



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών στη ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

Διπλωματική Εργασία:

**”ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΧΑΡΑΞΗΣ  
ΕΥΡΩΠΑΙΚΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ”**

**Ηλιάννα Επισκόπου**

(Α.Μ.:ΜΝ13106)

**Πειραιάς**

**Ιούνιος 2017**

## Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν

- Σωτήριος Θεοδωρόπουλος
- Θεόδωρος Πελαγίδης
- Γεώργιος Σαμιώτης

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

## Ευχαριστίες

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία είναι το αποτέλεσμα των προσπαθειών μου να ολοκληρώσω τις σπουδές μου ως φοιτήτρια του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία εν μέσω αυξημένων επαγγελματικών υποχρεώσεων. Με την παρουσίαση της ολοκληρώνεται ένας από τους πιο σημαντικούς κύκλους της πορείας μου ως φοιτήτρια και επαγγελματίας.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω ξεχωριστά τον επιβλέποντα καθηγητή κ. Σωτήρη Θεοδωρόπουλο για την πολύτιμη επιστημονική του καθοδήγηση κατά την εκπόνηση της Διπλωματικής Εργασίας. Τέλος, θέλω να ευχαριστήσω τους γονείς και τους φίλους μου για την αμέριστη βοήθεια και συμπαράσταση τους κατά τη διάρκεια των προσπαθειών μου.

*Στους γονείς μου που με εμπνέουν να γίνομαι συνέχεια καλύτερη.*

## Περίληψη

Οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν ζωτική σημασία για την Ευρώπη γιατί η ευρωπαϊκή ναυτιλία συνεισφέρει στην ευρωπαϊκή οικονομική ανάπτυξη και ενισχύει τη στρατηγική της δύναμη και τη διαπραγματευτική της δύναμη απέναντι στους διεθνείς οργανισμούς. Συνεπώς η ασφάλεια, η ανταγωνιστικότητα και η θωράκιση των θαλάσσιων μεταφορών αποτελούν βασική προτεραιότητα για την ευρωπαϊκή ένωση. Λόγω των παραπάνω έχει θεσπιστεί ένα ευρύ φάσμα πολιτικών που ρυθμίζει τη λειτουργία του ναυτιλιακού κλάδου τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Παράλληλα έχουν δημιουργηθεί διάφοροι θεσμικοί οργανισμοί που έχουν ως βασικό σκοπό τη σωστή εφαρμογή και χάραξη αυτών των πολιτικών. Η παρούσα εργασία εξετάζει τις υπάρχουσες ευρωπαϊκές ναυτιλιακές πολιτικές και τους αντίστοιχους ναυτιλιακούς οργανισμούς, λαμβάνοντας υπόψιν το δυναμικό χαρακτήρα των πολιτικών αυτών και την επίδραση του περιβάλλοντος και της κατάλληλης ναυτικής εκπαίδευσης στη διαμόρφωσή τους.

## Abstract

Maritime transport is vital for Europe because European shipping contributes to European economic development and strengthens the strategic power and negotiating strength towards international organizations. Therefore the security, competitiveness and shielding maritime transport are a key priority for the European Union. Due to the above has introduced a wide range of policies regulating the operation of the maritime industry at both national and European level. At the same time they created several thermal organizations whose primary purpose proper application and formulation of these policies. This paper examines the existing European maritime policies and their respective shipping organizations, taking into account the dynamic nature of these policies and the influence of the environment and proper maritime training in their configuration.

# Περιεχόμενα

<u>Κεφάλαιο 1: Εισαγωγή</u> .....	8
<u>Κεφάλαιο 2: Διεθνές θεσμικό πλαίσιο και οργανισμοί στη ναυτιλία</u>	
2.1 International Maritime Organization (IMO) .....	11
2.2 Διεθνής Οργανισμός Εργασίας - ΔΟΕ (International Labour Organization - ILO).....	17
2.3 Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης – ΟΟΣΑ (Organization for Economic Cooperation and Development – OECD) .....	21
<u>Κεφάλαιο 3: Ιστορικά στοιχεία: Οι πρώτες κοινοτικές πρωτοβουλίες</u>	
3.1 Η Ευρωπαϊκή Ναυτιλιακή πολιτική (μέχρι το 1986).....	26
3.2 Η Ευρωπαϊκή Ναυτιλιακή πολιτική (τη δεκαετία του 1990).....	28
<u>Κεφάλαιο 4: Ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο και οργανισμοί</u>	
4.1 Τα όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.....	31
4.1.1 Το Συμβούλιο.....	31
4.1.1.1 Το άτυπο Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών και Ναυτιλίας της Ε.Ε.....	32
4.1.2 Επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Commisison) .....	32
4.1.3 Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.....	33
4.2 Ευρωπαϊκοί οργανισμοί στη ναυτιλία .....	35
4.2.1 European Maritime Safety Agency.....	35
4.2.2 Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ναυτικού Δικαίου (European Maritime Law Organisation).....	38
4.2.3 Γενική Διεύθυνση Θαλάσσιας Πολιτικής και Αλιείας.....	39
4.3 Σύγκριση ευρωπαϊκών και διεθνών οργανισμών στη ναυτιλία.....	41
<u>Κεφάλαιο 5: Ευρωπαϊκές οργανώσεις ναυτιλιακών συμφερόντων</u>	
Εισαγωγή.....	43
5.1 Επιτροπή Ευρωπαίων Εφοπλιστών .....	51
5.2 Ευρωπαϊκή Οργάνωση Ναυτεργασίας (ETF).....	51
5.3 Ευρωπαϊκός Οργανισμός Λιμένων (European Sea Ports – ESPO) .....	54
5.4 Συμβούλιο Ευρωπαίων Ναυλωτών (ESC) .....	55
5.5 Φόρουμ Ναυτιλιακών Βιομηχανιών (MIF) .....	56
<u>Κεφάλαιο 6: Σύγχρονες ευρωπαϊκές πολιτικές</u>	
6.1 Η πολιτική ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές .....	58
6.2 Πολιτική κρατικών ενισχύσεων στην ναυτιλία .....	59
6.2.2. Μορφές κρατικών ενισχύσεων .....	61
6.2.2.1. Καθεστώς Φορολογίας Ναυτιλιακών Εταιριών .....	61
6.2.2.2. Ενισχύσεις μείωσης του κόστους εργασίας .....	62
6.2.2.3. Επενδυτικές ενισχύσεις.....	62
6.2.2.4. Ενισχύσεις στη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων .....	63
6.2.2.5. Πολιτικές ενίσχυσης της Απασχόλησης.....	63
6.3 Η κοινή πολιτική για την ασφάλεια και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.....	64
6.3.1. Πλαίσιο και προτεραιότητες πολιτικής.....	64
6.3.2. Μέτρα πολιτικής κατά κατηγορίες.....	65

