

**ΠΜΣ - ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ  
MASTER IN LAW AND ECONOMICS**

**Ευτυχία-Κόμισσα Πετρίδη**

**Ναυτιλία και συμβολή στην παγκόσμια και ελληνική οικονομία:  
Νομοθετικό πλαίσιο, Κίνδυνοι και Κόστος**

**Διπλωματική Εργασία**

**Επιβλέπων Καθηγητής: Αριστείδης Χατζής**

**Πειραιάς, Φεβρουάριος 2023**



**Παράρτημα Β: Βεβαίωση Εκπόνησης Διπλωματικής Εργασίας**



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ  
ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
«ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ»**

**ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ**

(περιλαμβάνεται ως ξεχωριστή (δεύτερη) σελίδα στο σώμα της διπλωματικής εργασίας)

Δηλώνω υπεύθυνα ότι η διπλωματική εργασία για τη λήψη του μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών, του Πανεπιστημίου Πειραιώς, «Δίκαιο και Οικονομία» με τίτλο :

“Ναυτιλία και συμβολή στην παγκόσμια και ελληνική οικονομία: Νομοθετικό πλαίσιο, Κίνδυνοι και Κόστος”

“Shipping and its contribution to the global and Greek economy: Legal framework, risks and costs”

έχει συγγραφεί από εμένα αποκλειστικά και στο σύνολό της. Δεν έχει υποβληθεί ούτε έχει εγκριθεί στο πλαίσιο κάποιου άλλου μεταπτυχιακού προγράμματος ή προπτυχιακού τίτλου σπουδών, στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό, ούτε είναι εργασία ή τμήμα εργασίας ακαδημαϊκού ή επαγγελματικού χαρακτήρα.

Δηλώνω επίσης υπεύθυνα ότι οι πηγές στις οποίες ανέτρεξα για την εκπόνηση της συγκεκριμένης εργασίας, αναφέρονται στο σύνολό τους, κάνοντας πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του πτυχίου μου.

Υπογραφή Μεταπτυχιακού Φοιτήτριας .....

Όνοματεπώνυμο...Ευτυχία – Κόμισσα Πετρίδη .....

Ημερομηνία.....06/02/2023.....



Στην οικογένεια μου



## Ευχαριστίες

Θερμές ευχαριστίες οφείλονται στον Καθηγητή κ. Αριστείδη Χατζή. Είναι βέβαιο ότι η παρούσα Διπλωματική Εργασία δεν θα ολοκληρωνόταν εάν δεν είχα την αμέριστη συμπαράσταση, στήριξη και καθοδήγηση του. Με τις εύστοχες παρατηρήσεις του και την εμπνευσμένη αρωγή του κατάφερα να φέρω εις πέρας το δύσκολο έργο μου. Επιπλέον, ευχαριστίες οφείλω και στα υπόλοιπα μέλη της Επιτροπής, τον Καθηγητή κ. Παναγιώτη Αρτίκη και τον Καθηγητή κ. Παντελή Παντελίδη, οι οποίοι και αυτοί με την σειρά τους συνετέλεσαν στην ολοκλήρωση της παρούσας Μεταπτυχιακής εργασίας. Τέλος, ευχαριστίες οφείλω και στην οικογένεια μου, η οποία με την κατανόησή της, στήριξε αυτή μου την προσπάθεια.



## Πρόλογος

Η διπλωματική εργασία με τίτλο «Ναυτιλία και συμβολή στην παγκόσμια και ελληνική οικονομία: Νομοθετικό πλαίσιο, Κίνδυνοι και Κόστος» πραγματοποιείται στο πλαίσιο του Μεταπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών «Δίκαιο και Οικονομία – Master in Law Economics», του Πανεπιστημίου Πειραιά και έχει ως στόχο τη βιβλιογραφική διερεύνηση της έννοιας της Ναυτιλίας και την ανάδειξη των επιδράσεων του κλάδου στην παγκόσμια και ελληνική οικονομία. Επιπλέον, μέσω της βιβλιογραφικής έρευνας, σκοπός είναι να καταγραφεί το Νομοθετικό πλαίσιο το οποίο διέπει τις Θαλάσσιες Μεταφορές, τους κινδύνους και το κόστος αυτών, όταν υπόκειται σε κάποια απειλή, όπως τρομοκρατική επίθεση, πειρατεία κ.α. Ακολούθως, η εργασία πραγματεύεται ένα *case study* για να διαπιστωθεί η εφαρμογή των Διεθνών κανονισμών και εν συνεχεία διατυπώνονται προτάσεις πρόληψης και μειώσεις των κινδύνων στις Θαλάσσιες Μεταφορές. Τέλος, εξάγονται χρήσιμα και σημαντικά συμπεράσματα σχετικά με το παραπάνω θέμα.



## Περίληψη

Στην παρούσα μελέτη με τίτλο «Ναυτιλία και συμβολή στην παγκόσμια και ελληνική οικονομία: Νομοθετικό πλαίσιο, Κίνδυνοι και Κόστος», εξετάζεται ο ρόλος της Ναυτιλίας στην παγκόσμια και ελληνική οικονομία, το νομοθετικό πλαίσιο που διέπει τις Θαλάσσιες Μεταφορές, τους κινδύνους και το κόστος από απειλές, όπως τρομοκρατικό χτύπημα, πειρατεία κ.α.

Αρχικά, στο πρώτο κεφάλαιο δίνεται ο ορισμός της Ναυτιλίας και έπειτα γίνεται μια ιστορική αναδρομή από τη δημιουργία του κλάδου της Ναυτιλίας και πώς ο κλάδος εξελίχθηκε στο πέρασ του χρόνου. Εν συνεχεία, γίνεται βιβλιογραφική διερεύνηση για την ανάδειξη των επιδράσεων του κλάδου στην παγκόσμια και ελληνική οικονομία και αναλύονται οι τύποι φορτίου και ναύλωσης. Στη συνέχεια, περιγράφεται η σημαντική συμβολή του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού στον κλάδο της Ναυτιλίας (*International Maritime Organization / IMO*).

Στο δεύτερο κεφάλαιο περιγράφεται η θαλάσσια μεταφορά των εμπορευμάτων, αναλύοντας την συνδυασμένη μεταφορά (*intermodal transport*) και τα συμβαλλόμενα μέρη της ναύλωσης, αναλύοντας τον ρόλο των συμβαλλόμενων μερών στην μεταφορά φορτίου χύδην και συγκεκριμένα στην μεταφορά του πετρελαίου.

Στο τρίτο κεφάλαιο, μέσω βιβλιογραφικής μελέτης και έρευνας αναλύεται το νομοθετικό πλαίσιο το οποίο διέπει τις Θαλάσσιες Μεταφορές, τους κινδύνους και τα μέτρα προστασίας που μπορούν να εφαρμοστούν για την προστασία τόσο των εμπορευμάτων όσο και των εμπλεκομένων, καθώς και, αναλύεται το κόστος από τους υφιστάμενους κινδύνους.

Εν συνεχεία, στο τέταρτο κεφάλαιο, παρατίθεται ένα Case Study για να γίνει πιο κατανοητή η διαδικασία προστασίας ενός πλοίου (του εμπορεύματος και του πληρώματός του), στην συγκεκριμένη περίπτωση του AZBURG στην Μαύρη Θάλασσα και ακολούθως, στο πέμπτο κεφάλαιο διατυπώνονται προτάσεις πρόληψης και μειώσεις των κινδύνων στις Θαλάσσιες Μεταφορές. Τέλος, εξάγονται χρήσιμα και σημαντικά συμπεράσματα σχετικά με το θέμα της παρούσας έρευνας.

**Λέξεις κλειδιά:** Θαλάσσια Μεταφορά, εμπόρευμα, φορτίο, νομοθετικό πλαίσιο, κίνδυνος, προστασία, Ναυτιλία, κόστος,



## Abstract

This dissertation under the title "Shipping and its contribution to the global and Greek economy: Legislative framework, Risks and Costs", examines the role of Shipping in the global and Greek economy, the legislative framework governing maritime transport, the risks and costs of threats, such as a terrorist attack, piracy, etc.

The first chapter gives the definition of Shipping and then there is a historical review of how the Shipping industry has evolved over time. Subsequently, a bibliographic investigation is carried out to highlight the effects of the sector on the global and Greek economy and the various types of cargo and charter are analyzed. Next, is described the important contribution of the International Maritime Organization (IMO) to the Shipping industry.

The second chapter describes the maritime transport of goods, analyzing the intermodal transport and the contracting parties of the charter, the role of the contracting parties in the transport of bulk cargo and specifically in the transport of petroleum.

In the third chapter, through bibliographic study and research, the legislative framework is analyzed that governs maritime transport, the risks and the protection measures that can be applied to protect both the goods and the people involved, as well as, the costs from the existing risks.

Then, in the fourth chapter, a Case Study is presented to better understand the process of protecting a ship (its cargo and personnel), in the specific case of the AZBURG in the Black Sea, and then, in the fifth chapter, prevention proposals and reductions of risks in maritime transport are presented. Finally, some conclusions are drawn regarding the subject of this research.

**Keywords:** maritime transport, cargo, legislative framework, risk, protection, shipping, cost



## Μεθοδολογία

Η μεθοδολογία που χρησιμοποιείται στην παρούσα μελέτη είναι η βιβλιογραφική διερεύνηση, η επιστημονική αξιολόγηση και σύνθεση απόψεων και η εξαγωγή συμπερασμάτων. Το κύριο χαρακτηριστικό της βιβλιογραφικής έρευνας είναι ότι για να διερευνηθούν τα ερευνητικά ζητήματα που τέθηκαν και αναφέρονται στα περιεχόμενα και για να αναδειχθούν διεπιστημονικά όλες οι θεωρητικές πτυχές του θέματος, χρειάζεται να ανατρέξει κανείς στην υπάρχουσα βιβλιογραφία (γραπτές και ηλεκτρονικές πηγές).

Η διαδικασία της αναζήτησης, του εντοπισμού και της αποδελτίωσης της βιβλιογραφίας ξεκίνησε από τη σχετική ελληνική και διεθνή βιβλιογραφία. Ακολούθησε ο εντοπισμός και η μελέτη της σχετικής βιβλιογραφίας, η συστηματοποίηση των πηγών και η ταξινόμησή τους σε ενότητες σύμφωνα με τα ερευνητικά ζητήματα που παρουσιάστηκαν.

Η μελέτη και αξιολόγηση της βιβλιογραφίας αποτελεί σημαντικό κομμάτι της παρούσας μελέτης. Η έρευνα και η αξιολόγηση της βιβλιογραφίας κατά τη διάρκεια της μελέτης ακολούθησε δύο μορφές: τη μορφή της επισκόπησης και τη μορφή της ανασκόπησης. Όσον αφορά στην επισκόπηση, το είδος αυτό της έρευνας απέβλεπε στην πρόσληψη γενικότερης γνώσης σχετικά με τις διάφορες γνωστικές περιοχές των ερευνητικών ζητημάτων. Η ανασκόπηση στη βιβλιογραφία έγινε σε επόμενο στάδιο, κατά τη φάση της συγγραφής. Η ανασκόπηση της βιβλιογραφίας είχε δύο κύριους στόχους:

- την απόκτηση μιας πλήρους και σαφούς εικόνας του συνόλου της ερευνητικής δραστηριότητας σχετικά με το εξεταζόμενο ζήτημα και
- τον καθορισμό του θεωρητικού πλαισίου της παρούσας έρευνας.

Το βιβλιογραφικό είδος έρευνας κρίθηκε κατάλληλο στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης, ώστε να συστηματοποιηθούν οι υπάρχουσες έρευνες και να δοθεί η δυνατότητα διεπιστημονικής προσέγγισης και συνακόλουθης συστηματοποίησης της σχετικής γνώσης, προσφέροντας μια πολυεπίπεδη και συνθετική ερευνητική ματιά στο υπό μελέτη πεδίο.





Πίνακας περιεχομένων	
Ευχαριστίες.....	4
Πρόλογος.....	5
Περίληψη.....	6
Abstract.....	7
Μεθοδολογία.....	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ.....	10
1. Ορισμός θαλάσσιων Μεταφορών.....	10
1.1 Ιστορική αναδρομή.....	10
1.2 Θαλάσσιες μεταφορές και έσοδα.....	12
1.3 Η Ελληνική Ναυτιλία.....	18
1.4 Τύποι Φορτίου.....	24
1.5 Τύποι Ναύλωσης.....	25
1.6 IMO (International Maritime Organization).....	27
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ.....	29
2. Θαλάσσια Μεταφορά εμπορευμάτων.....	29
2.1 Η Διατροφική Μεταφορά ενός φορτίου.....	29
2.2 Τα συμβαλλόμενα μέρη των Ναυλώσεων: φορτίο χύδην.....	33
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ.....	36
3. Οι κίνδυνοι των Θαλάσσιων Μεταφορών.....	36
3.1 Διεθνείς συμβάσεις για την προστασία των μερών.....	38
3.2 Ανάλυση των κινδύνων των θαλάσσιων μεταφορών.....	43
3.2.1 Σύγκριση πολιτικής χάραξης και εφαρμογής συστημάτων ασφαλείας μεταξύ ΗΠΑ και Ευρωπαϊκής Ένωσης.....	50
3.3 Συνέπειες και κόστος των υφιστάμενων κινδύνων.....	53
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ.....	55
CaseStudy: Το εμπορικό πλοίο AZBURG στην Μαύρη Θάλασσα εν καιρώ πολέμου.....	55
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ.....	59
Προτάσεις πρόληψης και μειώσεις των κινδύνων στις Θαλάσσιες Μεταφορές.....	59
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ.....	63
Συμπεράσματα.....	63
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	65
ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	65
ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	67
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ.....	69



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

### 1. Ορισμός θαλάσσιων Μεταφορών

Μεταφορά σε μια ευρύτερη έννοια, ονομάζεται οποιαδήποτε μετακίνηση επιβατών και φορτίων από έναν τόπο σε έναν άλλον. Ως επί το πλείστον οι μετακινήσεις των επιβατών και των φορτίων πραγματοποιούνται καταβάλλοντας μια αμοιβή η οποία ονομάζεται εισιτήριο ή κόμιστρο ή ναύλος. Κατά συνέπεια, οι μεταφορές είναι μια εμπορική πράξη. Παλαιότερα ο διεθνής όρος για τις μεταφορές ήταν *transportation*, ενώ τώρα ονομάζεται *transport*, όρος ο οποίος χρησιμοποιείται από τους κοινωνιολόγους με την ευρύτερη έννοια της τόσο για την μεταφορά ανθρώπων όσο και αγαθών (Θεοδωροπούλου & Κασώλη 2014: 5).

Οι Θαλάσσιες Μεταφορές είναι μια εκ των μορφών μεταφοράς και συμβάλλουν σημαντικά στην οικονομία τόσο της χώρας μας, όσο στην παγκόσμια οικονομία. Οι μεταφορές μπορεί να είναι οδικές, σιδηροδρομικές, αεροπορικές και θαλάσσιες και αποτελούν το μέσο τόσο για την μεταφορά ανθρώπων, όσο και εμπορευμάτων. Η μεταφορά εμπορευμάτων, και όχι μόνο, μέσω των θαλάσσιων μεταφορών συμβάλλει σημαντικά σε πολλούς κλάδους της οικονομίας, όπως για παράδειγμα στον κλάδο της γεωργίας, της βιομηχανίας, του εμπορίου κ.α. (Σαμπράκος 2013: 21).

#### 1.1 Ιστορική αναδρομή

Δεν είναι σαφές και δεν υπάρχουν συγκεκριμένα στοιχεία, έτσι ώστε να γνωρίζουμε ποιοι ήταν οι πρώτοι θαλασσοπόροι, πάρα ταύτα από ιστορικές πηγές πληροφορούμαστε ότι οι πρώτοι άνθρωποι που ασχολήθηκαν με την θάλασσα ήταν οι λαοί της Μεσογείου (Έλληνες, Φοίνικες κ.α.). Αξίζει να σημειωθεί ότι το πρώτο γνωστό ελληνικό καράβι το γνωρίζουμε από το έργο του Ομήρου, ο οποίος μας περιγράφει την Αργώ το γνωστό καράβι του Ιάσωνα. Η εξέλιξη κατασκευής καραβιών ήταν αργή αλλά σταθερή. Κομβική περίοδος θεωρείται εκείνη κατά τα τέλη του 18<sup>ου</sup> αιώνα, όταν εφευρέθηκε η ατμομηχανή από τον Γουάτ. Έτσι, ο 19<sup>ος</sup> αιώνας ήταν εκείνος κατά τον οποίο υπήρξε ραγδαία εξέλιξη στον εν λόγω κλάδο (Σαμπράκος 2013: 303-304).



Πάρα ταύτα, παρά την «αργή» εξέλιξη κατασκευής των караβιών, υπάρχει λογική εξήγηση για την γοργή ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών. Καθώς το εμπόριο άκμαζε, δεν υπήρχε τρόπος μεταφοράς των εμπορευμάτων οδικώς, διότι δεν υπήρχαν δρόμοι. Ενώ η θάλασσα αλλά και, τα μεγάλα ποτάμια, ήταν ένας έτοιμος φυσικός «δρόμος» για την μεταφορά των εμπορευμάτων.

Βέβαια, καθώς η ναυτοσύνη προχωρούσε, η κατασκευή των πλοίων εξελισσόταν και το εμπόριο ολοένα άκμαζε, ήταν σημαντικό να δημιουργηθεί μια διεθνής σύμβαση, η οποία θα αποτελούσε και τη βάση για όλες τις εμπορικές συναλλαγές είτε σε εθνικό επίπεδο είτε διεθνώς. Οι όροι οι οποίοι θα συμπεριλαμβάνονταν τη σύμβαση θα όριζαν τη σχέση των εμπλεκόμενων μερών (κόστος, κατανομή κινδύνου, πώληση κ.α.) (Σαμπράκος 2013: 305).

Έτσι, στο δεύτερο μισό του 19<sup>ου</sup> αιώνα, δημιουργήθηκε ένα κίνημα στην Ευρώπη, το οποίο επεδίωκε να δημιουργήσει νέο ενιαίο *ius commune* (ενιαίο δίκαιο) βασισμένο σε εσωτερικούς νόμους. Πρώτος ο Έρνστ Ράμπελ ίδρυσε το Ινστιτούτο Συγκριτικού Δικαίου στο Πανεπιστήμιο του Μονάχου. Ακολούθως, το 1926 το Ίδρυμα *Kaiser Wilhelm* ίδρυσε για την πρόοδο της Επιστήμης δύο μεγαλύτερα νομικά Ινστιτούτα, όπου το ένα αφορούσε στο χώρο του ξένου και διεθνούς δημόσιου δικαίου και το άλλο στο διεθνές ιδιωτικό δίκαιο. Ο Ράμπελ έγινε διευθυντής του Ινστιτούτου *Kaiser Wilhelm* (τόρα MaxPlanck) υπεύθυνο για το διεθνές ιδιωτικό δίκαιο στο Βερολίνο. Παράλληλα με αυτό το Ινστιτούτο, ιδρύθηκε και το περιοδικό για το ξένο και διεθνές ιδιωτικό δίκαιο με τίτλο *Rabel's Journal*. Στις 21 Φεβρουαρίου του 1929 ο Ράμπελ παρέδωσε την προκαταρκτική του έκθεση σχετικά με τις δυνατότητες ενοποίησης του νόμου περί των πωλήσεων και το 1936 ο ίδιος δημοσίευσε τον πρώτο τόμο του θεμελιώδους έργου του *Das Recht des Warenkaufs* παρέχοντας μια ανάλυση της νομοθεσίας περί πωλήσεων (KaribiBotoye et al. 2021: 20).

Ακολούθως, ο Ενιαίος Νόμος για τη Σύναψη Συμβάσεων για τη Διεθνή Πώληση Αγαθών (ULFIS) και ο Ενιαίος Νόμος για τη Διεθνή Πώληση Αγαθών (ULIS), συντάχθηκαν και οριστικοποιήθηκαν στη διάσκεψη της Χάγης το 1964. Ωστόσο, οι νόμοι ULIS και ULFIS απέτυχαν να εκπληρώσουν τις υψηλές ελπίδες και προσδοκίες. Αυτό συνέβη, διότι μόνο εννέα χώρες έγιναν κράτη - μέλη (το Βέλγιο, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία Γερμανίας, Γκάμπια, Ισραήλ, Ιταλίας, Λουξεμβούργου, Ολλανδίας, Σαν Μαρίνο και το Ηνωμένο Βασίλειο), ενώ σημαντικές οικονομίες όπως η Γαλλία και οι ΗΠΑ δεν συμμετείχαν. Επιπροσθέτως, οι επικυρώσεις του Ηνωμένου Βασιλείου και της Γκάμπια δεν ήταν «πραγματικές», καθώς διατήρησαν τις επιφυλάξεις τους για την εφαρμογή των νόμων. Επιπλέον, οι σοσιαλιστικές και οι αναπτυσσόμενες χώρες αντιλαμβάνονταν αυτούς τους ενιαίους νόμους ως ευνοϊκούς για



τους πωλητές από τις βιομηχανοποιημένες δυτικές οικονομίες (KaribiBotoye et al. 2021: 20-21, Gichangi 2007:48).

Μια νέα προσπάθεια ενοποίησης των νόμων ξεκίνησε το 1966 και ο νέος ενιαίος νόμος οριστικοποιήθηκε τον Ιανουάριο του 1976. Το 1978 η UNCITRAL κυκλοφόρησε ένα μεταγενέστερο σχέδιο που περιείχε κανόνες για τη σύναψη συμβάσεων, καθώς και την νομοθεσία για τις ουσιαστικές πωλήσεις μεταξύ των κυβερνήσεων των μελών του ΟΗΕ. Στις 11 Δεκεμβρίου 1986 επιτεύχθηκε ο απαραίτητος αριθμός των δέκα επικυρώσεων (άρθρο 99 CISG) και η σύμβαση τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου του 1988 (KaribiBotoye et al. 2021: 21).

## 1.2 Θαλάσσιες μεταφορές και έσοδα

Ο θαλάσσιος τομέας είναι το επόμενο «μεγάλο σύνορο» της παγκόσμιας ανάπτυξης όλων των οικονομιών του κόσμου και κυρίως των εμπλεκόμενων κρατών με την Ναυτιλία και το εμπόριο (GRIP & EGMONT 2016: 3).

Ο αριθμός των πλοίων σε παγκόσμιο επίπεδο είναι μεγάλος και αποτυπώνεται στον ακόλουθο Πίνακα, ανάλογα με το μέγεθος και τον τύπο του πλοίου:

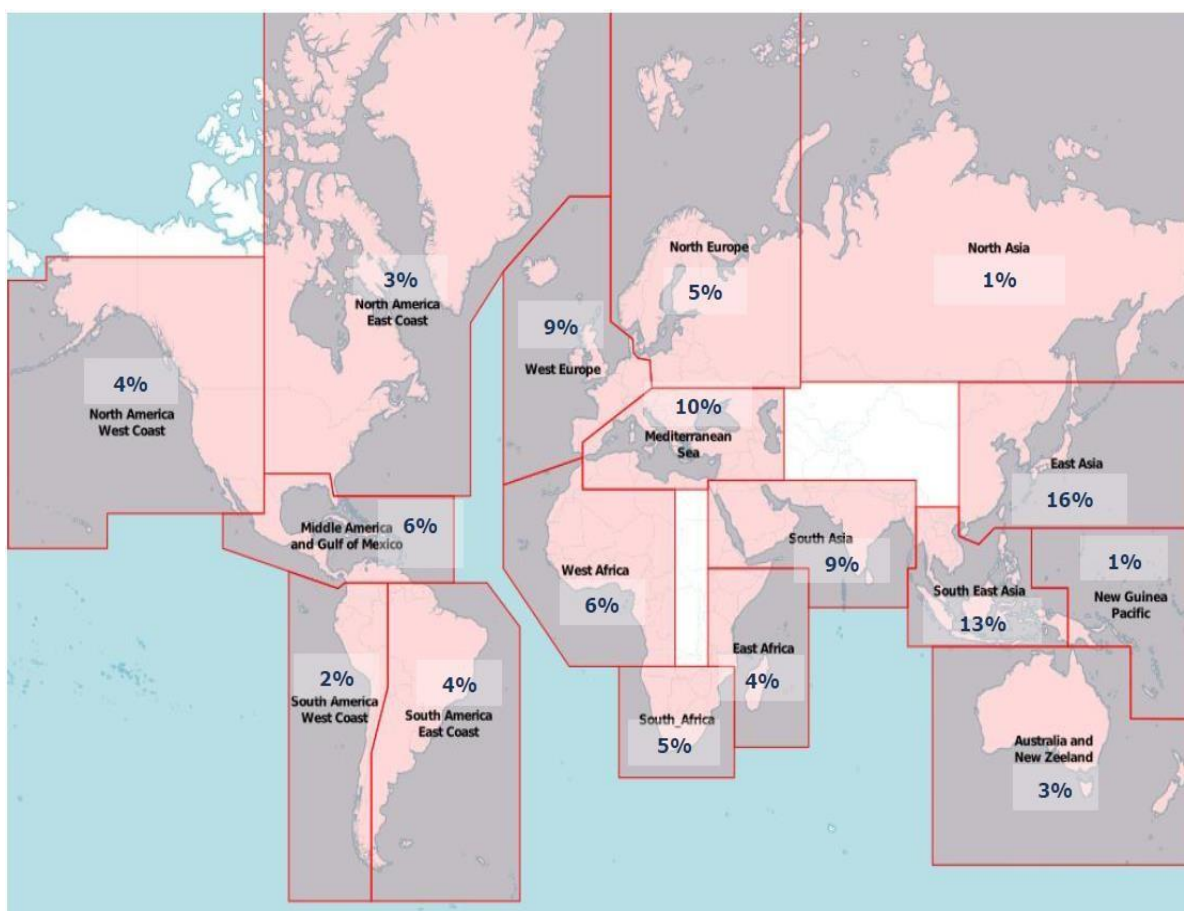
Ship Type	Small <sup>(1)</sup>		Medium <sup>(2)</sup>		Large <sup>(3)</sup>		Very Large <sup>(4)</sup>		Total	
General Cargo Ships	4,137	7.5%	11,730	25.9%	258	2.0%			16,125	13.4%
Specialized Cargo Ships	8	0.0%	263	0.6%	63	0.5%	6	0.1%	340	0.3%
Container Ships	20	0.0%	2,258	5.0%	1,605	12.6%	1,507	22.2%	5,390	4.5%
Ro-Ro Cargo Ships	38	0.1%	607	1.3%	539	4.2%	260	3.8%	1,444	1.2%
Bulk Carriers	293	0.5%	3,762	8.3%	6,622	52.1%	1,845	27.2%	12,522	10.4%
Oil and Chemical Tankers	1,948	3.5%	7,364	16.2%	2,770	21.8%	2,117	31.2%	14,199	11.8%
Gas Tankers	36	0.1%	1,143	2.5%	406	3.2%	555	8.2%	2,140	1.8%
Other Tankers	413	0.7%	726	1.6%	14	0.1%			1,153	1.0%
Passenger Ships	4,212	7.6%	2,890	6.4%	281	2.2%	184	2.7%	7,567	6.3%
Offshore Vessels	2,750	5.0%	5,110	11.3%	123	1.0%	299	4.4%	8,282	6.9%
Service Ships	2,968	5.4%	2,877	6.3%	28	0.2%	6	0.1%	5,879	4.9%
Tugs	18,407	33.4%	944	2.1%					19,351	16.1%
Fishing Vessels	19,942	36.1%	5,661	12.5%	4	0.0%			25,607	21.3%
<b>Total</b>	<b>55,172</b>	<b>100%</b>	<b>45,335</b>	<b>100%</b>	<b>12,713</b>	<b>100%</b>	<b>6,779</b>	<b>100%</b>	<b>119,999</b>	<b>100%</b>

Πίνακας 1: Παγκόσμιος στόλος: συνολικός αριθμός πλοίων, ανά τύπο και μέγεθος (Equasis Statistics 2020: 8)



Ο παραπάνω Πίνακας 1 δείχνει το σύνολο του αριθμού των πλοίων σε παγκόσμια κλίμακα. Μπορεί κανείς να παρατηρήσει ότι οι μεγάλες και πολύ μεγάλες κατηγορίες των φορτηγών χύδην φορτίου αποτελούν το 60,4% του παγκόσμιου στόλου, ενώ πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων το 34,8%. Συνολικά αυτές οι δύο κατηγορίες πλοίων αντιπροσωπεύουν 95,2% του συνολικού στόλου. Αυτά τα στοιχεία δεν δείχνουν σημαντικές αλλαγές σε σχέση με την έκθεση του Παγκόσμιου Στόλου του 2019 (Equasis Statistics 2020: 8).

