτάθηκε για χρήση σε τομείς όπως η έρευνα και διάσωση, την αύξηση της ασφάλειας (safety) στην ναυσιπλοΐα και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Τα πλοία στέλνουν αυτόματα, κάθε έξι ώρες, αναφορές για την θέση τους. Οι πληροφορίες αυτές λαμβάνονται μέσω δορυφόρου και μεταφέρονται στα κέντρα δεδομένων που διαχειρίζονται τις πληροφορίες του LRIT εξ ονόματος του κράτους σημαίας.

Το LRIT CDC της ΕΕ μεταφέρει τις πληροφορίες του LRIT σχετικά με πλοία υπό ευρωπαϊκή σημαία σε όλο τον κόσμο για λογαριασμό όλων των ευρωπαϊκών κρατών σημαίας, και ανταλλάσσει πληροφορίες με άλλα κέντρα δεδομένων σε όλο τον κόσμο. Μέσω της διασύνδεσης του με άλλα κέντρα δεδομένων, το LRIT CDC μπορεί να παρέχει στα κράτη μέλη που είναι χρήστες του συστήματος, κατόπιν αιτήσεως, πληροφορίες για οποιοδήποτε πλοίο τρίτης χώρας που πλέει στα κοινοτικά ύδατα. Αυτές οι πληροφορίες είναι διαθέσιμες στους εξουσιοδοτημένους χρήστες κάθε φορά που ένα πλοίο βρίσκεται εντός 1.000 ναυτικών μιλίων από την ακτή του κράτους σημαίας. Το CDC LRIT της ΕΕ είναι ένα από τα μεγαλύτερα κέντρα δεδομένων στο σύστημα LRIT.

#### 6.4.3 EUROPEAN MARINE CASUALTY INFORMATION (EMCIP)<sup>125</sup>

Στο πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας 2009/18, ο EMSA έχει αναπτύξει μια Ευρωπαϊκή πλατφόρμα Πληροφοριών Θαλάσσιων Ατυχημάτων (European Marine Casualty Information

<sup>124</sup> <http://www.emsa.europa.eu/lrit-home.html>

<sup>125</sup> [http://emcipportal.jrc.ec.europa.eu/index.php/The-System/85/0/?&no\\_cache=1](http://emcipportal.jrc.ec.europa.eu/index.php/The-System/85/0/?&no_cache=1)

Platform - EMCIP), η οποία λειτουργεί από τις 17 Ιούνιο του 2011. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, σκοπός του EMCIP είναι να επιτρέψει στον EMSA να παράσχει στην Επιτροπή και στα κράτη μέλη αντικειμενικές, αξιόπιστες και συγκεκριμένες πληροφορίες σχετικά με την θαλάσσια ασφάλεια. Σε εθνικό επίπεδο, η πλατφόρμα διευκολύνει στην δημιουργία στατιστικών στοιχείων στον τομέα των θαλάσσιων ατυχημάτων.

Το EMCIP είναι μια κοινή ευρωπαϊκή πλατφόρμα η οποία ως βασικά στοιχεία περιέχει μια βάση δεδομένων και ένα δίκτυο παροχής πληροφοριών. Η βάση δεδομένων έχει σχεδιαστεί από τον EMSA ενώ οι πληροφορίες παρέχονται από τις αρμόδιες εθνικές αρχές των κρατών μελών.

#### **6.4.4 ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ (Integrated maritime data environment - IMDatE)<sup>126</sup>**

Το Ολοκληρωμένο Περιβάλλον Θαλασσιών Δεδομένων (IMDatE) είναι ένα τεχνικό πλαίσιο, έχει ήδη χρησιμοποιηθεί από διάφορους οργανισμούς της ΕΕ (EFCA, FRONTEX, NAVFOR EE) και τέθηκε στη διάθεση των κρατών μελών για την πιλοτική εφαρμογή από τον Απρίλιο του 2013. Σκοπός του είναι να συνδυάζει και να επεξεργάζεται όλα τα δεδομένα που είναι διαθέσιμα από τις εφαρμογές του EMSA και από άλλες εξωτερικές πηγές και να παρέχει μια πιο ολοκληρωμένη παροχή υπηρεσιών προς τους χρήστες ενώ παράλληλα να υποστηρίζει την αναμετάδοση των δεδομένων μεταξύ των εν λόγω εφαρμογών.

Το IMDatE στοχεύει στην υποστήριξη και στην ενίσχυση των υπάρχοντων εφαρμογών του EMSA, τα οποία ήδη χρησιμοποιούνται από την ναυτιλιακή κοινότητα (π.χ. του SafeSeaNet, του CleanSeaNet, THETIS). Οι νέες λειτουργίες επιτρέπουν στους χρήστες να επωφεληθούν από τη βελτίωση των υπάρχουσών υπηρεσιών καθώς τους επιτρέπει να έχουν μια πιο ολοκληρωμένη εικόνα των πληροφοριών που αναζητούν. Η επαλήθευση των στοιχείων βελτιώνει επίσης την ποιότητα των δεδομένων μεταξύ των συστημάτων όπως για παράδειγμα μέσω της επιβεβαίωσης των στοιχείων ενός πλοίου στα διάφορα μητρώα σκαφών.

Οι χρήστες που έχουν τα απαραίτητα δικαιώματα πρόσβασης μπορούν για παράδειγμα να συνδυάζουν τις λειτουργίες όπως αυτές τις παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων

---

<sup>126</sup> <http://www.emsa.europa.eu/integrated-maritime-data-environment-imdate.html>

και του ελέγχου της θαλάσσιας ρύπανσης και είναι σε θέση να αποκτήσουν μια συνολική εικόνα για την περιοχή του ενδιαφέροντός τους.

Έτσι, ο Οργανισμός οδεύει προς το να καταστεί ο μεγαλύτερος πάροχος δεδομένων ναυσιπλοΐας σχετικά με την Ευρωπαϊκή Ένωση και για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Κατόπιν του γαλάζιου βιβλίου της Επιτροπής "Μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση", του οποίου ακρογωνιαίος λίθος είναι η δεκαετής στρατηγική θαλάσσιων μεταφορών, και των ακόλουθων πρωτοβουλιών στον τομέα της θαλάσσιας επιτήρησης, ο Οργανισμός θα αναπτύξει περαιτέρω τη συνεργασία του με άλλους οργανισμούς της ΕΕ και με άλλες ευρωπαϊκές πρωτοβουλίες για την ανταλλαγή πληροφοριών που αφορούν πλοία. Στο μέτρο του δυνατού, ο Οργανισμός θα συμμετάσχει σε υπό εξέλιξη δραστηριότητες που αποσκοπούν ειδικά στη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού δικτύου θαλάσσιας επιτήρησης. Θα στηρίξει την Επιτροπή προσφέροντας την τεχνική εμπειρογνομosύνη που αποκτήθηκε από την ανάπτυξη του SafeSeaNet και άλλες συναφείς ναυτικές εφαρμογές. Θα αναθεωρήσει επίσης τα συστήματα πληροφοριών που διαθέτει για τη θαλάσσια κυκλοφορία, ώστε να καταστεί δυνατή η διάδοση πληροφοριών σε άλλους φορείς και οργανισμούς της ΕΕ για τους σκοπούς της θαλάσσιας επιτήρησης.

## 6.5 ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΕΠΙΤΗΡΗΣΗ<sup>127</sup>

Στις 15 Οκτωβρίου 2009 η Επιτροπή ενέκρινε ανακοίνωση<sup>128</sup> με τίτλο «Προς την ενοποίηση της θαλάσσιας επιτήρησης: Ένα κοινό περιβάλλον ανταλλαγής πληροφοριών για τον θαλάσσιο τομέα της ΕΕ» (CISE), στην οποία καθορίζονται οι κατευθυντήριες αρχές με στόχο τη δημιουργία του.

Στόχος της ενοποιημένης θαλάσσιας επιτήρησης είναι η διαμόρφωση σαφούς εικόνας της κατάστασης όσον αφορά τις δραστηριότητες στη θάλασσα που έχουν επίπτωση στη θαλάσσια ασφάλεια και προστασία, στον συνοριακό έλεγχο, στη θαλάσσια ρύπανση και στο θαλάσσιο περιβάλλον, στον έλεγχο της αλιείας, στις δραστηριότητες επιβολής του νόμου εν γένει, στην άμυνα, καθώς και στα οικονομικά συμφέροντα της ΕΕ, κατά τρόπον ώστε να διευκολύνεται η λήψη ορθών αποφάσεων.

---

<sup>127</sup> COM (2010) 548 τελικό

<sup>128</sup> COM(2009)538 τελικό



Η προστιθέμενη αξία που συνεπάγεται η ενοποίηση της θαλάσσιας επιτήρησης έγκειται στη βελτίωση της εικόνας που διαθέτουν σήμερα για τη θάλασσα οι κοινότητες χρηστών σε τομεακό επίπεδο στα κράτη μέλη της ΕΕ και στις χώρες του ΕΟΧ, χάρη σε συναφή διατομεακά και διασυνοριακά δεδομένα επιτήρησης τα οποία θα διατίθενται ανάλογα με την ανάγκη γνώσης και ανάλογα με την ανάγκη ανταλλαγής των εν λόγω δεδομένων και την ευθύνη που αυτή προϋποθέτει. Ο κάτοχος πληροφοριών πρέπει να εκτιμά, ειδικότερα σε περίπτωση άμεσου κινδύνου, την αναγκαιότητα της κοινοποίησης αυτών των πληροφοριών σε σχέση με τον κίνδυνο που ενδεχομένως θα συνιστούσε τη μη κοινοποίησή τους. Η ακριβέστερη εικόνα θα αυξήσει την αποτελεσματικότητα των αρχών των κρατών - μελών και θα βελτιώσει την οικονομική αποδοτικότητα.

Η προσέγγιση αυτού του εγχειρήματος ανταλλαγής πληροφοριών από μια γενικότερη ευρωπαϊκή προοπτική θα εξασφαλίσει ότι εκπροσωπούνται ισότιμα όλοι οι χρήστες, ότι λαμβάνονται υπόψη οι αντίστοιχοι τομεακοί στόχοι και περιορισμοί και ότι η ανάπτυξη του κοινού περιβάλλοντος ανταλλαγής πληροφοριών θα προσφέρει επίσης προστιθέμενη αξία για κάθε τομεακή κοινότητα χρηστών. Επιπλέον, θα εξασφαλίσει την πλήρη αξιοποίηση των ευρωπαϊκών συστημάτων μέσω της τήρησης της αρχής της επικουρικότητας<sup>129</sup>.

Το CISE θα οδηγήσει στη δημιουργία ενός αποκεντρωμένου συστήματος ανταλλαγής πληροφοριών, το οποίο θα συνδέει όλες τους χρήστες, πολιτικούς ή στρατιωτικούς. Δεδομένου του μεγάλου αριθμού δυνητικών συμμετεχόντων στον CISE, των διαφορετικών νομικών πλαισίων και των πιθανών ανταλλαγών πληροφοριών, είναι μάλλον απίθανο μια ενιαία τεχνική λύση να είναι κατάλληλη για κάθε ανταλλαγή πληροφορίας στο πλαίσιο του CISE. Για τον λόγο αυτό το CISE πρέπει να δομηθεί ως μια οικονομικά αποδοτική, αποκεντρωμένη διασύνδεση διαφορετικών στιβάδων πληροφοριών η οποία αυξάνει την αποτελεσματικότητα των συστημάτων θαλάσσιας επιτήρησης συμπληρώνοντας υφιστάμενα κενά πληροφοριών σε όλη την Ευρώπη, αποφεύγοντας όμως, ταυτόχρονα, την αλληλοεπικάλυψη δεδομένων.

Η διαχείριση αυτών των στιβάδων πληροφοριών σε επίπεδο κρατών μελών και ΕΕ άπτεται της αρμοδιότητας των αντίστοιχων κατόχων τους και διέπεται από τις αντίστοιχες

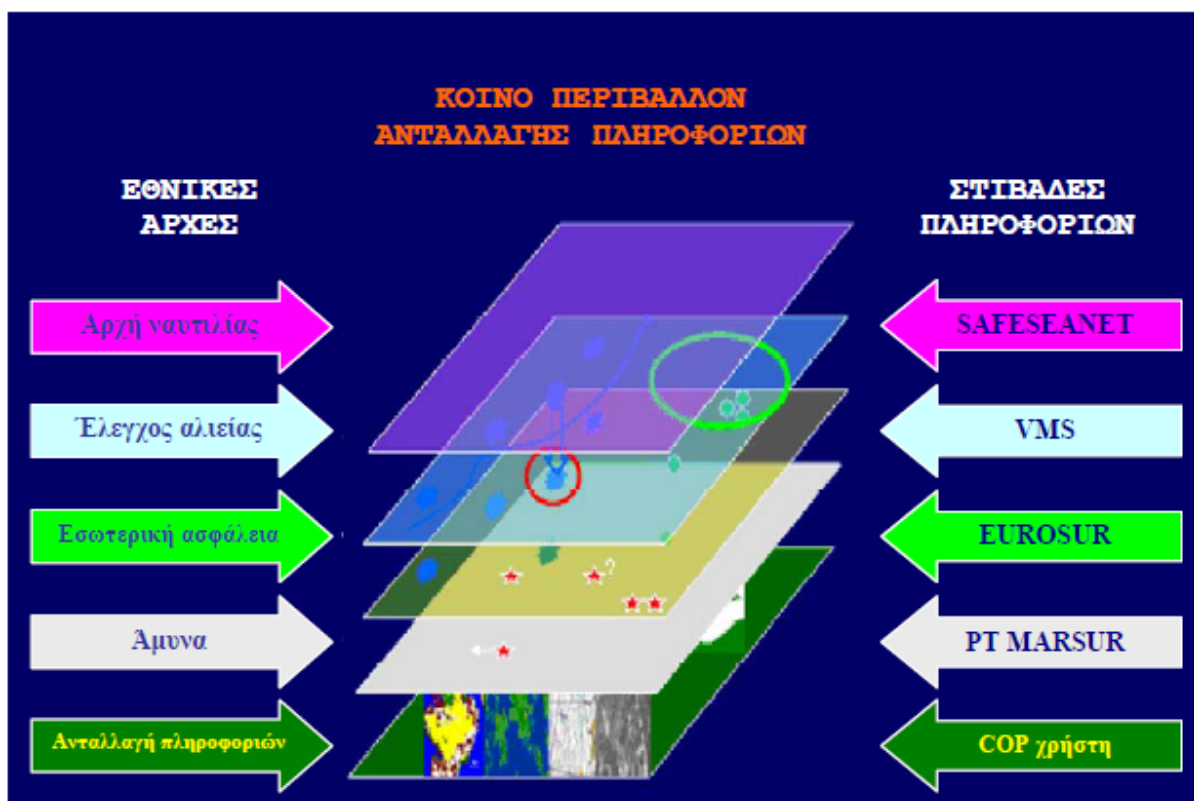
---

<sup>129</sup> Αποτελεί μια σημαντική διοικητική πράξη που εισήγαγε η Συνθήκη του Μάαστριχ (1993). Σύμφωνα με την αρχή αυτή η ΕΕ δρα, στους τομείς που δεν υπάγονται στην αποκλειστική της αρμοδιότητα, μόνον εφόσον η δράση της αναμένεται να είναι πιο αποτελεσματική από αντίστοιχα μέτρα εθνικής, περιφερειακής ή τοπικής εμβέλειας. Με την αρχή της επικουρικότητας επιδιώκεται να εξασφαλιστεί, ότι η δράση που αναλαμβάνεται στο κοινοτικό επίπεδο δικαιολογείται σε σχέση με τις δυνατότητες που υπάρχουν σε εθνικό, περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο.

Πηγή: Θεοδωρόπουλος, Λεκάκου, Πάλλης, 2006

νομοθετικές πράξεις εν ισχύ. Έτσι παραμένουν τελείως άθικτες τόσο οι αρμοδιότητες των εθνικών αρχών όσο και οι αρμοδιότητες των οργανισμών της ΕΕ που προβλέπονται στις εν λόγω νομικές πράξεις.

Διάγραμμα 5 - Παράδειγμα στιβάδων πληροφοριών (μη ιεραρχικών)



Πηγή: Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, Σχετικά με την κατάρτιση σχεδίου χρονοδιαγράμματος με στόχο τη δημιουργία ενός κοινού περιβάλλοντος ανταλλαγής πληροφοριών για την επιτήρηση του θαλάσσιου τομέα της ΕΕ, COM(2010) 584 Τελικό, Βρυξέλες

Η ολοκληρωμένη θαλάσσια επιτήρηση παρέχει μεθόδους για την ανταλλαγή πληροφοριών και δεδομένων μεταξύ των αρχών που ενδιαφέρονται ή που συμμετέχουν στη θαλάσσια επιτήρηση. Η ανταλλαγή δεδομένων καθιστά την επιτήρηση οικονομικότερη και αποτελεσματικότερη.

Ορισμένες από τις πληροφορίες τις οποίες διαχειρίζονται οι χρήστες είναι εξαιρετικά ευαίσθητες και συνεπώς η διαβίβασή τους είναι δυνατή μόνον από σημείο σε σημείο ή εντός τομεακών δικτύων ασφάλειας και μεταξύ αυτών. Επί του παρόντος οι πληροφορίες και οι πληροφορίες ασφαλείας ανταλλάσσονται μεταξύ αυτών των ομάδων σε ένα πολύ αυστηρό πλαίσιο, το οποίο συχνά διέπεται από διεθνείς συμφωνίες. Συνεπώς, ο CISE δεν θα βασίζεται στην αρχή της «ανταλλαγής πληροφοριών πάσης φύσεως μεταξύ των πάντων», αλλά στην αρχή της «ανταλλαγής με βάση την ανάγκη γνώσης και την ευθύνη που αυτή προϋποθέτει.»