6.4	Πράσινη Βίβλος.....	68	
6.5	Μπλε Βίβλος: η τρέχουσα ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης.....	69	
<u>Κεφάλαιο 7: Οι παράγοντες που επηρεάζουν τις μελλοντικές πολιτικές για τις θαλάσσιες μεταφορές</u>			
7.1	Η ναυτιλία στις ευρωπαϊκές και παγκόσμιες αγορές.....	72	
7.2	Οι ανθρώπινοι πόροι και η ναυτιλιακή τεχνογνωσία .....	73	
7.3	Η ποιοτική ναυτιλία ως βασικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα .....	73	
<u>Κεφάλαιο 8: Η ναυτιλία στις ευρωπαϊκές και παγκόσμιες αγορές.....</u>			75
<u>Κεφάλαιο 9: Συμπεράσματα.....</u>			75
<u>Βιβλιογραφία – ηλεκτρονικές πηγές.....</u>			77

## Κεφάλαιο 1: Εισαγωγή

Οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν ζωτική σημασία για την Ευρώπη. Είναι αδιαμφισβήτητο ότι η Ευρωπαϊκή Ναυτιλία συνεισφέρει ουσιαστικά στην παγκόσμια και ειδικότερα στην Ευρωπαϊκή οικονομική ανάπτυξη. Συγκεκριμένα βοηθά αυξάνοντας το Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν των ευρωπαϊκών χωρών, ενισχύει στην στρατηγική θέση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τη διαπραγματευτική δύναμη αυτής απέναντι στους Διεθνείς Οργανισμούς. Παράλληλα μπορούμε να αναφέρουμε ότι το 90% του παγκόσμιου εμπορίου διεξάγεται μέσω θαλάσσης, ενώ σε ευρωπαϊκό επίπεδο το ποσοστό αυτό φτάνει το 60%, ειδικά εάν αναλογιστούμε και το γεγονός ότι υπάρχουν και εναλλακτικές μορφές μεταφοράς. Συνεπώς η ασφάλεια, η ανταγωνιστικότητα και η θωράκιση των θαλάσσιων μεταφορών αποτελούν βασική προτεραιότητα για την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Λόγω του μεγάλου εύρους της Ναυτιλίας και της σημασίας της σε παγκόσμιο και ευρωπαϊκό επίπεδο δημιουργήθηκαν οι πρώτες πολιτικές, πάνω στις οποίες βασίστηκε η λειτουργία αυτού του κλάδου. Πιο συγκεκριμένα, έχει αναπτυχθεί ένα ευρύ φάσμα πολιτικών, που αντανακλούσαν και ικανοποιούσαν διαφορετικά ναυτιλιακά συμφέροντα και σκοπούς. Εν ολίγοις κάθε χώρα είχε τις δικές της πολιτικές και εφαρμογές, που αντιπροσώπευαν στόχους και συμφέροντα της κάθε χώρα ξεχωριστά. Για τους παραπάνω λόγους η ανάγκη μια κοινής Ευρωπαϊκής Πολιτικής στο τομέα της Ναυτιλίας ήταν επιτακτική.

Οι ρυθμιστικές παρεμβάσεις σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, έως και σήμερα, θα μπορούσαν να ενταθούν σε έξι βασικές κατηγορίες ως προ τον επιδιωκόμενο σκοπό. Ο αρχικός προσανατολισμός ήταν η εξασφάλιση της ανταγωνιστικότητας θαλάσσιων μεταφορών στα πλαίσια της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Αγοράς και η προσπάθεια διατήρησης της σημαίας πλοίων που χωρών που ανοίκουν στη κοινότητα. Επόμενος στόχος όταν η ενίσχυση των θαλάσσιων μεταφορών σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, γεγονός που ανέδειξε την ναυτιλία μικρών αποστάσεων και τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών ως τις καλύτερες πρακτικές για τη μετακίνηση αγαθών, υπηρεσιών και ανθρώπων στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η πολιτική αυτή εξελίσσεται συνέχεια και προσαρμόζεται στις ανάγκες του οικονομικού περιβάλλοντος. Παράλληλα δημιουργήθηκαν και οι διάφοροι θεσμικοί οργανισμοί που έχουν ως βασικό σκοπό τη σωστή εφαρμογή και χάραξη των ευρωπαϊκών πολιτικών με σκοπό πάντα, τη σωστή λειτουργία του τομέα της Ναυτιλίας και τη διαφύλαξη του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Οι θαλάσσιες μεταφορές προκειμένου να είναι ανταγωνιστικές θα πρέπει να είναι και ασφαλείς. Έτσι σχεδιάστηκε



και ένα νομοθετικό πλαίσιο ασφάλειας της ναυσιπλοΐας.

Τα τελευταία χρόνια ο παράγοντας περιβάλλον παίζει βασικό ρόλο στο βιοτικό επίπεδο των ανθρώπων και προκειμένου να διατηρηθεί σε υψηλά επίπεδα, η έννοια της προστασίας του περιβάλλοντος εισβάλλει σε όλους τους τομείς. Καταλαβαίνουμε λοιπόν και τη μεγάλη σημασία που παίζει τα τελευταία χρόνια και στο τομέα της ναυτιλίας. Για αυτό ακριβώς το λόγο, βασικό ρόλο στη νομοθετική διαδικασία και στο ρυθμιστικό πλαίσιο κατέχει η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, γεγονός που αποτέλεσε την αιτία για την αναθεώρηση της συνολικής νομοθεσίας.

Μεγάλη αξία έχει επίσης και η ναυτική εκπαίδευση και ναυτική εργασία για την Ευρωπαϊκή Ένωση, αφού το ανθρώπινο δυναμικό συνεισφέρει πάρα πολύ στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη. Θεωρείται ότι μαζί με το ναυτικό στόλο, αποτελούν μέρος της Ναυτιλιακής παράδοσης στην Ένωση και αγωγό διάχυσης και μετάδοσης της ναυτικής τεχνογνωσίας στις επόμενες γενιές Ευρωπαίων Πολιτών. Επίσης δεν πρέπει να αναιρείται η αξία των λιμένων, προκειμένου να είναι φιλικές προς το περιβάλλον, σύγχρονες και λειτουργικές και ως προς τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς. Τέλος χάρη σε αυτές τις πολιτικές έχουμε μια ποιοτική ναυτιλία με ηγετική θέση στην Ευρωπαϊκή Ένωση, όπως επίσης και σε παγκόσμιο επίπεδο.

Η παρούσα εργασία εξετάζει το θεσμικό πλαίσιο για τη χάραξη των ευρωπαϊκών πολιτικών στη ναυτιλία. Το δεύτερο κεφάλαιο παρουσιάζει το διεθνές ναυτιλιακό πλαίσιο, αναλύοντας τους διεθνείς οργανισμούς. Περιγράφεται η λειτουργία των διεθνών οργανισμών και ο τρόπος με τον οποίο λαμβάνουν αποφάσεις οι οποίες παίζουν καθοριστικό ρόλο στην ομαλή λειτουργία της ναυτιλίας. Η μελέτη αυτή μας βοηθά να αντιληφθούμε τη μεγάλη σημασία αλλά και τον αντίκτυπο που έχουν οι αποφάσεις που παίρνονται.