Ενδιαφέρον έχει και η επόμενη εικόνα, η οποία αποτυπώνει το συνολικό ποσοστό πλοίων επί τοις εκατό που παρατηρούνται ανά γεωγραφική περιοχή:



Εικόνα 1: Το συνολικό διακριτό ποσοστό πλοίων επί τοις εκατό που παρατηρήθηκε ανά γεωγραφική περιοχή – 2020 (Equasis Statistics 2020 19).

Στην παραπάνω Εικόνα 1, μπορεί κανείς να δει ότι η γεωγραφική περιοχή της Μεσογείου κατέχει το 10% του συνολικού αριθμού πλοίων, το οποίο και είναι ένα μεγάλο ποσοστό εν συγκρίσει με τις υπόλοιπες γεωγραφικές περιοχές, αλλά και με το μέγεθος της περιοχής. Έτσι, η περιοχή της Μεσογείου κατατάσσεται τρίτη στην παγκόσμια κλίμακα. Είναι σημαντικό κανείς να αναφέρει ότι αυτό συμβαίνει πρωτίστως λόγω της γεωγραφικής θέσης στην οποία



βρίσκεται η Μεσόγειος και μπορεί να χαρακτηριστεί ως κόμβος που συνδέει και ενώνει διαφορετικές ηπείρους.

Ο κλάδος των θαλάσσιων μεταφορών αποτελεί τον περισσότερο ανταγωνιστικό κλάδο των μεταφορών μεταξύ των υπολοίπων (οδικές, σιδηροδρομικές μεταφορές κ.α.), διότι υφίσταται σχετικά τον λιγότερο κυβερνητικό έλεγχο, εξαιρώντας φυσικά τα μέτρα που αφορούν σε θέματα ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος (Σαμπράκος 2013: 222). Ο Σαμπράκος (2013: 301) αναφέρει ότι «περίπου το 80% του παγκόσμιου εμπορίου σε όγκο και πάνω από το 70% σε αξία μεταφέρεται δια θαλάσσης και διακινείται μέσω του παγκόσμιου λιμενικού συστήματος». Επίσης, για το έτος 2012, οι Θαλάσσιες Μεταφορές ξεπέρασαν σε παγκόσμια κλίμακα τα 44.000 δις τονομίλια, με κύριο μεταφερόμενο προϊόν τις πρώτες ύλες (Σαμπράκος 2013: 310).

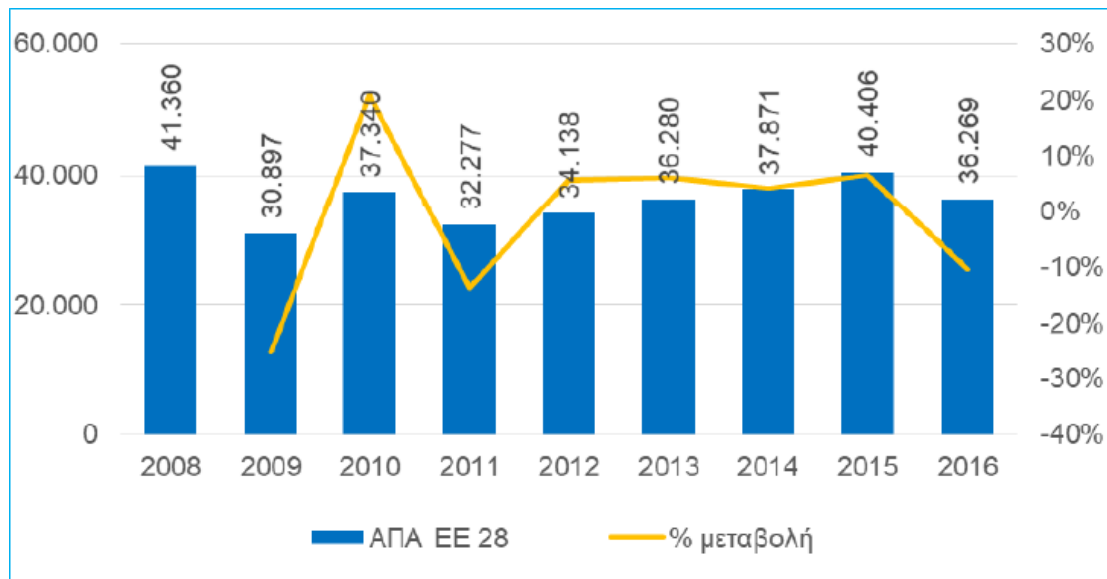
Γενικά, ο κλάδος των πλωτών μεταφορών<sup>1</sup> αποτελείται από 2 μεγάλες κατηγορίες θαλάσσιων και ακτοπλοϊκών μεταφορών: επιβατών και εμπορευμάτων. Στον ακόλουθο Πίνακα αποτυπώνονται οι Θαλάσσιες Μεταφορές στην Ελλάδα για την χρονική περίοδο 2007-2012:

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Δύναμη ελληνικού εμπορικού στόλου						
Πλοία	2.028	2.021	2.091	2.074	2.014	1.939
Χωριτικότητα	37.648	39.055	41.299	43.026	43.398	43.614
Επιβάτες (χιλιάδες)	<b>47.462</b>	<b>46.666</b>	<b>44.842</b>	<b>43.325</b>	<b>40.583</b>	<b>37.137</b>
Εσωτερικού	44.963	44.375	42.644	41.170	38.619	35.768
Εξωτερικού	2.499	2.291	2.198	2.155	1.964	1.369
Εμπορεύματα (χιλ. τόνοι)	<b>122.288</b>	<b>115.521</b>	<b>102.815</b>	<b>100.301</b>	<b>105.767</b>	<b>123.253</b>
Εσωτερικού	41.501	36.933	32.611	28.754	29.547	29.728
Εξωτερικού	80.787	78.588	70.204	71.547	76.220	93.525

Πίνακας 2: Θαλάσσιες Μεταφορές στην Ελλάδα ΕΛΣΤΑΤ (2013) Η Ελλάδα με αριθμούς, 2013. ΕΛΣΤΑΤ 2013: 32.

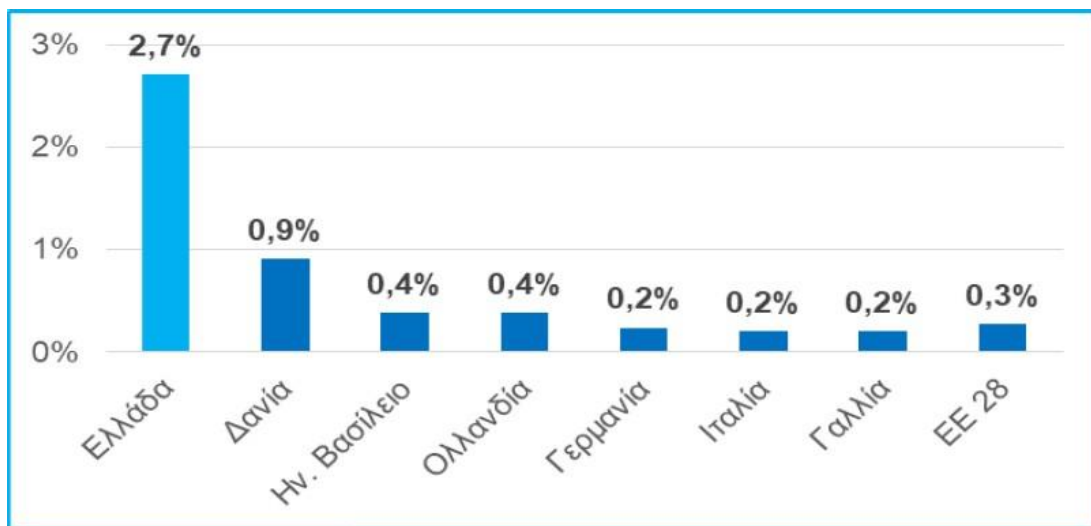
Σε επίπεδο της Ευρωπαϊκής Ένωσης των 28, η ΑΠΑ των πλωτών μεταφορών φθάνει σε συνολικό ύψος τα 36,3 δις ευρώ για το έτος 2016. Ενώ, παρατηρώντας τον ακόλουθο Πίνακα 3 σημειώνονται αυξομειώσεις κατά τη χρονική περίοδο 2008-2016:

<sup>1</sup> Στο ΣΤΑΚΟΔ 50 στις «Πλωτές Μεταφορές» περιλαμβάνονται και οι μεταφορές μέσω εσωτερικών πλωτών οδών.



Πίνακας 3: Ακαθάριστη προστιθέμενη αξία πλωτών μεταφορών στην ΕΕ 28, σε εκ. ευρώ (2008-2016).

Αξιοσημείωτη είναι και η συνολική συμβολή του κλάδου των πλωτών μεταφορών στο ΑΕΠ της χώρας μας, η οποία ανέρχεται σε ποσοστό 2,7% για το 2016. Το ποσοστό αυτό είναι αρκετά υψηλότερο από ότι στα άλλα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κατέχοντας έτσι η Ελλάδα μια ηγετική θέση στον κλάδο (ΣΕΒ Οκτώβριος 2018: 74).

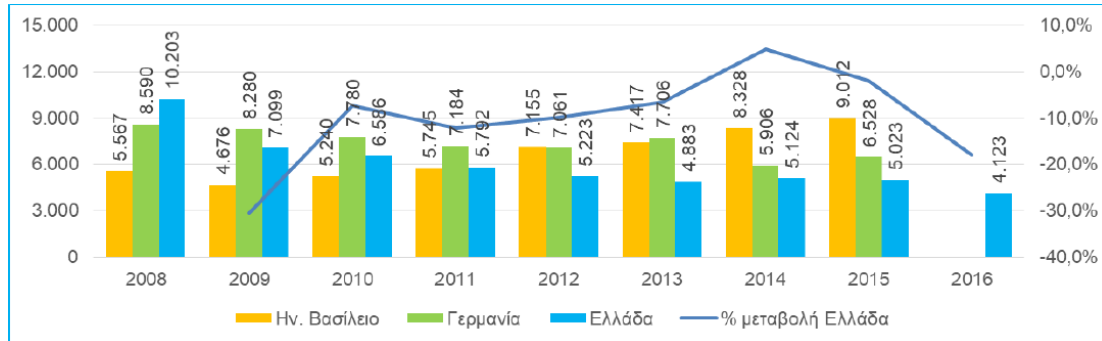


Πίνακας 4: Συμμετοχή πλωτών μεταφορών στο ΑΕΠ σε επιλεγμένες χώρες της ΕΕ 28 (2016).

Επίσης, παρατηρώντας τον Πίνακα 4 και 5, βλέπουμε ότι στην Ευρωπαϊκή Ένωση την 1η θέση σε όρους ΑΠΑ κατέχει το Ην. Βασίλειο με 9 δις ευρώ για το έτος 2015, Δεύτερη στην κατάταξη είναι η Γερμανία με 6,5 δις ευρώ για το ίδιο έτος. Η Ελλάδα καταλαμβάνει την 3η

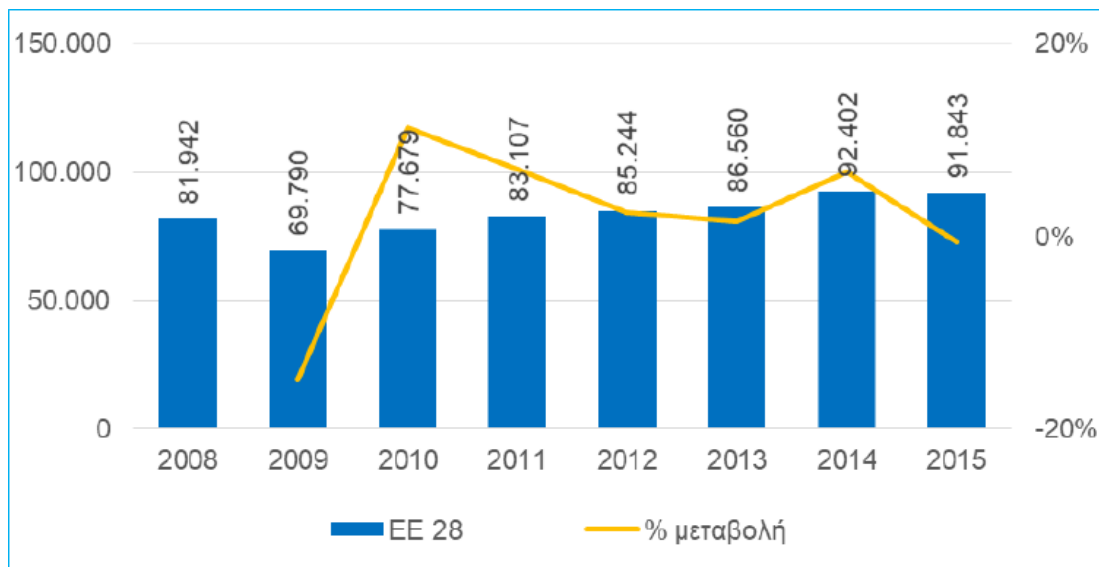


θέση, με την ΑΠΑ του κλάδου να υπολογίζεται σε ποσοστό 4,1 δις ευρώ για το έτος 2016, έχοντας χάσει περίπου 6 δις ευρώ σε σχέση με το 2008.



Πίνακας 5: Δ.36 Ακαθάριστη προστιθέμενη αξία πλωτών μεταφορών των τριών πρώτων χωρών στην ΕΕ 28, σε εκ. ευρώ (2008-2016).

Επίσης, σύμφωνα με στοιχεία του ΣΕΒ (Οκτώβριος 2018: 76-77), τα οποία και αποτυπώνονται στον Πίνακα 6, στην Ευρωπαϊκή Ένωση ο όγκος των εμπορευμάτων που είτε εκφορτώθηκαν είτε φορτώθηκαν παρουσιάζει σημαντική αύξηση για την χρονική περίοδο 2008-2015. Συγκεκριμένα, από 81,9 χιλ. TEUs σε 91,8 χιλ. TEUs.<sup>2</sup>



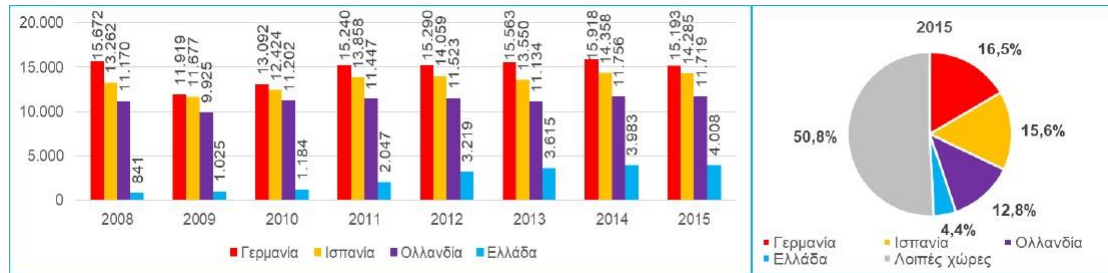
Πίνακας 6: Εκφορτωθέντα και φορτωθέντα εμπορεύματα στην ΕΕ 28, σε TEU (2008-2015).

<sup>2</sup> Twenty-foot Equivalent Unit. Αποτελεί την βασική μονάδα μέτρησης των εμπορευματοκιβωτίων (Σαμπράκος 2013: 315).





Σταθερά μεγάλες δυνάμεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση των 28 είναι η Γερμανία, η Ισπανία και η Ολλανδία, έχοντας ως αθροιστικό μερίδιο στο σύνολο των εκφορτωθέντων και φορτωθέντων εμπορευμάτων ένα ποσοστό το οποίο ανήλθε στο 44,9% το 2015. Από την άλλη πλευρά, η χώρα μας για την χρονική περίοδο 2008-2015 παρουσίασε μια σημαντική αύξηση από 0,8 χιλ. σε 4 χιλ. TEUs. Έτσι το μερίδιο της Ελλάδας για το έτος 2015 ανήλθε σε ποσοστό 4,4%.



Πίνακας 7: Εκφορτωθέντα και φορτωθέντα εμπορεύματα, σε TEU, στις τρεις πρώτες χώρες στην ΕΕ 28 και την Ελλάδα (2008-2015) και μερίδια ανά χώρα (2015).

Αυτή η αξιοσημείωτη και σημαντική για την οικονομία μας αύξηση αποδίδεται σχεδόν εξ ολοκλήρου στις κινήσεις από το λιμάνι του Πειραιά, το οποίο, όπως αποτυπώνεται και στον Πίνακα 8 είναι το 8ο πιο μεγάλο λιμάνι στην Ευρωπαϊκή Ένωση σε σχέση με τον όγκο των εμπορευμάτων (ΣΕΒ Οκτώβριος 2018: 78):

Λιμάνια	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	ΜΕΡΜ
Ρότερνταμ	10.631	9.579	11.017	11.340	11.418	11.021	11.634	11.577	1,2%
Αμβέρσα	8.379	7.014	8.144	8.317	8.174	8.256	8.812	9.370	1,6%
Αμβούργο	9.767	7.031	7.906	9.035	8.891	9.302	9.775	8.848	-1,4%
Βρέμη	5.451	4.552	4.858	5.911	6.111	5.822	5.731	5.467	0,0%
Βαλένθια	3.606	3.654	4.211	4.332	4.471	4.328	4.407	4.609	3,6%
Algeciras	3.291	2.947	2.773	3.593	4.113	3.988	4.555	4.516	4,6%
Felixstowe	3.131	3.021	3.415	3.249	3.368	3.434	4.072	4.043	3,7%
<b>Πειραιάς</b>	<b>437</b>	<b>667</b>	<b>850</b>	<b>1.681</b>	<b>2.815</b>	<b>3.199</b>	<b>3.493</b>	<b>3.360</b>	<b>33,8%</b>
Ambarli	ΜΔ	ΜΔ	2.464	2.625	3.024	3.318	3.445	3.062	4,4%
Gioia Tauro	3.165	2.725	3.897	3.307	3.725	3.652	3.708	3.030	-0,6%
Λοιπά	34.084	28.600	28.144	29.717	29.134	30.240	32.770	33.961	-0,1%
<b>ΕΕ 28</b>	<b>81.942</b>	<b>69.790</b>	<b>77.679</b>	<b>83.107</b>	<b>85.244</b>	<b>86.560</b>	<b>92.402</b>	<b>91.843</b>	<b>1,6%</b>

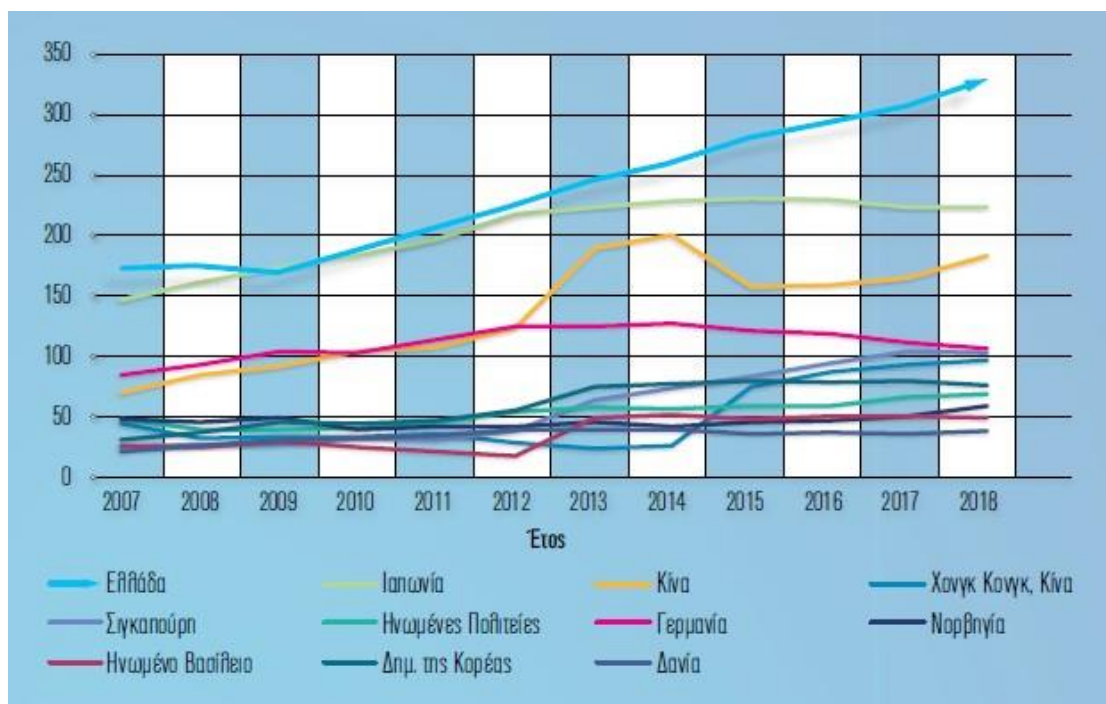
Πίνακας 8: Μεγαλύτερα λιμάνια σε εκφορτωθέντα και φορτωθέντα εμπορεύματα στην ΕΕ 28, σε TEU (2008-2015).

Από τα παραπάνω στοιχεία μπορούμε να αντιληφθούμε τον μείζονα ρόλο που κατέχει ο κλάδος της Ναυτιλίας για την οικονομία τόσο της χώρας μας, όσο και για την οικονομία σε ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο.



### 1.3 Η Ελληνική Ναυτιλία

Σύμφωνα με την έκθεση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (2019: 9) «μολονότι ο πληθυσμός της Ελλάδας αντιπροσωπεύει μόνο το 0,15% του παγκόσμιου πληθυσμού, τα ελληνόκτητα πλοία αντιπροσωπεύουν σχεδόν το 21% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Ο ελληνικός εμπορικός στόλος είναι ο μεγαλύτερος στόλος στον κόσμο, με 4.936 πλοία (άνω των 1.000 gt) χωρητικότητας 389,69 εκατομμυρίων τόνων (dwt) και παρουσιάζει - σε σχέση με το προηγούμενο έτος - αύξηση περίπου 6,63%. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες υπερδιπλασίασαν τη μεταφορική ικανότητα του στόλου τους στο διάστημα 2007-2018 (Πίνακας 9). Ο ελληνόκτητος στόλος αντιπροσωπεύει το 53% του στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) σε dwt (Σχήμα 4) και το 20,9% του παγκόσμιου στόλου σε dwt»:



Πίνακας 9: Ο παγκόσμιος στόλος - πλοιοκτησίας, 2007-2018 (Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών 2019: 8).