Σήμερα, οι αρχές της ΕΕ και των κρατών μελών που εμπλέκονται σε διάφορες πτυχές της επιτήρησης, όπως συνοριακοί έλεγχοι, ασφάλεια και προστασία, αλιευτικοί έλεγχοι, τελωνεία, περιβάλλον ή άμυνα, συλλέγουν δεδομένα ξεχωριστά και συχνά δεν τα ανταλλάσσουν μεταξύ τους, με αποτέλεσμα τα ίδια δεδομένα να συλλέγονται ενδεχομένως πολλές φορές.

Τη στιγμή αυτή αναπτύσσεται από κοινού με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα κράτη μέλη της ΕΕ και του ΕΟΧ ένα Κοινό Περιβάλλον Ανταλλαγής Πληροφοριών (CISE), το οποίο θα ενσωματώνει τα υφιστάμενα συστήματα και δίκτυα επιθεώρησης και θα παρέχει σε όλες τις αρμόδιες αρχές πρόσβαση στις πληροφορίες που χρειάζονται για τις θαλάσσιες αποστολές τους.

Με το CISE τα διάφορα υπάρχοντα συστήματα θα γίνουν διαλειτουργικά και θα καταστεί δυνατή η ανταλλαγή δεδομένων και πληροφοριών μέσω της χρήσης των σύγχρονων τεχνολογιών. Ο οδικός χάρτης για την ανάπτυξη του συστήματος CISE έχει ήδη εγκριθεί.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σε Έκθεση του (12.06.2013) "σχετικά με τη θαλάσσια διάσταση της Κοινής πολιτικής ασφάλειας και άμυνας" και συγκεκριμένα στην υποενότητα για τις "Γενικές παρατηρήσεις σχετικά με μια μελλοντική ευρωπαϊκή στρατηγική θαλάσσιας Ασφάλειας" επικροτεί το έργο που επιτελέστηκε στο πλαίσιο της ανάπτυξης ενός κοινού περιβάλλοντος ανταλλαγής πληροφοριών (CISE) με σκοπό την επίτευξη μιας αποτελεσματικής ικανότητας θαλάσσιας επιτήρησης σε ευρωπαϊκό επίπεδο• ως εκ τούτου, καλεί την ΕΕ να συμβάλει ουσιαστικά στην περαιτέρω ανάπτυξη του πλαισίου του CISE, με βάση την αποκτηθείσα εμπειρία από έργα όπως το MARSUNO και το BluemassMed, προκειμένου να προετοιμαστεί για τον εντοπισμό, την παρακολούθηση και την αντιμετώπιση των θαλάσσιων προκλήσεων στα ύδατα των κρατών μελών ή πλησίων της ΕΕ.

Το έργο MARSUNO<sup>130</sup> περιλαμβάνει γεωγραφικά τις Λεκάνες της Βόρειας Θάλασσας ενώ το έργο BLUEMASSMED<sup>131</sup> την Μεσόγειο Θάλασσα και κάποιες περιοχές του Ατλαντικού Ωκεανού. Τα αποτελέσματα αυτών των δύο έργων θα χρησιμοποιηθούν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στη διαδικασία της ολοκληρωμένης θαλάσσιας επιτήρησης, τα οποία στο τέλος θα αποτελέσουν μέρος του Κοινού Περιβάλλοντος Ανταλλαγής Πληροφοριών (CISE). Στόχος της ενοποιημένης θαλάσσιας επιτήρησης είναι η επίγνωση της κατάστασης για τις δραστηριότητες στη θάλασσα, τον αντίκτυπο τους στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και στην ασφάλεια, τον έλεγχο των συνόρων, τη θαλάσσια ρύπανση και το θαλάσσιο περιβάλλον, τον έλεγχο της αλιείας, την επιβολή νόμου, την άμυνα και τη προάσπιση των οικονομικών συμφερόντων της ΕΕ. Αυτό θα αυξήσει την αποτελεσματικότητα των αρχών των κρατών - μελών και θα βελτιώσει την αποτελεσματικότητα του κόστους<sup>132</sup>.

## 6.6 E- Maritime<sup>133</sup>

Στο πλαίσιο της πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές, η πρωτοβουλία e-Maritime σκοπεύει στη χρήση προηγμένων συστημάτων πληροφοριών και επικοινωνιών για την υποστήριξη των εργασιών και της επιχειρηματικότητας στο ναυτιλιακό τομέα. Θα εστιάζει στην προώθηση της διαλειτουργικότητας συστημάτων χρησιμοποιούμενων από ναυτιλιακές αρχές, λιμένες και τη βιομηχανία. Η πρωτοβουλία e-Maritime θα βασίζεται σε υφιστάμενα συστήματα. Το κέντρο αυτών των συστημάτων κατέχει το SafeSeaNet.

---

<sup>130</sup> Το πιλοτικό αυτό πρόγραμμα υποστηρίζει την πολιτική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη δημιουργία ενός Κοινού Περιβάλλοντος Ανταλλαγής Πληροφοριών (Common Information Sharing Environment) για τον θαλάσσιο τομέα της ΕΕ. Το project αποτελείται από 24 Αρχές από 10 χώρες. Επικεφαλής εταίρος ήταν η Σουηδική ακτοφυλακή. Τα αποτελέσματα του έργου θα τροφοδοτήσουν την καινοτόμο διαδικασία που στοχεύει στην υπέρβαση των τομεακών εμποδίων μεταξύ κοινοτήτων με σκοπό την βελτιστοποίηση της αποδοτικότητας και του κόστους της θαλάσσιας επιτήρησης σε ολόκληρη την ΕΕ. Το έργο έχει ολοκληρωθεί και διήρκησε 24 μήνες από τον Ιανουάριο του 2010 έως τον Δεκέμβριο του 2011.

Πηγή: <http://www.marsuno.eu/project>

<sup>131</sup> Το έργο BLUEMASSMED (BMM) είναι ένα πιλοτικό πρόγραμμα δύο ετών που ξεκίνησε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Το έργο αποσκοπεί στην ενίσχυση της συνεργασίας για την θαλάσσια επιτήρηση μεταξύ των Μεσογειακών γειτόνων και κάποιων περιοχών του Ατλαντικού. Τριάντα επτά διοικήσεις από έξι κράτη μέλη (Γαλλία, Ιταλία, Ελλάδα, Μάλτα και Πορτογαλία) έχουν δεσμευτεί να συνεργαστούν για την βελτίωση της εποπτείας και την ανταλλαγή πληροφοριών σε τομείς που αφορούν την ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές, την πρόληψη της ρύπανσης, την αντιμετώπιση της λαθρεμπορίας ναρκωτικών, της τρομοκρατίας και του λαθρεμπορίου παράνομων προϊόντων.

Πηγή: <http://www.marsuno.eu/events/bluemassmed>

<sup>132</sup> <http://www.marsuno.eu/events>

<sup>133</sup> [http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/e-maritime\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/e-maritime_en.htm)

## 6.7 E- Navigation<sup>134</sup>

Στο πλαίσιο της ασφάλειας της θαλάσσιας ναυσιπλοΐας ο IMO έχει υιοθετήσει μια σειρά από Κανονισμούς και τεχνικά εργαλεία. Σκοπός της παρούσας ενότητας δεν είναι η ανάλυση όλων αυτών των μέτρων αλλά η παρουσίαση των δράσεων που προωθούνται στον τομέα αυτό.

Στα πλαίσια της φιλοσοφίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης για ενοποίηση των συστημάτων κινείται και ο IMO μέσω της υιοθέτησης του συστήματος E- Navigation. Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (Maritime Safety Committee) κατά την 81<sup>η</sup> Σύνοδο της αποφάσισε να συμπεριλάβει στο πρόγραμμα της μια ιδιαίτερα σημαντική προτεραιότητα για την "Ανάπτυξη στρατηγικής E- Navigation".

Σκοπός του ανωτέρω είναι η ανάπτυξη ενός στρατηγικού οράματος για την ηλεκτρονική πλοήγηση και η ενσωμάτωση όλων των υπαρχόντων και νέων εργαλείων πλοήγησης (ιδίως τα ηλεκτρονικά εργαλεία) σε ένα ενιαίο σύστημα. Αυτό θα συμβάλλει στην βελτίωση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας με την ταυτόχρονη μείωση της επιβάρυνσης του πλοηγού.

Δεδομένου ότι η βασική τεχνολογία για ένα τέτοιο καινοτόμο βήμα είναι ήδη διαθέσιμη, η πρόκληση έγκειται στην εξασφάλιση της διαθεσιμότητας όλων των άλλων συνιστωσών του συστήματος, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρονικών χαρτών και της αποτελεσματικής χρήσης τους, προκειμένου να απλουστευθεί, προς όφελος του ναυτικού, το περιβάλλον πλοήγησης. Το E- Navigation θα ενσωματώσει τις νέες τεχνολογίες με δομημένο τρόπο και θα εξασφαλίσει ότι η χρήση τους θα είναι συμβατή με τις διάφορες τεχνολογίες και υπηρεσίες πλοήγησης που είναι ήδη διαθέσιμες προσφέροντας με αυτόν τον τρόπο ένα ακριβές, ασφαλές και αποδοτικό σύστημα με την δυνατότητα παροχής παγκόσμιας κάλυψης για τα πλοία όλων των μεγεθών.

---

<sup>134</sup> <http://www.imo.org/OurWork/Safety/Navigation/Pages/eNavigation.aspx>

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7<sup>ο</sup>

### ΕΛΕΓΧΟΣ ΑΠΟ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ (PORT STATE CONTROL)

#### 7.1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ<sup>135</sup>

Το Port State Control (PSC) αποτελεί ένα βασικό μηχανισμό ελέγχου συμμόρφωσης των πλοίων προς τους διεθνείς κανονισμούς και τις ρυθμίσεις που αφορούν την ασφάλεια και λειτουργεί ουσιαστικά σαν ένα διεθνές δίκτυο ελέγχου που βασίζεται σε κοινά πρότυπα και εξυπηρετεί κοινούς σκοπούς. Οι επιθεωρήσεις γίνονται για να διασφαλιστεί ότι, τα πλοία με ξένη σημαία διαθέτουν τα απαραίτητα έγγραφα και πιστοποιητικά που αποδεικνύουν τη συμμόρφωση τους με τους διεθνείς κανονισμούς, ότι το σκάφος και η μηχανή είναι κατάλληλα για το είδος των ταξιδιών που πραγματοποιεί το πλοίο, ότι το πλοίο δεν δημιουργεί κίνδυνο ρύπανσης της θάλασσας και ότι παρέχεται στο πλήρωμα του πλοίου ένα ασφαλές εργασιακό περιβάλλον.

Τέθηκε σε λειτουργία όταν συνειδητοποιήθηκε ότι το υπάρχον πλαίσιο δεν μπορούσε αποτελεσματικά να ελέγξει την εφαρμογή των Διεθνών Κανονισμών και Ρυθμίσεων. Παρά το γεγονός ότι η ευθύνη για αυτό ανήκει αποκλειστικά στις Ναυτιλιακές Αρχές των κρατών - σημαιών, ο μηχανισμός του PSC ελέγχει τα ξένα πλοία που προσεγγίζουν τα λιμάνια που συμμετέχουν σε αυτό έτσι ώστε, να διασφαλιστεί ότι δεν παρουσιάζουν ελλείψεις ή ότι τις αντιμετωπίζουν πριν αποπλεύσουν. Σε διαφορετική περίπτωση προχωρά στην κράτησή τους στα λιμάνια.

Στην δημιουργία του οδήγησε η διαπίστωση ότι ορισμένες Σημείες, για διάφορους λόγους, αποτυγχάνουν να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις που απορρέανε από τις διεθνείς συνθήκες για τον έλεγχο της συμμόρφωσης των πλοίων με αυτές, με αποτέλεσμα την εμφάνιση του φαινομένου των "υποβαθμισμένων πλοίων". Στόχος του PSC είναι ο εντοπισμός και η μείωση αυτής της κατηγορίας των πλοίων, μέσω της εφαρμογής διαδικασιών ελέγχου στα λιμάνια προσέγγισης. Για το σκοπό αυτό συντάσσονται λίστες με τα πλοία που ελέγχθηκαν και

---

<sup>135</sup> Θεοτοκάς, 2000 -2001

εκδίδονται στατιστικά στοιχεία με τις σημαίες και τους νηογνώμονες τα πλοία των οποίων αποτελούν στόχο. Ο έλεγχος από τους επιθεωρητές ξεκινά από τα πιστοποιητικά και τα έγγραφα του πλοίου και όταν βρεθούν ελλείψεις γίνεται λεπτομερής.

Το Port State Control ξεκίνησε αρχικά από την Ευρώπη και την Βόρεια Αμερική (Καναδά) όταν τον Ιανουάριο του 1982 δεκατέσσερα κράτη υπέγραψαν το Μνημόνιο Κατανόησης για τον Έλεγχο των πλοίων. Το Paris Memorandum (MOU), απαιτούσε από τα κράτη μέλη να δημιουργήσουν και να διατηρήσουν ένα αποτελεσματικό σύστημα ελέγχου στα λιμάνια προκειμένου να διασφαλίζουν ότι τα ξένα πλοία που προσεγγίζουν τα λιμάνια θα εφαρμόζαν τους Διεθνείς Κανονισμούς. Η συμφωνία αρχικά αφορούσε ελέγχους σχετικούς με την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα, την προστασία της θάλασσας από ρύπανση από πλοία και τις συνθήκες ζωής στα πλοία. Τα επόμενα χρόνια τα κράτη μέλη αυξήθηκαν και οι δραστηριότητες του επεκτάθηκαν προκειμένου να συμπεριλάβουν τις νέες απαιτήσεις για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής και του προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος που τέθηκαν από τον IMO καθώς και τις απαιτήσεις που τέθηκαν από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα για τα ευρωπαϊκά πλοία.

Μετά το Paris MOU ακολούθησαν μια σειρά από νέες περιφερειακές συμφωνίες για την δημιουργία αντίστοιχων μηχανισμών ελέγχου. Σήμερα είναι σε ισχύ τα παρακάτω Μνημόνια Κατανόησης και Ελέγχου λειτουργώντας τους αντίστοιχους μηχανισμούς ελέγχου:

- Paris MOU (Ευρώπη και Βόρειος Ατλαντικός)
- Acuerdo de Vira del Mar (Λατινική Αμερική)
- Tokyo MOU (Ασία - Ειρηνικός)
- Caribbean MOU (Καραϊβική)
- Mediterranean MOU (Μεσόγειος)
- Indian Ocean MOU (Ινδικός Ωκεανός)
- Abuja MOU (Δυτική και Κεντρική Αφρική)
- Black Sea MOU (Μαύρη Θάλασσα)
- Riyadh MOU (Περιοχή του Κόλπου)

## 7.2 ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΝΩΣΗ: ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΕΛΕΓΧΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ

Η ακτογραμμή της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι πολλές χιλιάδες χιλιόμετρα σε μήκος και περιέχει πάνω από 1000 λιμένες, οι οποίοι διαχειρίζονται το 90% του εξωτερικού εμπορίου της ΕΕ και περίπου το 40% των εμπορικών συναλλαγών που πραγματοποιείται μεταξύ των χωρών της ΕΕ. Αυτό περιλαμβάνει τον χειρισμό περίπου 3,5 δις τόνων εμπορευμάτων και 350 εκ. επιβατών.

Ως εκ τούτου, είναι ζωτικής σημασίας οι θαλάσσιες μεταφορές να λειτουργούν με έναν ασφαλή και περιβαλλοντολογικά φιλικό τρόπο. Μια από τις σημαντικότερες νομοθετικές πρωτοβουλίες της ΕΕ στον τομέα της θαλάσσιας ασφάλειας έχει επιβάλει τον έλεγχο της εφαρμογής των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων, από το κράτος ελλιμενισμού ("έλεγχος του κράτους- λιμένα"- Port State Control/ PSC) για τα πλοία που διέρχονται από Κοινοτικούς λιμένες ή από ύδατα υπό την δικαιοδοσία κράτους μέλους.

Η Οδηγία 95/21<sup>136</sup> εναρμόνισε τους κανόνες επιθεωρήσεων πλοίων που χρησιμοποιούν λιμάνια της Κοινότητας για την αυστηρότερη εφαρμογή του κρατικού ελέγχου των πλοίων (Port State Control). Έως το 1995 η εφαρμογή του PSC στην επικράτεια της ΕΕ ήταν προαιρετική, σύμφωνα με το διεθνές Memorandum of Understanding (MOU) του Παρισιού που είχε υπογραφεί το 1980 από το σύνολο των κρατών μελών. Συνέπεια ήταν να μην υπάρχουν συγκεκριμένα κριτήρια για τον έλεγχο ή την "κράτηση" (απαγόρευση απόπλου) των πλοίων που επισκέπτονται τους Ευρωπαϊκούς λιμένες, αλλά δεν τηρούσαν τους διεθνείς κανονισμούς.

Η οδηγία αυτή εφαρμόζεται σε όλα τα σκάφη και τα πληρώματά τους που βρίσκονται ελλιμενισμένα εντός λιμένος κράτους μέλους ή εντός σταθμού ανοικτής θαλάσσης ή είναι αγκυροβολημένα στα ανοιχτά ενός εκ των εν λόγω λιμένων ή σταθμών. Τα κράτη μέλη υποχρεούνται να συστήσουν και να ελέγχουν τις διοικητικές αρχές ναυσιπλοΐας οι οποίες αποκαλούνται "αρμόδιες αρχές" και επιφορτίζονται με την επιθεώρηση των σκαφών που προσδένουν στους λιμένες τους ή πλέουν σε ύδατα τα οποία εμπίπτουν στη νομολογία τους.