Προκειμένου να αντιληφθούμε τη μεγάλη σημασία των πολιτικών και των αποφάσεων που λαμβάνονται για τη ναυτιλία, είναι απαραίτητο να μελετήσουμε πως ξεκίνησε η διαδικασία λήψης αποφάσεων αλλά και ποιες ήταν οι πρώτες πολιτικές. Επίσης είναι σημαντικό να εξετάσουμε τι γινόταν στο παρελθόν, ποιοι θεσμοί λειτουργούσαν, ποιες χώρες συμμετείχαν και πως λειτουργούσε η ναυτιλιακή διαδικασία. Τα παραπάνω αναλύονται στο τρίτο κεφάλαιο.

Εξίσου σημαντικό είναι και το ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο για τη διαμόρφωση των ναυτιλιακών πολιτικών. Το τέταρτο κεφάλαιο μελετά το ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο, τα βασικά ευρωπαϊκά όργανα

τα οποία λαμβάνουν τις αποφάσεις για τη ναυτιλία καθώς και τον τρόπο λήψης αυτών. Επιπλέον, αξιοσημείωτο είναι και το γεγονός ότι υπάρχουν οι λεγόμενες ομάδες συμφερόντων που επηρεάζουν τις ναυτιλιακές πολιτικές και αποφάσεις. Το πέμπτο κεφάλαιο μελετά και αναλύει ποιες είναι οι ευρωπαϊκές οργανώσεις ναυτιλιακών συμφερόντων και πως αυτές επηρεάζουν τις ναυτιλιακές πολιτικές και αποφάσεις.

Στη συνέχεια, το έκτο κεφάλαιο αναφέρεται στις σύγχρονες πολιτικές που επικρατούν στη ναυτιλία και αναλύει αυτές τις πολιτικές σε σχέση με τομείς όπως η απασχόληση, η ασφάλεια, οι κρατικές ενισχύσεις και το περιβάλλον. Ειδική μνεία στις μελλοντικές πολιτικές στο χώρο της ναυτιλίας και στους παράγοντες που τις επιβάλλουν γίνεται στο έβδομο κεφάλαιο.

Τελειώνοντας, στο όγδοο κεφάλαιο συζητούνται τα συμπεράσματα στα οποία καταλήγει η εργασία.

## **Κεφάλαιο 2: Διεθνές θεσμικό πλαίσιο και οργανισμοί στη ναυτιλία**

Η ευρωπαϊκή ναυτιλία είναι συνεισφέρει σημαντικά στην ευρωπαϊκή και παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη και ενισχύει τη στρατηγική θέση και τη διαπραγματευτική δύναμη της Ευρώπης στη διεθνή ναυτιλιακή αγορά. Λόγω των παραπάνω, έχει θεσπιστεί ένα ευρύ φάσμα πολιτικών και οργανισμών που ρυθμίζει τη λειτουργία του ναυτιλιακού κλάδου σε εθνικό, ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο. Στη συνέχεια, παρουσιάζονται αναλυτικά οι διεθνείς ναυτιλιακοί θεσμοί.

### **2.1. International Maritime Organization (IMO)**

Ο IMO είναι ένας Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός και συγκεκριμένα ένας εξειδικευμένος οργανισμός του ΟΗΕ για τα τεχνικά θέματα που απασχολούν τη ναυτιλία. Ιδρύθηκε το 1958 στο Λονδίνο. Είναι υπεύθυνος για τη θέσπιση και την εφαρμογή μέτρων και κανόνων για την ασφάλεια, τη λειτουργία και την περιβαλλοντική προστασία στη Διεθνή Ναυτιλία. Ο κύριος ρόλος του IMO είναι η δημιουργία ενός πλαισίου, το οποίο θα είναι δίκαιο αλλά και αποδοτικό και λειτουργικό και το οποίο θα εφαρμόζεται και θα υιοθετείται παγκοσμίως. Με άλλα λόγια, ο ρόλος του οργανισμού αυτού είναι η ύπαρξη ενός βασικού επιπέδου και πλαισίου, βάση του οποίου οι εφοπλιστές και κυρίως οι διαχειριστές των πλοίων θα σέβονται και θα υπακούν στους κανονισμούς ασφαλείας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Πιο συγκεκριμένα ο βασικότερος σκοπός του IMO από τα πρώτα χρόνια της ίδρυσης του ήταν να αναπτύξει Διεθνείς Συμβάσεις, Κώδικες και Συστάσεις που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν από όλα τα κράτη-μέλη. Η αποτελεσματικότητα των διαφόρων μέτρων του IMO εξαρτάται από το πόσο αποδεκτά μπορεί να είναι αυτά και πώς πρέπει να εφαρμοστούν. Η μεγάλη ως τώρα επιτυχία του IMO αποδεικνύεται από το γεγονός ότι οι σπουδαιότερες Συμβάσεις έχουν γίνει αποδεκτές από κράτη των οποίων οι εθνικοί στόλοι αντιπροσωπεύουν το 98% του παγκόσμιου στόλου. Το σχέδιο και πλαίσιο αυτό έχει επίσης και ως βασικό σκοπό να βοηθά και να ενθαρρύνει την καινοτομία και την αποτελεσματικότητα στη παγκόσμια Ναυτιλία.

Η Ναυτιλία, όντας μία παγκόσμια βιομηχανία μπορεί να λειτουργήσει αποτελεσματικά εφόσον οι διάφοροι κανονισμοί και οι πολιτικές συμφωνηθούν και εφαρμοσθούν σε παγκόσμιο επίπεδο. Με αυτό το τρόπο θα μπουν τα θεμέλια για περαιτέρω βελτίωση και ανάπτυξη. Επίσης, λαμβάνοντας υπόψιν ότι χειρίζεται το 80% του παγκόσμιου εμπορίου καταλαβαίνουμε τη σημαντικότητα της ναυτιλίας σε

παγκόσμιο επίπεδο.

Τα μέτρα και οι κανονισμοί του ΙΜΟ έχουν να κάνουν με όλες τις παραμέτρους και τους παράγοντες της παγκόσμιας ναυτιλίας. Πιο συγκεκριμένα, οι κανόνες αφορούν το σχεδιασμό του πλοίου, τη κατασκευή του, τον εξοπλισμό του, την επάνδρωσή του, τη λειτουργία του και τη σωστή διαχείριση αυτού από τους εφοπλιστές και του ιδιοκτήτες.

Όπως αναφέρθηκε η ναυτιλία είναι ένας βασικός παράγοντας της οικονομικής ανάπτυξης κάθε χώρας. Για αυτό ακριβώς το λόγο, μέσω του ΙΜΟ, τα μέλη του, οι τοπικές κοινωνίες και η ναυτιλιακή βιομηχανία συνεργάζονται προκειμένου να διασφαλιστεί η οικονομία και η ανάπτυξη μιας βιώσιμης ναυτιλίας και ανάπτυξη. Άλλωστε η βιώσιμη ναυτιλία και ανάπτυξη αποτελούν βασική προτεραιότητα του ΙΜΟ για το μέλλον.