Κύριο χαρακτηριστικό των θαλάσσιων μεταφορών είναι τα λιμάνια, ο αριθμός των οποίων ανέρχεται σε 7.000 σε παγκόσμια κλίμακα, εκ των οποίων τα 1.700 είναι διεθνή. Πέρα από τα λιμάνια, οι Θαλάσσιες Μεταφορές πραγματοποιούνται και με 20 θαλάσσιες διώρυγες και 120 πορθμούς. Στην χώρα μας είναι ιδιαίτερες σημαντικές, όχι μόνο για την μεταφορά φορτίων γενικότερα, αλλά και την εξυπηρέτηση και τον ανεφοδιασμό των νησιών.

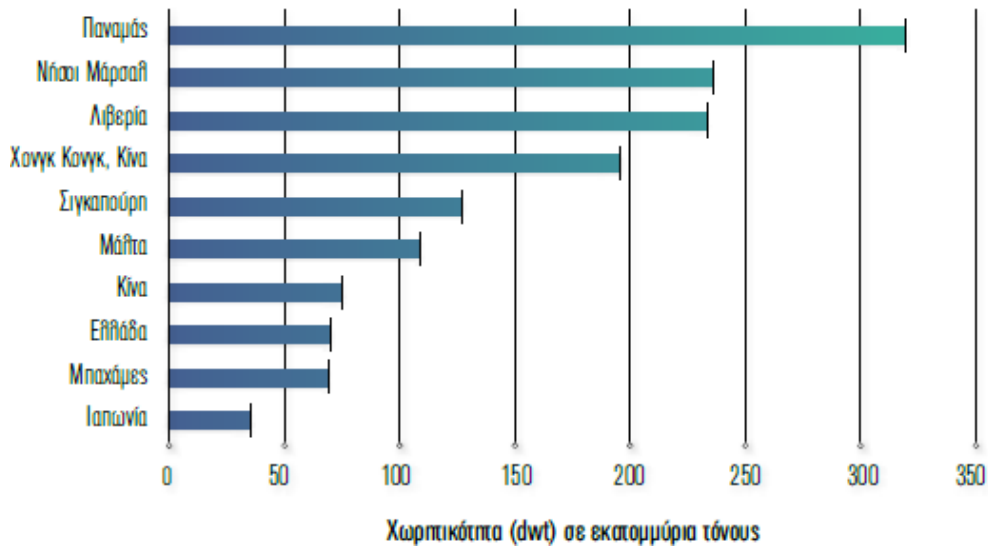


Στις Θαλάσσιες Μεταφορές η φόρτωση και η εκφόρτωση των φορτίων γίνεται με μηχανικά μέσα. Μερικά από τα εμπορεύματα που μεταφέρονται μέσω θαλάσσιων μεταφορών είναι ο άνθρακας, το πετρέλαιο, το ξύλο κ.α. Το βασικότερο όφελος και προτέρημα των θαλάσσιων μεταφορών είναι το μικρότερο και ανταγωνιστικό κόστος, καθώς και, η μεγάλη χρήση των *container ships* παγκοσμίως, διότι επιτρέπει τη μείωση του χρόνου μεταφοράς κατά το ήμισυ. Από την άλλη, το μεγάλο μειονέκτημα των θαλάσσιων μεταφορών είναι η μικρότερη ταχύτητα εν συγκρίσει με τα άλλα είδη μεταφορών (π.χ. χερσαία και εναέρια) (Μαλινδρέτος 2015: 143).

Επομένως, οι Θαλάσσιες Μεταφορές είναι ζωτικής σημασίας και για την παγκόσμια οικονομία, αλλά και την οικονομία της Ενωμένης Ευρώπης, διότι συμβάλλει σημαντικά στην αειφόρο οικονομική ανάπτυξη της. Γι' αυτό τον λόγο η Ευρωπαϊκή Ένωση αναβαθμίζει και εκσυγχρονίζει τις υποδομές της. Φυσικά, πέρα από το οικονομικό όφελος, η Ευρωπαϊκή Ένωση ενισχύει παράλληλα την θαλάσσια ασφάλεια, αλλά και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Βέβαια, ακόμα και οι ποτάμιες μεταφορές είναι σημαίνουσας σημασίας, αλλά δεν έχουν αξιοποιηθεί όσο θα έπρεπε. Τόσο οι Θαλάσσιες Μεταφορές όσο και οι λιγότερο κατά πολύ αξιοποιημένες ποταμίσιας, έχουν μεγάλο πλεονέκτημα διότι «ανακουφίζουν» τις οδικές αρτηρίες (Θεοδοπούλου & Κασώλη 2014: 18).

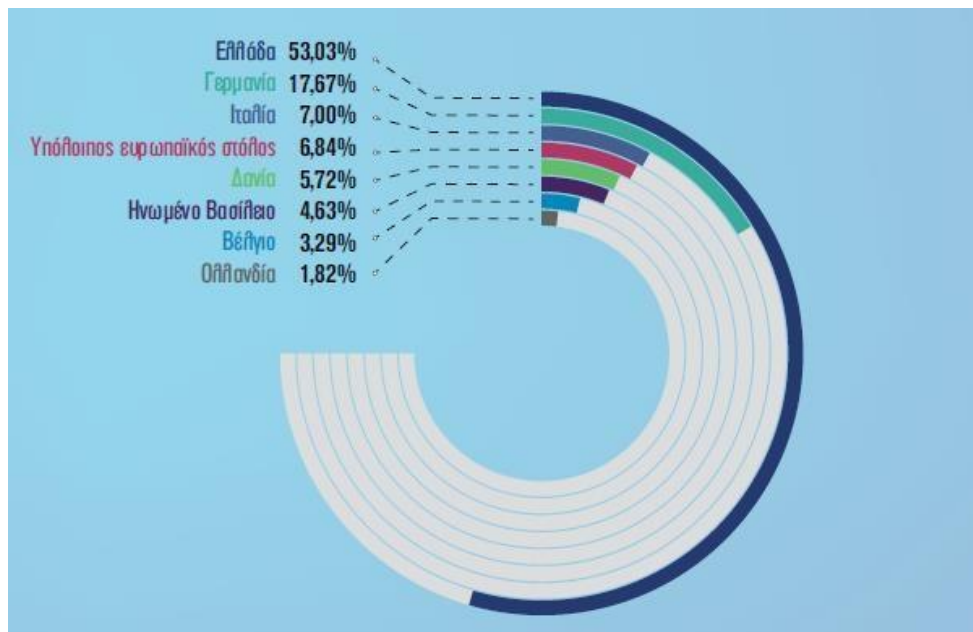
Η Ναυτιλία είναι ένας άκρως παγκοσμιοποιημένος κλάδος, τόσο σε σχέση με την λειτουργία, όσο και σε σχέση με την ιδιοκτησία. Περίπου το 67% του παγκόσμιου στόλου (σε χωρητικότητα) βρίσκεται υπό «συμφέρουσα» σημαία, γεγονός που παρέχει χαμηλότερο κόστος νηολόγησης και χαμηλότερο κόστος λειτουργίας. Σε μια ναυτιλιακή βιομηχανία που κυριαρχείται ήδη από μεγάλα πλοία, συγχωνεύσεις, εξαγορές και στρατηγικές συμμαχίες, είναι φυσικό επακόλουθο να κυριαρχεί το κέρδος έναντι της προστασίας και της ασφάλειας (Rodrigue 2010: 7).

Χαρακτηριστικός είναι ο ακόλουθος Πίνακας 10, στον οποίο μπορούμε να δούμε τους δέκα (10) μεγαλύτερους εμπορικούς στόλους (σε GWT σε πλοία > 1.000GT) σε παγκόσμιο επίπεδο. Παρατηρούμε ότι η μικρή χώρα μας κατατάσσεται στην 8<sup>η</sup> θέση παγκοσμίως:



Πίνακας 10: Οι δέκα μεγαλύτεροι εμπορικοί στόλοι παγκοσμίως – Νηολόγια (Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών 2019: 9).

Σε ευρωπαϊκή κλίμακα, η Ελλάδα βρίσκεται σε ακόμη καλύτερη θέση και πιο συγκεκριμένα στην καλύτερη θέση. Όπως μπορούμε να παρατηρήσουμε στον ακόλουθο Πίνακα 11, η χώρα μας κατατάσσεται στην 1<sup>η</sup> θέση του ευρωπαϊκού στόλου (σε GWT σε πλοία > 1.000GT) με ένα ποσοστό της τάξης του 53,03% και έχοντας μεγάλη διαφορά από την 2<sup>η</sup> Γερμανία της οποίας το ποσοστό ανέρχεται στο 17,67%:



Πίνακας 11: Ευρωπαϊκός στόλος – Πλοιοκτησία (Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών 2019: 8).



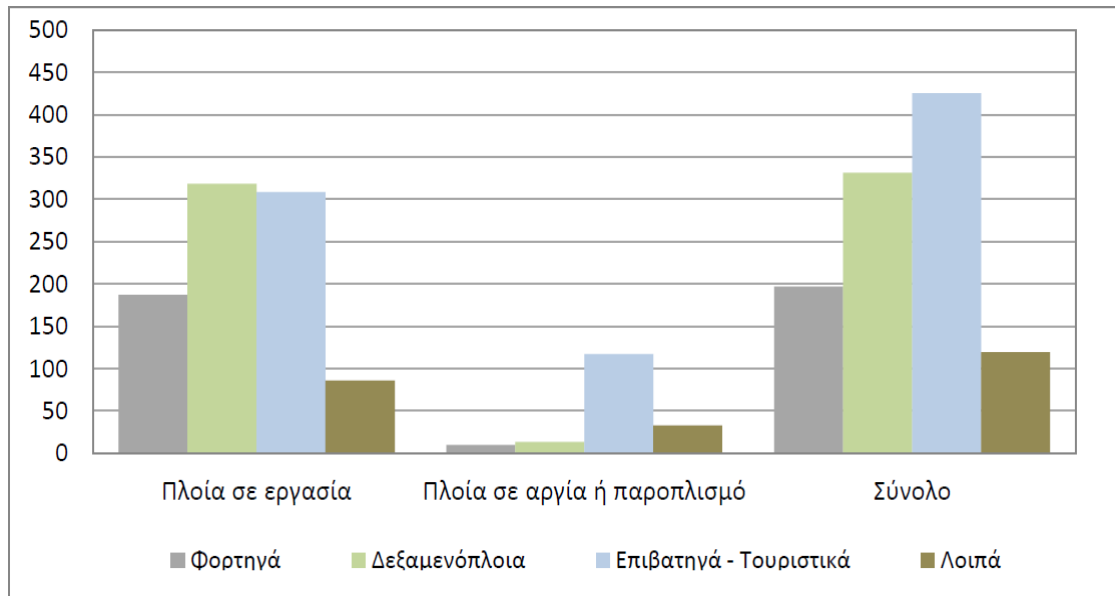
Σε ευρωπαϊκό επίπεδο το ισχυρό σημείο των θαλάσσιων μεταφορών είναι φυσικά η μεταφορά εμπορευμάτων και επικρατούν έναντι των οδικών μεταφορών. Σύμφωνα και με τον ακόλουθο Πίνακα 12 μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι για τα έτη 2012 και 2015 οι Θαλάσσιες Μεταφορές είναι στην πρώτη θέση έναντι των οδικών μεταφορών που βρίσκονται στην δεύτερη θέση:

ΕΕ28	Οδικές Εμπορευματικές (δισ. τόνοι -χλμ)	Θαλάσσιες Εμπορευματικές (δισ. τόνοι-χλμ)	Οδικές Επιβατικές (δισ. επιβ.-χλμ)	Θαλάσσιες Επιβατικές (δισ. επιβ χλμ)
2012	1.118,2	1.220	4.496,2	37,7
2015	1.151,2	1.158,9	4.719,4	21,7

Πίνακας 12: Σύγκριση Οδικών / Θαλάσσιων Μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών Αθήνα: 19).

Αξιοσημείωτο επίσης είναι ότι στην Ευρωπαϊκή Ένωση οι Θαλάσσιες Μεταφορές έχουν μεγάλη σημασία, μιας και σχεδόν το 90% των εξωτερικών μεταφορών και το 40% των εσωτερικών πραγματοποιούνται μέσω θαλάσσης (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών : 19).

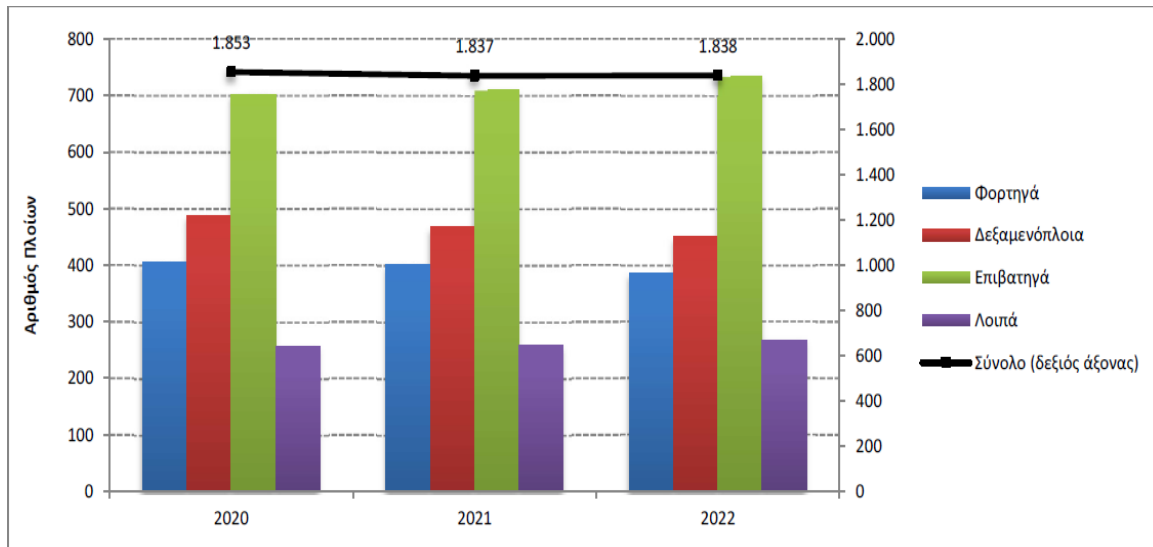
Η ελληνική Ναυτιλία εν συγκρίσει με τα μεγέθη της παγκόσμιας Ναυτιλίας είναι ένας αξιόπιστος εμπορικός εταίρος, καλύπτοντας ένα καθόλου ευκαταφρόνητο μέρος των αναγκών για τη μεταφορά ενέργειας και πρώτων υλών. Παράλληλα, λόγω της γεωγραφικής της θέσης διαδραματίζει πρωτεύων και καταλυτικό ρόλο στη διαμόρφωση της διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής. Επιπλέον, η Ναυτιλία στη χώρα μας συμβάλλει προστιθέμενη αξία σε όλους τους τομείς που σχετίζονται με αυτήν, όπως την παραγωγή και την απασχόληση και αποτελεί έναν από τους δύο βασικότερους κλάδους της ελληνικής οικονομίας μαζί με τον τουρισμό (Θεοδωροπούλου & Κασώλη 2014:19).



Πίνακας 13: Ελληνικά και ελληνόκτητα εμπορικά πλοία με ξένη σημαία συμβεβλημένα με το NAT, 100 ΚΟΧ και άνω, κατά την απογραφή της 20ης Σεπτεμβρίου 2020 (ΕΛΣΤΑΤ Απρίλιος 2022: 1).

Σύμφωνα με τον Πίνακα 13 και μετά την απογραφή της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής στις 20 Σεπτεμβρίου του 2020, απογράφηκαν 1.072 πλοία, τα οποία περιλαμβάνονται στο μητρώο του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (NAT), από τα οποία τα 996 ήταν ελληνικά και τα 76 ελληνόκτητα με ξένη σημαία. Από τα 996 πλοία, εν ενεργεία ήταν τα 846 και τα υπόλοιπα 150 είτε σε αργία είτε παροπλισμένα. Ενώ από 76 ελληνόκτητα με ξένη σημαία, τα 23 ήταν σε αργία είτε παροπλισμένα.

Επιπλέον, σύμφωνα με την απογραφή της ΕΛΣΤΑΤ του 2018, είναι αξιοσημείωτο ότι το σύνολο των Ελλήνων και ξένων ναυτικών στα ελληνικά πλοία που απογράφηκαν το 2020, σημείωσε μια σημαντική μείωση κατά 20,3%, ενώ στα ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία, συμβεβλημένα με το NAT η μείωση ανήλθε στο 16,2% (ΕΛΣΤΑΤ Απρίλιος 2022: 2).

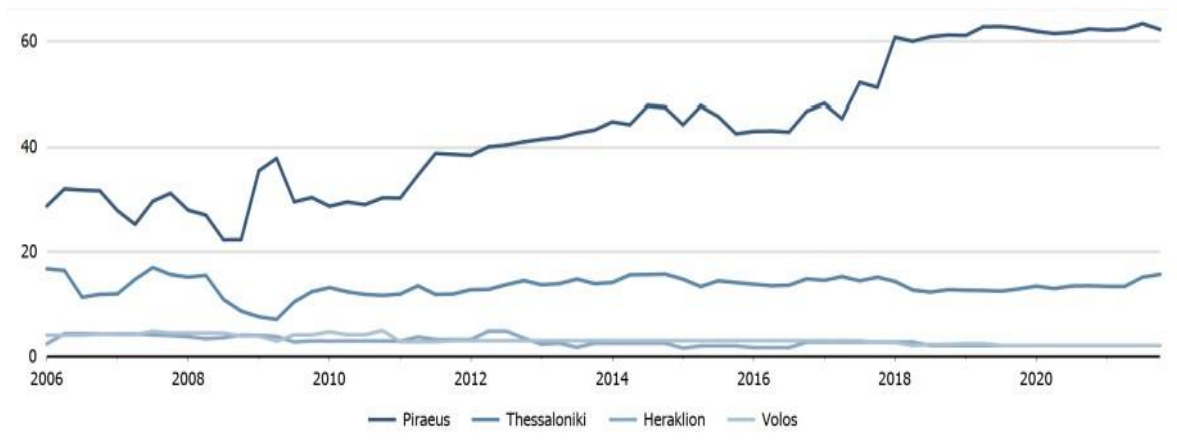


Πίνακας 14: Δύναμη των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ<sup>3</sup> και άνω, κατά κατηγορίες πλοίων, Μάρτιος 2020 – 2022 (ΕΛΣΤΑΤ Μάιος 2022: 2).

Τέλος, σύμφωνα με την μελέτη της ΕΛΣΤΑΤ, η δύναμη του ελληνικού Εμπορικού Στόλου για πλοία τα οποία είναι 100 Κ.Ο.Χ. και άνω για τον μήνα Μάρτιο του 2022, σημείωσε μια αύξηση κατά 0,1% σε σχέση με τον ίδιο μήνα του 2021. Ενώ παρουσίασε μείωση εν συγκρίσει με τον ίδιο μήνα του 2020 κατά 0,9%.

Βέβαια, μεγάλη σημασία και σημαντικό ρόλο για την μετακίνηση όλων αυτών των πλοίων, καθώς και για την μεταφορά εμπορευμάτων έχουν και τα λιμάνια της χώρας μας. Όπως διαφαίνεται και στο ακόλουθο Πίνακα 15, για την χρονική περίοδο 2006- 2020 το λιμάνι με τις περισσότερες κινήσεις και την μεγαλύτερη συνδεσιμότητα είναι εκείνο του Πειραιά, ενώ δεύτερο κατατάσσεται το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Ακολουθούν τα λιμάνια του Ηρακλείου και του Βόλου:

<sup>3</sup> Κόροι Ολικής Χωρητικότητας.



Πίνακας 15: Συνδεσιμότητα και κινήσεις των λιμανιών της Ελλάδας (Unctad Stat: 2022).

Όπως αναφέρει και η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (2019: 6) «η συμβολή της ελληνικής Ναυτιλίας στη χώρα είναι σημαντική και πολύπλευρη και δεν περιορίζεται στις εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών. Η συμβολή της Ναυτιλίας περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, έμμεσες οικονομικές επενδύσεις, ευκαιρίες απασχόλησης και την προβολή της εικόνας της χώρας σε διεθνές επίπεδο, ως σημαντικού εμπορικού και στρατηγικού εταίρου σημαντικών οικονομικών και πολιτικών δυνάμεων, με το 22,5% και το 20,3% της δραστηριότητας του ελληνικού στόλου να εξυπηρετεί το εμπόριο από/προς τις ΗΠΑ και την Ευρώπη αντίστοιχα και με το μεγαλύτερο μερίδιο της δραστηριότητας του ελληνικού στόλου, δηλαδή το 31,8%, να εξυπηρετεί τις ταχέως αναπτυσσόμενες ασιατικές οικονομίες».

#### 1.4 Τύποι Φορτίου

Τα φορτία κατατάσσονται σε κατηγορίες αναλόγως με το είδος τους και φορτώνονται στα αντίστοιχα πλοία. Έτσι έχουμε:

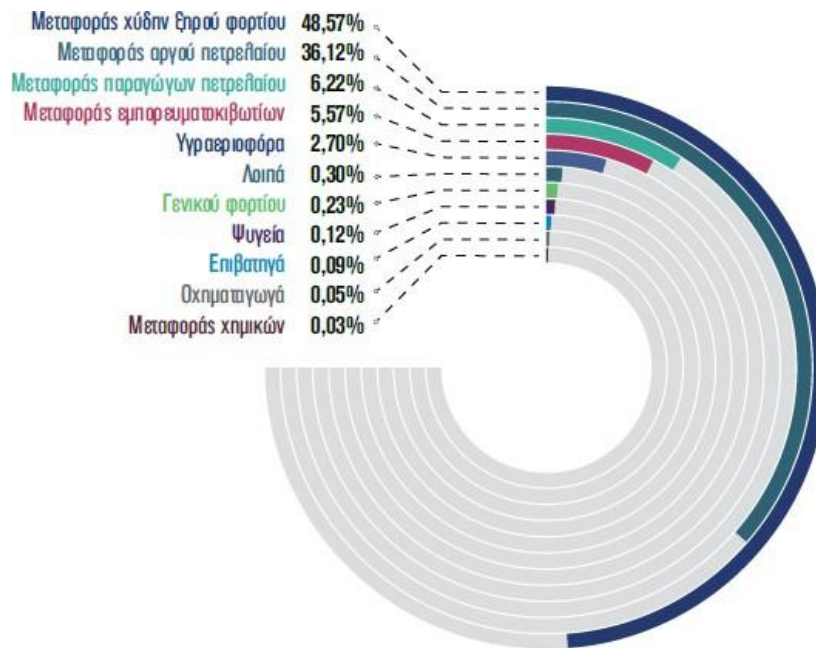
- πλοία χύδην ξηρού φορτίου (bulk carriers),
- πλοία χύδην υγρού φορτίου (tankers),
- πλοία γενικού φορτίου (general cargo ships) και τέλος,
- πλοία με εναλλακτικές λύσεις (containers).





Στην πρώτη κατηγορία πλοίων (πλοία χύδην ξηρού φορτίου), μεταφέρονται κυρίως σιτηρά, άνθρακας ή σιδηρομεταλλεύματα. Στην δεύτερη κατηγορία μεταφέρονται κυρίως νερό, καύσιμα, αμμωνία, κρασί κ.α. Στην τρίτη κατηγορία μεταφέρονται κυρίως εμπορευματοκιβώτια, ενώ στην τελευταία κατηγορία μεταφέρονται τρένα, οχήματα κ.α. (Σαμπράκος 2013: 315).

Στον ακόλουθο Πίνακα 16 μπορούμε να δούμε την ανάλυση τύπων πλοίων του ελληνόκτητου στόλου:



Πίνακας 16: Ανάλυση τύπων πλοίων του ελληνόκτητου στόλου (Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών 2019: 11).

Από τον παραπάνω Πίνακα 16 μπορούμε να διαπιστώσουμε ότι τα περισσότερα ελληνόκτητα πλοία, πρωτίστως μεταφέρουν χύδην ξηρό φορτίο με το ποσοστό να ανέρχεται στο 48,57%, ενώ στην δεύτερη θέση βρίσκεται το αργό πετρέλαιο με ποσοστό 36,12%.

### 1.5 Τύποι Ναύλωσης

Στη διεθνή ναυτιλιακή πρακτική, ως ναύλωση νοείται η συμφωνία μεταξύ του εκναυλωτή και του ναυλωτή, βασικός σκοπός της οποίας είναι η διάθεση του πλοίου έναντι ανταλλάγματος για την μεταφορά εμπορευμάτων ή και προσώπων (Βρανίκου & Δεμέστιχας 2017: 57).



Η σύμβαση των δύο μερών διέπει και ενισχύει την τήρηση των «υποσχέσεων», οι οποίες επί της ουσίας περιορίζουν τις μελλοντικές τους δράσεις. Ενώ το όφελος που αναμένεται να αποκομίσουν τα δύο συμβαλλόμενα μέρη αναμένεται να είναι μεγαλύτερο από εκείνο του κόστους του περιορισμού που υπόκειντο (Χατζής 2002: 327).

Οι ναυλώσεις πραγματοποιούνται με κριτήριο το χώρο που καταλαμβάνει το φορτίο, το χρονικό διάστημα που θα χρησιμοποιηθεί το πλοίο από τον ναυλωτή και το είδος του ταξιδιού. Σύμφωνα με το κριτήριο του χώρου υπάρχουν οι ακόλουθοι τύποι ναυλώσεων:

- η ολική ναύλωση και
- η μερική ναύλωση.