Έκαστο κράτος μέλος υποχρεούται να ελέγχει τουλάχιστον 25% του αριθμού των σκαφών υπό ξένη σημαία που εισέρχονται στους λιμένες του, απαλλάσσοντας τα ήδη

---

<sup>136</sup> Οδηγία 1995/21/ΕΚ, της 19<sup>ης</sup> Ιουνίου 1995



επιθεωρηθέντα σκάφη κατά το τελευταίο εξάμηνο. Υποχρέωση εκτέλεσης προσεκτικότερων ελέγχων υφίστανται στις εξής κατηγορίες σκαφών:

- πετρελαιοφόρα τα οποία θα αποσυρθούν από τη ναυσιπλοΐα εντός πενταετίας ή μικρότερου χρονικού διαστήματος
- τα σκάφη μεταφοράς φορτίου χύδην των οποίων η ηλικία υπερβαίνει τα 12 έτη
- τα επιβατηγά σκάφη.
- τα δεξαμενόπλοια για αέριο και χημικά προϊόντα, ηλικίας μεγαλύτερης των δέκα ετών η οποία υπολογίζεται βάσει της ημερομηνίας κατασκευής που αναφέρεται στα έγγραφα ασφάλειας του σκάφους.

Στην περίπτωση που κατά τις επιθεωρήσεις τα πλοία δεν πληρούν τα προβλεπόμενα πρότυπα ασφάλειας, προβλέπεται ακόμα και η κράτηση του σκάφους μέχρι την συμμόρφωση του.

Τρία χρόνια αργότερα, το 1998, εκδόθηκε η Οδηγία 98/25<sup>137</sup> για την επιβολή λιμενικού ελέγχου με βάση αναθεωρημένα πρότυπα, προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι τροποποιήσεις που επήλθαν στις διεθνείς συμβάσεις MARPOL, SOLAS και STCW. Περιλαμβάνεται επίσης μέσα στην Οδηγία αυτή και η υποχρέωση των Αρχών ελέγχου του κράτους του λιμένα να επαληθεύουν ότι εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (International Safety Management - ISM). Παράλληλα, υιοθετήθηκε η Οδηγία 98/42<sup>138</sup> με αντικείμενο την επιλογή πλοίων προς επιθεώρηση και την παροχή προτεραιότητας σε κατηγορίες πλοίων με αυξημένες πιθανότητες μη - συμμόρφωσης με τους διεθνείς κανόνες.

Στην προσπάθεια για περαιτέρω βελτίωση του θεσμικού πλαισίου που διέπει τους ελέγχους από το κράτος ελλιμενισμού, ακολούθησαν αναθεωρήσεις για νέες τεχνικές τροποποιήσεις, για την εισαγωγή μέτρων που είναι αναγκαία για την εξάλειψη κάθε νομικού εμποδίου όσον αφορά στη δημοσίευση του καταλόγου των πλοίων που επιθεωρήθηκαν, ακινητοποιήθηκαν ή των οποίων έχει απαγορευθεί η είσοδος σε λιμένα της Κοινότητας (Οδηγία 99/97<sup>139</sup>), για την υποχρεωτική παρά προαιρετική μεταχείριση επιθεωρησών ορισμένων πλοίων (Οδηγία 2001/106<sup>140</sup> - εισάχθηκε με την Δέσμη Μέτρων Erika I) και την τεχνική βελτίωση της

---

<sup>137</sup> Οδηγία 1998/25/EK, της 27<sup>ης</sup> Απριλίου 1998

<sup>138</sup> Οδηγία 1998/42/EK, της 19<sup>ης</sup> Ιουνίου 1998

<sup>139</sup> Οδηγία 1999/97/EK, της 13<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 1999

<sup>140</sup> Οδηγία 2001/106/EK, της 19<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 2001

διαδικασίας επιθεώρησης (Οδηγία 2002/84<sup>141</sup>). Επιπλέον, η Οδηγία 1999/35<sup>142</sup> προβλέπει ένα σύστημα υποχρεωτικών επιθεωρήσεων για τα οχηματαγωγά ro-ro και επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη που πρέπει να διενεργούνται από τα κράτη υποδοχής.

### 7.3 ΝΕΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΠΡΟΦΙΛ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ<sup>143</sup> (New Inspection Regime (NIR) & Ship Risk Profile (SRP) Calculator)

Το Νέο Καθεστώς Επιθεώρησης (NIR) εγκρίθηκε από του PARIS MOU κατά την συνεδρίαση της Επιτροπής που πραγματοποιήθηκε στο Ρέικιαβικ της Ισλανδίας τον Μάιο του 2009. Το NIR αναπτύχθηκε από μια ομάδα εργασίας με επικεφαλής την ΕΚ. Η πραγματική ηγεσία αυτής της ομάδας ανατέθηκε στον EMSA. Επίσης, αποτελεί το κύριο στοιχείο της Οδηγίας 2009/16<sup>144</sup> για το Port State Control.

Με την εισαγωγή του NIR εγκαταλείφθηκε η ποσόστωση του 25% των επιθεωρήσεων από κάθε κράτος μέλος. Ως εναλλακτική λύση, αναπτύχθηκε ένα σύστημα "δίκαιου μεριδίου" (fair share). Το σύστημα αυτό λαμβάνει υπόψη του τις μεμονωμένες κλήσεις πλοίων σε ένα κράτος μέλος σε σχέση με τις μεμονωμένες κλήσεις πλοίων σε όλα τα κράτη μέλη. Οι πληροφορίες που ζητά ένα λιμάνι παρέχονται από όλα τα κράτη μέλη μέσω του SafeSeaNet και στην συνέχεια μεταφέρονται στο πληροφοριακό σύστημα του Port State Control. Η βάση δεδομένων THETIS<sup>145</sup> διαχειρίζεται, φιλοξενείται και λειτουργεί υπό τον EMSA.

Η στόχευση των πλοίων βασίζεται σε ένα "Προφίλ Κινδύνου του Πλοίου" ("Ship Risk Profile" -SRP). Ο υπολογισμός του SRP μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να αξιολογηθεί εάν ένα πλοίο θεωρείται ως "Υψηλού Κινδύνου" (High Risk Ship - HRS), "Τυπικού Κινδύνου" (Standard Risk Ship - SRS) ή "Χαμηλού Κινδύνου (Low Risk Ships - LRS). Ένα στοιχείο που βοηθάει την κατηγοριοποίηση των πλοίων είναι η συμπερίληψη της απόδοσης της εταιρείας σε σχέση με τον ISM. Υπάρχει κατηγοριοποίηση των εταιρειών σε τέσσερις διαφορετικές βαθμίδες: "πάνω από το μέσο", μέσο", χαμηλό" και "πολύ χαμηλό". Ο υπολογισμός της απόδοσης της

---

<sup>141</sup> Οδηγία 2002/84/ΕΚ, της 5<sup>ης</sup> Νοεμβρίου 2002

<sup>142</sup> Οδηγία 1999/35/ΕΚ, της 29<sup>ης</sup> Απριλίου 1999

<sup>143</sup> <http://emsa.europa.eu/psc-main/new-inspection-regime.html>

<sup>144</sup> Οδηγία 2009/16/ΕΚ, της 23<sup>ης</sup> Απριλίου 2009

<sup>145</sup> Εκτενέστερη αναφορά για το THETIS γίνεται σε επόμενη υποενότητα.

εταιρείας γίνεται μέσω ιστορικών δεδομένων του πλήρους στόλου της όπως είναι οι απαγορεύσεις απόπλου, οι ελλείψεις και οι θετικές επιθεωρήσεις. Το THETIS υπολογίζει σε καθημερινή βάση αυτόματα εκ νέου το SRP και λαμβάνει υπόψη του τις πληροφορίες της τελευταίας επιθεώρησης.

Τα πλοία "Χαμηλού Κινδύνου" ανταμείβονται ώστε να μην υποβάλλονται σε επιθεώρηση εντός 24 μηνών από την τελευταία επιθεώρηση, με μέγιστο χρονικό ορίζοντα τους 36 μήνες. Τα πλοία "Τυπικού Κινδύνου" υποβάλλονται σε επιθεώρηση σε διάστημα μεταξύ 10 και 12 μηνών ενώ τα πλοία "Υψηλού Κινδύνου" αντιμετωπίζουν αυστηρότερα διαστήματα επιθεωρήσεων που είναι κάθε 6 μήνες. Η επιθεώρηση αυτών των πλοίων πραγματοποιείται σε βάθος και είναι η λεγόμενη "ενισχυμένη επιθεώρηση". Αυτές οι ενισχυμένες επιθεωρήσεις περιλαμβάνουν στοιχεία κινδύνου που θα πρέπει να ελέγχονται κάθε φορά.

Το THETIS χρησιμεύει ως μια πλατφόρμα για την καθοδήγηση των επιθεωρητών μέσω της αποθήκευσης των αποτελεσμάτων που τους επιτρέπει να έχουν μια συνολική επισκόπηση όλων των σκαφών που έχουν επιθεωρηθεί.

#### 7.4 ΤΡΙΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΑΚΕΤΟ<sup>146</sup>

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, το Τρίτο Νομοθετικό Πακέτο υιοθετήθηκε στις 11 Μαρτίου 2009. Ένας από τους τομείς εκ των οποίων δόθηκε έμφαση ήταν αυτός της ενίσχυσης του ελέγχου από το κράτος ελλιμενισμού (Port State Control). Για την ΕΕ είναι θεμελιώδους σημασίας η ενίσχυση του ελέγχου των πλοίων που καταπλέουν στους ευρωπαϊκούς λιμένες. Μέσω αυτού του τελευταίου Πακέτου Μέτρων και την υιοθέτηση της Οδηγίας 2009/16 και των τεσσάρων Κανονισμών της, πραγματοποιείται ένα ακόμα βήμα για την βελτίωσης της αποτελεσματικότητας και της ποιότητας των επιθεωρήσεων που διενεργούνται στα ευρωπαϊκά λιμάνια.

Η οδηγία 2009/16 τέθηκε σε ισχύ στις 17 Ιουνίου 2009 και άρχισε να εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2011 και αντικαθιστά την οδηγία 95/21. Οι τέσσερις Κανονισμοί αφορούν τον Κανονισμό αριθ. 428/2010 για την εφαρμογή του άρθρου 14 της οδηγίας 2009/16 όσον

---

<sup>146</sup> Third Maritime Safety Package, 2009, "3 -Port State Control", Summary

αφορά την ενισχυμένη επιθεώρηση των πλοίων, τον Κανονισμό αριθ. 801/2010<sup>147</sup> για την εφαρμογή του άρθρου 10 (3) της Οδηγίας όσον αφορά τα κριτήρια του κράτους σημαίας, τον Κανονισμό αριθ. 802/2010<sup>148</sup> για την εφαρμογή του άρθρου 10 (3) και το άρθρο 27 της Οδηγίας όσον αφορά τις επιδόσεις της εταιρείας όπως τροποποιήθηκε με τον Κανονισμό 1205/2012 <sup>149</sup>.

Η ισχύουσα νομοθεσία απαιτεί τον έλεγχο από το κράτος μέλους του 25% των πλοίων που καταπλέουν στα λιμάνια τους. Στόχος είναι αυτό το ποσοστό να αντικατασταθεί με το 100%, δηλαδή να υπάρχει έλεγχος, ως σύνολο, όλων των πλοίων που καταπλέουν σε ευρωπαϊκούς λιμένες ενώ παράλληλα θα είναι συχνότεροι οι έλεγχοι για τα πλοία "Υψηλού Κινδύνου".

Σε γενικές γραμμές οι σημαντικότερες βελτιώσεις μέσω της Οδηγίας αυτής είναι:

- η επιθεώρηση όλων των πλοίων που καταπλέουν στην ΕΕ - συμπεριλαμβανομένων και εκείνων που σπανίως επισκέπτονται λιμένες της Κοινότητας και μένουν σε αγκυροβόλια. Η συχνότητα των ελέγχων εξαρτάται από τον προφίλ κινδύνου του πλοίου<sup>150</sup>,
- τη βελτίωση του καθεστώτος απαγόρευσης απόπλου των υποβαθμισμένων πλοίων - αφορά την επέκταση του ώστε να συμπεριλάβει όλων των ειδών τα πλοία ενώ η απαγόρευση θα γίνει αυστηρότερη και θα κυμαίνεται από μια μικρή περίοδο έως και την οριστική απαγόρευση του πλοίου στις περιπτώσεις που οι κανόνες αψηφούνται κατ' εξακολούθηση.
- δημοσίευση της μαύρης λίστας υποβαθμισμένων πλοίων και την πρόσθεση τους στην "μαύρη λίστα" του Paris MOU καθώς και στην μαύρη λίστα της Επιτροπής που αφορά τα πλοία που έχουν απαγόρευση απόπλου. Επιπλέον, τα πλοία που επιδεικνύουν κακές επιδόσεις, θα ελέγχονται συχνότερα και διατρέχουν μεγαλύτερο κίνδυνο οριστικής απαγόρευσης της εισχώρησης τους σε ευρωπαϊκά ύδατα.
- βελτίωση της ποιότητας της Διοίκησης του Port State Control μέσω της ενίσχυσης των απαιτήσεων για την εκπαίδευση και κατάρτιση των επιθεωρητών.

Μερικά παραδείγματα από τα αναμενόμενα αποτελέσματα μέσω της λήψης των παραπάνω μέτρων είναι τα εξής:

---

<sup>147</sup> Κανονισμός αριθ. 801/2010 της 13ης Σεπτεμβρίου 2010

<sup>148</sup> Κανονισμός αριθ. 802/2010 της 13ης Σεπτεμβρίου 2010

<sup>149</sup> Κανονισμός 1205/2012 της 14ης Δεκεμβρίου 2012

<sup>150</sup> Αναφορά σε αυτό έγινε στην προηγούμενη υποενότητα "Νέο Καθεστώς Επιθεώρησης και Υπολογισμός Προφίλ Κινδύνου του Πλοίου"

- Έχει αποδειχθεί ότι η απαγόρευση εισόδου του πλοίου στα ευρωπαϊκά λιμάνια, αποτρέπει τους παραβάτες. Η απαγόρευση θα γίνεται ακόμα εντονότερη μέσω της εισαγωγής μιας ελάχιστης περιόδου κατά την οποία τα πλοία, που δεν έχουν καλές επιδόσεις, δεν θα επιτρέπεται να εισέλθουν σε κοινοτικά λιμάνια. Στην περίπτωση που αυτό γίνει τρεις φορές τότε το πλοίο έρχεται αντιμέτωπο με σοβαρές πιθανότητες οριστικής απαγόρευσης του (έπειτα από το τέταρτο περιστατικό). Με αυτόν τον τρόπο η ΕΕ στέλνει ένα ηχηρό μήνυμα ότι δεν δέχεται τους κατ' επανάληψη παραβάτες στα ύδατα της.
- Όπως είδαμε, το κάθε κράτος μέλος έχει υποχρέωση να επιθεωρεί το 25% των πλοίων που καταπλέουν στα λιμάνια του, διασφαλίζοντας έτσι ένα ελάχιστο ποσοστό επιθεωρήσεων. Μέσω των νέων ρυθμίσεων, το κράτος μέλος δεν θα αρκείται στην κάλυψη του στόχου του 25% αλλά στην πραγματοποίηση επιθεωρήσεων σε όλα τα πλοία που καταπλέουν στους λιμένες του.
- Ο στόχος των νέων ρυθμίσεων είναι όχι μόνο φιλόδοξος (επιθεώρηση του 100% των πλοίων που κάνουν στάσεις σε ευρωπαϊκά λιμάνια) αλλά και πιο ρεαλιστικός (καλύτερη χρήση των υφιστάμενων πόρων μέσω της εντατικότερης επιθεώρησης σε πλοία υψηλού κινδύνου). Τα ασφαλή πλοία θα επιβραβεύονται με λιγότερες επιθεωρήσεις.
- Επιπλέον μέσω της επιβεβαίωσης ότι όλα τα πλοία έχουν επιθεωρηθεί αποτρέπεται ο κίνδυνος της εμφάνισης κενών σε διάφορες περιοχές ή λιμάνια της Κοινότητας ενώ καθίσταται δυσκολότερο για τα υποβαθμισμένα πλοία να εισέλθουν να ευρωπαϊκά ύδατα.

## 7.5 ΥΠΟ ΤΟΝ EMSA: THETIS<sup>151</sup>

Το THETIS είναι ένα πληροφοριακό σύστημα που υποστηρίζει το νέο καθεστώς επιθεώρησης από το κράτος ελλιμενισμού (New Inspection Regime - NIR). Αυτό το πληροφοριακό σύστημα είναι ζωτικής σημασίας για την εφαρμογή του νέου καθεστώτος που προβλέπεται από την Οδηγία 2009/16. Το σύστημα εξυπηρετεί τόσο την ΕΕ όσο και την ευρύτερη περιοχή του Paris MOU για το PSC, το οποίο περιλαμβάνει τον Καναδά, την Ισλανδία, τη Νορβηγία και τη Ρωσική Ομοσπονδία.