## **Ιστορική εξέλιξη του ΙΜΟ**

Είναι κοινά αποδεκτό ότι ο καλύτερος τρόπος για τη διαφύλαξη και τη σωστή παροχή ασφάλειας είναι μέσω υιοθέτησης κοινών πολιτικών και κανόνων, οι οποίοι ακολουθούνται από όλα τα έθνη. Αυτή η πολιτική άρχισε να γίνεται αποδεκτή στα μέσα του 19ου αιώνα. Πολλές χώρες ήταν αυτές που επιθυμούσαν ένα διεθνή οργανισμό που θα προωθούσε τη παγκόσμια ασφάλεια στη θάλασσα, κάτι το οποίο έγινε το 1948 στο διεθνές συνέδριο στη Γενεύη από τον ΟΗΕ. Αρχικά ο διεθνής αυτός οργανισμός ονομάστηκε Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, or IMCO, και το 1982 πήρε την τελική του ονομασία σε International Maritime Organization, ΙΜΟ.

Ο Οργανισμός αυτός, ο IMCO, ήταν τότε καθαρά συμβουλευτικού χαρακτήρα, και περιοριζόταν μόνο στις διαβουλεύσεις επί τεχνικών θεμάτων, γιατί ούτε οι κυβερνήσεις αλλά ούτε και οι πλοιοκτήτες ήταν έτοιμοι να ασχοληθούν με τα εμπορικά, ανταγωνιστικά και οικονομικά θέματα της ναυτιλίας. Ο IMCO δεν τέθηκε σε ισχύ τότε παρά μόνο το Μάρτιο του 1958 λόγω της μη επικύρωσης του από πολλές κυβερνήσεις, που είχαν πολλές επιφυλάξεις. Υπήρχε ακόμη η κοινή συμφωνία μεταξύ των μεγάλων ναυτιλιακών χωρών ότι ο IMCO θα αναμειγνυόταν μόνο σε τεχνικά θέματα και όχι σε άλλα θέματα ναυτιλιακής πολιτικής, πράγμα που έγινε μεταγενέστερα με την ίδρυση της UNCTAD.

Το αρχικό έργο του ΙΜΟ ήταν να δημιουργηθεί μια καινούργια Διεθνής Σύμβαση για την ασφάλεια της

ζωής στη Θάλασσα – International Convention for the Safety of life at Sea – SOLAS), η οποία είναι πολύ σημαντική για την ασφάλεια στη Ναυτιλία. Ο παραπάνω σκοπός επιτεύχθηκε το 1960 και ο IMO έστρεψε τη προσοχή του σε μέτρα που αφορούσαν την διευκόλυνση της διεθνούς ναυτιλιακής κίνησης (International Marine Traffic), τις γραμμές φόρτωσης και την μεταφορά επικίνδυνων φορτίων, ενώ παράλληλα το σύστημα μέτρησης της χωρητικότητας (tonnage) των πλοίων είχε ήδη ανανεωθεί και εφαρμοσθεί.

Αν και η βασική ευθύνη και προτεραιότητα του IMO ήταν η διατήρηση της ασφάλειας, ένα νέο πρόβλημα ερχόταν στην επιφάνεια, και αφορούσε τη μόλυνση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Έτσι τα επόμενα χρόνια ο Οργανισμός εξέδωσε και καθιέρωσε μια σειρά από μέτρα που αφορούσαν τη πρόληψη της ρύπανσης από ατυχήματα, καθώς επίσης και την πρόληψη των ίδιων των ατυχημάτων. Το πιο σημαντικό από αυτά τα μέτρα ήταν η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης – International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο του 1978 (MARPOL 73/78). Επίσης ο Οργανισμός ανάλαβε το έργο της αποζημίωσης από τη ρύπανση. Δύο Συνθήκες υιοθετήθηκαν τότε, μία το 1969 και μία το 1971, οι οποίες έδιναν τη δυνατότητα στα θύματα από την ρύπανση και μόλυνση να διεκδικήσουν αποζημίωση πιο εύκολα και γρήγορα από ότι γινόταν τα προηγούμενα χρόνια. Οι όροι αυτής της Συνθήκης άλλαξαν το 2000, με στόχο την αύξηση του ορίου των αποζημιώσεων. Το 1970 καθιερώθηκε το παγκόσμιο σύστημα Έρευνας και Διάσωσης, με την εγκατάσταση του International Mobile Satellite Organization (IMSO), το οποίο βελτίωσε τις ραδιοεπικοινωνίες στα πλοία. Το Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Κινδύνου και Ασφάλειας (GMDSS) υιοθετήθηκε το 1988. Το 1998, το GMDSS έγινε πλήρως λειτουργικό, έτσι ώστε όταν ένα πλοίο είναι σε κίνδυνο, οπουδήποτε στον κόσμο να μπορεί να στείλει μήνυμα κινδύνου αυτόματα, ακόμα και όταν το πλήρωμα δε μπορεί να το κάνει μέσω ραδιοεπικοινωνίας.

Σε όλα τα χρόνια λειτουργίας του ο IMO έχει συζητήσει, υιοθετήσει και επικυρώσει τα σημαντικότερα θέματα που αφορούν την παγκόσμια ναυτιλία. Έχει υιοθετήσει πάνω από 500 Κώδικες και Συστάσεις, που έχουν απλώς συμβουλευτικό χαρακτήρα προς τις κυβερνήσεις και παρέχουν την δυνατότητα σ' αυτές να νομοθετήσουν εθνικούς κανονισμούς (Resolutions). Η Σύνοδος της Γενικής Συνέλευσης υιοθέτησε Κανονισμούς, όπως μεταξύ των άλλων για την εφαρμογή του Κώδικα ISM, τον Κώδικα διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων, την κατανομή αρμοδιοτήτων και ευθυνών για την μεταχείριση των λαθρεπιβατών και τις Οδηγίες για την πρόληψη και καταστολή λαθρεμπορίου ναρκωτικών. Οι κυριότερες όμως πρόσφατες υιοθετηθείσες Συμβάσεις είναι ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης

(International Safety Management Code) και η αναθεωρημένη το 1995 Σύμβαση για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Παρακολούθησης των Πληρωμάτων (Standard of Training, Certification and Watchkeeping - STCW). Η δεύτερη σύμβαση STCW αναφέρεται στη σωστή εκπαίδευση του πληρώματος και στην εξοικείωση του με τα συστήματα του πλοίου που σε συνδυασμό με συνεχή μετεκπαίδευση καθώς και τον συνεχή έλεγχο από τον IMO των πιστοποιητικών των ναυτικών που συμβάλλουν θετικά στον περιορισμό των ατυχημάτων στα πλοία. Το πλήρωμα επίσης πρέπει να έχει μέσα από την άσκηση και τα γυμνάσια την ικανότητα να ενεργεί συλλογικά για να μπορεί να αντιμετωπίζει έκτακτα περιστατικά. Τέλος νέες συμβάσεις μπαίνουν σε ισχύ τη δεκαετία 2000, οι οποίες έχουν σχέση με το θαλάσσιο περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένου της Anti-fouling System (AFS 2001), Ballast Water Management για τη αποτροπή της εισβολής ξένων οργανισμών (BWM 2004) και το Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009). Τη δεκαετία 2000, παρατηρούμε ότι ο IMO επικεντρώνεται στη ναυτική ασφάλεια και το 2004 μπήκαν σε ισχύ το International Ship and Port Facility Security Code (ISPS), το οποίο έγινε υποχρεωτικό για όλα τα είδη πλοίων, πάντα σε συνάρτηση με τις αλλαγές του SOLAS/2002.