Για την πρώτη περίπτωση ο εκναυλωτής είναι υποχρεωμένος να διαθέτει όλους τους χώρους και επιφάνειες του πλοίου. Ενώ για την δεύτερη περίπτωση ο εκναυλωτής καθορίζει τον χώρο που θα καταλάβει το εμπόρευμα στον ναυλωτή.

Επιπλέον, σύμφωνα με το κριτήριο του χρονικού διαστήματος χρήσης του πλοίου από τον ναυλωτή υπάρχουν οι εξής τύποι ναύλωσης:

- χρονοναύλωση (time charter) και
- ναύλωση γυμνού σκάφους (bareboat).

Στην πρώτη περίπτωση ο ναυλωτής έχει στη διάθεσή του από τον εκναυλωτή, με αντάλλαγμα και για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, το πλοίο προκειμένου ο ναυλωτής να το χρησιμοποιήσει για την μεταφορά εμπορεύματος. Ακολούθως, στην δεύτερη περίπτωση, το πλοίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί είτε από ιδιώτες είτε από το ίδιο το κράτος. Ο εκναυλωτής διαθέτει το πλοίο χωρίς ή με ατελή εξοπλισμό (Βρανίκου & Δεμέστιχας 2017: 57-58).

Τέλος, σύμφωνα με το κριτήριο του είδους του ταξιδιού υπάρχουν οι εξής μορφές ναύλωσης:

- διπλής μεταφοράς
- κατά ταξίδι και
- αμφοετερόπλους



Στην πρώτη περίπτωση ο εκναυλωτής αναλαμβάνει την μεταφορά εμπορευμάτων προσεγγίζοντας ένα ενδιάμεσο λιμάνι, στο οποίο εκφορτώνει και παράλληλα φορτώνει άλλο εμπόρευμα το οποίο και το παραδίδει στο τελικό προορισμό. Στην δεύτερη περίπτωση η συμφωνία μεταξύ εκναυλωτή και ναυλωτή αφορά σε ένα μόνο ταξίδι. Τέλος, στην τρίτη περίπτωση, επί της ουσίας το πλοίο κάνει μία «κυκλική διαδρομή», όπου το πλοίο επιστρέφει στον αρχικό λιμένα έμφορτο (Βρανίκου & Δεμέστιχας 2017: 58).

## 1.6 IMO (International Maritime Organization)

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (*International Maritime Organization / IMO*) παίζει σημαντικό θεσμικό ρόλο. Ιδρύθηκε το 1948 ως *Intergovernmental Maritime Consultative Organization* και μετονομάστηκε σε *International Maritime Organization* το 1982. Στον IMO συμμετέχουν 173 κράτη (και επιπλέον 3 συνδεδεμένα). Επίσης, συμβουλευτικό ρόλο στις διεργασίες του IMO έχουν 64 διακυβερνητικές οργανώσεις και 79 Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις. Η Ελλάδα είναι μέλος του IMO από συστάσεως του (IOBE 2022: 4, ΣΕΒ 2018: 9).

Από τις Συμβάσεις που έχουν εκδοθεί απορρέει ένα σύνολο από κανόνες, οι οποίοι διέπουν τις αναπτυξιακές δυνατότητες του θαλάσσιου χώρου. Η συνεχής και ραγδαία αύξηση των θαλάσσιων μεταφορών τα τελευταία είκοσι χρόνια οδηγεί στην εκτίμηση ότι τα εμπορεύματα τα οποία θα μεταφέρονται με αυτόν τον τρόπο μπορεί να διπλασιαστούν τις επόμενες δύο δεκαετίες και μαζί με αυτές τις μεταφορές θα αυξηθεί και η αρνητική περιβαλλοντική επίπτωση. Η περιβαλλοντική επίπτωση εξαιτίας των θαλάσσιων μεταφορών οδήγησε τον IMO το 2020 σε μια ριζική νομοθετική αλλαγή, και με έτος εφαρμογής του την 1η Ιανουαρίου, ημερομηνία η οποία σηματοδοτεί την αρχή μιας σημαντικής μεταμόρφωσης του κλάδου, τόσο σε σχέση με τον ανεφοδιασμό, όσο και με τις επενδυτικές επιλογές των εφοπλιστών (Dalla Chiara & Rosa 2020: 8).

Γεγονός είναι βέβαιο ότι ο IMO είχε αρχίσει να ενδιαφέρεται για τον περιορισμό των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τον ναυτιλιακό κλάδο από τη δεκαετία του 1960. Ο κύριος κανονισμός για την πρόληψη της ρύπανσης που προκαλείται από τα πλοία περιλαμβάνεται στη Σύμβαση «MARPOL» που υπεγράφη το 1973. Με την έγκριση του Παραρτήματος VI του 1997, η Σύμβαση απέκτησε διεθνή χαρακτήρα και έγινε αποδεκτή από όλους και προέβλεπε

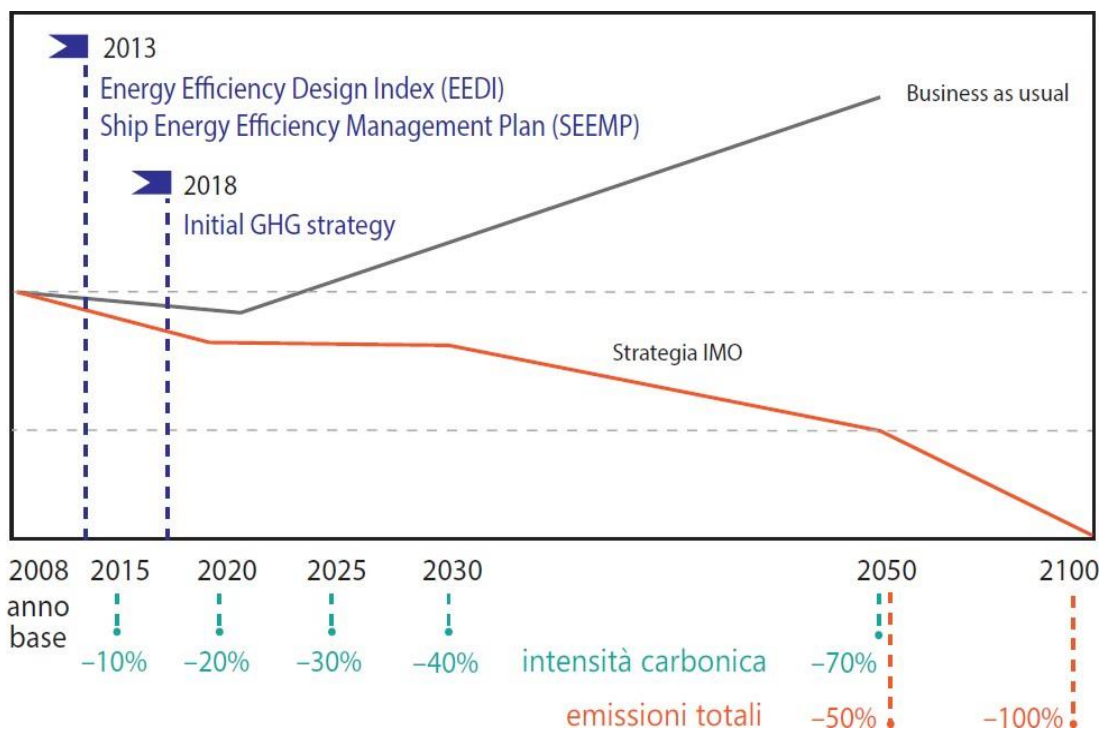


την προστασία από την ρύπανση του αέρα και του περιβάλλοντος γενικότερα (Dalla Chiara & Rosa 2020: 9).

Ο πρωταρχικός στόχος της Σύμβασης είχε να κάνει με το θείο, ένα φυσικό στοιχείο το οποίο υπάρχει σε όλα τα ορυκτά καύσιμα. Το 2005 μπήκε σε ισχύ το πρώτο παγκόσμιο όριο για την περιεκτικότητα θείου στα καύσιμα των πλοίων, το οποίο ορίστηκε σε 4,5% m / m (μάζα κατά μάζα). Η προσπάθεια συνεχίστηκε και από το 2012, το όριο μειώθηκε στο 3,5%, ενώ από την 1η Ιανουαρίου 2020 το μέγιστο ανώτατο όριο θείου καθορίστηκε σε 0,5% και σηματοδότησε την έναρξη μιας νέας φάσης «χαμηλού θείου» για τον παγκόσμιο ναυτικό στόλο (Ενωση Ελλήνων Εφοπλιστών 2019: 25, Dalla Chiara & Rosa 2020: 9).

Ωστόσο, οι εφοπλιστές βρέθηκαν να αντιμετωπίζουν την αύξηση του επενδυτικού κόστους ή και του λειτουργικού, λόγω του κανονισμού που τους επιβάλλει η Σύμβαση του 2020, αλλά και η έναρξη του πολέμου στην Ουκρανία.

Πάρα ταύτα ο IMO δεν στέκεται και δεν σταματάει στις ήδη υπάρχουσες Συμβάσεις. Σκοπός του είναι να μειώσει τις εκπομπές αερίων, οι οποίες είναι υπεύθυνες για το φαινόμενο του θερμοκηπίου. Χαρακτηριστικός είναι ο ακόλουθος Πίνακας, ο οποίος απεικονίζει το μελλοντικό προγραμματισμό του IMO:



Πίνακας 17: Η στρατηγική του IMO έως και το 2050 για την μείωση εκπομπών αερίων (BrunodaleChiara&AndreaRosa 2020: 10).



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

### 2. Θαλάσσια Μεταφορά εμπορευμάτων

Οι Θαλάσσιες Μεταφορές, όπως έχει ήδη αναφερθεί, αποτελούν έναν σημαντικό αλλά αποτελεσματικό τρόπο μεταφοράς εμπορευμάτων, ο οποίος στηρίζει την παγκόσμια οικονομία. Τα πλοία ως μέσο των θαλάσσιων μεταφορών επιτρέπουν στα κράτη να πραγματοποιούν εμπορικές δραστηριότητες μεταξύ τους. Με τα πλοία μεταφέρεται σε παγκόσμια κλίμακα η πλειονότητα των εμπορευμάτων και αγαθών. Έτσι, γίνεται σαφές ότι η Ναυτιλία παίζει έναν σημαντικό ρόλο για την παγκόσμια οικονομία και συμβάλει στην ανάπτυξη και άλλων κλάδων (βιομηχανία, απασχόληση εργατικού δυναμικού κ.α.).

Οι Θαλάσσιες Μεταφορές εμπορευμάτων υπολογίζεται ότι αντιπροσωπεύει το 98% των μεταφορών του παγκοσμίου εμπορίου. Σε αυτό βοηθάνε και τα διάφορα είδη πλοίων που χρησιμοποιούνται για μεταφορά διαφορετικών φορτίων (tankers για το πετρέλαιο, LNG-Liquefied Natural Gas για το φυσικό αέριο κ.α.).

Αυτός ο εξαιρετικά ταχύτατος ρυθμός ανάπτυξης των θαλάσσιων μεταφορών οφείλεται σε μία σειρά πλεονεκτημάτων, όπως για παράδειγμα στον εξειδικευμένο εξοπλισμό, στο χαμηλό και ανταγωνιστικό κόστος, αλλά και η ευρύτητα των εμπορευμάτων που μπορούν να μεταφερθούν (Μαλινδρέτος 2015: 143-144).

Έτσι, η ελληνική εμπορική Ναυτιλία έχει φτάσει στο σημείο να αποδίδει μεταξύ 13 δις και 19 δις ευρώ ετησίως στην οικονομία της χώρας, αναλόγως από τα επίπεδα της ναυλαγοράς. Αυτά τα οικονομικά μεγέθη μας οδηγούν στο συμπέρασμα ότι ο κλάδος της Ναυτιλίας επηρεάζει άμεσα το γενικότερο οικονομικό σύστημα εσόδων της χώρας και κάθε αναπτυξιακή προσπάθεια σε οποιονδήποτε άλλο κλάδο, σχεδόν πάντα αφορά και τον κλάδο της Ναυτιλίας (Σαμπράκος 2013: 22-23).

#### 2.1 Η Διατροφική Μεταφορά ενός φορτίου

Η διατροφική μεταφορά είναι το σύνολο των τεχνολογιών που διευκολύνουν τη μεταφορά των μονάδων φόρτωσης από έναν τρόπο μεταφοράς σε άλλο. Η διατροφική μεταφορά επιτρέπει την αλλαγή καθ' οδόν από έναν δεδομένο τρόπο μεταφοράς (όπως οδική μεταφορά) σε άλλο



(όπως τρένο ή πλοίο) προκειμένου να μεταφέρει μεγαλύτερους όγκους σε μια μεταφορά (OECD/ITF 2009: 7).

Η διαδικασία μεταφοράς ενός φορτίου γενικά, έχει πάρα πολλά στάδια, μέχρι να φτάσει στον τελικό αποδέκτη, ο οποίος είναι ο καταναλωτής. Σχηματικά μπορεί να παρατηρήσει κανείς τα γενικά στάδια που διέπουν ένα προϊόν μέχρι να φτάσει στον τελικό παραλήπτη:



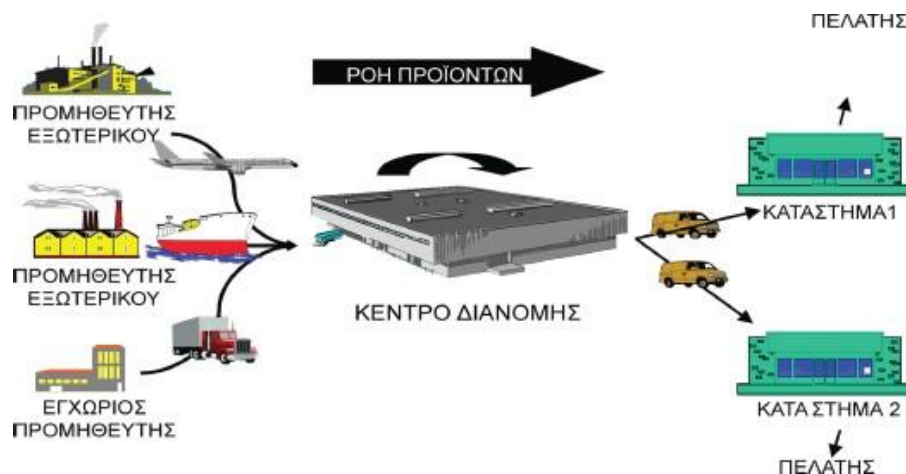
Εικόνα 2: Στάδια έως ότου ένα προϊόν από πρώτη ύλη φθάσει στα ράφια των καταστημάτων και από εκεί στον καταναλωτή (Μαλινδρέτος 2015: 29).

Το βασικό στοιχείο που διέπει την Εικόνα 3 είναι οι μεταφορές, όπως χαρακτηριστικά απεικονίζεται ακολούθως:



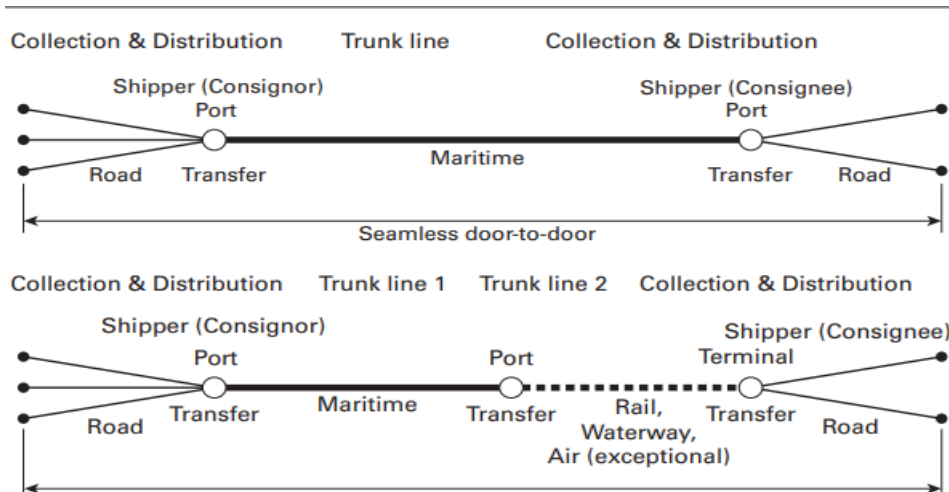
Εικόνα 3: Τα στάδια των μεταφορών και των διανομών (Μαλινδρέτος 2015: 32).

Οι μεταφορές μπορούν να γίνουν με διάφορα μέσα, όπως πλοία, αεροπλάνα και νταλίκες και πάντα ο τρόπος μεταφοράς εξαρτάται από το φορτίο, τον τόπο προέλευσης του φορτίου, αλλά και το κόστος. Έτσι, όπως μπορεί να παρατηρήσει κανείς στην ακόλουθη Εικόνα 4, το πλοίο γίνεται βασικό μέσο μεταφοράς, όταν ο προμηθευτής βρίσκεται στο εξωτερικό και φυσικά είτε στον τόπο του προμηθευτή υπάρχει άμεση πρόσβαση στην θάλασσα, είτε έμμεση:



Εικόνα 4: Ροή προϊόντων (Μαλινδρέτος 2015: 94).

Ως συνέπεια της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, έχουν συνδυαστεί οι Θαλάσσιες Μεταφορές με τις χερσαίες μεταφορές, και αυτό έχει ως αποτέλεσμα την παροχή αποτελεσματικών διατροπικών μεταφορών, δηλαδή η μεταφορά φορτίου με πάνω από ένα μέσο. Οι διατροπικές μεταφορές συνδέουν εργοστάσια και αποθήκες σε πολλά μέρη του κόσμου με τρόπο «από πόρτα σε πόρτα» (door to door) και έχει γίνει μια κρίσιμη υπηρεσία για πολυεθνικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται σε παγκόσμιο επίπεδο. Οι διατροπικές μεταφορές είναι η κεντρική υπηρεσία στο ευρύ φάσμα των υπηρεσιών *logistics*, συμπεριλαμβανομένης της αποθήκευσης, του ελέγχου αποθεμάτων και της συσκευασίας, και είχε παράξει προστιθέμενη αξία στις θαλάσσιες υπηρεσίες, γεγονός που τις καθιστά σημαντικές στον τομέα των μεταφορών. Η θαλάσσια μεταφορά είναι ο τυπικός τρόπος μεταφοράς για τη κεντρική γραμμή, ενώ η συλλογή και η διανομή γίνονται οδικώς (Song & Panayides 2015: 109):



Εικόνα 5: Στοιχεία διατροπικών μεταφορών δια θαλάσσης, οδικώς και ένα ακόμη μέσο (Song & Panayides 2015: 111).

Αξίζει να σημειωθεί, ότι στην Ευρώπη, οι διατροπικές μεταφορές που χρησιμοποιούν σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές ήταν περιορισμένες. Γεγονός είναι ότι πριν από την ενσωμάτωση των αγορών στην Ευρώπη, οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές πραγματοποιούνταν αποκλειστικά από τους εθνικούς σιδηροδρόμους της εκάστοτε χώρας. Οι διεθνείς μεταφορές των εμπορευματοκιβωτίων διεξάγονταν από τη διεθνή σιδηροδρομική εταιρεία (*Intercontainer*), η οποία διαχειριζόταν τις μεταφορές από κοινού με τους εθνικούς σιδηροδρόμους της κάθε χώρας. Ωστόσο, με την εφαρμογή των σιδηροδρομικών μεταρρυθμίσεων, κατέστη δυνατόν οι ιδιωτικές εταιρείες εμπορευματικών σιδηροδρόμων να χρησιμοποιούν τη σιδηροδρομική υποδομή για την μεταφορά φορτίων. Επιπλέον, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει προωθήσει την παροχή του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ), και την εφαρμογή πολιτικών υποστήριξης για διατροπικές μεταφορές στο πλαίσιο του προγράμματος *Marco Polo* προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα περιβαλλοντικά προβλήματα (Song & Panayides 2015: 117-118).

Αυτές οι πολιτικές συνέβαλαν στη βελτίωση της χρήσης των διατροπικών εμπορευματικών μεταφορών. Αξίζει να σημειωθεί, ότι στο λιμάνι του Ρότερνταμ, που είναι η μεγαλύτερη πύλη στην Ευρώπη, πραγματοποιούνται 200 υπηρεσίες μεταφοράς εβδομαδιαίως από/προς διάφορα μέρη της Ευρώπης, συμπεριλαμβανομένων την Ανατολική και την Κεντρική Ευρώπη και μεταφέρεται το 11% των εμπορευματοκιβωτίων το οποίο διακινείται μέσω των σιδηροδρόμων. Επίσης, με την υποστήριξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μια γερμανική βιομηχανική ζώνη συνδέθηκε άμεσα με μια αποκλειστική γραμμή φορτίου η οποία άνοιξε το 2007. Επιπροσθέτως, στο λιμάνι του Αμβούργου, που είναι το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι της Ευρώπης, 200 δρομολόγια μεταφοράς την εβδομάδα φτάνουν και αναχωρούν και το 18% των διακινούμενων εμπορευματοκιβωτίων διακινούνται μέσω του σιδηροδρόμου. Ένας από τους





φορείς εκμετάλλευσης είναι η θυγατρική εταιρεία σιδηροδρόμων της *Hamburger Hafenund Logistic AG* (HHLA), που είναι ο χειριστής του τερματικού κοντέινερ. Τέλος, στο λιμάνι του Ρότερνταμ, η μεταφορά μέσω της εσωτερικής μεταφοράς, χρησιμοποιώντας το ποτάμι του Ρήνου, είναι έντονη και οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές αντιστοιχούν στο 30% των διακινούμενων εμπορευματοκιβωτίων. Σε άλλα μεγάλα λιμάνια που βρίσκονται στις εκβολές των ποταμών, οι εσωτερικές υδάτινες μεταφορές έχουν γίνει ένας σημαντικός τρόπος διατροφικής μεταφοράς. Τέλος, η σύνδεση του Ρήνου και του Δούναβη με κανάλια εξετάζεται ως μελλοντική οδός μεταφορών προς την Ανατολική και την Κεντρική Ευρώπη (Song & Panayides 2015:118).

## 2.2 Τα συμβαλλόμενα μέρη των Ναυλώσεων: φορτίο χύδη

Όπως έχει ήδη αναφερθεί στην Ενότητα 1.4, οι τύποι φορτίου που μεταφέρονται με θαλάσσια μέσα είναι αρκετοί. Σε αυτήν την Ενότητα θα αναλυθεί ενδεικτικά, από όλους τους τύπους φορτίου το χύδη φορτίο, το οποίο αφορά και στο πετρέλαιο.

Οι νομικές απαιτήσεις για τη μεταφορά χύδην πετρελαίου περιέχονται κυρίως στα ναυλωμένα μέρη που διέπουν την ωκεάνια μεταφορά πετρελαίου και συμβάσεις πετρελαίου που διέπουν την αγορά και πώληση πετρελαίου.

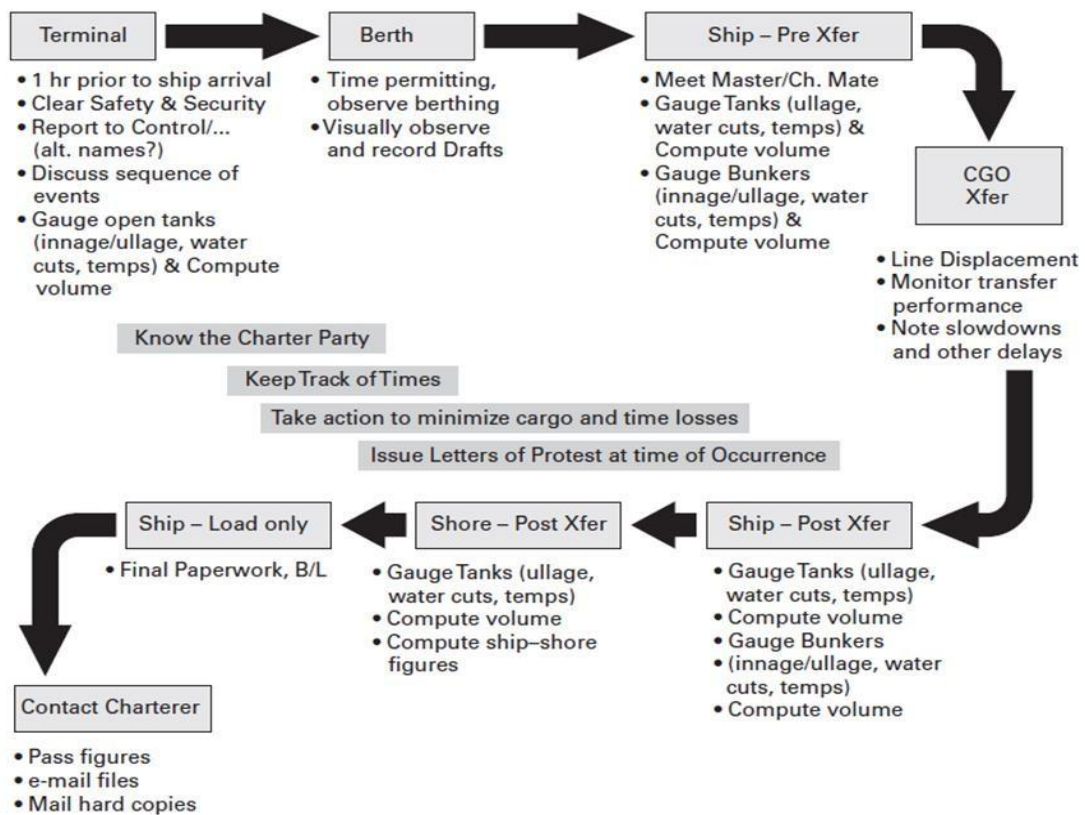
Οι κοινές απαιτήσεις των συμβαλλόμενων μερών είναι η μεταφορά του φορτίου με λιγότερο από μισό τοις εκατό απώλεια από την προέλευση στον προορισμό και να έχει τα ίδια χαρακτηριστικά κατά την εκφόρτωση όπως όταν φορτώθηκε. Αυτή η απαίτηση αναφέρεται συχνά ως ρήτρα άντλησης ή εγγύηση. Όταν ένα δεξαμενόπλοιο φτάσει στο λιμάνι, οι επόμενες διαδικασίες έχουν τρεις κύριους τομείς που θα πρέπει να ληφθούν σοβαρά υπόψη:

- την ορθή τεχνική διαδικασία τόσο του πλοίου όσο και του τερματικού σταθμού σύμφωνα με την ναύλωση
- την ποσότητα του μεταφερόμενου φορτίου και
- την ποιότητα του φορτίου.