---

<sup>151</sup> [HTTP://EMSA.EUROPA.EU/IMPLEMENTATION-TASKS/PORT-STATE-CONTROL/THETIS.HTML](http://EMSA.EUROPA.EU/IMPLEMENTATION-TASKS/PORT-STATE-CONTROL/THETIS.HTML)

Για να διευκολυνθεί ο προγραμματισμός των επιθεωρήσεων, το νέο σύστημα είναι συνδεδεμένο με το κοινοτικό σύστημα SafeSeaNet σχετικά με τα πλοία που υπάρχουν ή αναμένεται να προσέλθουν στους λιμένες των κρατών μελών. Το THETIS αναφέρει ποια πλοία έχουν προτεραιότητα για επιθεώρηση και επιτρέπει την καταγραφή των αποτελεσμάτων των ελέγχων. Μέσω του THETIS αυτές οι αναφορές είναι διαθέσιμες σε όλες τις αρχές PSC της κοινότητας και στο Paris MOU.

Το σύστημα διασυνδέεται επίσης με άλλες βάσεις δεδομένων που σχετίζονται με την θαλάσσια ασφάλεια συμπεριλαμβανομένων των αναγνωρισμένων νηογνομόνων της ΕΕ, των κοινοτικών και εθνικών συστημάτων πληροφόρησης και άλλων συστημάτων PSC ώστε να είναι δυνατή η πλήρη ανταλλαγή πληροφοριών και η παροχή μιας πλήρους εικόνας του πλοίου για τον επιθεωρητή. Τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων είναι επίσης διαθέσιμα μέσω μιας δημόσιας ιστοσελίδας.

Το 2013 δημιουργήθηκε ένα νέο στοιχείο για την στατιστική ανάλυση των δεδομένων που είναι αποθηκευμένα στην βάση δεδομένων του THETIS, το λεγόμενο Jasper, και το οποίο είναι διάθεση των κρατών μελών.










Ο EMSA παρέχει τη διαχείριση του έργου, τη χρηματοδότηση και την ανάπτυξη του συστήματος. Η ανάπτυξη ξεκίνησε τον Νοέμβριο του 2008 και ολοκληρώθηκε τον Νοέμβριο του 2010. Το σύστημα ήταν πλήρες προς λειτουργία τον Ιανουάριο του 2011 ενώ η εκπαίδευση για από τους χρήστες του Paris MOU είχε προηγηθεί.

Σήμερα, καταγράφονται 18.000 επιθεωρήσεις ετησίως από 600 εξουσιοδοτημένους χρήστες από 27 χώρες. Κάθε μέρα καταγράφονται πάνω από 3.000 αφίξεις πλοίων στην περιοχή των οποίων τα δεδομένα συλλέγονται από το SafeSeaNet.

Από την μέχρι τώρα ανάλυση έχει γίνει κατανοητό ότι η υιοθέτηση της Οδηγίας 16/2009 έχει ενισχύσει σε σημαντικό βαθμό το πλαίσιο που διέπει το Port State Control ενώ παράλληλα οι επιθεωρήσεις είναι συχνότερες και αυστηρότερες και μπορούν να οδηγήσουν στην απαγόρευση πλοίων να εισέλθουν σε ευρωπαϊκούς λιμένες. Ο πίνακας που παρουσιάζεται παρακάτω προέρχεται από την βάση δεδομένων του THETIS και παρουσιάζει τα πλοία των οποίων έχει απαγορευτεί η επίσκεψη σε κοινοτικούς λιμένες. Αξίζει να σημειωθεί ότι πριν από την λήψη των νέων μέτρων ο πίνακας αυτός αριθμούσε 17 σκάφη ενώ τώρα ο αριθμός αυτός έχει αυξηθεί ιδιαίτερα (στο σύνολο 83 πλοία).











Στον πίνακα που ακολουθεί αναγράφονται ο αριθμός IMO του πλοίου, το όνομα του, η σημαία του, η εταιρεία, ημερομηνία, η αρχή που εξέδωσε την απαγόρευση, η ελάχιστη διάρκεια, ο λόγος για τον οποίο έγινε η απαγόρευση ενώ η τελευταία στήλη (Occurrence) παρουσιάζει τον αριθμό (φορές) που έχει πραγματοποιηθεί άρνηση εισόδου.










Πίνακας 3 - Λίστα πλοίων που απαγορεύεται να επισκεφθούν Ευρωπαϊκούς Λιμένες (01/2014)











IMO Number	Name	Flag	ISM company	Date of Banning	Banning Authority	Minimum Duration of Ban	Reason for Banning	Occurrence
9130901	TROY - Y	 Moldova, Republic of	5634224 - IMS Hellenic Co	31/01/2013	Italy	Any	Failed to call at indicated repair yard	
9008586	MRW LORELEI	 Saint Vincent and the Grenadines	5478241 - Marworld Ship Management	28/02/2013	Portugal	Three months	Multiple detentions	First
8918368	RENI	 Ukraine	0555690 - Ukrainian Danube Shipping Co	29/04/2013	Spain	Twelve months	Multiple detentions	Second
8843939	LIAO CHANG LENG 2	 Belize		12/03/2001	Spain	Any	Failed to call at indicated repair yard	
8817813	NAVAGA	 Saint Kitts and Nevis	5361242 - Pacific Naval Register London	16/07/2011	Italy	Three months	Multiple detentions	First
8800767	GLOBAL STAR	 Mongolia	5646761 - Banseas Inc	16/01/2012	United Kingdom	Any	Jumped detention	
8606604	RROLINE	 Panama	MERCHANT MARINE MANAGEMENT S.A	02/06/2008	Spain	Any	Failed to call at indicated repair yard	
8519954	NOAH	 Moldova, Republic of	5628163 - Euro Med Trade Co	09/05/2013	Italy	Three months	Multiple detentions	First
8515635	MILANO SKY	 Togo	5758931 - Pilin Fleet Management Ltd-EGY	08/11/2013	Croatia	Three months	Multiple detentions	First






















8400311	DD SEAMAN	 Saint Vincent and the Grenadines	DD SHIPPING	18/02/2006	Italy	Any	Multiple detentions	
8311510	CASTOR	 Panama		20/08/2013	Italy	Any	Failed to call at indicated repair yard	
8303331	JASY	 Togo	5335419 - GMZ Ship Management Co SA	29/01/2013	Italy	Three months	Multiple detentions	First
8301060	BANU-S	 Turkey	5182227 - Er-Em Denizcilik Sanayi ve Tic	25/09/2009	Spain	Any	Failed to call at indicated repair yard	
8213445	EOS	 Moldova, Republic of	5286140 - Coasters Maritime SA	17/07/2012	Greece	Three months	Multiple detentions	First
8207783	SEA WAY	 Belize	5156818 - Sadent Shipping Ltd-CYP	24/07/2013	Spain	Any	Failed to call at indicated repair yard	
8110021	NASEM	 Bolivia	5048138 - Phoenicia Maritime LLC	03/08/2011	Greece	Three months	Multiple detentions	First
8030178	CAROLYN	 Tanzania, United Republic of	5718100 - Mediterranean Maritime Service	07/11/2013	Italy	Twelve months	Multiple detentions	Second
8018900	HYOK SIN 2	 Korea, Democratic People's Republic of	TAEDONGLAN SON BAK CO. LTD	19/05/2006	United Kingdom	Any	Multiple detentions	

8008840	AMADA	 Panama	5049581 - PH Express Reefers	20/10/2003	Spain	Any	Failed to call at indicated repair yard	
8008814	FIONA	 Togo	samaras konstantinos	14/06/2012	Italy	Any	Failed to call at indicated repair yard	
8008383	OCEANIC FORCE	 Comoros	5636150 - Global Oceanic Chartering SA	29/01/2013	Spain	Any	Failed to call at indicated repair yard	
7922221	YAZAN-Z	 Panama	G.M.Z. SHIP MANAGEMENT CO. S.A	22/04/2009	Cyprus	Any	Multiple detentions	
7915591	ADAM S	 Saint Vincent and the Grenadines	5601897 - Falcon Shipmanagement Co	16/09/2013	Cyprus	Three months	Multiple detentions	First
7911131	STAR	 Saint Kitts and Nevis	5640126 - Western Mediterranean Shipping	10/01/2014	Italy	Any	Failed to call at indicated repair yard	
7910888	HESEN MOON	 Tanzania, United Republic of	5634224 - IMS Hellenic Co	05/02/2013	Italy	Three months	Multiple detentions	First
7904724	CAPTAIN JOHNNY	 Sierra Leone	JOMARINE SHIPPING & TRADING CO	29/05/2013	Croatia	Three months	Multiple detentions	First
7814151	MIRA	 Panama	MARVEL INTER MANAGEMENT & TRAN	26/05/2008	Spain	Any	Failed to call at indicated repair yard	
7809390	MING FA	 Sierra Leone	5419841 - Hong Ying Shipping Management	19/08/2011	Latvia	Any	Failed to call at indicated repair yard	



7726093	VENEZIA	 Tanzania, United Republic of	5639049 - Mantion Shipping Ltd	14/10/2013	Italy	Three months	Multiple detentions	First
7725013	ALETTA	 Panama	MMS, S.A.	30/06/2006	Spain	Any	Failed to call at indicated repair yard	
7703687	HALA B	 Tanzania, United Republic of	5635409 - Sirina Shipping	04/04/2012	Italy	Any	Failed to call at indicated repair yard	
7628863	NESIBE E	 Togo		16/09/2013	Italy	Any	Failed to call at indicated repair yard	
7625720	LONG GUAN	 Saint Vincent and the Grenadines	FUJIAN GUANTOU SH.CO.	24/12/2004	Italy	Any	Multiple detentions	
7610098	ELPIS	 Saint Vincent and the Grenadines	5053751 - RTI Management SA	21/04/2004	Italy	Any	Multiple detentions	
7600586	MANSOUR M	 Moldova, Republic of	5527846 - Lulu Shipping Co SA	07/01/2013	Slovenia	Twelve months	Multiple detentions	Second
7509938	ESRA C	 Panama	CANBAZ DENIZCILIK	08/08/2007	Spain	Any	Failed to call at indicated repair yard	
7433218	GASPARD	 Panama	Acheon Akti Navigation Co. Ltd	04/05/2006	Spain	Any	Failed to call at indicated repair yard	

7420326	HERMES	 Saint Vincent and the Grenadines	5029836 - Cowen Management SA	17/12/2004	United Kingdom	Any	Multiple detentions	
7420118	ALMARWA	 Libya	MASSAR SAHEEH MARITIME CO.	14/09/2007	Spain	Any	Failed to call at indicated repair yard	
7419377	INA	 Togo	5325854 - Almar	19/12/2013	Bulgaria	Three months	Multiple detentions	First
7413634	MERKUR 1	 Moldova, Republic of	5001926 - Mediterranean Line Inc	27/09/2013	Greece	Three months	Multiple detentions	First
7396616	AL TAWFIK	 Georgia	TARTOUS SHIPPING COMPANY LTD	30/10/2003	Greece	Any	Failed to call at indicated repair yard	
7393860	GOLD STAR	 Tanzania, United Republic of	5099725 - Uni-marine Management Co	01/03/2012	Italy	Three months	Multiple detentions	First
7383956	URANUS	 Tanzania, United Republic of	5099725 - Uni-marine Management Co	23/01/2012	Romania	Three months	Multiple detentions	First
7378664	AGIOS NIKOLAOS II	 Comoros	ENDEAVOR SHIPPING	31/01/2008	Spain	Any	Multiple detentions	
7371367	TORTUGA	 Comoros	SEABULK SHIPMANAGEMENT LTD	03/09/2008	Italy	Any	Failed to call at indicated repair yard	
7367938	BABA T.	 Turkey	1924720 - Alternatif Shipping & Trading	07/05/2012	Italy	Any	Failed to call at indicated repair	

							yard	
7350533	EL LOUD II	 Madagascar		25/10/2005	France	Any	Jumped detention	
7340851	BLUE ICE	 Saint Kitts and Nevis	CANAINTER	29/01/2008	Spain	Any	Multiple detentions	
7336642	SANDRA	 Bolivia	1769293 - SOL SHIPPING	02/04/2004	France	Any	Multiple detentions	
7333896	TRI BOX	 Panama	GRANINCE	13/03/2007	Spain	Any	No valid ISM Certification	
7324649	ANDELIN	 Saint Vincent and the Grenadines	1111051 - Hiba Shipping Co	01/06/2012	Slovenia	Three months	Multiple detentions	First
7303229	ORION 1	 Nigeria	ALPHA MANNING SERVICES LTD.	20/10/2004	Spain	Any	Failed to call at indicated repair yard	
7228041	THE GUARDIAN	 Panama		13/11/2002	United Kingdom	Any	No valid ISM Certification	
7227009	SOHRET	 Turkey	KAPTANOGLU DENIZCILIK	10/01/2007	Spain	Any	Failed to call at indicated repair yard	
7225776	RAINBOW II	 Cambodia	YUGPROM COMPANY	16/05/2008	Spain	Any	Failed to call at indicated repair yard	
7214557	GULF FOREST	 Tanzania, United	5271346 - Cata Shipping Management Co	18/02/2011	Croatia	Any	Failed to call at indicated repair yard	

		Republic of						
7211866	KORAVI	 Albania	5175517 - Albmarine Ltd	22/09/2012	Italy	Three months	Multiple detentions	First
7129180	ATHINA A.	 Tanzania, United Republic of	5054397 - Ism Group Ltd	17/08/2012	Greece	Three months	Multiple detentions	First
7121085	MERSA 2	 Panama	5520490 - Mersa Denizcilik Nakliyat	02/01/2013	Italy	Any	Failed to call at indicated repair yard	
7109879	NAFTOCEMENT III	 Saint Vincent and the Grenadines	1309646 - Naftotrade Shipping	11/10/2013	Italy	Three months	Multiple detentions	First
7108899	SAFI	 Togo	5166712 - Global Management & Trading	19/03/2013	Italy	Any	Failed to call at indicated repair yard	
7046821	HOGGAR	 Algeria	ENTMV	29/11/2004	France	Any	Multiple detentions	
7043532	MAHMOUD-Z	 Sierra Leone	5054397 - Ism Group Ltd	28/12/2009	Italy	Any	Failed to call at indicated repair yard	
7041106	SULOY	 Russian Federation		24/02/2000	Spain	Any	Jumped detention	
7040994	AMAL	 Cambodia	5155939 - Alfamarine Shipping Co Ltd	03/01/2014	Greece	Three months	Multiple detentions	First

7035432	DYNACONTAINER 1	 Panama		14/07/1998	Spain	Any	Failed to call at indicated repair yard	
7030987	JAZIN 1	 Saint Vincent and the Grenadines	MEDIFREIGHT SRL	20/03/2006	Spain	Any	Jumped detention	
7030822	KALININGRAD	 Russian Federation	Morskiye Producty Ltd.	23/06/2009	Spain	Any	Jumped detention	
7029421	ABDULRAHMAN	 Korea, Democratic People's Republic of	PHOENICIA MARITIME LLC	27/12/2005	Portugal	Any	Multiple detentions	
7026560	IBRAHIM M	 Bolivia	PHOENICIA MARITIME LLC	28/06/2007	Spain	Any	Jumped detention	
6922169	PELIKAN	 Comoros	1738146 - Baltic Atlant Shpg-Lithuania	09/12/2009	Spain	Any	Multiple detentions	
6912059	HELJE	 Ukraine		17/02/2000	Spain	Any	Jumped detention	
6862618	KALARASH	 Sierra Leone	N/A	21/01/2013	Cyprus	Any	Failed to call at indicated repair yard	
6729696	MERS EL HADJADJ	 Algeria	hyproc shipping company s.p.a	28/12/2004	Spain	Any	Failed to call at indicated repair yard	

6722038	DELMAR EAGLE	 Nigeria		26/10/1999	Spain	Any	No valid ISM Certification	
6609858	ANNA	 Lebanon	ETS Poul Adem	23/06/2005	Italy	Any	Failed to call at indicated repair yard	
5364279	SALINA II	 Panama	ROBERT C. THORNE	01/01/2005	Spain	Any	Jumped detention	
5360572	ZANITA	 Nigeria		21/01/2002	United Kingdom	Any	Failed to call at indicated repair yard	
5239199	MONA ROSA	 Panama		22/03/2006	Netherlands	Any	Jumped detention	
5034264	NAUTA	 Lithuania	SIGAL Code 408 1767	05/09/2006	Denmark	Any	Jumped detention	
4904761	JULIETTE PRIDE I	 Tanzania, United Republic of		04/03/2013	United Kingdom	Any	Jumped detention	
4903389	JULIETTE PRIDE II	 Tanzania, United Republic of		04/03/2013	United Kingdom	Any	Jumped detention	

Πηγή: <https://portal.emsa.europa.eu/web/thetis/refusal-of-access>



## 7.6 ΝΕΟΤΕΡΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

Μια περαιτέρω τροποποίηση της οδηγίας (Οδηγία 2013/38<sup>152</sup>) έχει τεθεί σε ισχύ στις 20 Αυγούστου 2013 εν όψει της MLC 2006. Οι τροποποιημένες διατάξεις θα εφαρμοστούν μετά τη μεταφορά στην εθνική νομοθεσία των κρατών μελών, αλλά το αργότερο στις 21 Νοεμβρίου 2014.