Καθώς τα μέτρα και οι Συνθήκες του IMO έχουν τεθεί σε εφαρμογή, αυτό που θεωρείται ως επιτακτική ανάγκη είναι οι τεχνολογικές εξελίξεις αλλά και τα διάφορα διδάγματα, να λαμβάνονται υπόψιν και να συμβαδίζουν με τις απαιτήσεις του IMO. Με αυτό το τρόπο οι συνθήκες και οι κανονισμοί θα πρέπει να ανανεώνονται προκειμένου να διασφαλίσουν την ναυτική ασφάλεια και περιβάλλον.

## **Βασικά όργανα του IMO**

Ο IMO απαριθμεί 171 μέλη και 3 Associate μέλη. Το κυρίαρχο όργανο είναι η Συνέλευση (Assembly) που συνεδριάζει κάθε 2 χρόνια. Είναι υπεύθυνο για την έγκριση του κάθε προγράμματος (work programm), ψηφίζει τον προϋπολογισμό και αποφασίζει και καθορίζει τις οικονομικές ρυθμίσεις και διαδικασίες του Οργανισμού. Το αμέσως επόμενο όργανο μετά τη Συνέλευση είναι το Συμβούλιο (Council). Το Συμβούλιο (Council) που αποτελείται από 32 μέλη, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα, που εκλέγεται από τη Συνέλευση είναι η Διοικούσα Αρχή του IMO. Είναι υπεύθυνο για την επίβλεψη του έργου του Οργανισμού, κάτω πάντα από τη επίβλεψη του Συμβουλίου. Επίσης εκτελεί όλες τις λειτουργίες της Συνέλευσης, εκτός από αυτής της διατύπωσης συστάσεων στις Κυβερνήσεις, όσων

αφορά τη ναυτική ασφάλεια και τη πρόληψη ρύπανσης. Βασικές Λειτουργίες του ΙΜΟ είναι:

- 1) Συντονίζει τις δραστηριότητες των οργάνων του Οργανισμού
- 2) Εξετάσει το σχέδιο προγράμματος εργασίας και προβλέψεις του προϋπολογισμού του Οργανισμού και τα υποβάλλει στη Συνέλευση
- 3) Λαμβάνει εκθέσεις και τις προτάσεις των επιτροπών και άλλων οργάνων και τα υποβάλουν στη Συνέλευση και τα κράτη μέλη, με τις παρατηρήσεις και συστάσεις κατά περίπτωση
- 4) Διορίζει τον Γενικό Γραμματέα, με την επιφύλαξη της έγκρισης της Συνέλευσης
- 5) Συνάπτει συμφωνίες ή ρυθμίσεις που αφορούν τη σχέση του Οργανισμού με άλλους οργανισμούς, με την επιφύλαξη της έγκρισης από την συνέλευση.

Τα μέλη του Συμβουλίου για τη διετία 2016-2017 χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες όπως παρατίθενται παρακάτω:

- **Κατηγορία (Α):** 10 κράτη μέλη με το μεγαλύτερο ενδιαφέρον για την παροχή διεθνών ναυτιλιακών υπηρεσιών: Κίνα, την Ελλάδα, την Ιταλία, την Ιαπωνία, τη Νορβηγία, τον Παναμά, Δημοκρατία της Κορέας, Ρωσική Ομοσπονδία, Ηνωμένο Βασίλειο, Ηνωμένες Πολιτείες.
- **Κατηγορία (Β):** 10 άλλα κράτη με το μεγαλύτερο ενδιαφέρον για το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο: Αργεντινή, Μπαγκλαντές, Βραζιλία, Καναδάς, Γαλλία, Γερμανία, Ινδία, Ολλανδία, Ισπανία, Σουηδία.
- **Κατηγορία (Γ):** 20 κράτη μέλη δεν εκλεγεί υπό (α) ή (β) πάνω από το οποίο έχουν ειδικά συμφέροντα στις θαλάσσιες μεταφορές ή τη ναυσιπλοΐα, και των οποίων η εκλογή στο Συμβούλιο θα διασφαλίσει την εκπροσώπηση όλων των μεγάλων γεωγραφικών περιοχών του κόσμου: Αυστραλία, Μπαχάμες, το Βέλγιο, τη Χιλή, Κύπρος, Δανία, την Αίγυπτο, την Ινδονησία, την Κένυα, τη Λιβερία, τη Μαλαισία, τη Μάλτα, Μεξικό, Μαρόκο, Περού, Φιλιππίνες, Σιγκαπούρη, Νότια Αφρική, Ταϊλάνδη, Τουρκία.

Εκτός από Συνέλευσή και το Συμβούλιο υπάρχουν και άλλες Επιτροπές, όπως Επιτροπή Ναυτικής

Ασφάλειας (MSC – Maritime Safety Committe) και η Επιτροπή Προστασίας Περιβάλλοντος (Marine Enviroment Protection Committe).

Η MSC είναι το ανώτατο όργανο του Οργανισμού και αποτελείται από όλα τα κράτη μέλη. Τα καθήκοντα της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας είναι να «εξετάζει κάθε θέμα που βρίσκεται και αποτελεί το πεδίο εφαρμογής του Οργανισμού και αφορά βοηθημάτα ναυσιπλοΐας, την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων, την επάνδρωση από την άποψη της ασφάλειας, τους κανόνες για την πρόληψη των συγκρούσεων, τη διαχείριση των επικίνδυνων φορτίων, τις διαδικασίες και τις απαιτήσεις ναυτικής ασφάλειας, υδρογραφικές πληροφορίες, log-books και στοιχεία πλοήγησης, θαλάσσιες έρευνες για τα ατυχήματα, διάσωσης και τυχόν άλλα θέματα που επηρεάζουν άμεσα την ασφάλεια στη θάλασσα».

Η Επιτροπή υποχρεούται επίσης να παρέχει τα μηχανήματα για την εκτέλεση οποιωνδήποτε καθηκόντων που της ανατίθενται από τη Σύμβαση του IMO. Έχει επίσης την ευθύνη για την εξέταση και την υποβολή συστάσεων και κατευθυντηρίων γραμμών σχετικά με την ασφάλεια για την ενδεχόμενη έγκριση από τη συνέλευση.

Η διευρυμένη MSC εγκρίνει τροπολογίες σε συμβάσεις όπως η SOLAS και περιλαμβάνει όλα τα κράτη μέλη, καθώς και τις χώρες που είναι συμβαλλόμενα μέρη της συμβάσεις όπως η SOLAS, ακόμη και αν δεν είναι IMO κράτη – μέλη.