Στο τέλος της μεταφοράς του φορτίου, η αποδέσμευση του δεξαμενόπλοιου γίνεται όταν ένα αρμόδιο άτομο αποδέχεται το αποτέλεσμα της μεταφοράς φορτίου, επειδή είναι όπως



ορίζει η αρχική συμφωνία (Song & Panayides 2015: 196-197). Όλη αυτή η διαδικασία αποτυπώνεται στην ακόλουθη Εικόνα 6:



Εικόνα 6: Ροή εργασιών μεταφοράς φορτίου: δεξαμενόπλοιο-τερματικός σταθμός (Dong-Wook Song & Photis M Panayides 2015: 199).

Όταν το δεξαμενόπλοιο μεταφέρει το φορτίο σε ένα τερματικό σταθμό, υπάρχουν γενικά τρεις τύποι εμπλεκόμενων μερών, όπου κάθε ένα από αυτά τα μέρη έχει ξεχωριστές και διακριτές ευθύνες:

- ο πλοιοκτήτης. Ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής του πλοίου είναι υπεύθυνος για τη συντήρηση του πίνακα βαθμονόμησης της δεξαμενής, για τον εξοπλισμό μέτρησης και δειγματοληψίας και όλα τα σχετικά με τις εγκαταστάσεις τα οποία θα πρέπει να είναι σε καλή κατάσταση λειτουργίας για να μπορέσει το πλήρωμα του πλοίου να επιτύχει ακριβή μέτρηση φορτίου, δειγματοληψία και λογιστική. Ο ιδιοκτήτης του πλοίου δίνει εντολή στον πλοίαρχο να παρέχει δεδομένα μέτρησης και δειγματοληψίας του φορτίου, καθώς και αναφορές σύμφωνα με τις οδηγίες του ιδιοκτήτη του φορτίου και τον αποδέκτη. Αυτό προϋποθέτει ότι το πλήρωμα του πλοίου πρέπει να είναι ικανό να



αναλαμβάνει τη μέτρηση του φορτίου, τη δειγματοληψία και τους υπολογισμούς σύμφωνα με γραπτές οδηγίες και διαδικασίες που περιγράφουν αυτές τις λειτουργίες.

- ο ναυλωτής. Ο ναυλωτής είναι υπεύθυνος για την παροχή στον πλοίαρχο του πλοίου γραπτές οδηγίες για τις εργασίες που πρέπει να πραγματοποιηθούν, οδηγίες και εντολές που ισχύουν για τη μέτρηση, τη δειγματοληψία και τη καταγραφή του φορτίου που μεταφέρεται, ενώ το πλοίο είναι υπό ναύλωση.
- ο ιδιοκτήτης του φορτίου. Ο ιδιοκτήτης του φορτίου είναι υπεύθυνος για την παροχή εξειδικευμένου ατόμου ο οποίος θα ενεργεί ως εκπρόσωπος της ξηράς για να συνεργαστεί με τον αξιωματικό του πλοίου στην επιθεώρηση όλων των δεξαμενών φορτίου πριν και μετά την μεταφορά του φορτίου και να παρακολουθεί όλους τους μετρητές, τις θερμοκρασίες, τις διακοπές νερού και τα δείγματα που απαιτούνται για να ληφθούν υπόψη οι καθαρές ποσότητες και η ποιότητα του φορτίου (Song & Panayides 2015: 199-200).



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

### 3. Οι κίνδυνοι των Θαλάσσιων Μεταφορών

Η ιστορία των θαλάσσιων μεταφορών σημαδεύεται από σημαντικά ατυχήματα πλοίων με συχνά τραγικές συνέπειες πολύ καταστροφικές, τόσο από ανθρώπινη όσο και από περιβαλλοντική άποψη. Φυσικά, οι ναυτικοί είναι μια από τις κατηγορίες θέσεων εργασίας που υπόκεινται σε μεγαλύτερο κίνδυνο ατυχημάτων (Lorenzi, Mariani &, Panari 2018: 67-68).

Αρκετοί συγγραφείς αποδίδουν την ευθύνη για πολλά ατυχήματα στη θάλασσα στον ανθρώπινο παράγοντα. Οι Elioroulou, Papanikolaou & Voulgarellis (2016: 284) υποστηρίζουν ότι το ποσοστό του ανθρώπινου παράγοντα φθάνει το 80%. Επιπλέον, η μελέτη των Elioroulou et al. έδειξε πώς σε μια περίοδο δέκα ετών (από το 2000), η συχνότητα των ναυτικών ατυχημάτων αυξήθηκε για την εξεταζόμενη περίοδο, ανάλογα με τον τύπο του πλοίου, έως και περίπου 30%.

Επομένως, θα πρέπει να καταβληθούν προσπάθειες για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα, συμπεριλαμβανομένου και του ανθρώπινου παράγοντα, για παράδειγμα, πληρώματα πιο εκπαιδευμένα τα οποία θα λαμβάνουν μέρος σε εκπαιδευτικά προγράμματα, έτσι ώστε να υπάρξει εξοικείωση με τις νέες Τεχνολογίες, οι οποίες σύμφωνα με τον Χατζή μπορούν να συμβάλουν σημαντικά στην οικονομική ανάπτυξη και στην παραγωγικότητα ενώ σε αντίθεση ο τεχνολογικός αναλφαριθμητισμός μπορεί να αποφανθεί καταστροφικός (2017:7). Έτσι οι νέες τεχνολογίες με την σειρά τους βοηθούν στη διαχείριση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης στον κλάδο των μεταφορών. Πάρα ταύτα ο ανθρώπινος παράγοντας ήταν και θα είναι σημαντικός και κυρίαρχος (Lorenzietal 2018: 68).

Οι περισσότερες πρωτοβουλίες για την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας καθοδηγούνται απευθείας από τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής (ΗΠΑ) και έχουν σχέση με τις ελλείψεις που αποκαλύφθηκαν στην ασφάλεια των μεταφορών εμπορευμάτων και επιβατών. Υπάρχουν σημαντικές πρωτοβουλίες από την πλευρά των ΗΠΑ, καθώς πάνω από το 90% του διεθνούς εμπορίου τους πραγματοποιείται μέσω θαλάσσιων μεταφορών και είναι εύλογη η προσπάθεια για την καλύτερη ασφάλεια της Ναυτιλίας και την μεταφορά εμπορευμάτων (Maspero, VanDyk & Ittmann 2008:12).

Στις 11 Σεπτεμβρίου του 2001, ο τρόπος των μεταφορών άλλαξε για πάντα μετά τις τρομοκρατικές επιθέσεις στους Δίδυμους Πύργους στη Νέα Υόρκη χρησιμοποιώντας επιβατικά αεροπλάνα. Ως άμεσο αποτέλεσμα της επίθεσης της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου ήταν ο



επακόλουθος έλεγχος όλων των τρόπων μεταφοράς για τρωτά σημεία, καθώς επίσης και ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) – φορέας των Ηνωμένων Εθνών – αναγνώρισε την ανάγκη για αυξημένη ασφάλεια ακόμα και στον κλάδο της Ναυτιλίας. Έτσι, το κεφάλαιο 11 της σύμβασης SOLAS (Safety Of Lives At Sea) τροποποιήθηκε και συμπεριέλαβε τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλείας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS Code), ο οποίος εγκρίθηκε διεθνώς τον Ιούλιο του 2004. Αυτή η πρωτοβουλία ακολουθήθηκε γρήγορα από μια σειρά και άλλων μέτρων και προγραμμάτων με στόχο την αντιμετώπιση και την διασφάλιση της διεθνούς θαλάσσιας αλυσίδας εφοδιασμού. Μία από τις πρωταρχικές προκλήσεις ήταν η διαμόρφωση και η εισαγωγή μέτρων που παρέχουν αυξημένη ασφάλεια χωρίς όμως την παρεμπόδιση ή την διακοπή της ομαλής ροής των εμπορευμάτων (GRIP & EGMONT 2016: 20, Maspero et al. 2008:13, Herbert-Burns, Bateman & Lehr 2009: 287).

Είναι σχεδόν βέβαιο ότι θα έχει εκτεταμένες επιπτώσεις στην παγκόσμια οικονομία γενικότερα, οποιαδήποτε επίθεση μεγάλης κλίμακας σε ένα θαλάσσιο λιμάνι, μιας και ο όγκος εμπορευμάτων που μεταφέρεται μέσω των ωκεανών είναι μεγάλος. Ενώ είναι σχεδόν αδύνατο να ποσοτικοποιηθεί η ακριβής συμβολή στην οικονομία από τη Ναυτιλία, η Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το εμπόριο και την ανάπτυξη (UNCTAD), εκτιμά ότι η εκμετάλλευση εμπορικών πλοίων συνεισφέρει περίπου 380 δισεκατομμύρια δολάρια σε ναύλους στην παγκόσμια οικονομία, που ισοδυναμούν περίπου με το 5% του συνολικού παγκόσμιου εμπορίου (Maspero et al. 2008:13-14).

Έχει εισαχθεί πληθώρα πρωτοβουλιών και προγραμμάτων για την εξασφάλιση διαφόρων πτυχών της ναυτιλιακής αλυσίδας εφοδιασμού. Τα μέτρα ασφαλείας στη θάλασσα και στα λιμάνια δεν είναι και δεν πρέπει να αποσκοπούν μόνο στην αντιμετώπιση και την καταπολέμηση του κινδύνου της τρομοκρατίας αλλά και άλλων απειλών, όπως την πειρατεία και το λαθρεμπόριο. Η πειρατεία αυξάνεται και απασχολεί ιδιαίτερα τη Ναυτιλία. Υπάρχουν κάποιες περιοχές οι λεγόμενες «καυτές ζώνες», όπως η Ινδονησία, η Μαλαισία, η ανατολική ακτή της Αφρικής κ.α. Τα λιμάνια της Νότιας Αφρικής, από την άλλη πλευρά, αντιμετωπίζουν ένα σχετικά χαμηλό κίνδυνο διεθνών τρομοκρατικών επιθέσεων, αλλά υψηλά κρούσματα παράνομων ανθρώπινων μετακινήσεων μέσω λαθρεπιβατών και διακίνησης, καθώς και λαθρεμπορίου παράνομων ουσιών (Maspero et al. 2008:14). Σύμφωνα με τον Daujotas όλοι οι τρόποι μεταφοράς συμπεριλαμβανομένης και της θαλάσσιας αποτελούνται από πολλούς κινδύνους και προκειμένου να καταστεί δυνατή/κερδοφόρα η διεθνής μεταφορά θα πρέπει οι ευθύνες να διανεμηθούν σε όλα τα εμπλεκόμενα μέρη. Τέλος, θα πρέπει να ληφθούν σημαντικά υπόψη και διάφοροι κανόνες σχετικά με τις οικολογικές επιπτώσεις των διεθνών μεταφορών (2011: 16).



### 3.1 Διεθνείς συμβάσεις για την προστασία των μερών

Η θαλάσσια ασφάλεια περιλαμβάνει την πρόληψη, τον εντοπισμό, τον μετριασμό και την αντιμετώπιση των κινδύνων που προκαλούνται από κακόβουλες, ανεξέλεγκτες, αμελείς ή επιβλαβείς (ή δυνητικά επιβλαβείς) δραστηριότητες στη θάλασσα. Η θαλάσσια ασφάλεια μειώνει την ικανότητα και δυνατότητα αυτών των παραγόντων να «χρησιμοποιούν» τον θαλάσσιο τομέα για να υπονομεύσει την εθνική ασφάλεια, τα συμφέροντα και τους στόχους των θαλάσσιων μεταφορών (Mersi 2020: 8).

Ο ρόλος των συμβάσεων μεταξύ των μερών υφίσταται έτσι ώστε να παρέχει στα μέρη κανόνες, σύμφωνα με τους οποίους τα συμβαλλόμενα μέρη θα βοηθηθούν να αντιμετωπίσουν ενδεχόμενα προβλήματα. Επίσης, το δίκαιο των εκάστοτε συμβάσεων είναι εκείνο το οποίο ρυθμίζει την ανταλλαγή των υποσχέσεων μεταξύ των μερών. Με άλλα λόγια μια σύμβαση αποτελεί τη βάση και το θεμέλιο της εύρυθμης οικονομίας της αγοράς. Σύμφωνα με τον Χατζή (2018: 6-7) «μια τέλεια σύμβαση αποτελείται από τις εξής έξι (6) προϋποθέσεις:

- ατομική ορθολογικότητα,
- ελευθερία επιλογής,
- απουσία εξόδων συναλλαγών,
- απουσία εξωτερικοτήτων,
- τέλεια πληροφόρηση και τέλος,
- τέλειος ανταγωνισμός.»

Είναι σημαντικό να γίνει η διάκριση μεταξύ θαλάσσιας ασφάλειας (*maritime security*) και προστασίας στη θάλασσα (*maritime safety*), οι οποίες στην ουσία θα πρέπει να είναι δύο διακριτές έννοιες. Η ασφάλεια στη θάλασσα σχετίζεται με ανθρωπογενή συμβάντα και απειλές. Η προστασία στη θάλασσα σχετίζεται με τους κινδύνους που συναντώνται στη θάλασσα, τις λεγόμενες «πράξεις του θεού», όπως για παράδειγμα ακραία καιρικά φαινόμενα, κίνδυνοι πλοήγησης, κ.λπ. Βέβαια, υπάρχουν και οι κίνδυνοι οι οποίοι αφορούν και τις δύο περιπτώσεις, τόσο δηλαδή την ασφάλεια στη θάλασσα, όσο και την προστασία στη θάλασσα, όπως για παράδειγμα την απειλή της πειρατείας (GRIP & EGMONT 2016: 20).



Παρά το γεγονός ότι έχουν γραφθεί πολλά άρθρα για τις πρωτοβουλίες ασφάλειας, μόνο δύο εξ αυτών περιγράφουν τις πέντε βασικές πρωτοβουλίες για την διασφάλιση της θαλάσσιας μεταφοράς:

1) Πρώτη Πρωτοβουλία: Διεθνής Κώδικας Διευκόλυνσης Πλοίων και Λιμένων (ISPS):

Η Σύμβαση *SOLAS* τροποποιήθηκε για να συμπεριλάβει ένα νέο παράρτημα, εκείνο του Κώδικα *ISPS*. Σύμφωνα με τον *IMO*, επί του παρόντος, υπάρχουν 148 συμβαλλόμενες κυβερνήσεις και περίπου 9.600 εγγεγραμμένες λιμενικές εγκαταστάσεις παγκοσμίως και εξ αυτών οι 57 βρίσκονται στη Νότια Αφρική (Maspero et al. 2008:15).

Ο Κώδικας *ISPS* είναι μια αρκετά απλή πολιτική δύο μερών σύμφωνα με τον οποίο:

- επιτρέπει τον εντοπισμό και την αποτροπή απειλών για την ασφάλεια σε διεθνές πλαίσιο,
- καθορίζει ρόλους και ευθύνες,
- επιτρέπει τη συλλογή και ανταλλαγή πληροφοριών ασφαλείας,
- παρέχει την μεθοδολογία για την αξιολόγηση της ασφάλειας και τέλος,
- διασφαλίζει ότι εφαρμόζονται επαρκή μέτρα ασφαλείας.

Επίσης, ο Κώδικας *ISPS* απαιτεί από το πλήρωμα πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων να:

- συλλέγει και να αξιολογεί πληροφορίες,
- διατηρεί πρωτόκολλα επικοινωνίας,
- περιορίζει την πρόσβαση (αποτροπή εισαγωγής μη εξουσιοδοτημένων όπλων, κ.λπ.),
- παρέχει τα μέσα για την ειδοποίηση συναγερμών και τέλος,
- να θέτει σε εφαρμογή σχέδια ασφαλείας πλοίων και λιμένων και να εξασφαλίζει τη διεξαγωγή εκπαίδευσης και ασκήσεων.



Ο Κώδικας *ISPS* αντιμετωπίζει όλες τις πτυχές της θαλάσσιας Ναυτιλίας μέσω της τήρησης του κώδικα από τα εμπλεκόμενα μέρη, όπως:

- το σκάφος,
- τον ιδιοκτήτη του πλοίου (ναυτιλιακή γραμμή),
- το λιμάνι και τέλος,
- τις λιμενικές εγκαταστάσεις (τερματικοί σταθμοί και λειτουργίες στο λιμάνι).

Η συμμόρφωση με το Μέρος Α του Κώδικα *ISPS* είναι υποχρεωτική και καλύπτει:

- τις αρμοδιότητες των συμβαλλομένων κυβερνήσεων,
- τη δήλωση ασφάλειας,
- τις υποχρεώσεις της εταιρείας,
- τις αξιολογήσεις ασφάλειας πλοίου/λιμένα,
- τα σχέδια ασφάλειας πλοίου/λιμένα,
- την ανάθεση και τις αρμοδιότητες του αξιωματικού ασφαλείας πλοίου/λιμανιού/εταιρείας,
- την εκπαίδευση και τις ασκήσεις του πληρώματος και τέλος,
- την έρευνα και την πιστοποίηση.

Βέβαια, ο *IMO* δεν είναι θεσμοθετημένος φορέας και επομένως δεν μπορεί να επιβάλει τη συμμόρφωση σύμφωνα με τον κώδικα *ISPS*. Ωστόσο, μέσω των κρατών μελών που υποδεικνύουν τη συμμόρφωση, το βάρος μεταβιβάστηκε στις συμβαλλόμενες κυβερνήσεις για τη σύνταξη κατάλληλων εθνικών νομοθετημάτων, εντός της οποίας θα εντάσσεται και η συμμόρφωση σύμφωνα με τον Κώδικα *ISPS* (Maspero et al. 2008:15-16, Pallis & Vaggelas 2008: 3-4).

## 2) Δεύτερη Πρωτοβουλία: *Container Security Initiative* (CSI)

Παράλληλα με την ανάπτυξη του κώδικα *ISPS*, η Τελωνειακή και Συνοριακή Προστασία των ΗΠΑ (CBP), άρχισε να αναπτύσσει προγράμματα κατά της τρομοκρατίας για να βοηθήσει στην άμεση ασφάλεια των Ηνωμένων Πολιτειών ως απάντηση στις επιθέσεις της 11<sup>ης</sup>





Σεπτεμβρίου. Η πρωτοβουλία *Container Security Initiative* (CSI) στοχεύει στον αποτελεσματικότερο έλεγχο των διεθνών κινήσεων των εμπορευματοκιβωτίων. Τα εμπορευματοκιβώτια και γενικότερα το μεταφερόμενο θαλάσσιο φορτίο είναι αρκετά ευάλωτα στην τρομοκρατία, ανεξάρτητα εάν τα εμπορεύματα διακινούνται και μεταφέρονται νόμιμα είτε παράνομα (όπως λαθρεπιβάτες, «βρώμικες» βόμβες και άλλα όπλα).

Σύμφωνα με το *CBP*, οι βασικοί στόχοι του *CSI* είναι:

- να ταυτοποιεί τα *containers* υψηλού κινδύνου,
- να προετοιμάζει σωστά και να αξιολογεί τα εμπορευματοκιβώτια πριν από την αποστολή τους,
- να κάνει χρήση της τεχνολογίας για την προεπιλογή *containers* υψηλού κινδύνου και τέλος,
- να χρησιμοποιεί εξυπνότερα και πιο ασφαλή *containers* (Maspero et al. 2008: 16, Pallis & Vaggelas 2008: 5-6).

### 3) Τρίτη Πρωτοβουλία: Τελωνειακή-Εμπορική Σύμπραξη κατά της Τρομοκρατίας (C-TPAT)

Το *C-TPAT* είναι ένα εθελοντικό πρόγραμμα που βασίζεται σε μέλη και έχει ως στόχο την αυξημένη ασφάλεια μέσω συνεργασιών μεταξύ των τελωνείων των ΗΠΑ και των εμπλεκόμενων της εφοδιαστικής αλυσίδας, όπως εισαγωγείς, τελωνεία, μεσίτες, χειριστές τερματικών σταθμών και αποθηκών, μεταφορείς και ξένοι κατασκευαστές και επικεντρώνεται στην αυξημένη ανταλλαγή πληροφοριών για τη βελτίωση της συνολικής προβολής της εφοδιαστικής αλυσίδας. Οι αρχές του *C-TPAT* βασίζονται στην εθελοντική συμμετοχή και στα κριτήρια ασφαλείας που έχουν αναπτυχθεί από κοινού, για καλύτερες πρακτικές και διαδικασίες εφαρμογής. Αυτή η εθελοντική συμμετοχή έχει ως αντάλλαγμα την αύξηση της ασφάλειας των εμπλεκόμενων, έτσι ώστε τα μέλη να απολαμβάνουν ταχύ χειρισμό και επιθεωρήσεις των προϊόντων τους από τα τελωνεία των ΗΠΑ (Maspero et al. 2008: 16-17, Pallis & Vaggelas 2008: 7).

### 4) Τέταρτη Πρωτοβουλία: *Advanced Manifest Rule* (AMR)

Η Τελωνειακή Υπηρεσία και Συνοριακή Προστασία των ΗΠΑ (CBP) θέσπισε έναν προηγμένο κανόνα τον *AMR* τον Φεβρουάριο του 2003, σύμφωνα με το οποίο πρέπει να υποβάλλονται



λεπτομερώς τα δεδομένα φορτίου στα τελωνεία των ΗΠΑ, τουλάχιστον 24 ώρες πριν από την φόρτωση των εμπορευματοκιβωτίων σε πλοίο με προορισμό κάποιο αμερικανικό λιμάνι.

Οι πληροφορίες αυτές θα χρησιμοποιούνται για την προεπιλογή των *containers* πριν από την άφιξη σε κάποιο αμερικανικό λιμάνι και την επιλογή αμφισβητήσιμων εμπορευματοκιβωτίων για φυσική και άμεση επιθεώρηση. Εκτός από τα λιμάνια των ΗΠΑ που ζητούν *AMR*, ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τελωνείων (WCO) στις Βρυξέλλες έχει ζητήσει να αναπτυχθεί μια βάση δεδομένων με τελωνειακά στοιχεία για όλα τα εμπλεκόμενα μέλη και την προηγμένη ηλεκτρονική μετάδοση τέτοιων δεδομένων (Maspero et al. 2008:18).

##### 5) Πέμπτη Πρωτοβουλία: Καλύτερη συσκευασία (*Better packaging*)

Η πρόκληση δεν είναι μόνο να ασφαλιστούν τα ίδια τα λιμάνια και τα πλοία από επίθεση ή κλοπή, αλλά και η βελτίωση της ασφάλειας της συσκευασίας και αποστολής του ίδιου του προϊόντος. Με τη συνεχή αύξηση της χρήσης της μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια, η εστίαση έχει επεκταθεί πέρα από τη σάρωση των εμπορευματοκιβωτίων, όπως περιγράφεται στο πρόγραμμα *CSI*, στην ανάπτυξη τεχνολογίας για την καλύτερη σφράγιση και παρακολούθηση των εμπορευματοκιβωτίων κατά τη μεταφορά. Και οι δύο πρωτοβουλίες που περιγράφονται παρακάτω παρουσιάστηκαν ως πρωτοπόροι με την πιλοτική χρήση και εφαρμογή «έξυπνων κουτιών» και τελωνειακών σφραγίδων σε εμπορευματοκιβώτια, τα οποία όλα έχουν ως σκοπό να μειώσουν την παραβίαση των *containers*, αλλά και το μη εξουσιοδοτημένο άνοιγμα τους:

- Λειτουργία Ασφαλούς Εμπορίου (*Operation Safe Commerce*)

Το πρόγραμμα ξεκίνησε το 2002 με τη χρηματοδότηση επιχειρηματικών πρωτοβουλιών που αποσκοπούν στην ενίσχυση της ασφάλειας για τα εμπορευματοκιβώτια που μετακινούνται σε όλο το διεθνές σύστημα μεταφορών.

- Πρωτοβουλία *Smart and Secure Tradelane*

Στις 2 Ιουλίου 2003, ανακοινώθηκε η πρωτοβουλία *Smart and Secure Tradelane* (SST), σύμφωνα με την οποία οι τρεις μεγαλύτεροι φορείς εκμετάλλευσης θαλάσσιων λιμένων (και τερματικών) στον κόσμο (*Hutchison-Whampoa Ltd, PSA Corporation Ltd. και P&O Ports*),



που συνολικά μαζί αντιπροσωπεύουν πάνω από το 70% του παγκόσμιου συνόλου κυκλοφορίας εμπορευματοκιβωτίων, θα συνεργαστούν για την επίδειξη και την ανάπτυξη αυτοματοποιημένης παρακολούθησης και τεχνολογικής ασφαλείας για εμπορευματοκιβώτια που εισέρχονται στα λιμάνια των ΗΠΑ μέσω της χρήσης τελωνειακών σφραγίδων στα *containers* για την αποφυγή παραβίασης τους (Maspero et al. 2008:18-19).