Οι νέες τροποποιήσεις εστιάζονται κυρίως στα παρακάτω σημεία:

- Υιοθετούνται, πλέον επίσημα από την πλευρά της ΕΕ ως όργανα Port State Control:
  - ✓ η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του 2006 (MLC 2006) ,
  - ✓ η Διεθνής Σύμβαση του 2011 για τον έλεγχο Επιβλαβών Συστημάτων Υφαλοχρωματισμού των πλοίων (AFS 2001)
  - ✓ η Διεθνής Σύμβαση του 2001 για Αστική Ευθύνη προερχόμενη από Ζημιά Ρύπανσης από Πετρέλαιο Κίνησης (Σύμβαση Bunkers 2001)<sup>153</sup>,
  - ✓ Υιοθετείται Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας και Δήλωση Συμμόρφωσης με τις Συνθήκες Ναυτικής Εργασίας , όπως αυτά αναφέρονται στον κανονισμό 5.1.3 της Δ.Σ. MLC 2006,
  - ✓ σε ότι αφορά στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της σύμβασης MLC 2006 κατά την λεπτομερή Επιθεώρηση του πλοίου, οι παρατηρήσεις γνωστοποιούνται από τον επιθεωρητή στον Πλοίαρχο, θέτοντας τις απαιτούμενες προθεσμίες για την αποκατάσταση των ανωτέρω παρατηρήσεων,
  - ✓ στον κατάλογο πιστοποιητικών και εγγράφων που φέρονται επί του πλοίου, τα ιατρικά πιστοποιητικά, ο πίνακας διευθέτησης χρόνου εργασίας και το αρχείο των ωρών ανάπαυσης, αντικαθίσταται με αντίστοιχα έγγραφα, όπως αυτά προβλέπονται από την σύμβαση MLC 2006. Επίσης, το πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας, η δήλωση συμμόρφωσης με τις συνθήκες ναυτικής εργασίας (Μέρος I και II) , το Διεθνές πιστοποιητικό συστήματος Υφαλοχρωματισμού και το

<sup>152</sup> Οδηγία 2013/38/ ΕΚ, της 12<sup>ης</sup> Αυγούστου 2013

<sup>153</sup> Υιοθετήθηκε το 2001 αλλά τέθηκε σε εφαρμογή στις 21 Νοεμβρίου 2008

πιστοποιητικό ασφάλισης ή άλλης οικονομικής εξασφάλισης σχετικά με την αστική ευθύνη για ζημιά από ρύπανση πετρελαίου κίνησης, προστίθενται στον ίδιο κατάλογο.

- ✓ Διευρύνεται ο αριθμός των σαφών ενδείξεων που άπτονται της μη συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις της σύμβασης MLC 2006 στον τομέα των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου καθώς και των μη θεωρημένων ή ελλιπών εγγράφων που προβλέπονται σε αυτήν.

Ένα ιδιαίτερα σημαντικό στοιχείο που εισαγάγει η MLC είναι ότι υπόκεινται σε έλεγχο ακόμα και τα πλοία των χωρών που δεν έχουν επικυρώσει την Σύμβαση. Με αυτόν τον τρόπο, αν ένα πλοίο εισέλθει σε λιμάνι χώρας που έχει επικυρώσει την Σύμβαση, τότε υπόκειται σε επιθεώρηση δίχως αυτά τα πλοία να τυγχάνουν "ευνοϊκότερης μεταχείρισης". Έχει σχεδόν καθολική ισχύ και τα προαναφερθέντα πλοία μπορεί να αντιμετωπίσουν τη σύλληψη και τις κυρώσεις για τη μη συμμόρφωση με την MLC. Στόχος αυτού είναι η εξασφάλιση του θεμιτού ανταγωνισμού για τους εφοπλιστές που συμμορφώνονται με την MLC μέσω της παροχής αξιοπρεπούς εργασίας στους ναυτικούς.

Η συμμόρφωση με την Σύμβαση βασίζεται στις επιθεωρήσεις από το κράτος σημαίας, στο σύστημα πιστοποίησης και στους ελέγχους από το κράτος ελλιμενισμού (PSC). Για τον λόγο αυτό, οι καλά εκπαιδευμένοι επιθεωρητές είναι ζωτικής σημασίας προκειμένου για την συμμόρφωση προς τις διατάξεις της Σύμβασης.

Από τις παραγράφους που προηγήθηκαν έγινε κατανοητή η σημαντικότητα του PSC. Μέσω της υιοθέτησης μέτρων για την ενίσχυση της αυστηρότητας των ελέγχων η Ευρωπαϊκή Ένωση στέλνει ένα ηχηρό μήνυμα ότι η υποβαθμισμένη ναυτιλία δεν είναι σε καμία περίπτωση ανεκτή ενώ παράλληλα ενισχύεται το πλαίσιο του θεμιτού ανταγωνισμού.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8<sup>ο</sup>

### ΝΗΟΓΜΩΜΟΝΕΣ (CLASSIFICATION SOCIETIES)

#### 8.1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ<sup>154</sup>

Οι Νηογνώμονες είναι οργανισμοί που έχουν ως έργο τους την αύξηση της ασφάλειας της ζωής και της ιδιοκτησίας στη θάλασσα μέσω της εξασφάλισης υψηλών τεχνικών προδιαγραφών στο σχεδιασμό, την κατασκευή και τη συντήρηση των πλοίων. Είναι μη κερδοσκοπικοί οργανισμοί, που δεν διανέμουν κέρδη αλλά εξαρτούν τη λειτουργία τους από τις πληρωμές των πελατών τους. Παρά τη σπουδαιότητα τους οι νηογνώμονες δεν έχουν ρυθμιστικό ρόλο. Δεν απαιτείται από ένα πλοιοκτήτη να αποκτήσει πιστοποιητικό κλάσης, όμως παρόλα αυτά το πιστοποιητικό είναι απαραίτητο για να ασφαλιστεί. Αρμοδιότητα των νηογνώμωνων είναι:

- Ο καθορισμός των κανόνων βάσει των οποίων γίνεται η ταξινόμηση των πλοίων σε κλάσεις. Οι κανόνες αυτοί τελούν υπό διαρκή αναθεώρηση ούτως ώστε να ανταποκρίνονται πάντοτε προς τις σύγχρονες τεχνολογικές απαιτήσεις.
- Η έγκριση των σχεδίων και των προδιαγραφών των πλοίων που πρόκειται να ναυπηγηθούν και η μέσω των επιθεωρητών παρακολούθηση της διαδικασίας ναυπήγησης ώστε το πλοίο να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις των σχετικών κανονισμών.
- Η ειδική επιθεώρηση πλοίων (special survey) σε συγκεκριμένο χρόνο.
- Η έκδοση πιστοποιητικών ασφάλειας, τα οποία χορηγούνται μετά το τέλος της ναυπήγησης και μετά από κάθε επιθεώρηση.
- Η δημοσίευση ετήσιων καταλόγων και στατιστικών πληροφοριών που αφορούν όλο το φάσμα της ναυτιλιακής δραστηριότητας.
- Έρευνα με σκοπό τη βελτιστοποίηση στην κατασκευή των πλοίων ή των μηχανών τους με στόχο την επίτευξη υψηλότερων προτύπων ασφαλείας.

---

<sup>154</sup> Θεοτοκάς, 2000 -2001

Οι νηογνώμονες συμμετέχουν στο έργο του ΙΜΟ σαν τεχνικοί σύμβουλοι με βασική λειτουργία την διενέργεια επιθεωρήσεων και τη πιστοποίηση συμμόρφωσης των πλοίων και των ναυτλιακών επιχειρήσεων προς τις Συνθήκες και τους Κώδικες του ΙΜΟ. Οι Συνθήκες και οι Κώδικες συνήθως ορίζουν επιθεωρήσεις και έκδοση πιστοποιητικών για τη συμμόρφωση. Τα περισσότερα κράτη μέλη και οι πλοιοκτήτριες εταιρείες εξουσιοδοτούν τους νηογνώμονες να αναλάβουν τον έλεγχο και τη πιστοποίηση για λογαριασμό τους.

## 8.2 ΒΑΣΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΤΗΣ ΕΕ ΠΟΥ ΔΙΕΠΕΙ ΤΟΥΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ

Οι πρώτες Κοινοτικές δράσεις αναφορικά με τους νηογνώμονες εισήχθησαν με την υιοθέτηση της Οδηγίας 94/57<sup>155</sup> σχετικά με τους κοινούς κανόνες και τα πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτλιακών αρχών. Μέσω της Οδηγίας αυτής υπάρχουν πλέον "αναγνωρισμένοι" οργανισμοί επιθεώρησης, με βάση την αξιοπιστία τους και τα επαγγελματικά χαρακτηριστικά τους, οι οποίοι έχουν την άδεια να πραγματοποιούν τον έλεγχο των πλοίων και να πιστοποιούν την αξιοπλοΐα τους, εξ ονόματος των κρατών μελών.

Μετέπειτα, η υιοθέτηση της "δέσμης μέτρων Erika I" έφερε τροποποιήσεις στη Οδηγία. Με αυτόν το τρόπο υιοθετήθηκε η Οδηγία 2001/105<sup>156</sup> η οποία και τροποποίησε την Οδηγία 94/57. Πλέον, οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί πληρούν αυστηρότερα κριτήρια ποιότητας, συμπεριλαμβανομένης της υποχρέωσης τους να ακολουθούν ορισμένες διαδικασίες σε περίπτωση όπου ένα πλοίο αλλάζει νηογνώμονα, όπως η διαβίβαση του πλήρους φακέλου του ιστορικού ενός πλοίου στον νέο νηογνώμονα. Επίσης, η Επιτροπή αποκτά δικαίωμα να αναστείλει ή να ανακαλεί, με απλοποιημένη διαδικασία, την αναγνώριση των νηογνώμωνων, οι οποίοι φέρουν την πλήρη ευθύνη σε περίπτωση αμέλειας (Θεοδωρόπουλος, Λεκάκου, Πάλλης, 2006).

---

<sup>155</sup> Οδηγία 1994/54/ΕΚ, της 22ας Νοεμβρίου 1994

<sup>156</sup> Οδηγία 2001/105/ΕΚ, της 19ης Δεκεμβρίου 2001

### 8.3 ΤΡΙΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΑΚΕΤΟ

Με την υιοθέτηση του Τρίτου Νομοθετικού Πακέτου εισήχθησαν και νέες τροποποιήσεις σχετικά με τους νηογνώμονες, αυτές περιελάμβαναν την Οδηγία 2009/15<sup>157</sup> που συνοδεύονταν από τον Κανονισμό αριθ. 391/2009<sup>158</sup>. Ο σκοπός της υιοθέτησης τους ήταν<sup>159</sup>:

- Να γίνουν οι διαδικασίες ελέγχου των νηογνώμωνων πιο αυστηρές και να ενδυναμώσει την Επιτροπή αναφορικά με τη διενέργεια ελέγχων και την επιβολή κυρώσεων.
- Να γίνει η ισχύουσα νομοθεσία πιο ευανάγνωστη και να προσφέρεται στους ενδιαφερομένους μεγαλύτερη ασφάλεια δικαίου.

Η νέα Οδηγία διέπει τις σχέσεις μεταξύ των χωρών της ΕΕ και των αναγνωρισμένων νηογνώμωνων. Ο νέος Κανονισμός περιλαμβάνει καινοτομίες που εισάγονται από την μεταρρύθμιση - το σύστημα αναγνώρισης της ΕΕ, που περιλαμβάνει τη χορήγηση και την ανάκληση, τα κριτήρια αναγνώρισης, τις υποχρεώσεις των αναγνωρισμένων οργανισμών καθώς και των κυρώσεων.

Η γενική κατεύθυνση της μεταρρύθμισης είναι η βελτίωση της ποιότητας του έργου των αναγνωρισμένων νηογνώμωνων, ανεξαρτήτως της σημαίας που φέρουν τα εν λόγω πλοία. Βασίζεται στις αρχές της εταιρικής σχέσης και της αυτορρύθμισης, και περιλαμβάνει τα ακόλουθα μέτρα:

- η δημιουργία ενός ανεξάρτητου συστήματος ποιότητας που θα πιστοποιεί το σύστημα ποιοτικής διαχείρισης τους.
- μεταρρύθμιση του συστήματος κυρώσεων - θα επιβάλλεται πρόστιμο στους αναγνωρισμένους οργανισμούς που δεν καλύπτουν τις προβλεπόμενες απαιτήσεις και σε πιο σοβαρές περιπτώσεις, η αναγνώριση θα αποσύρεται,
- αύξηση της διαφάνειας της λειτουργίας των νηογνώμωνων και τεχνική συνεργασία μεταξύ των εγκεκριμένων φορέων - αμοιβαία αναγνώριση των πιστοποιητικών κλάσης

---

<sup>157</sup> Οδηγία 2009/15/ΕΚ, της 23<sup>ης</sup> Απριλίου 2009

<sup>158</sup> Κανονισμός ΕΚ αρ. 391/2009, της 23<sup>ης</sup> Απριλίου 2009

<sup>159</sup> Third Maritime Safety Package, 2009, "2 -Classification Societies", Summary

εξοπλισμού, υλικών και συστατικών (όποτε αυτό κρίνεται σκόπιμο και πάντα σύμφωνα με το πιο αυστηρό πρότυπο).

Τα αναμενόμενα αποτελέσματα από την υιοθέτηση των μέτρων είναι:

- η ύπαρξη μιας ανεξάρτητης δομής πιστοποίησης που θα ενισχύσει την ποιότητα των επιθεωρήσεων των αναγνωρισμένων νηογνώμωνων (π.χ. θα αποτρέπεται η χρήση πολύ μικρού προσωπικού ή η υπερβολική εμπιστοσύνη στο ναυπηγείο),
- με την επιβολή προστίμων η Επιτροπή μπορεί να διορθώσει λειτουργικές ατέλειες (π.χ. με την επιβολή κυρώσεων που μπορεί να περιλαμβάνουν την επιθεώρηση εκ νέου των πλοίων). Επίσης είναι σε θέση να ενεργεί κατά των παραβάσεων που διαπράττονται από το σύνολο των νηογνώμωνων,
- οι νηογνώμονες δεν θα μπορούν πλέον να δείχνουν κανενός είδους επιείκεια.
- η αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης θα αναγκάσει τους κατασκευαστές στην εφαρμογή των πλέον αυστηρότερων προτύπων ώστε να εξασφαλιστεί η πρόσβασή τους στην αγορά.

#### 8.4 ΥΠΟ ΤΟΝ EMSA

Όπως είδαμε, η βασική νομοθεσία της Ένωσης που ασχολείται με τους νηογνώμονες είναι ο Κανονισμός αριθ. 391/2009 της Οδηγίας 2009/15 (όπως τροποποιήθηκε μετά την καταστροφή του Erika). Σύμφωνα με αυτό, η Επιτροπή αξιολογεί κάθε έναν από τους 13 αναγνωρισμένους νηογνώμονες της ΕΕ μία φορά κάθε δύο χρόνια. Έχει ανατεθεί στον EMSA για λογαριασμό της Επιτροπής η διεξαγωγή των αναγκαίων αυτών ελέγχων. Ως εκ τούτου, ο EMSA διοργανώνει μια σειρά επιθεωρήσεων ανά έτος ενώ παράλληλα οι αρμοδιότητες της περιλαμβάνουν επισκέψεις σε πλοία με σκοπό τον έλεγχο της απόδοσης του νηογνώμονα. Ο EMSA επίσης διεξάγει τους απαραίτητους ελέγχους κάθε φορά που η Επιτροπή πρέπει να αξιολογήσει κάποιον νηογνώμονα προκειμένου για την αναγνώριση του από την ΕΕ έπειτα από απαίτηση ενός ή περισσότερων κρατών μελών<sup>160</sup>.

---

<sup>160</sup> <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/assessment-of-classification-societies.html>

Αξίζει να σημειωθεί ότι παρόλο που υπάρχουν περισσότεροι από 50 νηογνώμονες που δραστηριοποιούνται σε αυτόν τον τομέα σε ολόκληρο τον κόσμο, μόνο 13 νηογνώμονες έχουν αναγνωριστεί επί του παρόντος από την Ευρωπαϊκή Ένωση, αυτοί είναι:

- American Bureau of Shipping (ABS)
- Bureau Veritas (BV)
- China Classification Society (CCS)
- Det Norske Veritas (DNV)
- Germanischer Lloyd (GL)
- Korean Register of Shipping (KR)
- Lloyd's Register of Shipping (LR)
- Nippon Kaiji Kyokai (NK)
- Polish Register of Shipping (PRS)
- Registro Internacional Naval (Rinave, recognition for Portugal only)
- Registro Italiano Navale (Rina)
- Russian Maritime Register of Shipping (RS)

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9<sup>ο</sup>

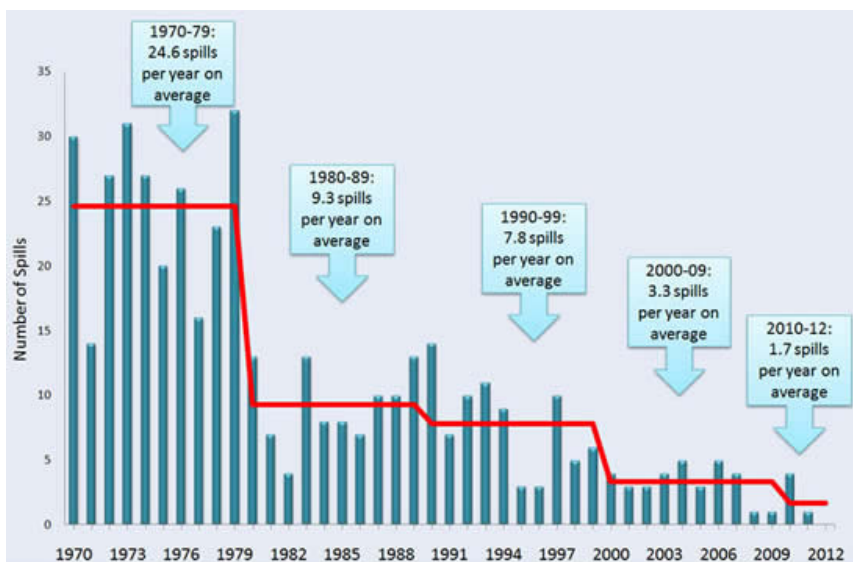
### ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΕΕ ΠΟΥ ΑΝΑΠΤΥΣΣΟΝΤΑΙ ΓΙΑ ΤΟ 2018

#### 9.1 ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ

Σκοπός του κεφαλαίου αυτού είναι να παρουσιάσει τους στρατηγικούς στόχους με χρονικό ορίζοντα το 2018, που αναπτύσσονται από την ΕΕ αναφορικά με τους τομείς που περιγράφηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια. Ωστόσο, κρίνεται απαραίτητο σε αυτό το σημείο να εξετάσουμε πώς επηρέασαν οι κανόνες που υιοθετήθηκαν, τόσο σε παγκόσμιο όσο και σε κοινοτικό επίπεδο, τα ναυτικά ατυχήματα και την πρόληψη της ρύπανσης κυρίως μέσω της έκχυσης πετρελαίου στην θάλασσα.