Η MEPC, η οποία αποτελείται από όλα τα κράτη μέλη, έχει την εξουσία να εξετάζει κάθε θέμα που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του Οργανισμού που ασχολούνται με την πρόληψη και τον έλεγχο της ρύπανσης από τα πλοία. Ειδικότερα, ασχολείται με την έγκριση και την τροποποίηση των συμβάσεων και άλλων κανονισμών και μέτρων για να εξασφαλίσουν την επιβολή τους.

Η MEPC καθιερώθηκε για πρώτη φορά ως επικουρικό όργανο της Συνέλευσης και έθεσε σε πλήρη συνταγματική ισχύ το 1985.

Μετά από λίγο χρονικό διάστημα ιδρύθηκε και η Επιτροπή Διευκολύνσεων (Facilitation Committee) που ασχολείται με την βελτίωση των κυβερνητικών εγγράφων, των απαιτήσεων και διαδικασιών που έχει ένα πλοίο όταν εισέρχεται ή αναχωρεί από λιμάνια, σχετικά με τους επιβάτες και τα φορτία. Η τελευταία Επιτροπή που ιδρύθηκε από το Συμβούλιο είναι η Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας (Technical Co-operation Committee) και ασχολείται με την τεχνική βοήθεια προς τις αναπτυσσόμενες



χώρες με σκοπό να αναπτύξουν καλύτερα την ναυτιλιακή βιομηχανία τους. Εποπτεύει κυρίως στην χρηματοδότηση προς τις χώρες αυτές που προέρχεται από το Πρόγραμμα Ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών (UNDP) και το Πρόγραμμα Περιβάλλοντος (UNEP) μέσω του Προγράμματος Τεχνικής Βοήθειας. Αυτό συνίσταται κυρίως στις συμβουλευτικές υπηρεσίες, στη βοήθεια με ειδικά προγράμματα, καθώς και σε συμβουλές σχετικά με νέο εξοπλισμό και τη διενέργεια εκπαιδευτικών σεμιναρίων. Η σημαντικότερη όμως Επιτροπή είναι η Επιτροπή Ναυτικής Ασφαλείας, που έχει τον μεγαλύτερο όγκο εργασιών επί ναυτιλιακών τεχνικών θεμάτων και που απαρτίζεται από τις παρακάτω 10 Υπο-επιτροπές:

1. Ευστάθεια, Γραμμές Φόρτωσης και Ασφάλεια των Αλιευτικών Σκαφών
2. Προστασία από πυρκαγιά
3. Κατασκευή πλοίων και εξοπλισμός
4. Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας
5. Ασφάλεια Ζωής και Διάσωσης
6. Χημικά Χύδη
7. Ραδιοεπικοινωνίες
8. Εκπαίδευση και παρακολούθηση των πληρωμάτων
9. Μεταφορά επικίνδυνων φορτίων
10. Εμπορευματοκιβωτίων και φορτίων

Στις εργασίες των Επιτροπών (Committees) και Υποεπιτροπών (Subcommittees) συμμετέχουν εκτός από τα κράτη-μέλη και εκπρόσωποι πολλών διακυβερνητικών και μη κυβερνητικών οργανισμών που ασχολούνται με θέματα της ναυτιλίας και έχουν συμβουλευτική θέση στον ΙΜΟ, χωρίς δικαίωμα ψήφου αλλά με δικαίωμα συμμετοχής.

## 2.2. Διεθνής Οργανισμός Εργασίας - ΔΟΕ (International Labour Organization - ILO)

Ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (ΔΟΕ-ILO), πού πολλές φορές αναφέρεται και ως Διεθνές Γραφείο Εργασίας (International Labour Office- Bureau International de Travail), ιδρύθηκε το 1919 στη Διάσκεψη για την Ειρήνη, που έγινε στο Παρίσι, και είχε αρχικά 45 κράτη-μέλη, ενώ τώρα έχει ξεπεράσει τα 150. Οι αντικειμενικοί του στόχοι ήταν:

- η καθιέρωση της ειρήνης μέσω της κοινωνικής δικαιοσύνης
- η ανακούφιση από διάφορες κοινωνικές αδικίες όσον αφορά τις ώρες και τις συνθήκες εργασίας μέσω της καθιέρωσης της μέγιστης απασχόλησης κατά ημέρα και εβδομάδα.
- η πρόληψη της ανεργίας και η παροχή ενός επαρκούς μισθού
- η προστασία των εργατών και των εργαζομένων από αρρώστιες, ασθένειες και τραυματισμούς που συμβαίνουν στο χώρο εργασίας τους
- η προστασία των παιδιών, των νεαρών ατόμων καθώς και των γυναικών

Η πρώτη συνεδρίαση της Διεθνούς Διάσκεψης Εργασίας έγινε στην Ουάσινγκτον τον Οκτώβριο του 1919. Στο διάστημα μεταξύ των δύο παγκοσμίων πολέμων, η ΔΟΕ αποτελούσε αυτόνομο τμήμα της Κοινωνίας των Εθνών. Οι πρώτες αποφάσεις πού έλαβε η οργάνωση αφορούσαν σημαντικά προβλήματα της εποχής, όπως:

1. η προώθηση της οκτάωρης εργασίας ανά ημέρα
2. ο αγώνας κατά της ανεργίας
3. η κοινωνική ασφάλιση
4. η προστασία της μητρότητας
5. οι συνθήκες εργασίας των γυναικών καθώς και των νεαρών ατόμων

Το 1944, η Διεθνής Διάσκεψη Εργασίας στην Φιλαδέλφεια των Η.Π.Α. ενημέρωσε τον ΔΟΕ για τα προβλήματα που θα ακολουθούσαν μετά τον πόλεμο και καθόρισε πληρέστερα τους στόχους του οργανισμού, εγκρίνοντας την λεγόμενη «Διακήρυξη της Φιλαδέλφειας», που σήμερα αποτελεί παράρτημα του Καταστατικού του ΔΟΕ. Σε αυτήν διακηρύσσεται το δικαίωμα όλων των ανθρώπων, να επιδιώκουν την υλική και πνευματική τους πρόοδο υπό συνθήκες ελευθερίας και αξιοπρέπειας, οικονομικής, ασφάλειας και ίσων ευκαιριών ανεξαρτήτως φυλής, δόγματος ή φύλου.

Το 1946, ο ΔΟΕ ήταν ο πρώτος εξειδικευμένος οργανισμός που συνδέθηκε με τα Ηνωμένα Έθνη, έχοντας συγκεκριμένες αρμοδιότητες για τα κοινωνικά και τα εργατικά ζητήματα.