### 3.2 Ανάλυση των κινδύνων των θαλάσσιων μεταφορών

Σε αυτή την ενότητα θα καταγραφούν οι κίνδυνοι που διέπουν τις Θαλάσσιες Μεταφορές, δίνοντας μεγαλύτερη έμφαση στον κίνδυνο της τρομοκρατίας και της πειρατείας.

Η έννοια της θαλάσσιας ασφάλειας είναι η πρόληψη και η απουσία απειλών που προέρχονται από θαλάσσιες διακρατικές διαφορές, θαλάσσια τρομοκρατία, επιθέσεις στον κυβερνοχώρο, βιολογικές και χημικές απειλές, πειρατεία, εμπορία ανθρώπων, λαθρεμπόριο ναρκωτικών και παράνομων αγαθών και σκόπιμες περιβαλλοντικές βλάβες (CemGazioğlu et al. 2020: 368).

Λαμβάνοντας υπόψη ότι το 44% των εμπορευμάτων που μεταφέρονται δια θαλάσσης σε όλο τον κόσμο αφορούν στην ενέργεια, σε προϊόντα που σχετίζονται με την ενέργεια και στα τρόφιμα, θεωρείται ότι η ασφάλεια αυτών είναι ένα από τα πιο σημαντικά θέματα (ειδικά η ενεργειακή ασφάλεια).

Οι κυβερνοεπιθέσεις είναι ένας από τους σημαντικούς τομείς κινδύνου και απειλής στον σημερινό κόσμο, παράλληλα όμως η ψηφιοποίηση έχει αποκτήσει τέτοια τεχνολογική δυναμική, έτσι ώστε να έχουν σημειωθεί σημαντικές εξελίξεις στη χρήση αυτόνομων πλοίων στο θαλάσσιο εμπόριο. Ως εκ τούτου, η ασφάλεια στον κυβερνοχώρο και τα ασφαλή συστήματα πληροφοριών έχουν μεγάλη σημασία και βαρύτητα (CemGazioğlu et al. 2020: 370).

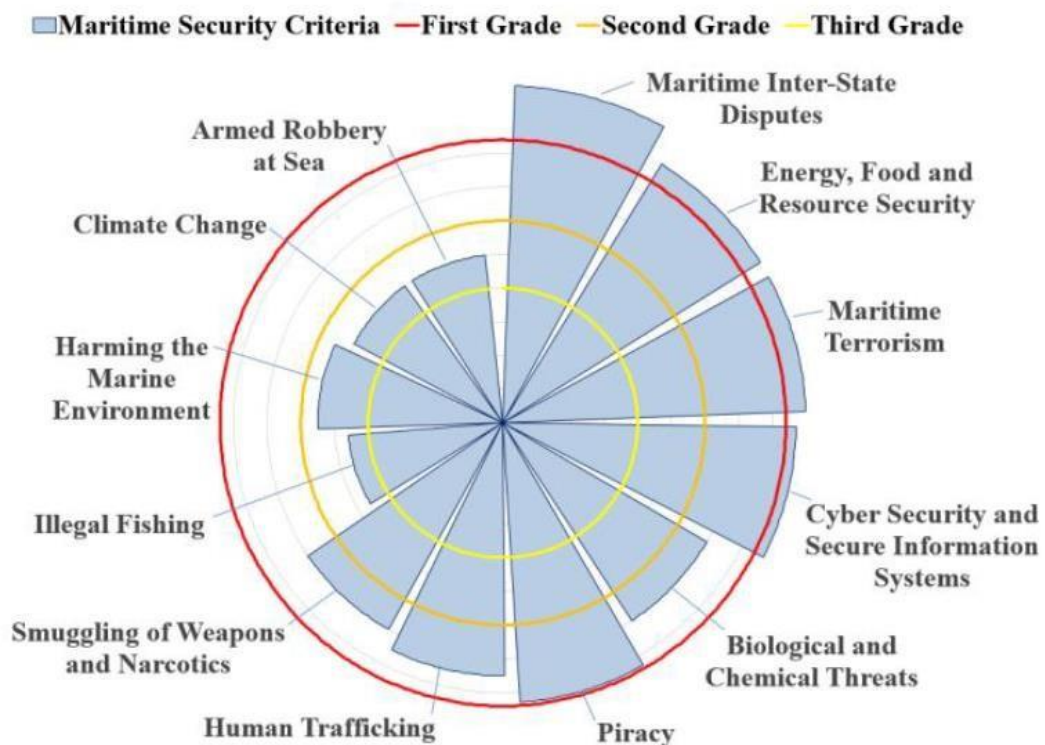
Σύμφωνα με την Εικόνα 7, τα σημαντικότερα κριτήρια κινδύνου των θαλάσσιων μεταφορών είναι:

- η θαλάσσια διακρατική διαφορά,
- η ενέργεια, τα τρόφιμα και η ασφάλεια πόρων,
- η τρομοκρατία,



- η κυβερνοασφάλεια και τα συστήματα ασφαλείας,
- οι βιολογικές και χημικές απειλές και τέλος,
- η πειρατεία

Όπως μπορεί να παρατηρήσει κανείς στην Εικόνα 7, οι θαλάσσιες διακρατικές διαφορές ξεχωρίζουν σημαντικά. Η διαμάχη των περιοχών θαλάσσιας δικαιοδοσίας, για παράδειγμα της Ανατολικής Μεσογείου, μεταξύ Τουρκίας και Ελλάδας, δημιουργεί κίνδυνο ένοπλης σύγκρουσης και ίσως κίνδυνο πολέμου. Αυτό σημαίνει ότι οι διακρατικές θαλάσσιες διαφορές μεταξύ των δύο χωρών θα πρέπει να λύνονται μέσω διπλωματικών συζητήσεων και διαπραγματεύσεων. Βέβαια, υπάρχουν και άλλοι κίνδυνοι, αλλά σύμφωνα και με την παρακάτω εικόνα, δεν είναι οι κυρίαρχοι, δίχως βέβαια αυτό να σημαίνει ότι είναι και αμελητέοι (CemGazioğlu et al. 2020: 369).



Εικόνα 7: Ταξινόμηση θαλάσσιας ασφαλείας (Δημιουργήθηκε από συγγραφείς από διάφορες πηγές) (CemGazioğlu et al. December 2020: 369).

Παρά την ευαισθητοποίηση των φορέων χάραξης πολιτικής για την ασφάλεια των λιμανιών παραμένουν εξαιρετικά ευάλωτα. Οι προσπάθειες, υπό την καθοδήγηση της εκάστοτε κυβέρνησης, να σκληρύνουν τα μέτρα ασφαλείας στις λιμενικές εγκαταστάσεις παγκοσμίως, προχωρούν με αργούς ρυθμούς. Οι τρομοκράτες ειδικότερα, έχουν επίγνωση αυτής της



κατάστασης. Όπως περιγράφεται παρακάτω, οι απειλές για την ναυτιλιακή βιομηχανία είναι μια πραγματικότητα. Δυστυχώς, το ερώτημα εάν οι τρομοκράτες θα ενεργήσουν για να εκμεταλλευτούν τις αδυναμίες των λιμενικών εγκαταστάσεων, δεν είναι ένα απλό «αν» θα το κάνουν, αλλά «πότε» θα το κάνουν (Goslin 2008: 3).

Η τρομοκρατία, όπως προαναφέρθηκε, είναι ένας από τους σημαντικότερους θαλάσσιους κινδύνους κατά την μεταφορά φορτίου. Το παγκόσμιο εμπόριο εξαρτάται κυρίως από τη Ναυτιλία. Υπολογίζεται ότι πάνω από 46.000 πλοία και 4.000 λιμάνια αποτελούν τον ναυτικό στόλο του κόσμου και συντελούν στο σύστημα μετακίνησης των εμπορευμάτων. Τα Ηνωμένα Έθνη στη Διάσκεψη για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD) υπολόγισε το 2001 ότι 5,8 δισεκατομμύρια τόνοι αγαθών διακινήθηκαν δια θαλάσσης, δηλαδή πάνω από το 80% του παγκόσμιου εμπορίου. Αυτό και μόνο καθιστά τα θαλάσσια δίκτυα ελκυστικό στόχο τρομοκρατών (Goslin 2008: 3-4). Ενώ οι τρομοκράτες στο παρελθόν είχαν στοχεύσει στα χερσαία ή στα αεροπορικά μέσα, οι ειδικοί πιστεύουν ότι αυτό θα μπορούσε σύντομα να αλλάξει και να συμπεριλάβει τη Ναυτιλία, τα λιμάνια, τις παράκτιες εγκαταστάσεις και τα ναυπηγεία εμπορευματοκιβωτίων/εμπορευματοκιβωτίων, διότι είναι στόχοι εύαλωτοι, μιας και έχει δοθεί δευτερεύουσα έμφαση στη σκλήρυνση των μέτρων ασφαλείας. Η παρακολούθηση των τάσεων σε σχέση με τις τρομοκρατικές απειλές υπογραμμίζει την αυξημένη ανησυχία για την βιομηχανία της Ναυτιλίας (Goslin 2008:4).

Όπως ήδη έχει αναφερθεί τα οικονομικά μεγέθη στον κλάδο της Ναυτιλίας είναι τεράστια και αυτό από μόνο του την καθιστά ελκυστικό στόχο για τους τρομοκράτες. Για την θαλάσσια τρομοκρατία δεν υπάρχει καθολικά αποδεκτός ορισμός, αλλά η Ομάδα Εργασίας του Συμβουλίου για την Ασφαλή Συνεργασία στην Ασία-Ειρηνικό (CSCAP) έχει προσφέρει έναν εκτενή ορισμό για τη θαλάσσια τρομοκρατία: «η ανάληψη τρομοκρατικών ενεργειών και δραστηριοτήτων στο θαλάσσιο περιβάλλον, με χρήση ή κατά πλοίων ή σταθερών εξεδρών στη θάλασσα ή στο λιμάνι, ή εναντίον οποιουδήποτε από τους επιβάτες ή το πλήρωμα τους, ενάντια σε παράκτιες εγκαταστάσεις ή οικισμούς, συμπεριλαμβανομένων τουριστικών θέρετρων, λιμενικών περιοχών και λιμενικών πόλεων ή πόλεων» (Feldt, Roell & Thiele 2013: 6).

Η θαλάσσια τρομοκρατία, όπως όλες οι μορφές τρομοκρατίας, έχει κυρίως πολιτικό, ιδεολογικό ή και θρησκευτικό υπόβαθρο. Ως εκ τούτου, οι τρομοκράτες επιθυμούν και στοχεύουν να χτυπούν σε υποδομές του βιομηχανοποιημένου κόσμου όσο πιο αποτελεσματικά γίνεται. Μπορεί να εστιάσουν την προσοχή τους στα αποκαλούμενα σημεία «σταυροδρόμια» και στα μεγάλα λιμάνια, με το 75% όλων των δραστηριοτήτων διεθνών θαλάσσιων μεταφορών να πραγματοποιούνται από περίπου 50.000 πλοία που χρησιμοποιούν 2.800 λιμάνια. Το στρατηγικά σημαντικό στενό της Μαλάκκας είναι ένα από τα κρίσιμα θαλάσσια



σταυροδρόμια, διότι συνδέει τον Ινδικό Ωκεανό με τη Θάλασσα της Νότιας Κίνας και τον Ειρηνικό. Είναι ο σημαντικότερος εμπορικός δρόμος μεταξύ της Άπω Ανατολής, των κρατών του Κόλπου και της Ευρώπης. 90.000 πλοία χρησιμοποιούν το Στενό κάθε χρόνο και το ένα τρίτο (1/3) του παγκόσμιου εμπορίου, το 80% των εξαγωγών πετρελαίου στην Ανατολική Ασία και τα δύο τρίτα των εξαγωγών LNG διέρχονται από το Στενό της Μαλάκκας.

Εάν ένα μεγάλο δεξαμενόπλοιο βυθιστεί στο στενό της Μαλάκκας, θα εμπόδιζε όλη την κυκλοφορία και τα πλοία θα έπρεπε να χρησιμοποιήσουν το ινδονησιακό πέρασμα Sunda και Flores. Αυτό θα είχε ως αποτέλεσμα μια παράκαμψη τουλάχιστον 1.000 μιλίων και δύο επιπλέον ημερών στη θάλασσα. Το κόστος που θα προέκυπτε θα αυξανόταν σε περίπου 8 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ ετησίως. Καθώς τα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου βρίσκονται στη Νότια και Ανατολική Ασία, οι τρομοκράτες θα επικεντρώσουν τον σχεδιασμό τους σε λιμάνια όπως του Κόμπε, του Τόκιο, της Γιοκοχάμα, του Πουσάν, της Σαγκάης, του Καοτσιόνγκ (Ταϊβάν), του Χονγκ Κονγκ και της Σιγκαπούρης. Αλλά και μεγάλα λιμάνια στις ΗΠΑ και στην Ευρώπη, όπως του Λος Άντζελες και του Ρότερνταμ, θα μπορούσαν να είναι στο επίκεντρο των τρομοκρατών (Feldt, Roell & Thiele 2013: 7).

Ένας αριθμός επιτυχημένων θαλάσσιων επιθέσεων καταδεικνύει τις προθέσεις των τρομοκρατών:

- Οκτώβριος 2000: Πραγματοποιήθηκε επιτυχής επίθεση κατά του αντιτορπιλικού *USS Cole* των ΗΠΑ στην Υεμένη. Σκοτώθηκαν 17 ναύτες των ΗΠΑ, τραυματίστηκαν 39.
- Οκτώβριος 2002: Το γαλλικό πετρελαιοφόρο *Limburg* δέχτηκε επίθεση στα ανοιχτά του *AshShahir* από τρομοκρατική ομάδα με διασυνδέσεις με την Αλ Κάιντα. Ένα μέλος του πληρώματος σκοτώθηκε και 90.000 τόνοι πετρελαίου χύθηκαν στον Κόλπο του Άντεν. Η μηνιαία κίνηση εμπορευματοκιβωτίων στην Υεμένη μειώθηκε από 43.000 σε 3.000. Η οικονομία της χώρας έχασε το (1%) του ΑΕΠ της και 3.000 λιμενεργάτες έχασαν τη δουλειά τους.
- Φεβρουάριος 2004: Η ομάδα *Abu Sayyaf* επιτέθηκε σε πορθμείο στις Φιλιππίνες, με αποτέλεσμα 116 άνθρωποι να χάσουν τη ζωή τους.
- Νοέμβριος 2008: Επίθεση στη Βομβάη. Τρομοκράτες ταξίδεψαν δια θαλάσσης από το Καρατσι του Πακιστάν, διασχίζοντας την Αραβική Θάλασσα, άρπαξαν την ινδική ψαρόταρα *Kuber*, σκότωσαν το πλήρωμα των τεσσάρων ατόμων και στη συνέχεια ανάγκασαν τον καπετάνιο να πλεύσει στη Βομβάη. Μετά τη δολοφονία του καπετάνιου, οι δράστες μπήκαν στη Βομβάη με μια λαστιχένια λέμβο. Σκοτώθηκαν 164 άτομα και τραυματίστηκαν τουλάχιστον 308.



- Ιούλιος 2010: Επίθεση αυτοκτονίας πραγματοποιήθηκε από την Ταξιαρχία *Abdullah Azzam* εναντίον του ιαπωνικού πετρελαιοφόρου *M. Star* στο Στενό του Ορμούζ, μιας μαχητικής ομάδας με διασυνδέσεις με την Αλ Κάιντα. Ένα μέλος του πληρώματος τραυματίστηκε και το σκάφος υπέστη σοβαρές ζημιές.

Τα ανατιναχθέντα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων θα μπορούσαν να μπλοκάρουν λιμάνια για εβδομάδες. Για παράδειγμα, το κλείσιμο του λιμανιού της Σιγκαπούρης θα κόστιζε περισσότερα από 200 δις δολάρια ετησίως. Επίσης, μια τρομοκρατική επίθεση ενός πλήρως φορτωμένου δεξαμενόπλοιου αερίου σε ένα από τα μεγάλα λιμάνια θα είχε καταστροφικές επιπτώσεις στο παγκόσμιο εμπόριο και θα «παρείχε» στους τρομοκράτες ένα γεγονός συγκρίσιμο με την 11η Σεπτεμβρίου (Feldt, Roell & Thiel 2013: 7-8).

Επιπροσθέτως, η πειρατεία είναι ένας ακόμη κίνδυνος στον οποίο εκτίθενται τα πλοία. Στο άρθρο 101 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών του 1982 για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) η πειρατεία ορίζεται ως εξής:

- οποιεσδήποτε παράνομες πράξεις βίας ή κράτησης ή οποιαδήποτε πράξη ληστείας, που διαπράττονται για ιδιωτικούς σκοπούς από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ιδιωτικού πλοίου ή ιδιωτικού αεροσκάφους και,
- κάθε πράξη υποκίνησης ή εκ προθέσεως διευκόλυνσης μιας πράξης που αναφέρθηκε προηγουμένως. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) στην 26η συνεδρίασή του ορίζει την ένοπλη ληστεία στο ψήφισμα A.1025 «Κώδικας Πρακτικής για τη Διερεύνηση Εγκλημάτων Πειρατείας και Ένοπλες Ληστείας κατά Πλοίων» ως εξής: «Ένοπλη ληστεία κατά πλοίων», σημαίνει οποιαδήποτε από τις ακόλουθες πράξεις:
  - οποιαδήποτε παράνομη πράξη βίας ή κράτηση ή οποιαδήποτε πράξη ληστείας ή απειλής αυτής, εκτός από πράξη πειρατείας, που διαπράττεται για ιδιωτικούς σκοπούς και στρέφεται κατά πλοίου ή κατά προσώπου ή ιδιοκτησίας σε πλοίο, εντός των εσωτερικών εγκαταστάσεων ενός κράτους στα ύδατα, στα αρχιπελαγικά ύδατα και στα χωρικά ύδατα·
  - οποιαδήποτε πράξη υποκίνησης ή σκόπιμης διευκόλυνσης μιας πράξης που περιγράφεται παραπάνω (Feldt, Roell & Thiele 2013: 3-4).

Αν και το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (ICC) και το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (IMB) ανέφεραν στις 22 Οκτωβρίου 2012 ότι, παρά το γεγονός ότι ο αριθμός των πλοίων που δέχονται επιθέσεις από Σομαλούς πειρατές έχει πέσει σε χαμηλότερο επίπεδο από το 2009, η



μεγαλύτερη απειλή για τη διεθνή Ναυτιλία εξακολουθεί να προέρχεται από δραστηριότητες Σομαλών πειρατών.

Στις 3 Δεκεμβρίου 2012, το *IMB* ανέφερε για τη Σομαλία τα ακόλουθα στοιχεία:

- Σύνολο περιστατικών: 71
- Συνολικές αεροπειρατείες: 13
- Σύνολο ομήρων: 212

Τρέχοντα πλοία που κατέχονται από Σομαλούς πειρατές:

- Σκάφη: 9
- Όμηροι: 14.711

Οι πειρατικές δραστηριότητες μειώθηκαν σημαντικά κατά μήκος της ινδικής ακτής, επειδή το ινδικό ναυτικό αύξησε τις περιπολίες του, ενίσχυσε την επιτήρηση και ένωσε τις δυνάμεις του με το NATO σε κοινές περιπολίες. Ωστόσο, οι αναλυτές πιστεύουν ότι η αυξημένη χρήση ιδιωτικών φρουρών ασφαλείας σε πλοία, οι διεθνείς ναυτικές περιπολίες, η κακοκαιρία και οι αυξανόμενες προσπάθειες των τοπικών αρχών στην περιοχή Puntland της Βόρειας Σομαλίας για τη σύλληψη πειρατών, έχουν βοηθήσει στην παρεμπόδιση της πειρατείας, αλλά και έχουν ωθήσει τους εγκληματίες στην ξηρά (Feldt, Roell & Thiele 2013: 4-5).

Το οικονομικό κόστος της πειρατείας της Σομαλίας έχει ανέλθει μεταξύ 6,6 και 6,9 δις δολαρίων. Οι δαπάνες κατανέμονται ως εξής:

- 2,7 δισεκατομμύρια δολάρια για μεγαλύτερη κατανάλωση πετρελαίου λόγω της αύξησης της ταχύτητας σε περιοχές υψηλού κινδύνου,
- 1,3 δισεκατομμύρια δολάρια για στρατιωτικές επιχειρήσεις,
- 1,1 δισεκατομμύρια δολάρια για εξοπλισμό ασφαλείας και ένοπλους φρουρούς ασφαλείας,
- 635 εκατομμύρια δολάρια για ασφαλιστήρια συμβόλαια,
- από 486 έως 680 εκατομμύρια δολάρια για αλλαγές πορείας κατά μήκος της δυτικής ακτής της Ινδίας και,
- 195 εκατομμύρια δολάρια για υψηλότερους μισθούς.

Ο μέσος όρος λύτρων αυξήθηκε από τέσσερα εκατομμύρια δολάρια το 2010 σε πέντε εκατομμύρια δολάρια το 2011. Αν και τα συνολικά λύτρα που καταβλήθηκαν το 2011 ανήλθαν





σε 160 εκατομμύρια δολάρια, αντιπροσωπεύουν μόνο το 2% του συνολικού οικονομικού κόστους που προκαλείται από τη σομαλική πειρατεία.

Αυτή η κατάσταση είχε ως αποτέλεσμα διάφοροι Οργανισμοί να δωρίσουν περίπου 20 εκατομμύρια δολάρια προκειμένου να βελτιωθεί η κατάσταση στη Σομαλία και σε άλλες περιοχές που πλήττονται από την πειρατεία. Το ποσό αυτό αντιπροσωπεύει ένα κλάσμα των κεφαλαίων που δαπανώνται για την καταπολέμηση της πειρατείας στη θάλασσα (Feldt, Roell & Thiele 2013: 5-6). Γεγονός είναι ότι ακόμα και ελληνικά πλοία έχουν πέσει θύματα πειρατείας, όπως για παράδειγμα, ένα τέτοιο περιστατικό συνέβη στις 5 Μαρτίου του 2020, όταν το ελληνόκτητο πλοίο *Minerva Virgo* έπλεε στα ανοιχτά του Λαγός στην Νιγηρία.<sup>4</sup>

Βέβαια, στην Ελλάδα δεν έχουν σημειωθεί περιστατικά θαλάσσιας τρομοκρατίας ή πειρατείας εντός των ελληνικών υδάτων. Όπως μπορεί να παρατηρήσει κανείς στον ακόλουθο Πίνακα 18, στην χώρα μας έχουν δημιουργηθεί προβλήματα από φωτιά σε πλοίο, η οποία προκλήθηκε είτε από διαρροή είτε από έκρηξη, από πρόσκρουση ή και σύγκρουση μεταξύ πλοίου και δεξαμενόπλοιου:

Α/Α	Επικίνδυνη ουσία	Είδος ατυχήματος	Περιοχή	Αποτέλεσμα	Ημερομηνία	Σχόλιο
1	Μαζούτ		ΒΑ της Ρόδου	Ρύπανση	24/8/1999	Προκλήθηκε οικολογική καταστροφή σε έκταση 25 χλμ, όταν το δεξαμενόπλοιο που μετέφερε μαζούτ άδειασε τις δεξαμενές του, ανοιχτά του νησιού.
2	Κενό ουσίας	Φωτιά	Πέραμα	A1/1	5/12/1999	Το θάνατο βρήκε μέσα σε καπνούς και αναθυμιάσεις ένας εργάτης, όταν αυτός και άλλοι οκτώ επισκεύαζαν το δεξαμενόπλοιο.
3	Δεν αναφέρεται	Πρόσκρουση σε φορτηγό πλοίο	Σαλαμίνα	Υλικές ζημιές	27/3/1998	Λόγω θαλασσοταραχής, δεξαμενόπλοιο προσέκρουσε σε φορτηγό πλοίο με αποτέλεσμα να προκληθούν υλικές ζημιές.
4	Δεν αναφέρεται	Διαρροή + Έκρηξη	Θερμαϊκός Κόλπος	A1/4	21/12/1998	Κατά τη διάρκεια εκφόρτωσης δεξαμενόπλοιου σημειώθηκε διαρροή και έκρηξη προκαλώντας το θάνατο σε 4 άτομα.
5	Καύσιμα	Σύγκρουση φορτηγού πλοίου με δεξαμενόπλοιο	Βόρεια της Χίου		21/11/1997	Φορτηγό πλοίο συγκρούστηκε με δεξαμενόπλοιο που μετέφερε καύσιμα, με αποτέλεσμα να βυθιστεί το φορτηγό.
6	Αέρια	Έκρηξη-Φωτιά	Πέραμα	A1/1	17/3/1997	Χημικά διαλυτικά ελαιοχρωμάτων προκάλεσαν έκρηξη με αποτέλεσμα το θάνατο ενός εργάτη.