Από το διάγραμμα που ακολουθεί μπορεί κανείς εύκολα να παρατηρήσει ότι ο αριθμός των μεγάλων πετρελαιοκηλίδων έχει μειωθεί σημαντικά μέσα στην πάροδο του χρόνου.

Διάγραμμα 6 - Απεικόνιση του αριθμού των πετρελαιοκηλίδων, μεγαλύτερων των 7 τόνων



Πηγή: <http://www.itopf.com/information-services/data-and-statistics/statistics/#TOP>



Από άποψη χαμένων ζωών τα δεδομένα του ΙΜΟ παρουσιάζονται στον πίνακα που ακολουθεί. Τα στοιχεία του

Πίνακας 4 - Αναλογία των ζωών που χάθηκαν (ναυτικοί, αλιείς και επιβάτες) που οφείλονται σε ατυχήματα και συμβάντα που σχετίζονται με την ασφάλεια των πλοίων που υπόκεινται σε συμβάσεις του ΙΜΟ, ως προς τον συνολικό αριθμό των ανθρώπινων ζωών σε κίνδυνο

	2006	2007	2008	2009	2010
<b>IHS Fairplay lives lost all ships</b>	1,825	525	1,160	699	250
Estimated amount of seafarers	1,232,000	1,277,000	1,246,200	1,266,200	1,371,000
Estimated total number of ferry passengers	1,629,573,558	1,681,931,684	n/a	n/a	2,056,062,948
Estimated total number of cruise passengers	16,927,718	17,857,711	n/a	n/a	20,775,922
Estimated total number of passengers	1,646,501,276	1,699,789,395	1,913,962,859	2,155,122,179	2,076,838,870
<b>Total amount of passengers and crew</b>	1,647,733,276	1,701,066,395	1,915,209,059	2,156,388,379	2,078,209,870
<b>Ratio best estimate</b>	1.11E-06	3.09E-07	6.06E-07	3.24E-07	1.20E-07

Πηγή: ΙΜΟ, 2012, "International Shipping Facts and Figures – Information Resources on Trade, Safety, Security, Environment", Maritime Knowledge Center

Και σε Κοινοτικό επίπεδο φαίνεται ότι υιοθέτηση των κανόνων έχει συμβάλει καθοριστικά στην μείωση των ναυτικών ατυχημάτων και στην περιορισμό της ρύπανσης από την έκχυση πετρελαίου. Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει τα δεδομένα.

Πίνακας 5 - Συνολικός αριθμός πετρελαιοκηλίδων σε ευρωπαϊκά ύδατα, 1970-2011

PERIOD	Number of 7 to 700 tonnes	Number of over 700 tonnes	Tonnes of oil split
2011	4	1	1 000
2010	4	4	12 000
2009	7	1	2 000
2008	8	1	3 000
2007	13	4	18 000
2006	13	5	23 000
2005	22	3	18 000
2004	17	5	16 000
2003	17	4	42 000
2002	13	3	67 000
2001	17	3	8 000
2000	21	4	14 000
1990-1999 (avge per year)	28	8	113 700
1980-1989 (avge per year)	36	9	117 700
1970-1979 (avge per year)	54	25	317 400

Πηγή: European Commission, 2012, EU Transport in Figures, Statistical Pocketbook

Τέλος, όμοια παρουσιάζονται και τα δεδομένα σε επίπεδο χαμένων ζώων σε ευρωπαϊκά ύδατα. Τα δεδομένα παρουσιάζουν σε γενικές γραμμές πτωτική πορεία. Παρουσιάζονται στον πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 6 - Αριθμός χαμένων ζώων στα ευρωπαϊκά ύδατα, 2007 -2010

Lives Lost by Ship Type	2007	2008	2009	2010
Cargo Ships	20	24	19	17
Tankers	3	9	2	5
Container Ships	0	2	1	0
Passenger Ships	10	6	4	7
Fishing Vessels	31	30	16	20
Other Vessel Types	18	11	10	12
<b>Total</b>	<b>82</b>	<b>82</b>	<b>52</b>	<b>61</b>

Πηγή: EMSA, 2010, Maritime Accident Review

## 9.2 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΤΗΣ ΕΕ ΓΙΑ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΜΕΧΡΙ ΤΟ 2018

Για την Ευρώπη, η ναυτιλία υπήρξε ένα από τα βασικά εφαλτήρια για την οικονομική ανάπτυξη και την ευημερία, καθ' όλη τη διάρκεια της ιστορίας της. Οι υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών έχουν ουσιώδη σημασία, διότι συνδράμουν την ευρωπαϊκή οικονομία και τις ευρωπαϊκές εταιρείες στον παγκόσμιο ανταγωνισμό. Επιπλέον, η ναυτιλία και όλοι οι συναφείς ναυτιλιακοί κλάδοι αποτελούν σημαντική πηγή εισοδήματος και θέσεων απασχόλησης στην Ευρώπη.

Η ανάλυση που προηγήθηκε στα προηγούμενα κεφάλαια και η υιοθέτηση των διαφόρων κανόνων παρουσιάζει την σημαντικότητα που διαδραματίζει η ασφάλεια για την ΕΕ. Το 2009 η Επιτροπή εξέδωσε Ανακοίνωση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών για τους "Στρατηγικούς στόχους και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018"<sup>161</sup>.

Σκοπός της παρούσας ανακοίνωσης είναι να παρουσιάσει τους κύριους στρατηγικούς στόχους για το ευρωπαϊκό σύστημα θαλάσσιων μεταφορών μέχρι το 2018 και να επισημάνει βασικούς τομείς δράσης, όπου οι δράσεις της ΕΕ θα ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητα του τομέα, βελτιώνοντας ταυτοχρόνως τις περιβαλλοντικές επιδόσεις του.

Για τις ανάγκες της παρούσης μελέτης, παρακάτω θα παρουσιαστούν οι δράσεις που προωθούνται και οι στρατηγικοί στόχοι της ΕΕ αναφορικά με τις κατηγορίες που παρουσιάστηκαν στα προηγούμενα τμήματα της μελέτης.

### *9.2.1 ΤΟΜΕΑΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΙ ΠΟΡΟΙ*

Κατά τις τελευταία έτη, στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών έχουν δημιουργηθεί πολλές θέσεις απασχόλησης, άμεσα και έμμεσα. Περίπου 70% των θέσεων απασχόλησης στους ναυτιλιακούς κλάδους είναι θέσεις έντασης γνώσεων και υψηλής ποιότητας στην ξηρά. Η αυξανόμενη έλλειψη επαγγελματιών της ναυτιλίας, αξιωματικών και κατωτέρων πληρωμάτων

---

<sup>161</sup> COM (2009) 8 Τελικό

ενέχει τον κίνδυνο να χαθεί η κρίσιμη μάζα ανθρώπινων πόρων που στηρίζει την ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών ναυτιλιακών κλάδων εν γένει.

Υπάρχει γνήσιο ενδιαφέρον από την ΕΕ να τονίσει στους Ευρωπαίους την ελκυστικότητα των ναυτικών επαγγελμάτων, με δράσεις στις οποίες συμπράττουν, ανάλογα με την περίπτωση, η Επιτροπή, τα κράτη μέλη και οι ίδιοι οι κλάδοι.

Οι κοινοτικές δράσεις πρέπει να στοχεύουν, ιδίως, στα εξής:

- Θέσπιση θετικών μέτρων που διευκολύνουν τις προοπτικές δια βίου σταδιοδρομίας στα συμπλέγματα ναυτιλιακών φορέων, που δίδουν ιδιαίτερη βαρύτητα στην ανάπτυξη προηγμένων δεξιοτήτων και προσόντων των Ευρωπαίων αξιωματικών, ώστε να βελτιώσουν τις προοπτικές απασχόλησής τους, και που εξασφαλίζουν ότι τα κατώτερα πληρώματα μπορούν να έχουν καλή εξέλιξη σταδιοδρομίας ώστε να γίνουν αξιωματικοί.
- Ενίσχυση της εικόνας της ναυτιλίας και της ναυτικής σταδιοδρομίας, βελτίωση της επίγνωσης των ευκαιριών απασχόλησης, διευκόλυνση της κινητικότητας του εργατικού δυναμικού στα συμπλέγματα ναυτιλιακών φορέων σε όλη την Ευρώπη και ενθάρρυνση των βέλτιστων πρακτικών στις εκστρατείες προώθησης και προσλήψεων.
- Υποστήριξη των εργασιών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) και της Παγκόσμιας Οργάνωσης Εργασίας (ΙΛΟ)
- Περαιτέρω ενέργειες με βάση την ανακοίνωση της Επιτροπής για την Επανεξέταση του κανονιστικού κοινωνικού πλαισίου για περισσότερες και καλύτερες ναυτικές θέσεις εργασίας στην ΕΕ.
- Προώθηση της καλύτερης χρήσης των τεχνολογιών πληροφοριών και επικοινωνιών (ΤΠΕ) για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στη θάλασσα. Υποστήριξη της διάθεσης δορυφορικών ευρυζωνικών επικοινωνιών σε τομείς όπως η υγειονομική περίθαλψη στα πλοία, η μάθηση εξ αποστάσεως, και οι προσωπικές επικοινωνίες.
- Εφαρμογή μέτρων απλούστευσης, ώστε να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος των πλοιάρχων και των ανώτερων αξιωματικών στα πλοία.

Εν προκειμένω, χρειάζεται να επιτευχθεί η σωστή ισορροπία μεταξύ των όρων απασχόλησης των Ευρωπαίων ναυτικών και της ανταγωνιστικότητας του ευρωπαϊκού στόλου. Θα συσταθεί μια ειδική επιχειρησιακή ομάδα, με αποστολή να επισημάνει τρόπους για την επίτευξη αυτού του στόχου.

Η διατήρηση υψηλών προτύπων εκπαίδευσης και των επαγγελματικών ικανοτήτων των πληρωμάτων είναι απαραίτητη προκειμένου οι ναυτιλιακές δραστηριότητες να πληρούν τις απαιτήσεις ασφάλειας και σεβασμού προς το περιβάλλον. Επομένως, είναι ανάγκη η ΕΕ και τα κράτη μέλη της να προβλέψουν το ενδεδειγμένο πλαίσιο για την παροχή εκπαίδευσης και κατάρτισης των πληρωμάτων, με μέτρα που αποσκοπούν, ιδίως, στα εξής:

- Εξασφάλιση πλήρους επιβολής των διεθνών και κοινοτικών απαιτήσεων βάσει της Διεθνούς Σύμβασης «περί προτύπων εκπαίδευσης των ναυτιλλομένων, πιστοποιητικών ικανότητας και τηρήσεως των βαρδιών (STCW)», από όλες τις χώρες που χορηγούν πιστοποιητικά ικανότητας των ναυτικών.
- Ουσιαστική συμβολή στην αναθεώρηση της Σύμβασης STCW, χρησιμοποιώντας τα κοινοτικά νομοθετικά μέσα προκειμένου να εξασφαλιστεί τόσο η ταχεία θέση σε ισχύ της αναθεωρημένης σύμβασης, όσο και η αποτελεσματική εφαρμογή και επιβολή της.
- Προώθηση της συνεργασίας μεταξύ των ευρωπαϊκών ιδρυμάτων ναυτικής εκπαίδευσης για την αναβάθμιση των ικανοτήτων των ναυτικών και την προσαρμογή των αναγκαίων προϋποθέσεων στις σημερινές απαιτήσεις του ναυτιλιακού κλάδου (υπερσύγχρονα πλοία, ΤΠΕ και ασφάλεια).
- Σύμπραξη με τα εκπαιδευτικά ιδρύματα και τον κλάδο, με σκοπό την καθιέρωση «ναυτικών πιστοποιητικών αριστείας» (ευρωπαϊκές ναυτικές μεταπτυχιακές σπουδές), που μπορούν ακόμη και να υπερβαίνουν τις απαιτήσεις της STCW. Στο πλαίσιο αυτό, θα μπορούσε να εξεταστεί η δημιουργία ενός δικτύου κέντρων αριστείας για τη ναυτική κατάρτιση στην Ευρώπη (Ευρωπαϊκή Ναυτική Ακαδημία).
- Πρόβλεψη, για την εκπαίδευση των αξιωματικών, ενός συστήματος τύπου «Έρασμος» για ανταλλαγές μεταξύ των ιδρυμάτων ναυτικής κατάρτισης των κρατών μελών.
- Προώθηση, από κοινού με τον κλάδο, όπου χρειάζεται με την παροχή κινήτρων, την πρόβλεψη θέσεων ασκουμένων δοκίμων στα πλοία, κατά τη διάρκεια των σπουδών τους σε ευρωπαϊκά ινστιτούτα κατάρτισης.

Όσον αφορά τις συνθήκες εργασίας, η πρώτη προτεραιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι να εξασφαλίσει την εφαρμογή της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας του 2006 του ILO, προκειμένου να βελτιωθούν οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης στα πλοία.. Οι ενέργειες της ΕΕ και των κρατών μελών της πρέπει να αποσκοπούν στα εξής:

- Προώθηση της ανάπτυξης ενός πλαισίου βάσει στόχων για την ασφαλή επάνδρωση των πλοίων, με το οποίο να αντιμετωπίζεται, σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο, το ζήτημα της κόπωσης και των κατάλληλων συνθηκών τήρησης φυλακών.
- Προώθηση και στήριξη της έρευνας που ασχολείται με τον ανθρώπινο παράγοντα, το οποίο είναι πολύπλοκο και πολυδιάστατο ζήτημα, που επηρεάζει την καλή διαβίωση των ανθρώπων στη θάλασσα, συχνά με άμεσες συνέπειες στη θαλάσσια ασφάλεια και την περιβαλλοντική προστασία.
- Εξέταση του ενδεχομένου λήψης μέτρων για τη βελτίωση της υγειονομικής περίθαλψης στα πλοία.

### 9.2.2 ΤΟΜΕΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Τα τελευταία χρόνια, οι ευρωπαϊκές δημόσιες υπηρεσίες εμπορικής ναυτιλίας και ο ευρωπαϊκός ναυτιλιακός κλάδος έχουν καταβάλει αξιοσημείωτες προσπάθειες για τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των θαλάσσιων μεταφορών. Έχει ενισχυθεί το ρυθμιστικό πλαίσιο της ΕΕ και έχει αυξηθεί η συνεργασία με τα κράτη μέλη, προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα διάφορα ζητήματα που σχετίζονται με το περιβάλλον. Οι προσπάθειες αυτές πρέπει να συνεχιστούν. Η Επιτροπή, τα κράτη μέλη και ο ευρωπαϊκός ναυτιλιακός κλάδος πρέπει να συνεργαστούν, έχοντας ως μακροπρόθεσμο στόχο τις θαλάσσιες μεταφορές «χωρίς απόβλητα και χωρίς εκπομπές». Για την επίτευξη αυτού του στόχου, οι κυριότερες προτεραιότητες πρέπει να είναι οι εξής:

*Αναφορικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίων:*

Ενίσχυση της νομοθεσίας της ΕΕ σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, με τη βελτίωση των ρυθμίσεων εφαρμογής. Εν προκειμένω, εξασφάλιση τόσο διάθεσης επαρκών εγκαταστάσεων, όσο και διοικητικών διαδικασιών για την εξυπηρέτηση της αναμενόμενης αύξησης της κυκλοφορίας.

Αναφορικά με την μείωση της περιεκτικότητας σε θείο στα καύσιμα των πλοίων:

Επίβλεψη της ομαλής εφαρμογής των τροποποιήσεων που εγκρίθηκαν από τον ΙΜΟ, τον Οκτώβριο του 2008, στο παράρτημα VI της MARPOL, προκειμένου να μειωθούν οι εκπομπές οξειδίων του θείου και οξειδίων του αζώτου από τα πλοία. Περιλαμβάνεται η αξιολόγηση για το ποιες ευρωπαϊκές θαλάσσιες περιοχές (επί του παρόντος τρεις είναι αυτές οι περιοχές: η Βαλτική Θάλασσα, η Βόρεια Θάλασσα και η Μάγνη) μπορούν να χαρακτηριστούν «περιοχές ελέγχου των εκπομπών», η διάθεση κατάλληλων καυσίμων και ο αντίκτυπος στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

Αναφορικά με τα θερμοκηπικά αέρια:

- Εξασφάλιση σταθερής προόδου για την υιοθέτηση συνεκτικής και σφαιρικής προσέγγισης για τη μείωση των εκπομπών θερμοκηπιακών αερίων από τη διεθνή ναυτιλία, με συνδυασμό τεχνικών, επιχειρησιακών και σε επίπεδο αγοράς μέτρων.
- Στενή συνεργασία με τον ΙΜΟ για τον περιορισμό ή τη μείωση των εκπομπών θερμοκηπιακών αερίων από τα πλοία, σε παγκόσμιο επίπεδο. Τα υποχρεωτικά μέτρα μείωσης πρέπει να εφαρμόζονται για όλα τα πλοία του παγκόσμιου στόλου. Σήμερα, περισσότερο από το 75% του παγκόσμιου στόλου είναι νηολογημένο σε χώρες που δεν έχουν υπογράψει το Πρωτόκολλο του Κιότο.