Οι στόχοι του ΔΟΕ είναι οι εξής:

- Διατύπωση διεθνών πολιτικών και προγραμμάτων για την βελτίωση των συνθηκών εργασίας και ζωής, την αύξηση των θέσεων εργασίας και την προώθηση των βασικών ανθρωπίνων δικαιωμάτων
- Δημιουργία διεθνών όρων εργασίας, τους οποίους θα πρέπει να προσπαθούν να πετύχουν τα κράτη κατά την εφαρμογή των πολιτικών αυτών
- Ανάλυση διεθνούς συνεργασίας για παροχή βοήθειας στις κυβερνήσεις ώστε να εφαρμόσουν αποτελεσματικά τις πολιτικές αυτές, και
- Ερευνητικές και εκδοτικές δραστηριότητες για την προώθηση όλων των παραπάνω των προσπαθειών

Η διάρθρωση του ΔΟΕ αποτελείται από την Γενική Διάσκεψη (General Conference), το Διοικητικό Σώμα (Governing Body) και το Μόνιμο Γραφείο (Permanent Office). Η μεγάλη και μοναδική δύναμη του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας προέρχεται από το λεγόμενο «Τριμερές Σύστημα». Το σύστημα αυτό επιτρέπει στους εκπροσώπους των εργαζομένων καθώς και των εργοδοτών να συμμετέχουν όχι μόνο σε όλες τις συζητήσεις αλλά και στην λήψη των αποφάσεων, έχοντας τα ίδια δικαιώματα με τους εκπροσώπους των κυβερνήσεων. Ο ΔΟΕ είναι ο μόνος εξειδικευμένος οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών, όπου οι εκπρόσωποι των εργαζομένων και των εργοδοτών έχουν δικαίωμα ψήφου και διαδραματίζουν ενεργό ρόλο στην διαδικασία λήψης των αποφάσεων.

Η Γενική Διάσκεψη συνεδριάζει μια φορά το χρόνο, κάθε Ιούνιο στην Γενεύη, και κάθε κράτος-μέλος

εκπροσωπείται από 4 άτομα, δύο από το κράτος-μέλος, ένα από τους εργοδότες και ένα από τους συνδικαλιστικούς φορείς των εργαζομένων, ανάλογα με το θέμα που ασχολείται. Η Γενική Διάσκεψη συζητά τις αναφορές που ετοιμάζει ο Γενικός Γραμματέας, το πρόγραμμα και τον προϋπολογισμό. Συζητά επίσης πληροφορίες και αναφορές για την εφαρμογή των συνθηκών και συστάσεων και εγκρίνει νέους όρους εργασίας. Το Διοικητικό Σώμα συνεδριάζει τρεις φορές το χρόνο, είναι επίσης τριμερές και είναι γενικά υπεύθυνο για την κατάρτιση του προγράμματος του οργανισμού, όπως επίσης και του προϋπολογισμού. Συγκροτείται από 28 εκπροσώπους κυβερνήσεων, 14 εκπροσώπους των εργοδοτών και 14 εκπροσώπους των εργαζομένων.

Το Μόνιμο Γραφείο έχει το ρόλο της μόνιμης Γραμματείας του Οργανισμού, συλλέγει και διανέμει πληροφορίες για τα θέματα που θα απασχολήσουν τις συνεδριάσεις μελλοντικών συνδιασκέψεων, αλλά και Συμβάσεων.

Ο ΔΟΕ ασχολείται στο ναυτιλιακό τομέα με θέματα που αφορούν την ναυτική εργασία. Στο χρονικό διάστημα μεταξύ των συνεδριάσεων των Γενικών Ναυτιλιακών Διασκέψεων λειτουργεί πάντοτε μία Μικτή Ναυτιλιακή Επιτροπή (Joint Maritime Commission), που αποτελείται, μόνο αυτή, από εκπροσώπους των πλοιοκτητών και των ναυτικών και συμβουλευεί το Διοικητικό Σώμα όσον αφορά ναυτιλιακά θέματα και ειδικά τις επιλογές τους για υποβολή προτάσεων στη Σύνοδο της Διάσκεψης σχετικά με την ναυτιλία. Μέχρι σήμερα έχουν συνέλθει δέκα σύνοδοι της Γενικής Διάσκεψης αποκλειστικά για ναυτιλιακά θέματα, οι οποίες κατέληξαν στην έγκριση 53 Συμβάσεων (Conventions). Αυτές αποτελούν στο σύνολο τους μια ολοκληρωμένη σειρά θεμάτων αναφορικά με τις συνθήκες εργασίας και ασφάλειας στη ναυτιλία, η οποία έχει την γενική ονομασία «Διεθνής Ναυτεργατικός Κώδικας» και καλύπτει στην πράξη όλες τις πλευρές της ζωής καθώς και τις συνθήκες εργασίας των ναυτικών επί πλοίου. Για να τεθεί σε ισχύ μια Σύμβαση που έχει εγκριθεί από την Σύνοδο του ΔΟΕ, πρέπει να επικυρωθεί από ένα ελάχιστο αριθμό εθνικών κυβερνήσεων. Κάθε κράτος που επικυρώνει κάποια από αυτές τις Συμβάσεις υποχρεούται να εισαγάγει τις βασικές αρχές των στην εθνική του νομοθεσία. Πολλές φορές για να είναι αυτές οι επικυρωμένες Συμβάσεις πιο εύκολα εφαρμόσιμες στην επικράτεια τους ορισμένες κυβερνήσεις ψηφίζουν νέους παρεμφερείς νόμους ή απλώς τροποποιούν άλλους παλαιότερους. Άλλα κράτη όμως είτε δεν επιθυμούν να επικυρώσουν κάποιες από αυτές τις Συμβάσεις είτε παρότι τις έχουν επικυρώσει δεν τις λαμβάνουν καθόλου υπόψη τους καθιστώντας αυτές άκυρες.

Στη ναυτιλία όμως, λόγω του διεθνούς χαρακτήρα της, προκύπτουν μεγάλες δυσκολίες εφαρμογής των Συμβάσεων του ΔΟΕ λόγω των πολλών διαφορετικών αρμοδιοτήτων και δικαιοδοσιών που μπορεί να υπάρχουν μεταξύ τους όπως είναι:

- η εθνικότητα του πλοιοκτήτη
- η σημαία του πλοίου
- η διαφορετική εθνικότητα του πληρώματος του πλοίου
- το λιμάνι που βρίσκεται για κάποιο συγκεκριμένο χρονικό διάστημα το πλοίο.

Επιπλέον, πολλές χώρες, συνήθως ανοικτού νηολογίου, όπως και αναπτυσσόμενων χωρών, όχι μόνο δεν επιθυμούν να υιοθετήσουν αυτές τις Συμβάσεις, αλλά ούτε είναι και σε θέση να τις επιβάλλουν παράλο που πιθανόν οι ίδιες να τις έχουν επικυρώσει.