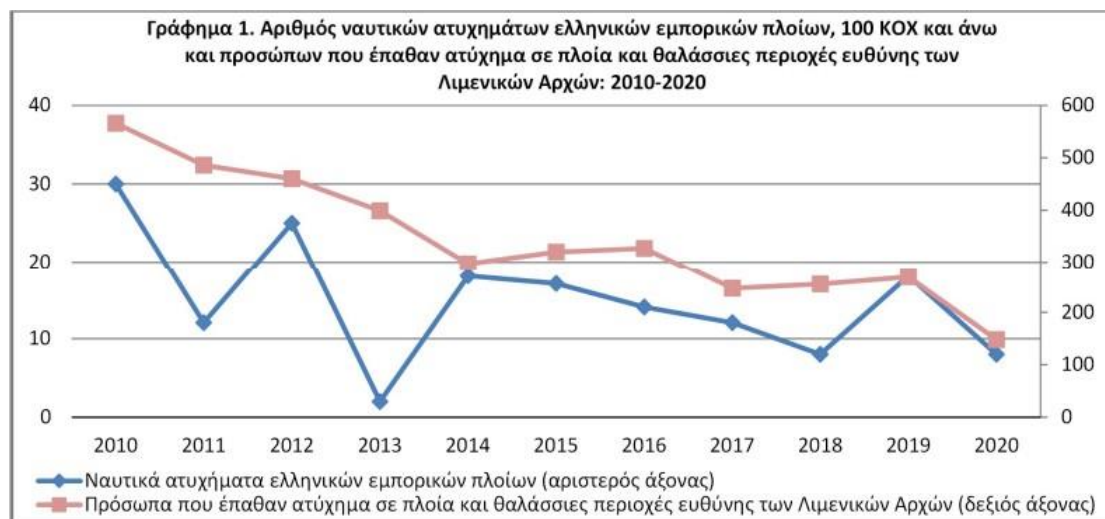
Πίνακας 18: Ατυχήματα με πλοία μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων στην Ελλάδα (Πούλιος, Βαγιόκας, Τσιρώνης & Χατζής 2007: 34).

<sup>4</sup> <https://www.ethnos.gr/greece/article/92281/peirateiaseellhnikoploioisthnnighria> (Πρόσβαση την 10/11/2022).



Στον παραπάνω Πίνακα 18 λοιπόν, αποτυπώνονται τα ατυχήματα πλοίων όπως αυτά έχουν αναφερθεί στον Τύπο και αφορούν ατυχήματα με επικίνδυνα φορτία ή επικίνδυνες ύλες. Η πλειονότητα των ατυχημάτων αφορά σε διαρροή πετρελαίου με το δυσάρεστο αποτέλεσμα της θαλάσσιας ρύπανσης, είτε μετά από πρόσκρουση ή σύγκρουση, είτε μετά από κακόβουλη ενέργεια. Σοβαρά και πολλά είναι επίσης τα ατυχήματα που συμβαίνουν κατά τη διάρκεια της συντήρησης των δεξαμενόπλοιων. Μάλιστα, δεν είναι λίγες οι φορές κατά τις οποίες υπάρχουν πληροφορίες για έκδοση πιστοποιητικού *Gas Free* με αδιαφανείς διαδικασίες (Πούλιος et al. 2007: 29).

Σε μια πιο πρόσφατη έρευνα της ΕΛΣΤΑΤ (Πίνακας 19) για την χρονική περίοδο 2010-2020, μπορεί κανείς να παρατηρήσει ότι τα ναυτικά ατυχήματα των εμπορικών πλοίων το 2020 είναι σαφώς λιγότερα εν συγκρίσει με το έτος 2010:



Πίνακας 19: Ναυτικά ατυχήματα στην Ελλάδα για την χρονική περίοδο 2010-2020.<sup>5</sup>

### 3.2.1 Σύγκριση πολιτικής χάραξης και εφαρμογής συστημάτων ασφαλείας μεταξύ ΗΠΑ και Ευρωπαϊκής Ένωσης

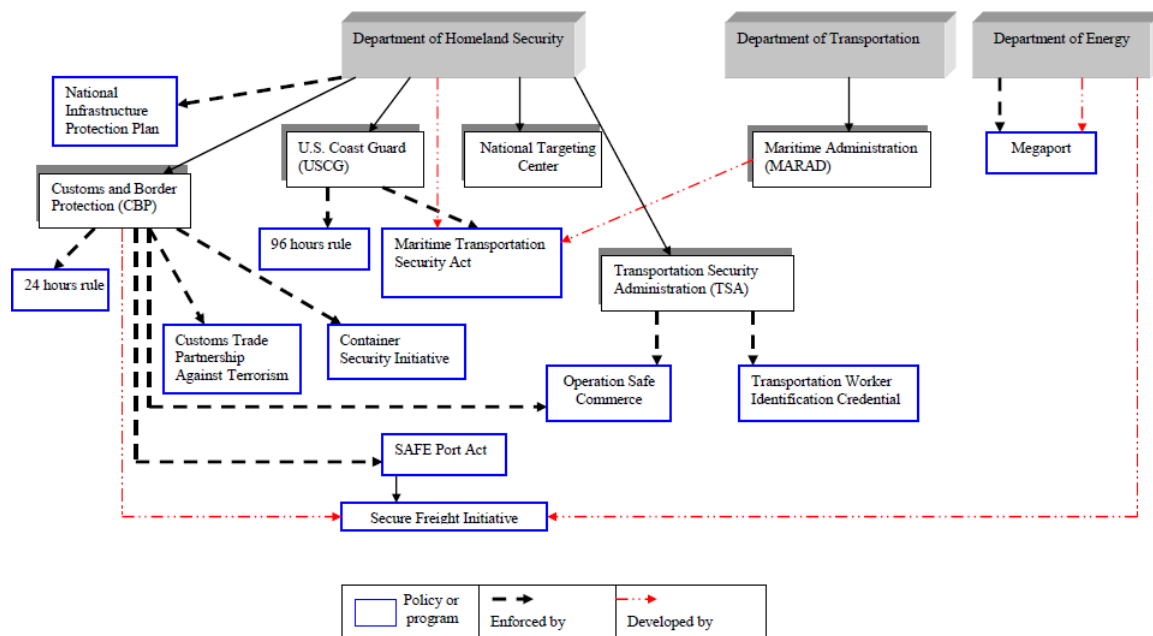
Είναι σημαντικό να γίνει μια σύγκριση μεταξύ των ΗΠΑ και της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε σχέση με τα συστήματα ασφαλείας των θαλάσσιων μεταφορών, μιας και είναι οι κυρίαρχοι των θαλάσσιων μεταφορών. Έτσι, ακολούθως στις Εικόνες 9 και 10 αποτυπώνονται τα

<sup>5</sup> <https://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SMA34> (Πρόσβαση στις 12/11/2022).

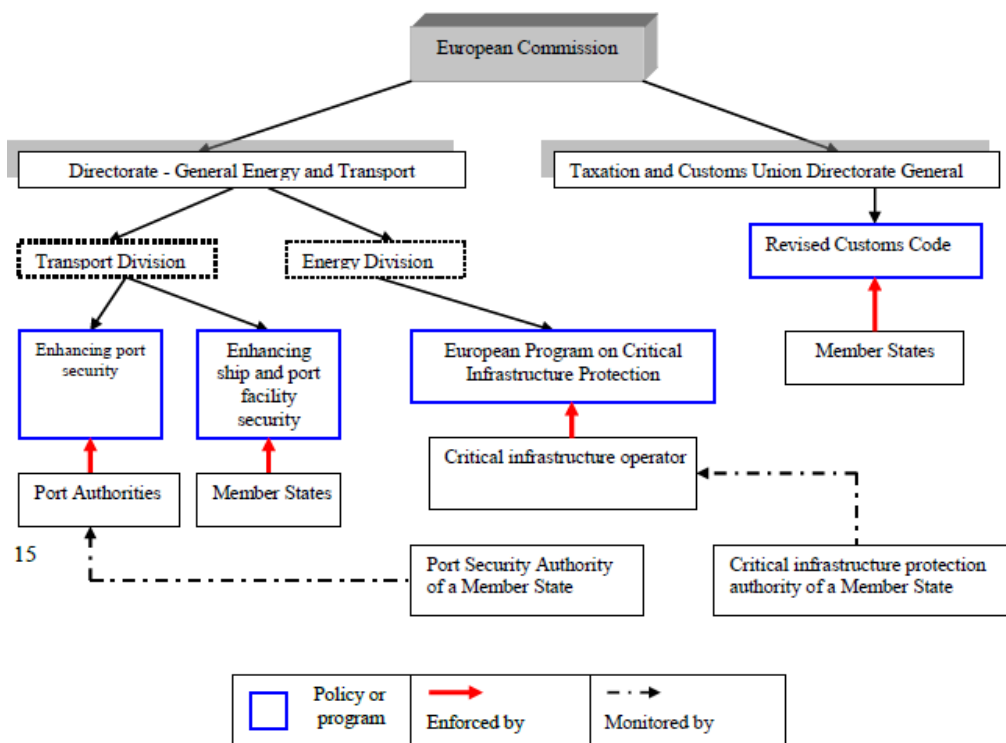


συστήματα ασφαλείας των ΗΠΑ και της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Εικόνα 9 παρουσιάζει τις κύριες πολιτικές ασφαλείας των ΗΠΑ και τις αρχές που είναι υπεύθυνες για την καθεμία από αυτές. Παρατηρούμε ότι το *DHS* εποπτεύει τα κύρια θέματα ασφαλείας δημόσιων αρχών και επίσης διαχειρίζεται την πλειοψηφία των πολιτικών ασφαλείας των ΗΠΑ. Είναι αξιοσημείωτο ότι αυτό το σχήμα/εικόνα απεικονίζει το πολύπλοκο σύστημα ασφαλείας των ΗΠΑ, δίνοντας την αφορμή για συγκρίσεις με τα αντίστοιχα συστήματα ασφαλείας εκτός των ΗΠΑ (Pallis & Vaggelas 2008: 19).

Η Εικόνα 10 παρουσιάζει το καθεστώς χάραξης πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τις εμπλεκόμενες αρμόδιες αρχές για την επιβολή και την παρακολούθηση των κανονισμών και προγραμμάτων που αποτελούν τη ραχοκοκαλιά του πλαισίου πολιτικής ασφαλείας της Ευρωπαϊκής Ένωσης:



Εικόνα 8: Το καθεστώς ασφαλείας που σχετίζεται με τις θαλάσσιες μεταφορές των ΗΠΑ (Pallis & Vaggelas 2008: 20).



Εικόνα 9: Το πλαίσιο πολιτικής ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Pallis & Vaggelas 2008: 21).

Σε σύγκριση με το σχετικό καθεστώς των ΗΠΑ, το πλαίσιο πολιτικής ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι πιο συμπαγές και πιο συγκεντρωτικό. Δύο Γενικές Διευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής είναι υπεύθυνες για την πρόταση και την σχεδίαση πολιτικών όλων των μεταφορών που σχετίζονται με την θαλάσσια ασφάλεια, και οι οποίες αποφασίζονται και οριστικοποιούνται στη συνέχεια σύμφωνα με την τυπική νομοθετική διαδικασία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (η διαδικασία περιλαμβάνει διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη, τη συμμετοχή του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σε διαδικασία συν απόφασης και την τελική απόφαση του Συμβουλίου των Υπουργών Μεταφορών). Η επιβολή ορισμένων από τις πολιτικές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αποτελεί ευθύνη των Κρατών-Μελών. Στην περίπτωση των υπόλοιπων πολιτικών ασφαλείας οι χειριστές των υποδομών μεταφορών, δηλαδή οι λιμενικές αρχές, οι φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών κ.λπ., είναι αρμόδιοι για την εφαρμογή των διατάξεων των πολιτικών ασφαλείας, ενώ οι εθνικές διοικήσεις των Κρατών - Μελών διατηρούν τον ρόλο της παρακολούθησης (Pallis & Vaggelas 2008: 21).



### 3.3 Συνέπειες και κόστος των υφιστάμενων κινδύνων

Πέρα από τις αναφορές κόστους στην Ενότητα 3.2 εξαιτίας της τρομοκρατίας και της πειρατείας, σε αυτήν την Ενότητα θα γίνει αναφορά στο κόστος των υφιστάμενων κινδύνων σε γενικότερο πλαίσιο.

Μια σημαντική δυσκολία είναι η εκτίμηση μιας λογικής περιόδου ανάκαμψης «back to business». Το αίσθημα της αβεβαιότητας που καταβάλλει τους πλοιοκτήτες, τους επενδυτές, αλλά ακόμα και τους απλούς εργαζόμενους δεν μπορεί να προβλεφθεί. Όπως χαρακτηριστικά υπογραμμίζει η Φωκά-Καβαλιεράκη (2017: 26) «οι πραγματικές περιπτώσεις αβεβαιότητας είναι εκείνες για τις οποίες δεν υπάρχει καμία πληροφόρηση που μπορεί να σε βοηθήσει να φερθείς ορθολογικά. Είναι δύσκολο να ασφαλιστείς απέναντι στην αβεβαιότητα». Η αβεβαιότητα πολλές φορές οδηγεί τους ανθρώπους, στην συμπεριφορά της αγέλης, σύμφωνα με την οποία, σε οικονομικό επίπεδο, επικρατεί πανικός, όπως συχνά μπορεί κανείς να παρατηρήσει στα χρηματιστήρια και στις διεθνείς αγορές (Φωκά-Καβαλιεράκη 2017: 86-87).

Έτσι, ένας αριθμός δαπανών που απορρέουν από την τρομοκρατία και διάφορες άλλες διακοπές/παύσεις έχουν υπολογιστεί κατά προσέγγιση, διότι δεν μπορεί να προβλεφθεί η ανθρώπινη ψυχολογική αντίδραση. Ορισμένες έρευνες αποκάλυψαν ότι τα τρομοκρατικά επεισόδια έχουν διπλασιαστεί και το διμερές εμπόριο μεταξύ των οικονομιών-στόχων μειώθηκε κατά 6%. Μια άλλη κατηγορία βραχυπρόθεσμου κόστους σχετίζεται με τις διακυμάνσεις της αβεβαιότητας σχετικά με τις επενδυτικές αποφάσεις και τη στάση των καταναλωτών. Η αβεβαιότητα επηρεάζει άμεσα και τις ασταθείς χρηματοπιστωτικές αγορές. Έτσι, η αύξηση του κόστους ασφάλισης είναι ένα κρίσιμο ζήτημα, διότι επιφέρει μερίδιο επιβάρυνσης στην αύξηση των ασφαλιστρών και στο κόστος των επιχειρηματικών συναλλαγών. Κατ' επέκταση, οποιοδήποτε είδος θαλάσσιου τρομοκρατικού γεγονότος θα είχε σημαντικό αντίκτυπο στο κόστος του κλάδου ναυτιλιακής ασφάλισης, όπως τα επικίνδυνα περιστατικά πειρατείας και μπορεί να οδηγήσει σε απώλεια χρόνου στις ναυτιλιακές δραστηριότητες ή σε παράταση της περιόδου αποστολής εμπορευμάτων. Αυτές οι διακοπές στον κύκλο των θαλάσσιων μεταφορών μπορεί να έχουν παγκόσμιο αντίκτυπο και μπορούν να επηρεάσουν βαθιά την επιχειρηματική εμπιστοσύνη (Gazioğlu et al. 2020: 365-366).

Η ασφάλεια στη θάλασσα επίσης, συνδέεται άμεσα και ειδικότερα με περιβαλλοντικές και οικονομικές ανησυχίες. Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει τονίσει τη σημασία αυτού του ζητήματος το 2007 και έδειξε την Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική (*Integrated Maritime*



*Policy IMP*) και αποφάσισε να υιοθετήσει την «Πρωτοβουλία Γαλάζιας Ανάπτυξης» πέντε χρόνια αργότερα (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2007 - Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2012).

Επιπροσθέτως, ακόμη μια πρωτοβουλία βιώσιμης ανάπτυξης είναι το *Blue Growth*, η οποία είναι μια ολοκληρωμένη προσέγγιση που καλύπτει ολόκληρο τον θαλάσσιο και ναυτιλιακό τομέα. Ο κύριος σκοπός αυτής της μακροπρόθεσμης στρατηγικής είναι να επιδοκιμάσει την εφικτή και βιώσιμη ανάπτυξη της θάλασσας και των ωκεανών. Η Ευρωπαϊκή Ένωση αποδέχεται το θαλάσσιο περιβάλλον ως τονωτική μεταβλητή για την ευρωπαϊκή οικονομία και έχει συνειδητοποιήσει ότι υπάρχει τεράστια συνεισφορά στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη στη θάλασσα. Η γαλάζια οικονομία προβλέπεται να συγκεντρώσει περισσότερες από πέντε εκατομμύρια θέσεις εργασίας και ακαθάριστη προστιθέμενη αξία περίπου 500 δισεκατομμυρίων ευρώ ετησίως (Gazioğlu et al. 2020: 366).

Τέλος, είναι σαφές ότι η έκταση μιας υφιστάμενης ζημιάς από τρομοκρατικό χτύπημα, πειρατεία κ.λπ. εξαρτάται από το εύρος της διακοπής της ναυτιλιακής δραστηριότητας, η οποία με τη σειρά της θα εξαρτηθεί από τις αποφάσεις πολιτικής σχετικά με τον ρυθμό ανοικοδόμησης (Haveman & Shatz 2006: 89).



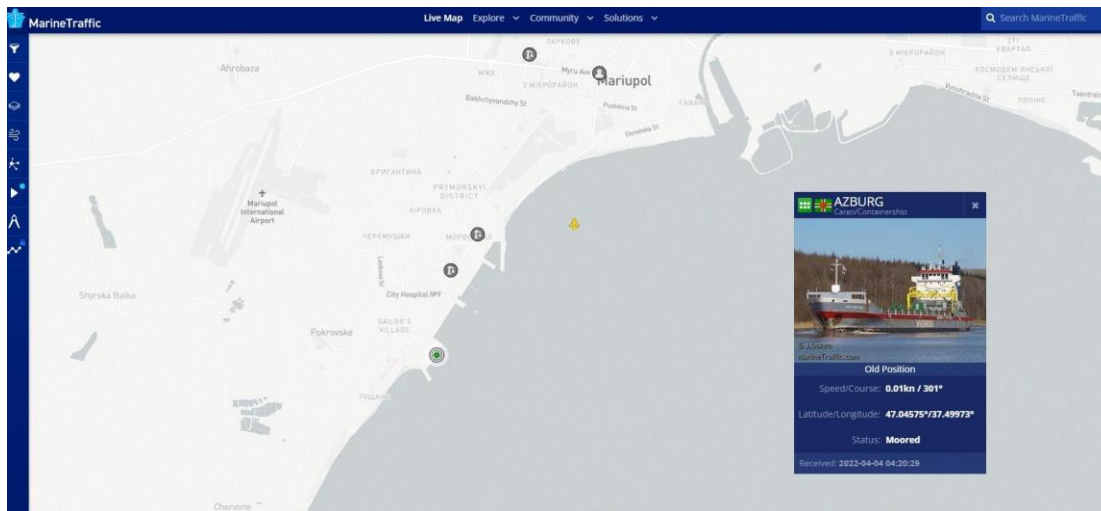
## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

### Case Study: Το εμπορικό πλοίο AZBURG στην Μαύρη Θάλασσα εν καιρώ πολέμου

Σε αυτό το κεφάλαιο θα καταγραφεί ένα περιστατικό πλοίου σε κίνδυνο εξαιτίας της πολεμικής σύρραξης μεταξύ Ρωσίας και Ουκρανίας, έτσι ώστε να αποτυπωθεί η εφαρμογή ή η μη εφαρμογή των διεθνών κανονισμών και νόμων που προβλέπονται σε τέτοιες καταστάσεις για την διάσωση τόσο του πληρώματος όσο και του ίδιου του φορτίου, αλλά και του πλοίου.

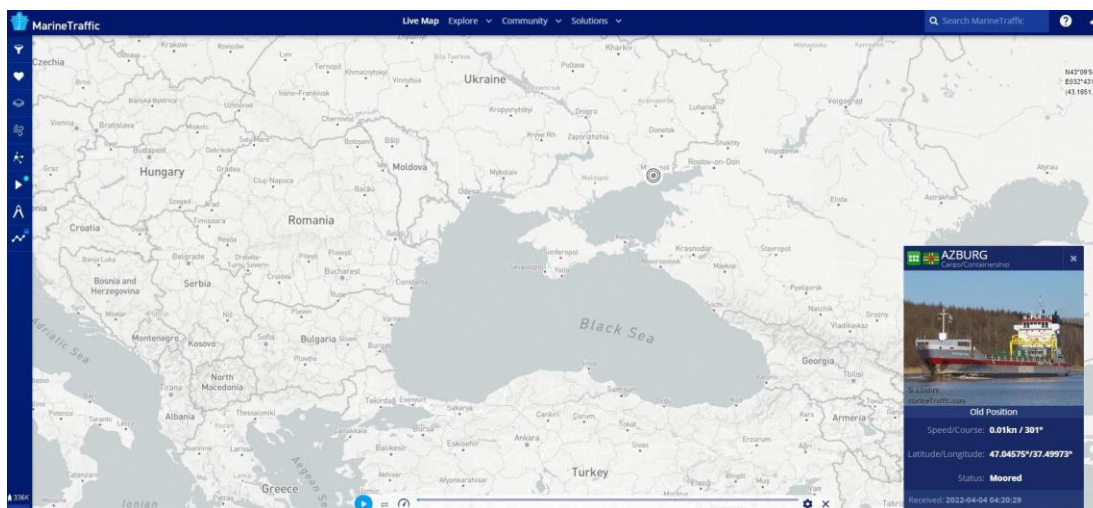
Συγκεκριμένα, το εμπορικό πλοίο, υπό σημαία Δομινικανής Δημοκρατίας, εκτελούσε πλόες στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή της Μαύρης Θάλασσας. Κατά τον τελευταίο του πλου, είχε αναχωρήσει χωρίς φορτίο, από τον λιμένα Μπουργκάς της Βουλγαρίας, με προορισμό τον λιμένα της Μαριούπολης της Ουκρανίας, όπου και κατέπλευσε ξημερώματα της 23<sup>ης</sup> Φεβρουαρίου 2022.

Ως απόρροια της πολεμικής σύρραξης μεταξύ Ρωσίας και Ουκρανίας, το *M/V AZBURG*, βρέθηκε εγκλωβισμένο στον λιμένα Μαριούπολης, καθώς τα ρωσικά στρατεύματα απέκοψαν την πρόσβαση προς την Αζοφική Θάλασσα στην Ουκρανία, σφίγγοντας τον κλοιό πέριξ του υψηλής στρατηγικής σημασίας λιμένα της Μαριούπολης. Στο πλαίσιο της ρωσικής επίθεσης, αναγνωρίστηκε πλήθος πολεμικών πλοίων στην θαλάσσια περιοχή της Μαύρης Θάλασσας, όπως και χρήση ναρκών πλησίον αγκυροβολίων και λιμενικών εγκαταστάσεων -υποδομών (Εθνος 2022). Στις ακόλουθες Εικόνες 11 και 12 αποτυπώνεται η θέση του πλοίου και ο χάρτης της περιοχής αντίστοιχα:



Εικόνα 10: Η θέση του πλοίου AZBURG εν ώρα κινδύνου.

<https://www.marinetraffic.com/en/ais/details/ships/shipid:458184/mmsi:325116200/imo:9102899/vessel:AZBURG#VoyageInfo> (Πρόσβαση στις 22/11/2022).



Εικόνα 11: Ο χάρτης της περιοχής

<https://www.marinetraffic.com/en/ais/details/ships/shipid:458184/mmsi:325116200/imo:9102899/vessel:AZBURG#VoyageInfo> (Πρόσβαση στις 22/11/2022).

Εξαιτίας του μέγιστου κινδύνου που ελλοχεύει σε κάθε πολεμική σύρραξη, ο βίαιος αποκλεισμός των ουκρανικών λιμένων, οδήγησε σε καθεστώς ομηρίας 86 εμπορικών πλοίων με συνολικά περίπου 1.000 ναυτικούς. Δυστυχώς, λόγω της τρωτότητας που εμφανίζει ένα πλοίο σε αυτές τις συνθήκες, όπως και της μη δυνατής πρακτικής εφαρμογής σχεδίων ανάγκης και συναφών νομοθετημάτων εν καιρώ πολέμου, το *M/V AZBURG* δέχθηκε επίθεση από πύραυλο στις 5 Απριλίου του 2022. Το πλοίο παραδόθηκε στις φλόγες, ενώ το 12μελες πλήρωμα του μεταφέρθηκε σε άλλο σκάφος και ένα μέλος του πληρώματος μεταφέρθηκε σε υγειονομική μονάδα για παροχή ιατρικής συνδρομής (Καθημερινή 2022). Στην ακόλουθη Εικόνα 13 αποτυπώνεται η θέση, αλλά και το φλεγόμενο πλοίο:





Εικόνα 12: Το φλεγόμενο AZBURG και η τοποθεσία του <https://gcaptain.com/merchant-ship-sank-missile-mariupol-ukrainian-official/> (Πρόσβαση στις 22/11/2022).

Εκ των πραγμάτων η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα δεν μπορούσε να παραμείνει ανενεργή απέναντι σε τέτοιας έκτασης συμβάν. Η συνεχόμενη ένοπλη σύρραξη μεταξύ Ρωσίας και Ουκρανίας θεωρήθηκε ως σοβαρός και άμεσος κίνδυνος για όλα τα διαπλέοντα την περιοχή πλοία. Ο IMO εξασφάλισε την επικοινωνία με τα ενδιαφερόμενα μέρη ώστε, να εξασφαλίσουν την προβλεπόμενη ασφάλεια στα πλοία και στα πληρώματα τους. Επί τούτου δημιουργήθηκε το *Emergency Task Force*, μέσω του οποίου εισήχθη ένα σύστημα αναφορών, αλλά και ενημέρωσης επί ενεργειών στα κράτη σημαίας, δηλαδή οι κατάλληλες ενέργειες που πραγματοποίησαν τα κράτη που παρείχαν την σημαία τους στο πλοίο. Αντίστοιχα, αλληλογραφία επί του θέματος, όπως και αιτήματα πλοίων για χορήγηση τροφής, πόσιμου νερού, καυσίμων και άλλων ζωτικών προμηθειών διεκπεραιώθηκαν σε συνεργασία του IMO, του ILO (*International Labour Organization*) και του UNHCR. Ως κατεπείγον και άμεσο ζήτημα προέκυψε η θέσπιση του ανθρωπιστικού διαδρόμου (*bluesafe maritime corridor IMO Council C/ES.35*), μέσω του οποίου επιτρέπεται η ασφαλής διέλευση πλοίων και πληρωμάτων από ζώνες υψηλού κινδύνου των περιοχών της Μαύρης Θάλασσας και της Αζοφικής θάλασσας προς ασφαλείς περιοχές, όπου η εμπορική τους δραστηριότητα είναι εφικτή. Παράλληλα, ιδρύθηκε αρμόδιο Συντονιστικό Κέντρο, υπό την αιγίδα του IMO, στην Κωνσταντινούπολη.