Άλλες δράσεις:

- Ανάλυση δράσεων σχετικά με την ανακύκλωση των πλοίων και την μελλοντική εφαρμογή Σύμβασης Χονγκ Κονγκ<sup>162</sup>.
- Προώθηση εναλλακτικών λύσεων ενεργειακής τροφοδότησης στους λιμένες, όπως είναι η ηλεκτροδότηση από την ξηρά. Ως πρώτο βήμα, η Επιτροπή θα προτείνει, περιορισμένης χρονικής διάρκειας, φορολογική απαλλαγή της ηλεκτροδότησης από την ξηρά στην επικείμενη αναθεώρηση της οδηγίας για τη φορολόγηση της ενέργειας

---

<sup>162</sup> Σχετικά με αυτό η Επιτροπή εξέδωσε Πρόταση (COM (2013) 120 Τελικό) με την οποία απαιτείται από τα κράτη μέλη να επικυρώσουν ή να προσχωρήσουν στην Διεθνή Σύμβαση Χονγκ Κονγκ για την ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθή ανακύκλωση πλοίων, 2009, προς το συμφέρον της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

ορολογία της ενέργειας, και θα διαμορφώσει εκτενές πλαίσιο κινήτρων και κανονιστικών ρυθμίσεων<sup>163</sup>.

- Προώθηση ενός Ευρωπαϊκού συστήματος περιβαλλοντικής διαχείρισης για τις θαλάσσιες μεταφορές, το οποίο θα στοχεύει στη συνεχή βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων της ναυτιλίας· εξέταση της διαφοροποίησης των τελών νηολόγησης, των λιμενικών τελών και λοιπών επιβαρύνσεων, με σκοπό την επιβράβευση των προσπαθειών για οικολογικότερη ναυτιλία.

### 9.2.3 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ

Με ορίζοντα το έτος 2018, πρέπει να ενισχυθούν οι δυνατότητες του ευρωπαϊκού συστήματος θαλάσσιων μεταφορών, με τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης πληροφοριών, το οποίο να δώσει τη δυνατότητα αναγνώρισης, παρακολούθησης, εντοπισμού και αναφοράς όλων των πλοίων που βρίσκονται στη θάλασσα ή στις εσωτερικές πλωτές οδούς, προς και από ευρωπαϊκούς λιμένες, ή που διασχίζουν ή προσεγγίζουν στενά τα ύδατα της ΕΕ.

Το σύστημα αυτό θα αποτελεί μέρος της πρωτοβουλίας για την ηλεκτρονική ναυτιλία (e-Maritime) και να εξελιχθεί σε ένα ολοκληρωμένο ευρωπαϊκό σύστημα για την παροχή ηλεκτρονικών υπηρεσιών στα διάφορα επίπεδα της αλυσίδας μεταφορών. Για τον σκοπό αυτό, το σύστημα πρέπει να έχει δυνατότητα διεπαφής με το σύστημα ηλεκτρονικών φορτίων (e-Freight), το σύστημα ηλεκτρονικών τελωνείων (e-Customs) και με το Σύστημα Ευφυών Μεταφορών<sup>10</sup>, ώστε οι χρήστες να έχουν δυνατότητα εντοπισμού και ιχνηλασιμότητας του φορτίου, όχι μόνον κατά το θαλάσσιο τμήμα της διαδρομής, αλλά και σε όλους τους τρόπους μεταφοράς, σε γνήσιο πλαίσιο διατροπικότητας.

Σε ευρύτερο πλαίσιο, αξιοποιώντας τους ήδη διαθέσιμους πόρους, όπως τα AIS, LRIT, SafeSeaNet ή CleanSeaNet, ή εκείνους που βρίσκονται σε στάδιο ανάπτυξης, όπως το Galileo<sup>164</sup>

---

<sup>163</sup> Τα πρώτα βήματα στον τομέα αυτό έχουν πραγματοποιηθεί και σχετικές πληροφορίες περιγράφονται στο COM (2013) 475 Τελικό

<sup>164</sup> Το πρόγραμμα Galileo αποτελεί ευρωπαϊκή πρωτοβουλία για ένα παγκόσμιο σύστημα δορυφορικής πλοήγησης, παρέχοντας μια εξαιρετικά ακριβή και εγγυημένη υπηρεσία ως προς παγκόσμιο εντοπισμό θέσης υπό πολιτικό έλεγχο. Το πλήρες σύστημα θα αποτελείται από 30 δορυφόρους και τη σχετική



και το GMES, και λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη για πλήρη ανάπτυξη του EUROSUR<sup>165</sup>, η ΕΕ πρέπει να προωθήσει τη δημιουργία μιας πλατφόρμας προκειμένου να εξασφαλιστεί η σύγκλιση των τεχνολογιών θαλάσσης, ξηράς και διαστήματος, η ακεραιότητα των εφαρμογών, καθώς και κατάλληλη διαχείριση και έλεγχος των πληροφοριών, σε βάση «γνώση των αναγκαίων». Πρέπει να προωθηθεί η συνεργασία μεταξύ στρατιωτικού και μη στρατιωτικού τομέα, προκειμένου να αποφευχθεί η αλληλεπικάλυψη.

Η Επιτροπή εργάζεται επίσης για τη δημιουργία ολοκληρωμένου διασυνοριακού και διατομεακού ευρωπαϊκού συστήματος παρακολούθησης. Ένας από τους βασικούς του στόχους είναι η διαμόρφωση δικτύων ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των εθνικών αρχών, με σκοπό να αυξηθεί η διαλειτουργικότητα των δραστηριοτήτων παρακολούθησης, να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα των εργασιών στη θάλασσα και να διευκολυνθεί η εφαρμογή της σχετικής κοινοτικής νομοθεσίας και των σχετικών κοινοτικών πολιτικών.

### 9.3 ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΚΗΝΗ

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει, εδώ και πολύ καιρό, αναλάβει δέσμευση για ανοικτό και ισότιμο ανταγωνισμό στη ναυτιλία, όπως και για ποιοτική ναυτιλία. Εξ ου και η στήριξή της στις εργασίες των ειδικών διεθνών οργανισμών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών καθώς και το ισχυρό και αναπτυσσόμενο δίκτυο διμερών συμφωνιών και διαλόγου στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών με βασικούς ναυτιλιακούς και εμπορικούς εταίρους. Η ύπαρξη συντονισμένης δράσης σε ευρωπαϊκό επίπεδο θα βοηθήσει σημαντικά προς την κατεύθυνση αυτή.

Επιπλέον, η Επιτροπή και τα κράτη μέλη πρέπει να καταβάλουν κοπιώδεις προσπάθειες και να συνεργαστούν με σκοπό να επιτύχουν όλους τους στόχους των ευρωπαϊκών πολιτικών για τη θαλάσσια ασφάλεια, μέσω διεθνών πράξεων που θα έχουν συμφωνηθεί στο πλαίσιο του ΙΜΟ. Εάν, όμως αποτύχουν οι διαπραγματεύσεις του ΙΜΟ, τότε η ΕΕ, ως πρώτο βήμα εν αναμονή ευρύτερης διεθνούς συμφωνίας, θα πρέπει να λάβει το προβάδισμα στην εφαρμογή μέτρων για

---

υποδομή εδάφους. Το Galileo θα είναι διαλειτουργικό με το GPS και άλλα παγκόσμια συστήματα δορυφορικής πλοήγησης.

<sup>165</sup> Ευρωπαϊκό Σύστημα επιτήρησης συνόρων

ζητήματα που έχουν ιδιαίτερη σημασία για την ΕΕ, λαμβάνοντας υπόψη το διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον.

Για να λειτουργούν τα κράτη μέλη της ΕΕ ως αποτελεσματική ομάδα, που μπορεί να βασίζεται σε ισχυρούς επιμέρους παίκτες, απαιτείται να ενισχυθεί η αναγνώριση και η εμφάνιση της ΕΕ στο πλαίσιο του ΙΜΟ, με την επισημοποίηση του ευρωπαϊκού μηχανισμού συντονισμού και με την παραχώρηση στην ΕΕ επίσημου καθεστώτος παρατηρητή, αν όχι πλήρους μέλους του εν λόγω οργανισμού. Αυτό δεν θα επηρεάσει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των κρατών μελών της ΕΕ υπό την ιδιότητά τους ως συμβαλλομένων μερών του ΙΜΟ.

Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη πρέπει να επιδιώξουν την καθιέρωση ενός καλύτερου μηχανισμού για την ταχεία επικύρωση των συμβάσεων του ΙΜΟ σε παγκόσμιο επίπεδο, συμπεριλαμβανομένης της εξέτασης της δυνατότητας να αντικατασταθεί η επικύρωση βάσει της σημαίας από επικύρωση βάσει του στόλου, όπως καθορίζεται από τη χώρα της έδρας.

Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη πρέπει να συνεργαστούν με τους ναυτιλιακούς και τους εμπορικούς εταίρους, για να εξασφαλίσουν σύγκλιση απόψεων στον ΙΜΟ. Οι προσπάθειες της ΕΕ για διεθνή συνεργασία πρέπει να οδηγήσουν στην καθιέρωση ενός μηχανισμού που να εξασφαλίζει την πραγματική επιβολή διεθνούς συμφωνημένων κανόνων από όλα τα κράτη σημαίας και παράκτια κράτη στον κόσμο.

#### 9.4 Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΔΡΑΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Για την Ευρώπη, η ναυτιλία υπήρξε ένα από τα βασικά εφευρήματα για την οικονομική ανάπτυξη και την ευημερία, καθ' όλη τη διάρκεια της ιστορίας της. Οι υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών έχουν ουσιώδη σημασία, διότι συνδράμουν την ευρωπαϊκή οικονομία και τις ευρωπαϊκές εταιρείες στον παγκόσμιο ανταγωνισμό.

Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα και τα κράτη μέλη της έχουν ισχυρό κοινό συμφέρον να προωθήσουν την από κάθε άποψη ασφαλή και αποδοτική ενδοευρωπαϊκή και διεθνή ναυτιλία σε καθαρούς ωκεανούς και θάλασσες, την μακροπρόθεσμη ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας και των συναφών ναυτιλιακών κλάδων στις παγκόσμιες αγορές, και την προσαρμογή ολόκληρου του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών στις προκλήσεις του 21ου αιώνα.

Η ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών ναυτιλιακών κλάδων, και η ικανότητά τους να αντιμετωπίζουν τις προκλήσεις που αφορούν το περιβάλλον, την ενέργεια, την ασφάλεια και τον ανθρώπινο παράγοντα επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από τις προσπάθειες για έρευνα και καινοτομία, οι οποίες πρέπει να ενθαρρυνθούν περαιτέρω. Για τον λόγο αυτό, η ΕΕ επιθυμεί να είναι παγκόσμιος πρωτοπόρος στην θαλάσσια έρευνα και καινοτομία.

Οι σημερινές προκλήσεις αντιπροσωπεύουν σημαντικές ευκαιρίες για την ανάπτυξη και αποτελεσματικότητα του κλάδου. Δεδομένου ότι οι τελικοί χρήστες επικεντρώνονται όλο και περισσότερο στο επίπεδο «οικολογικότητας» των εταιρειών σε ολόκληρη την εφοδιαστική αλυσίδα, οι δε φορτωτές ζητούν περιβαλλοντικά ορθές μεταφορές, η βιωσιμότητα και η κοινωνική υπευθυνότητα των εταιρειών κερδίζουν συνεχώς έδαφος ως παράγοντες ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος.

Στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών υπάρχει ευρύ περιθώριο για βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των πλοίων, τη μείωση των περιβαλλοντικών τους επιπτώσεων, την ελαχιστοποίηση των κινδύνων ατυχημάτων και την παροχή καλύτερης ποιότητας ζωής στη θάλασσα. Αυξάνεται συνεχώς η ανάγκη για κατάλληλα εργαλεία επιθεώρησης και παρακολούθησης και για την ανάπτυξη προηγμένων τεχνολογικών και περιβαλλοντικών προτύπων.

Η υιοθέτηση όλων των κανόνων που παρουσιάστηκαν στην παρούσα μελέτη και στρατηγικές επιλογές που παρουσιάζονται στην ανακοίνωση για την ευρωπαϊκή ναυτιλία και για το ευρωπαϊκό σύστημα θαλάσσιων μεταφορών, με ορίζοντα το έτος 2018, αντικατοπτρίζουν ένα όραμα για την επίτευξη των εν λόγω στόχων. Οι προτεινόμενες επιλογές στηρίζονται σε μια ολοκληρωμένη προσέγγιση της θαλάσσιας πολιτικής και βασίζονται στις βασικές αξίες της αειφόρου ανάπτυξης, της οικονομικής ανάπτυξης και των ανοικτών αγορών, με ισότιμο ανταγωνισμό και υψηλά περιβαλλοντικά και κοινωνικά πρότυπα.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10<sup>ο</sup>

### ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η ναυτιλία είναι ένας κλάδος ο οποίος συνδέει όλο τον κόσμο. Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν αναπόσπαστο μέρος των διεθνών εμπορικών συναλλαγών, χωρίς τη ναυτιλία η μεταφορά προϊόντων θα ήταν αδύνατη.

Η έντονη θαλάσσια δραστηριότητα οδήγησε στα ναυτικά ατυχήματα τα οποία επέφεραν κινδύνους στον άνθρωπο, το περιβάλλον, τις εταιρίες και τον κλάδο γενικότερα. Έτσι η υιοθέτηση κανόνων ήταν ζωτικής σημασίας και σε δεύτερο επίπεδο η ενοποίηση των κανόνων ναυσιπλοΐας και ασφάλειας ώστε κάθε χώρα να μην έχει τους δικούς της κανόνες.

Η ναυτιλία συμβάλει σημαντικά στην οικονομική ανάπτυξη της Ευρώπης, καθώς οι ευρωπαϊοί πλοιοκτήτες καλύπτουν το 40% του παγκόσμιου στόλου, και ενισχύει τη στρατηγική της θέση και την διαπραγματευτική της δύναμη στους Διεθνείς Οργανισμούς. Συνεπώς θα ήταν αδύνατο να μην αναλάβει δράση για την ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές που έχουν επιπτώσεις στον άνθρωπο, το περιβάλλον, την ανταγωνιστικότητα και τα οικονομικά της συμφέροντα.

Η υιοθέτηση κανόνων βελτίωσε σημαντικά την ασφάλεια στη θάλασσα. Με τη πάροδο του χρόνου έχουν μειωθεί τα ατυχήματα, η ανθρώπινη απώλεια και έχει περιοριστεί η ρύπανση σε διεθνές αλλά και σε κοινοτικό επίπεδο.

Η ενίσχυση της νομοθεσίας σχετικά με τον ανθρώπινο παράγοντα συντέλεσε στην αποφυγή ατυχημάτων. Η έλλειψη των ναυτικών και κυρίως αξιωματικών δημιουργεί ποσοτικά και ποιοτικά προβλήματα αλλά και τα ναυτικά ατυχήματα οφείλονται κατά κύριο λόγο στο ανθρώπινο λάθος. Τα πρότυπα εκπαίδευσης και κατάρτισης έχουν βελτιωθεί, οι συνθήκες εργασίας και η αξιοπρεπής διαβίωση ήταν από τις κύριες προτεραιότητες για την ύπαρξη επαρκούς και αξιόπιστου εργατικού δυναμικού. Κατά τα τελευταία έτη με την ενίσχυση της εικόνας της ναυτικής σταδιοδρομίας έχουν δημιουργηθεί πολλές θέσεις απασχόλησης, άμεσα και έμμεσα. Ναυτικοί με υψηλά επίπεδα κατάρτισης συσχετίζονται με ασφαλή πλοήγηση, αποτελεσματική λειτουργία, καλή συντήρηση του πλοίου και μείωση των θαλάσσιων

ατυχημάτων και της θαλάσσιας ρύπανσης. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι το πρόβλημα της έλλειψης δεν έχει λυθεί και γίνονται προσπάθειες και ενέργειες για την επίλυση διαρκώς. Στη ναυτική παράδοση στηρίζεται η ανταγωνιστικότητα της Ευρώπης.