Προς επικύρωση των ενεργειών και ενημέρωση των ενδιαφερομένων, ο ΙΜΟ εξέδωσε σχετικές εγκυκλίους.<sup>6</sup>

Η εφαρμογή του μέτρου ήταν άμεση και το τουρκικό πλοίο *Azon Concord* ήταν το πρώτο πλοίο που εγκατέλειψε το λιμάνι της Μαριούπολης στις 21 Ιουνίου του 2022, συνοδευόμενο από πλοία του ρωσικού Ναυτικού και σκάφη της Ομοσπονδιακής Υπηρεσίας Ασφαλείας της Ουκρανίας.

Από το παραπάνω περιστατικό, μπορεί κανείς να αντιληφθεί πόσο δύσκολο είναι να εφαρμοστούν οι κανονισμοί και οι διατάξεις εν καιρώ πολέμου. Επίσης, είναι σημαντικό ότι οι Διεθνείς Οργανισμοί έδρασαν άμεσα για τη διάσωση όλων των πλοίων και των πληρωμάτων τους, συνεργαζόμενοι αρμονικά μεταξύ τους. Πάρα τούτα η έκβαση είχε αίσιο τέλος για το σύνολο των πλοίων που βρίσκονταν στην περιοχή όταν ξέσπασε ο πόλεμος, έχοντας βέβαια μια ανθρώπινη απώλεια.

---

6

<https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/MaritimeSecurityandSafetyintheBlackSeaandSeaofAzov.aspx> (Πρόσβαση στις 22/11/2022).



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

### Προτάσεις πρόληψης και μειώσεις των κινδύνων στις Θαλάσσιες Μεταφορές

Στα προηγούμενα κεφάλαια, αναλύθηκε ο ρόλος των συμβάσεων μεταξύ των μερών, καθώς και οι κίνδυνοι που διατρέχουν τόσο τα συμβαλλόμενα μέρη, όσο και τα πλοία και το φορτίο τους κατά τη διάρκεια των θαλάσσιων μεταφορών.

Από την μια πλευρά υπάρχουν οι συμβάσεις των μερών, όπου πέρα από την λειτουργία τους, η οποία πρωτίστως στοχεύει στην τήρηση των υποσχέσεων των συμβαλλόμενων, αποσκοπούν και στην κατανομή του κινδύνου (*risk allocation*) (Χατζής 2010: 3206).

Από την άλλη, το νέο οικονομικό και θεσμικό περιβάλλον στο οποίο λειτουργούν τα λιμάνια πυροδότησε έναν αριθμό πολυεθνικών λιμένων εμπορευματοκιβωτίων, με αποτέλεσμα να ξεπεράσουν τη χώρα καταγωγής τους, ανοίγοντας το δρόμο για τη διεθνοποίηση της βιομηχανίας. Οι στρατηγικοί στόχοι των πολυεθνικών λιμένων εμπορευματοκιβωτίων δεν είναι μονοσήμαντοι. Έχουν καθιερωθεί κάποια ετερογενή επιχειρηματικά μοντέλα στην αγορά και αμοιβαία επηρεάζουν το ένα το άλλο. Οι συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) γίνονται όλο και περισσότερο ένα κοινό εργαλείο με σκοπό την ανάπτυξη, τον εκσυγχρονισμό και την ιδιωτικοποίηση των λιμενικών λειτουργιών (Dong-Wook & Panayides 2015: 339).

Το θαλάσσιο εμπόριο ακμάζει, επιφέρει τεράστια κέρδη όχι μόνο στην ελληνική οικονομία, αλλά και στην παγκόσμια και το γεγονός αυτό, καθιστά σημαντικό να υπάρχουν κανονισμοί και μέριμνα για την προστασία των θαλάσσιων μεταφορών. Όπως καταγράφηκε και σε προηγούμενη Ενότητα (3.1 και 3.2), βασική προϋπόθεση της προστασίας των θαλάσσιων μεταφορών είναι η συνεργασία και η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των αρμόδιων υπηρεσιών των κρατών μεταξύ τους.

Προκειμένου να δημιουργηθεί μια συνολική προσέγγιση για τη βελτίωση της ασφάλειας του θαλάσσιου εμπορίου και να επιτευχθεί η επιθυμητή τελική κατάσταση, σχεδιάζονται προτάσεις, οι οποίες στοχεύουν στην ενίσχυση και στην επίτευξη της θαλάσσιας μεταφοράς σε μεγαλύτερα επίπεδα ασφάλειας. Οι συστάσεις του σχεδίου χωρίζονται σε πέντε κατηγορίες (United States. Department of Homeland Security 2005: 14-17):



- Ακριβή Δεδομένα

Η προσέγγιση διαχείρισης κινδύνου εξαρτάται από την έγκαιρη και ακριβή πληροφόρηση. Ο νόμος περί εμπορίου του 2002<sup>7</sup>, όπως τροποποιήθηκε από το *Maritime Transportation* δημοσίευσε αυτή την προσέγγιση απαιτώντας εκ των προτέρων ηλεκτρονικές πληροφορίες για το φορτίο για όλους τους τρόπους μεταφοράς. Ο νόμος αυτός αναγνωρίζει επίσης τη σημασία της αξιόπιστης πληροφορίας και δίνει βάση από πού προέρχονται τα δεδομένα αυτά.

- Ασφαλές φορτίο

Αυτό είναι το πιο δύσκολο μέρος του πλαισίου ασφαλείας στη θάλασσα. Αποτελείται από την ανάπτυξη των διαδικασιών ασφαλείας των επιχειρήσεων για την ασφάλιση του φορτίου σε εμπορευματοκιβώτια στο σημείο της φόρτωσης. Η *Τελωνειακή-Εμπορική Σύμπραξη* κατά της τρομοκρατίας έχει αναπτύξει κριτήρια ασφαλείας που πρέπει να ακολουθούν οι συμμετέχοντες κατά τη φόρτωση εμπορευματοκιβωτίων για να αποτρέπεται η εισαγωγή παράνομων υλικών κατά τη διάρκεια αυτής της φάσης της αλυσίδας εφοδιασμού. Η επέκταση των εταιρικών σχέσεων της βιομηχανίας και της κυβέρνησης, σε συνδυασμό με τη διεθνή συνεργασία είναι απαραίτητο να ενσωματώσουν τις βασικές διαδικασίες ασφαλείας σε κοινές επιχειρηματικές πρακτικές.

- Ασφαλή πλοία/λιμάνια

Το *Σχέδιο Ασφάλειας Συστήματος Θαλάσσιων Μεταφορών* αφορά στην ασφάλεια των πλοίων, των εγκαταστάσεων και των λιμένων. Αυτές οι διαδικασίες ασφαλείας είναι σημαντικές αφού η προστασία του πλοίου, των εγκαταστάσεων και των λιμανιών, έχει να κάνει και με την προστασία του φορτίου. Πρέπει να υπάρχουν διαδικασίες ασφαλείας για την πρόληψη λαθρεμπορίου επί του πλοίου, ενώ το πλοίο βρίσκεται στο λιμάνι ή σε φάση διαμετακόμισης.

<sup>7</sup> Ο νόμος περί εμπορίου του 2002 (PL 107-210) απαιτούσε την ηλεκτρονική μετάδοση του φορτίου για όλους τους τρόπους μεταφοράς (με πλοίο, αεροπλάνο, τρένο και φορτηγό) (United States. Department of Homeland Security 2005: 9).



- Ασφαλής διέλευση

Το επόμενο στάδιο ενός ασφαλούς συστήματος είναι μια μέθοδος επαλήθευσης ότι το αρχικά ασφαλές φορτίο παραμένει ασφαλές καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού.

- Διεθνή Πρότυπα και Κανονισμοί

Δεδομένων των περιορισμών της κυβερνητικής δικαιοδοσίας και της άμεσης επιχειρηματικής επιρροής στην διεθνής εφοδιαστική αλυσίδα, πρέπει να χρησιμοποιούνται οι διεθνείς οργανισμοί για να αναπτυχθούν τα αποδεκτά πρότυπα για την ασφάλεια στο διεθνές εμπόριο. Αυτή η προσέγγιση έχει ήδη εφαρμοστεί με επιτυχία, όπως αποδεικνύεται από τα πρότυπα ασφαλείας του πλοίου και των εγκαταστάσεων που θεσπίστηκε από τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλείας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων.

Ο σκοπός της εναρμόνισης και της ενοποίησης του διακρατικού εμπορικού δικαίου είναι να αποφέρει μια αυξημένη σταθερότητα στις θαλάσσιες μεταφορές, την αποφυγή και μείωση νομικών κινδύνων και κόστους αλλά και να ενισχύσει την διεθνή έννομη τάξη (Myburgh 2000: 356). Ωστόσο είναι αξιοσημείωτο ότι τα κράτη σε όλες τις προσπάθειες σύναψης συμβάσεων για τις θαλάσσιες μεταφορές θέτουν διαφορετικούς όρους μιας και υπάρχουν αντικρουόμενα συμφέροντα σε οικονομικό επίπεδο (Daujotas 2011: 5).

Όμως, παρά τον σχεδιασμό και την εφαρμογή διεθνών κανονισμών, τίποτα από όλα αυτά δεν μπορεί να είναι υλοποιήσιμο, εφικτό και αποτελεσματικό, εάν δεν υπάρχει η πλήρης συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων. Οι τεχνολογίες για την ασφάλεια του φορτίου κατά τη μεταφορά και ο εντοπισμός απειλών που κρύβονται μέσα στο φορτίο, εξακολουθούν να εξελίσσονται. Βέβαια, παρά τις προκλήσεις και τους κινδύνους, έχει ήδη σημειωθεί σημαντική πρόοδος.

Είναι γεγονός όμως, ότι κανένα μεμονωμένο αντίμετρο ασφαλείας, όπως η πρωτοβουλία για την ασφάλεια των εμπορευματοκιβωτίων (CSI) ή η λίστα παρακολούθησης για την τρομοκρατία, μπορεί να αντιμετωπίσει επαρκώς τις ανησυχίες για την ασφάλεια των φορτίων, την ασφάλεια λιμένων ή θαλάσσιων μεταφορών. Η τεχνολογία από μόνη της δεν μπορεί να ασφαλίσει τα λιμάνια και τη Ναυτιλία, ούτε η προσθήκη πρόσθετων διαδικασιών ασφαλείας. Αυτό που θα λειτουργήσει είναι μια ολοκληρωμένη, προσεκτικά σχεδιασμένη προσέγγιση που



ενσωματώνει τα καλύτερα στοιχεία τεχνικών, φυσικών, διαδικαστικών και ασφαλών πληροφοριών σε μια ολοκληρωμένη στρατηγική. Ωστόσο, υπάρχουν πολλά ακόμη να γίνουν.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

### Συμπεράσματα

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να διερευνηθεί η συμβολή του κλάδου της Ναυτιλίας σε παγκόσμιο και εθνικό επίπεδο, καθώς και να αναλυθεί το Νομοθετικό πλαίσιο που διέπει τον κλάδο, τους κινδύνους της θαλάσσιας μεταφοράς και το κόστος αυτών.

Από την διερεύνηση του θέματος, έγινε σαφές ότι ο κλάδος της Ναυτιλίας αποτελεί μια σημαντική πηγή εσόδων και ανάπτυξης τόσο για την ελληνική οικονομία, όσο και για την παγκόσμια. Συγκεκριμένα, η ελληνική Ναυτιλία θεωρείται μια από τις μεγαλύτερες και ισχυρότερες στον κόσμο και αποτελεί τεράστια πηγή εσόδων για την χώρας μας, μαζί με τον κλάδο του τουρισμού. Είναι γεγονός, ότι η 11<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου άλλαξε τα δεδομένα ασφάλειας σε όλους τους τομείς μεταφοράς (θαλάσσιες μεταφορές, αεροπορικές κ.α.). Οι κανονισμοί και οι συμβάσεις τόσο σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, όσο και σε παγκόσμιο βοηθούν στην αντιμετώπιση των θαλάσσιων μεταφορών φορτίου, αλλά απαραίτητη προϋπόθεση της σωστής εφαρμογής τους είναι η συνεργασία και η ανταλλαγή πληροφοριών όλων των εμπλεκόμενων και μη κρατών καθώς και των αρμόδιων φορέων και οργανισμών.

Πολλές φορές το κέρδος, οι διαφορετικές κουλτούρες και νοοτροπίες, δυσκολεύουν στην από κοινού αντιμετώπιση των ενδεχόμενων προβλημάτων στις θαλάσσιες μεταφορές. Η χώρα μας εντός των θαλάσσιων εθνικών υδάτων δεν έχει αντιμετωπίσει προβλήματα θαλάσσιας τρομοκρατίας ή πειρατείας. Κυρίως τα προβλήματα στη θαλάσσια μεταφορά έγκεινται σε ανθρώπινο λάθος, τα οποία μπορεί να προκαλέσει πρόσκρουση / σύγκρουση κ.α. Ενώ, σε άλλες χώρες (π.χ. Σομαλία) αυτού του είδους τα προβλήματα είναι υπαρκτά και επιφέρουν τεράστια απώλεια κερδών, καθώς και προκαλούν μεγάλη επενδυτική ανασφάλεια.

Ακόμα και τα λιμάνια, τα οποία αποτελούν μέρος των θαλάσσιων μεταφορών, είναι ευάλωτα σε κινδύνους, διότι είναι συνήθως διασκορπισμένα σε εκατοντάδες στρέμματα γης, ώστε να μπορούν να φιλοξενήσουν ταυτόχρονα την κυκλοφορία πλοίων, φορτηγών και σιδηροδρομικών μεταφορών, την φόρτωση / εκφόρτωση προϊόντων πετρελαίου/υγρού, την αποθήκευση εμπορευματοκιβωτίων κ.α. Παρά την ευαισθητοποίηση των φορέων χάραξης πολιτικής τα λιμάνια παραμένουν τρωτά και η χρηματοδότηση και οι προσπάθειες υπό την καθοδήγηση των κυβερνήσεων να σκληρύνουν τα μέτρα στις λιμενικές εγκαταστάσεις προχωρούν παγκοσμίως με σχετικά αργούς ρυθμούς. Ως τώρα έχει αποδειχθεί ότι δεν υπάρχει κάποιο σύστημα το οποίο έχει εφαρμοστεί με πλήρη επιτυχία. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα το



τεράστιο κόστος που υφίστανται οι οικονομίες των κρατών από τους θαλάσσιους και όχι μόνο κινδύνους, το οποίο όμως δεν μπορεί να προβλεφθεί ή και να υπολογιστεί.

Συμπερασματικά, ο κλάδος της Ναυτιλίας στη χώρα μας, έχοντας έναν τεράστιο στόλο, είτε με ελληνική είτε με συμφέρουσα σημαία, αποδίδει τεράστια κέρδη στο ελληνικό κράτος. Αυτό σημαίνει ότι θα πρέπει να γίνουν όλες οι απαραίτητες ενέργειες και να παρθούν τέτοιες πρωτοβουλίες, έτσι ώστε να διασφαλιστεί η ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών και ο εν λόγω κλάδος να συνεχίσει να αναπτύσσεται και να συνεισφέρει έσοδα συμβάλλοντας σημαντικά στην ελληνική οικονομία.





## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- ΕΛΣΤΑΤ Απρίλιος 2022. *Αποτελέσματα απογραφής εμπορικών πλοίων και πληρωμάτων της 20ης Σεπτεμβρίου 2020*. Αθήνα: ΕΛΣΤΑΤ.
- ΕΛΣΤΑΤ Ιανουάριος – Μάρτιος 2020. *Ελλάς με Αριθμούς*. Αθήνα: ΕΛΣΤΑΤ.
- ΕΛΣΤΑΤ Μάιος 2022. *Δύναμη Ελληνικού Εμπορικού Στόλου*. Αθήνα: ΕΛΣΤΑΤ.
- ΕΛΣΤΑΤ 2013. *Θαλάσσιες Μεταφορές στην Ελλάδα το 2013 Η Ελλάδα με αριθμούς*. Αθήνα: ΕΛΣΤΑΤ.
- Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) 2019. *Ετήσια Έκθεση 2018-2019*. Αθήνα: ΕΕΕ.
- Θεοδωροπούλου, Ρ. και Κασώλη, Μ. 2014. *Μεταφορές & Logistics*. Αθήνα: ΓΓΕΤ.
- Κοτρίκλα Άννα Μαρία 2015. *Ναυτιλία και Περιβάλλον*. Αθήνα: Kallipos, Open Academic Editions.
- Λάγκα Σοφία, Μάλλιου Ίρις & Σταυρακάκη Μαρία 2009. *Ναύλωση: Υποχρεώσεις Εκναυλωτή*. Αθήνα.
- Μαλινδρέτος, Γεώργιος 2015. *Εφοδιαστική Αλυσίδα, Logistics & Εξυπηρέτηση Πελατών*. Αθήνα: Kallipos, Open Academic Editions.
- Μανιάτης Γ., Ντεμιάν Η., Παρατσιώκας Ν. & Danchevs 2014. *Η Συμβολή της Ακτοπλοΐας στην Ελληνική ή Οικονομία: Επιδόσεις και Προοπτικές*. Αθήνα: IOBE.
- Πούλιος Κωνσταντίνος, Βαγιόκας Νικόλαος, Τσιρώνης Ιωάννης & Χατζής Χρήστος 2007. *Μεταφορές Επικίνδυνων Εμπορευμάτων*. Αθήνα: Ελληνικό Ινστιτούτο Υγιεινής και Ασφάλειας της Εργασίας-ΕΛ.ΙΝ.Υ.Α.Ε.).
- Σαμπράκος, Ευάγγελος 2013. *Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών*. Αθήνα: Σταμούλη.
- ΣΕΒ Οκτώβριος 2018. *Ειδική έκθεση εμπειρογνωμοσύνης για την προσαρμογή των σχετικών με την επιχειρηματικότητα πολιτικών και διαδικασιών από τη θέσπιση ειδικού θεσμικού πλαισίου για το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό*. Αθήνα: ΣΕΒ.
- Τσέκερης, Θεόδωρος. 2013. “Μεταφορά εμπορευμάτων εξωτερικού μέσω των ελληνικών λιμένων”. *ΚΕΠΕ22*: 48-50.
- Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής Μάιος 2021. *Τομεακό Πρόγραμμα Ανάπτυξης (ΤΠΑ) 2021 – 2025*. Πειραιάς.



Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών 2019. *Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών*.  
Αθήνα.

Φωκά – Καβαλιεράκη, Γιούλη 2017. *Οικονομική Ψυχολογία*. Αθήνα: Παπαδόπουλος.

Χατζής, Ν. Αριστείδης Μάρτιος 2002. «Η οικονομική ανάλυση του δικαίου των συμβάσεων»  
Digesta 322-343.

Χατζής, Ν. Αριστείδης 2010. “Η Αποτελεσματική Αθέτηση της Σύμβασης και το Παράδοξο  
της Αποζημίωσης” στον Τιμητικό Τόμο Μιχ. Π. Σταθόπουλου, Αθήνα-Κομοτηνή:  
Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, 2010 σσ. 3201-3220.

Χατζής, Ν. Αριστείδης 2018. *Θεσμοί*. Αθήνα: Παπαδόπουλος.

Χατζής, Ν. Αριστείδης. 2017 “Τι μας έμαθε η Κρίση”. *διαΝΕΟσις* 1-44.



## ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Burns Rupert-Herbert, Bateman Sam & Lehr Peter 2009. *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*. Florida: Taylor & Francis Group.
- Daujotas Rimantas 2011. "Justification of liability limitation in international carriage of goods" 1-19.
- Gazioğlu Cem, Şeker Dursun Zafer, KayaŞinasi, Tanık Ayşegül & Demir Volkan December 2020. "A Study on the Classification of Maritime Security Threat Topics" *International Journal of Environment and Geoinformatics (IJEGEO)*7: 364-371.
- Eliopoulou E, Papanikolaou A, Voulgarellis M. 2016. "Statistic analysis of ship accidents and review of safety level" *Safety Science* (85): 282-292.
- Equasis Statistics 2020. *The 2020 World Merchant Fleet Statistics from Equasis*.
- Feldt Lutz, Roell Peter, Thiele D. Ralph April 2013. "Maritime Security – Perspectives for a Comprehensive Approach" in *ISPSW* (222): 1-25.
- Gichangi, Eunice 2008. "The United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods: A Case for Ratification by Kenya" *Law Journal* (7): 47-59.
- Gordon James, Moore James & Richardson Harry 2006. "The Costs of a Terrorist Attack on Terminal Island at the Twin Ports of Los Angeles and Long Beach." in *Protecting the Nation's Seaports: Balancing Security and Cost*. San Francisco: Public Policy Institute of California pp.71-90.
- Goslin, Charles 2008. *Maritime and Port Security*. Florida: Duos Tech.
- Haveman Jon & Shaltz Howard 2006. *Protecting the Nation's Seaports: Balancing Security and Cost*. Public Policy Institute of California: San Francisco.
- GRIP & EGMONT 2016. MARITIME SECURITY: REPORT Belgium's interests and options. Louvain: GRIP & EGMONT.
- KaribiBotoye, I., Ejims N. Enwukwe & Blessing B. Timothy. "The passing of risk in the international sale of goods: An appraisal of the United Nations convention on contracts for the international sale of goods (CISG)" *The journal of Law and Policy* (1): 15-35.
- Lorenzi Giorgio, Mariani Marco Giovanni, Panari Chiara, 2018. "Sicurezza nella navigazione: il ruolo del fattore umano." *G Ital Med Lav Erg* 2018; 40:2, 67-75.



Maspero Emma, Van Dyk Esbeth & Ittmann Hans “Maritime Supply Chain Security: Navigating Through a Sea of Compliance Requirements” *Journal of Transport and Supply Chain Management*, November 2008: 12-24.

Mersi, Peter 2020. Maritime Security Strategy. New Zealand Government.

Myburgh Paul 2000. “Uniformity or Unilateralism in the law of carriage of goods sea” *VUWLR* v.31.

Pallis George & Vaggelas George May 2008. “Port and maritime security: Is there a distinctive european approach?” Conference: International Forum on Shipping, Ports and Airports 2008: Hong Kong.

Rodrigue, Jean Paul “MARITIME TRANSPORTATION: DRIVERS FOR THE SHIPPING AND PORT INDUSTRIES” *Transport and Innovation: Unleashing the Potential* 2010: 5-23.

Song Dong - Wook & Panayides M. Photis 2015. *Maritime Logistics A guide to contemporary shipping and port management*. Philadelphia: Kogan page Limited.

Unctad Stat 2022. *Maritime Profile: Greece*. (1.11.2022).

United States. Department of Homeland Security Oct. 2005. *Maritime Commerce Security Plan for the National Strategy for Maritime Security*. United States. Department of Homeland Security.



## ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

- Έθνος 2022. «Πόλεμος στην Ουκρανία: Σε κλοιό η Μαριούπολη – Το Κίεβο έχασε «προσωρινά» την πρόσβαση στην Αζοφική Θάλασσα.» Έθνος 19/03/2022) <https://www.ethnos.gr/World/article/200009/polemossthnoykraniasekloiohmarioypolhtokieboexaseprosorinathnprosbashsthnazofikhthalassa>
- Καθημερινή 2022. «Ουκρανία: Εμπορικό πλοίο χτυπήθηκε από πύραυλο στη Μαριούπολη– Τραυματίστηκε μέλος του πληρώματος.» Καθημερινή 05/04/2022) <https://www.kathimerini.gr/world/561795361/oykrania-emporiko-ploio-chtypithike-apo-pyraylo-sti-marioypoli-traymatistike-melos-toy-pliromatos/>
- IMO 2022. «Maritime Security and Safety in the Black Sea and Sea of Azov.» IMO2022 <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/MaritimeSecurityandSafetyintheBlackSeaandSeaofAzov.aspx>
- UNCTADSTAT 2022. «Maritime Profile: Greece.» UNCTADSTAT 2022 <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/en-GB/300/index.html>
- IMO 2022. « Piracy and armed robbery against ships.» IMO 2022 <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/PiracyArmedRobberydefault.asp>
- OECD/ITF International Transport Forum 2009 «Intermodal Transport» <https://www.itfoecd.org/sites/default/files/docs/09turkeysummary.pdf>
- Έθνος 2020. «Πειρατεία σε ελληνικό πλοίο στην Νιγηρία.» Έθνος 5/3/2020 <https://www.ethnos.gr/greece/article/92281/peirateiaseellhnikoploiosthnnighria>
- Ελληνική Στατιστική Αρχή 2022. «Ναυτικά ατυχήματα Ελληνικών Εμπορικών Πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω και πρόσωπα που έπαθαν ατύχημα σε πλοία και θαλάσσιες περιοχές ευθύνης των Λιμενικών Αρχών» ΕΛΣΤΑΤ 31/3/2021 <https://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SMA34>