Όσον αφορά τη προστασία του περιβάλλοντος, παρά το γεγονός ότι η ναυτιλία αποτελεί ένα από τα φιλικότερα προς το περιβάλλον μεταφορικά μέσα, τα μεγάλα ναυτικά ατυχήματα που σχετίζονταν με την έκχυση πετρελαίου ή παραγώγων του, αλλά και η γενικότερη ανησυχία της παγκόσμιας επιστημονικής κοινότητας για το μέλλον του πλανήτη, ανάγκασαν τον κλάδο να λάβει μέτρα αναφορικά με τον τομέα αυτό. Ο EMSA με τα τεχνικά μέσα και εργαλεία που διαθέτει διαδραματίζει σπουδαίο ρόλο για την προστασία του περιβάλλοντος και βοηθά τα συμβαλλόμενα μέρη στην αντιμετώπιση της ρύπανσης (πετρελαιοκηλίδες, επιβλαβείς ουσίες, χημικά και εκπομπές). Έτσι με την υιοθέτηση των μέτρων έχει μειωθεί σε μεγάλο βαθμό η πιθανότητα για διαρροή πετρελαίου αλλά και σε περίπτωση συμβάντος υπάρχει ο μηχανισμός για γρήγορη αντιμετώπιση και περιορισμό της ζημιάς. Η ναυτιλία με τις ογκολογικές δράσεις της καθιστά το πλοίο ακόμα πιο φιλικό στο περιβάλλον προστατεύοντας και το θαλάσσιο περιβάλλον και την ατμόσφαιρα από τις εκπομπές επιβλαβών αερίων.

Οι ισορροπίες στην οικονομία είναι πολύ ευαίσθητες, ένα γεγονός (όπως π.χ. διαρροή πετρελαίου) μπορεί να επηρεάσει την παγκόσμια οικονομία.

Με τα εκσυγχρονισμένα συστήματα που είναι πλέον εξοπλισμένο το πλοίο η ναυσιπλοΐα έχει γίνει σε μεγάλο βαθμό ασφαλής. Η ύπαρξη επικοινωνίας ανά πάσα στιγμή με τη χρήση ηλεκτρονικών μέσων και η παρακολούθηση των πλοίων από τα κράτη μέλη μέσω των συστημάτων εντοπισμού έχουν μειώσει τις συγκρούσεις πλοίων, τα συμβάντα και κατ' επέκταση τα ατυχήματα.

Σήμερα όλο και πιο πολύ τα πλοία κατασκευάζονται και εξοπλίζονται με υψηλής τεχνολογίας συστήματα και οι κανόνες αναβαθμίζονται τακτικά ανάλογα με την ανάπτυξη της ναυπηγικής και λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις και υποδείξεις των νηογνώμωνων.

Η συμμόρφωση των πλοίων με τους κανονισμούς βασίζεται στις επιθεωρήσεις από το κράτος σημαίας, τους νηογνώμονες και στους ελέγχους από PSC. Η έλλειψη αστυνόμευσης και

απαραίτητης συμμόρφωσης στους κανονισμούς είναι ο κύριος συντελεστής που προκαλεί τα ναυτικά ατυχήματα. Πλέον οι επιθεωρήσεις είναι συχνότερες και αυστηρότερες και οι επιθεωρητές είναι πιο καλά εκπαιδευμένοι. Τα πλοία παρουσιάζουν λιγότερες ελλείψεις και το καθεστώς απόπλου είναι αυστηρότερο. Επίσης ένα πολύ βασικό σημείο που αφορά τις επιθεωρήσεις είναι ότι έχει ενισχυθεί ο θεμιτός ανταγωνισμός προς όφελος των εταιριών εκείνων που τηρούν τις διατάξεις για την ασφάλεια στη θάλασσα. Πριν την λήψη των νέων μέτρων τα πλοία των οποίων είχε απαγορευτεί η επίσκεψη σε κοινοτικούς λιμένες ήταν πολύ λιγότερα συγκριτικά με σήμερα.

Είναι προφανές ότι οποιαδήποτε αδράνεια θα οδηγούσε σε ακόμα μεγαλύτερα ναυτικά ατυχήματα με συνέπειες στο περιβάλλον, την ασφάλεια και την οικονομία.

Με όλες αυτές τις δράσεις που αναφέρθηκαν στη παρούσα μελέτη η Ευρωπαϊκή Ένωση στέλνει ένα ηχηρό μήνυμα ότι η υποβαθμισμένη ναυτιλία δεν είναι σε καμία περίπτωση ανεκτή ενώ παράλληλα ενισχύεται το πλαίσιο του θεμιτού ανταγωνισμού.

## Βιβλιογραφία

- Ακούρου, Ε, 2007, "Η εφαρμογή του ISM Code, κόστη και οφέλη στον κλάδο της ναυτιλίας", Διπλωματική Εργασία, Πανεπιστήμιο Πειραιά, Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών στην Ναυτιλία
- Γ.Π. Βλάχος - Α.Β. Αλεξόπουλος, 1995, "Τεχνικο- Οικονομικές απόψεις της θαλάσσιας διακίνησης των αγαθών και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος", Εκδόσεις "Αθ. Σταμούλης" Αθήνα
- Γ.Π.Βλάχος, 1999, "Εμπορική Ναυτιλία και θαλάσσιο περιβάλλον", Εκδόσεις "Αθ. Σταμούλης", Αθήνα
- Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, C 83/47, 30.3.201, ΕΝΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΑΠΟΔΟΣΗ ΤΗΣ ΣΥΝΘΗΚΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ
- Ζερβα Π, 2007, "Η οικονομική διάσταση της θαλάσσιας ρύπανσης από τα ναυτικά ατυχήματα", Διπλωματική Εργασία, Τμήμα Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
- Θεοδωρόπουλος Σ, Λεκάκου Μ, Παλλης Α, 2006, "Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία", Εκδόσεις Τυπωθήτω, Αθήνα
- Θεοτοκάς, Ι, 2000- 2001, "Εισαγωγή στις Ναυτιλιακές Σπουδές", Πανεπιστημιακές Σημειώσεις, Πανεπιστήμιο Αιγαίου.
- IMO, 2012, "International Shipping Facts and Figures – Information Resources on Trade, Safety, Security, Environment", Maritime Knowledge Center
- Καταρέλος, Ε, 2004, "Συστημική προσέγγιση της Ασφάλειας και Ποιότητας των Μεταφορών. Ανάπτυξη της μεθοδολογίας SAFE", Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Αιγαίου
- Κορδαλής, Κ, 2010, Επιπτώσεις της μεταβολής των προδιαγραφών στις εκπομπές πλοίων - τεχνολογίες μείωσης διοξειδίου του θείου, Διπλωματική Εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών
- Σαμπράκος, Ε, 2005, "Σημειώσεις Συνδυασμένων Μεταφορών", Πανεπιστημιακές Σημειώσεις, Πανεπιστήμιο Πειραιώς

- Φελλα, Α, 2012, "Ανθρώπινες Απώλειες από ναυτικά ατυχήματα και κόστος αυτών στην ελληνική ναυτιλία", Διπλωματική Εργασία, Πανεπιστήμιο Πειραιώς.
- Ψαράυτης Χ, Καρύδης Π, Δεσύπρης Ν, Παναγάκος Γ, Βεντικός Ν.Π, "Ο ανθρώπινος παράγοντας ως παράμετρος των ναυτικών ατυχημάτων", Τμήμα Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών, Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου
- Ψαράυτης Χ, Καρύδης Π, Δεσύπρης Ν, Παναγάκος Γ, Βεντικός Ν.Π, "Παράγοντες που επηρεάζουν την ασφάλεια των θαλασσιών μεταφορών", Τμήμα Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών, Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου
- Ψαράυτης Χ, Λυρίδης Δ, Βεντικός Ν, 2007, "Ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές", Εργαστήριο Θαλασσιών Μεταφορών, Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών
- BIMCO/ISF, MANPOWER 2010 UPDATE, The Worldwide Demand for and Supply of Seafarers, Highlights
- Directorate-General for Energy and Transport, 2009, Overview of EU Maritime Policy and its Implementation
- Dr Henk Renken, GLOBAL TRENDS IN SHIP-SOURCED MARINE POLLUTION, ITOFF, Paper presented at: Oil in the Sea Conference, Hamburg, Germany, 17-19 November 2010
- EMSA, Network of Stand-by Oil Spill Response Vessels and Equipment, Handbook 2012
- EMSA, CleanSeaNet First Generation, 16 April 2007 - 31 January 2011
- EMSA, MAR-ICE Network, Information Service for use in Marine Chemical Emergencies, Information Sheet
- EMSA, Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας και Ναυσιπλοΐας, 2009, "Ποιοτική Ναυτιλία, Ασφαλέστερες Θάλασσες, Καθαρότεροι Ωκεανοί".
- EMSA, 2010, Maritime Accident Review
- European Commission, 2012, EU Transport in Figures, Statistical Pocketbook
- European Commission, Directorate General for Energy and Transport, 8 January 2003, Prestige Accident, Press package
- Ger. Nieuwpoort, Erwin L.M. Meijnders, "An integration of economic and safety policy for shipping. The need for self - organization". Mare Forum 96



- IMO, Issue 3, 2010, World Maritime Day, Year of the Seafarer
- International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation M. Magramo & G. Eler, " Women Seafarers: Solution to Shortage of Competent Officers?", Volume 6 Number 3 September 2012
- International Transport Forum, 2010 Reducing Transport Greenhouse Gas Emissions, Trends and Data
- Third Maritime Safety Package, 2009, "2 Classification Societies", Summary
- Third Maritime Safety Package, 2009, "3 -Port State Control", Summary
- Third Maritime Safety Package, 2009, "4 -Traffic Monitoring", Summary
- IMO, Resolution A.950(23), MARITIME ASSISTANCE SERVICES (MAS), ASSEMBLY, 23rd session, Agenda item 17, 26 February 2004

**Κείμενα Ευρωπαϊκής Επιτροπής:**

- Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή Περιφερειών, "Ένταξη των Εκπομπών από τις Θαλάσσιες Μεταφορές στις Πολιτικές της ΕΕ για την μείωση των αερίων του θερμοκηπίου", Βρυξέλες, COM (2013) 479 Final
- Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, "Καθαρή ενέργεια για τις μεταφορές: Μια ευρωπαϊκή στρατηγική εναλλακτικών καυσίμων" Βρυξέλες, COM (2013) 17 final
- Έκθεση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, Πρώτη έκθεση προόδου σχετικά με την εφαρμογή του εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής «Pollutant emission reduction from maritime transport and the sustainable waterborne transport toolbox» (Μείωση των εκπομπών ρύπων από τις θαλάσσιες μεταφορές και εργαλειοθήκη για βιώσιμες πλωτές μεταφορές), Βρυξέλες, COM(2013) 475 final
- Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, Ένταξη των

εκπομπών από τις θαλάσσιες μεταφορές στις πολιτικές της ΕΕ για τη μείωση των αερίων του θερμοκηπίου, Βρυξέλες, COM (2013) 479 Τελικό

- Πρόταση, Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθμ. 525/2013
- ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013 COM(2013) 480 final - 2013/0224 (COD)
- Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018, COM (2009) 8 Τελικό
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, Σχετικά με την κατάρτιση σχεδίου χρονοδιαγράμματος με στόχο τη δημιουργία ενός κοινού περιβάλλοντος ανταλλαγής πληροφοριών για την επιτήρηση του θαλάσσιου τομέα της ΕΕ, Βρυξέλες, COM(2010) 584 τελικό
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Έκθεση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο, Έκθεση εκτίμησης της εφαρμογής και των επιπτώσεων των ληφθέντων μέτρων σύμφωνα με την οδηγία 2002/59/ΕΚ για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης, Βρυξέλες, COM(2011) 232 τελικό
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών - Προς την ενοποίηση της θαλάσσιας επιτήρησης: Ένα κοινό περιβάλλον ανταλλαγής πληροφοριών για τον θαλάσσιο τομέα της ΕΕ COM(2009) 538 τελικό.
- Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 2013 Έκθεση "σχετικά με τη θαλάσσια διάσταση της Κοινής πολιτικής ασφάλειας και άμυνας"

### **Πηγές στο διαδίκτυο:**

- <http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade>
- <http://www.itopf.com/information-services/data-and-statistics/statistics/#major>
- <http://www.itopf.com/information-services/data-and-statistics/statistics/#TOP>
- <http://www.naftemporiki.gr/slideshows/513659>
- <http://www.e-nautilus.gr/2012/03/costa-concordia.html>
- [http://el.wikipedia.org/wiki/\(%CE%95%CE%93-%CE%9F/%CE%93\)\\_%CE%95%CE%BE%CF%80%CF%81%CE%AD%CF%82\\_%CE%A3%CE%AC%CE%BC%CE%B9%CE%BD%CE%B1](http://el.wikipedia.org/wiki/(%CE%95%CE%93-%CE%9F/%CE%93)_%CE%95%CE%BE%CF%80%CF%81%CE%AD%CF%82_%CE%A3%CE%AC%CE%BC%CE%B9%CE%BD%CE%B1)
- [http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A6/%CE%93\\_%CE%94%CF%8D%CF%83%CF%84%CE%BF%CF%82](http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A6/%CE%93_%CE%94%CF%8D%CF%83%CF%84%CE%BF%CF%82)
- <http://digilib.lib.unipi.gr/dspace/bitstream/unipi/1770/9/Provatas8.pdf>
- <http://www.itopf.com/spill-compensation/cost-of-spills>
- <http://www.itopf.com/marine-spills/effects/economic-impacts>
- [http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/el/displayFtu.html?ftuId=FTU\\_5.6.11.html](http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/el/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.11.html)
- [http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/safety/third\\_maritime\\_safety\\_package\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/safety/third_maritime_safety_package_en.htm)
- [http://en.wikipedia.org/wiki/United\\_Nations\\_Convention\\_on\\_the\\_Law\\_of\\_the\\_Sea](http://en.wikipedia.org/wiki/United_Nations_Convention_on_the_Law_of_the_Sea)
- <http://www.itopf.com/information-services/data-and-statistics/case-histories/tlist.html>
- [http://europa.eu/legislation\\_summaries/transport/index\\_el.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/transport/index_el.htm)
- [http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/el/displayFtu.html?ftuId=FTU\\_5.6.10.html](http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/el/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.10.html)
- <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?langId=el&catId=750&newsId=1999&furtherNews=yes>
- [http://europa.eu/legislation\\_summaries/employment\\_and\\_social\\_policy/eu2020/growth\\_and\\_jobs/l24461\\_el.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/employment_and_social_policy/eu2020/growth_and_jobs/l24461_el.htm)
- [http://www.europedia.moussis.eu/books/Book\\_2/6/20/?lang=gr&all=1&s=1&e=10](http://www.europedia.moussis.eu/books/Book_2/6/20/?lang=gr&all=1&s=1&e=10)
- <http://www.itfglobal.org/flags-convenience/flags-convenience-185.cfm>

- [http://www.maritimeconsultant.com/human\\_factor\\_the\\_key\\_to\\_maritime.htm](http://www.maritimeconsultant.com/human_factor_the_key_to_maritime.htm)
- <http://www.ombros-consulting.com/?p=425>
- [http://europa.eu/legislation\\_summaries/transport/bodies\\_objectives/124245\\_el.htm#amen dingact](http://europa.eu/legislation_summaries/transport/bodies_objectives/124245_el.htm#amen dingact)
- [http://europa.eu/legislation\\_summaries/transport/waterborne\\_transport/124231\\_el.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/124231_el.htm)
- [http://europa.eu/legislation\\_summaries/transport/waterborne\\_transport/124123\\_en.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/124123_en.htm)
- <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/port-reception-facilities.html>
- [http://europa.eu/legislation\\_summaries/transport/waterborne\\_transport/124199\\_en.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/124199_en.htm)
- [http://europa.eu/legislation\\_summaries/transport/waterborne\\_transport/128131\\_en.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/128131_en.htm)
- <http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Air-Pollution.aspx>
- <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/environment/green-house-gases.html>
- <http://www.imo.org/MediaCentre/HotTopics/GHG/Pages/default.aspx>
- <http://emsa.europa.eu/operations/network-of-stand-by-oil-spill-response-vessels.html>
- [http://emcipportal.jrc.ec.europa.eu/index.php/The-System/85/0/?&no\\_cache=1](http://emcipportal.jrc.ec.europa.eu/index.php/The-System/85/0/?&no_cache=1)
- <http://www.emsa.europa.eu/operations/cleanseanet.html>
- <http://www.emsa.europa.eu/operations/hns-pollution/123-hns-pollution/1877-2nd-mar-ice-evaluation-report.html>
- <http://www.cefic.org/About-us/Cefic>
- <http://www.cedre.fr/en/cedre/index.php>
- <http://www.pcci.gr/evvp/articles/article.jsp?context=103&categoryid=13582&articleid=14898>
- <http://emsa.europa.eu/operations/safeseanet.html>
- <http://www.emsa.europa.eu/operations/lrit.html>
- <http://www.emsa.europa.eu/lrit-home.html>
- <http://www.emsa.europa.eu/main/enforcement-eu-legislation/topics-a-instruments/196-instruments-of-liability-a-compensation/596-places-of-refuge61.html>
- <http://www.imo.org/OurWork/Safety/Navigation/Pages/PlacesOfRefuge.aspx>
- <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/vtmis.html>

- <http://www.marsuno.eu/events>
- <http://www.marsuno.eu/project>
- <http://www.marsuno.eu/events/bluemassmed>
- <http://www.marsuno.eu/events/marsuno>
- <http://www.emsa.europa.eu/integrated-maritime-data-environment-imdate.html>
- [http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/e-maritime\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/e-maritime_en.htm)
- <http://www.imo.org/OurWork/Safety/Navigation/Pages/eNavigation.aspx>
- <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/port-state-control/thetis.html>
- <http://emsa.europa.eu/psc-main/new-inspection-regime.html>
- [http://europa.eu/legislation\\_summaries/other/124072\\_el.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/other/124072_el.htm)
- <https://portal.emsa.europa.eu/web/thetis/refusal-of-access>
- [http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS\\_219665/lang--en/index.htm](http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_219665/lang--en/index.htm)
- <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/assessment-of-classification-societies.html>