### **2.3. Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης – ΟΟΣΑ (Organization for Economic Cooperation and Development – OECD)**

Στον Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (Organisation for Economic Cooperation and Development - OECD) η ναυτιλία είναι ένα από τα σημαντικότερα θέματα που τον απασχολούν. Η ναυτιλιακή πολιτική που εφαρμόζεται σ' αυτόν, διατυπώνεται μέσω της Επιτροπής Ναυτιλιακών Μεταφορών. Ο ΟΟΣΑ διαδέχθηκε τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας (Organisation for European Economic Cooperation), ο οποίος είχε δημιουργηθεί το 1948 με σκοπό την ανοικοδόμηση των οικονομιών των χωρών της Ευρώπης με την βοήθεια των ΗΠΑ (Marshall Plan). Η Ελλάδα ανήκει μαζί με άλλα 19 κράτη στα ιδρυτικά μέλη του Οργανισμού. Οι τρεις βασικοί σκοποί του ΟΟΣΑ, όπως δίδονται στο Άρθρο 1 της ιδρυτικής Σύμβασης του στις 14.12.60, είναι:

1. Η επίτευξη της υψηλότερης δυνατής οικονομικής ανάπτυξης και απασχόλησης και ενός υψηλού βιοτικού επιπέδου στα κράτη-μέλη, διατηρώντας όμως οικονομική σταθερότητα, ώστε κατ' αυτόν τον τρόπο να συμβάλλει στην ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας.
2. Η συμβολή στη σωστή οικονομική διεύρυνση στα κράτη-μέλη, όπως επίσης και στα μη μέλη,

κατά την πορεία της οικονομικής ανάπτυξης.

3. Η συμβολή στη διεύρυνση του παγκοσμίου εμπορίου πάνω σε μία πολυμερή και χωρίς διακρίσεις βάση σύμφωνα με διεθνείς υποχρεώσεις.

Αρχικά ο ΟΟΣΑ αποτελείτο από 24 κράτη-μέλη, τα 15 κράτη δηλαδή της ΕΟΚ και τις ΗΠΑ, τον Καναδά, την Ιαπωνία, την Αυστραλία, την Νέα Ζηλανδία, την Ελβετία, την Νορβηγία, την Ισλανδία και την Τουρκία, ενώ τα τελευταία χρόνια έχουν ενσωματωθεί και το Μεξικό, η Πολωνία, η Ουγγαρία, η Τσεχία και η Δημοκρατία της Κορέας (Νότιος Κορέα), οπότε ο αριθμός των κρατών-μελών ανέρχεται πλέον στα 29. Επίσης η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων λαμβάνει μέρος με εκπροσώπους της στις διάφορες συνόδους του Οργανισμού και ακόμη η Ρωσία συμμετέχει σε αρκετές δραστηριότητες του ως παρατηρητής, ενώ αντίστοιχα η Ρουμανία δεν έγινε δεκτή τουλάχιστον προς το παρόν.

Το ανώτατο όργανο του ΟΟΣΑ είναι το Συμβούλιο (Council) στο οποίο συμμετέχουν με Πρόεδρο τον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού, οι πρέσβεις των Μονίμων Αντιπροσωπειών των κρατών-μελών. Η Διοικούσα Επιτροπή, βοηθητικό όργανο του Συμβουλίου, αποτελείται από 14 μέλη, εκ των οποίων τα μεν 7 είναι τα ισχυρότερα βιομηχανικά κράτη ως μόνιμα μέλη, τα δε άλλα 7 είναι εκ περιτροπής από τα υπόλοιπα κράτη. Στον ΟΟΣΑ λειτουργούν πάνω από 20 Επιτροπές, καθώς επίσης και αρκετές Ομάδες Εργασίας και ομάδες εμπειρογνομόνων. Εκπρόσωποι των 35 χωρών μελών του ΟΟΣΑ συναντώνται σε εξειδικευμένες επιτροπές για την προώθηση ιδεών και την επισκόπηση της προόδου σε συγκεκριμένους τομείς πολιτικής, όπως η οικονομία, το εμπόριο, η επιστήμη, η απασχόληση, η εκπαίδευση ή οι χρηματοπιστωτικές αγορές.

Υπάρχουν περίπου 250 επιτροπές, ομάδες εργασίας και ομάδες εμπειρογνομόνων. Περίπου 40 000 ανώτεροι υπάλληλοι των εθνικών διοικήσεων επισκέπτονται κάθε χρόνο τις συνεδριάσεις της επιτροπής του ΟΟΣΑ για να ζητήσουν, να αναθεωρήσουν και να συμβάλουν στην εργασία που έχει αναλάβει η Γραμματεία του ΟΟΣΑ. Μόλις επιστρέψουν στην πατρίδα τους, έχουν πρόσβαση στο διαδίκτυο σε έγγραφα και μπορούν να ανταλλάξουν πληροφορίες μέσω ειδικού δικτύου.

Κύρια θέματα που απασχολούν αυτές τις Επιτροπές είναι η ενέργεια, το εμπόριο, η τεχνική συνεργασία, το περιβάλλον, η γεωργία, η τεχνολογία και η βιομηχανία και άλλα. Μία από αυτές τις Επιτροπές είναι και η Επιτροπή Ναυτιλιακών Μεταφορών η οποία ανήκει στη Διεύθυνση

Οικονομικών, Δημοσιονομικών και Επιχειρησιακών θεμάτων (Financial, Fiscal and Enterprise affairs), δεδομένου ότι οι θαλάσσιες μεταφορές στα πλαίσια της διεύρυνσης των συναλλαγών σε παγκόσμιο επίπεδο, σε ένα δηλαδή από τους κυρίους σκοπούς του ΟΟΣΑ, όπως ήδη αναφέρθηκε, έχουν καταταχθεί στην κατηγορία των αδήλων επιχειρήσεων (invisible transactions). Επί των αδήλων επιχειρήσεων ο ΟΟΣΑ εφαρμόζει τον Κώδικα Απελευθέρωσης Αδήλων Συναλλαγών (Code of Liberalisation of Invisible Operations-CLIO), με τον οποίο ρυθμίζεται η συμπεριφορά των κρατών-μελών στον τομέα των συναλλαγών και καθιερώνεται το καθεστώς ελευθερίας. Ο Κώδικας λοιπόν αναφέρεται καθαρά στην αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των πλοίων στο διεθνές εμπόριο υπό καθεστώς ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού (free and fair competition). Στη σημείωση αυτή επίσης καθορίζεται ότι οι θαλάσσιες μεταφορές δεν πρέπει να εμποδίζονται από διάφορα μέτρα περιοριστικών πρακτικών για την προστασία εθνικών σημαιών. Σημειωτέον ακόμη ότι η ίδια σημείωση αναφέρεται σε θαλάσσιες μεταφορές σε διεθνή ύδατα, εξαιρείται δηλαδή ρητά η ακτοπλοΐα (cabotage).

Η εξουσία λήψης αποφάσεων ανήκει στο Συμβούλιο του ΟΟΣΑ. Αποτελείται από έναν αντιπρόσωπο ανά χώρα μέλος, συν έναν εκπρόσωπο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Το Συμβούλιο συνεδριάζει τακτικά σε επίπεδο μόνιμων αντιπροσώπων στον ΟΟΣΑ και οι αποφάσεις λαμβάνονται με συναίνεση. Οι συνεδριάσεις αυτές προεδρεύονται από τον Γενικό Γραμματέα του ΟΟΣΑ. Το Συμβούλιο συνεδριάζει επίσης σε υπουργικό επίπεδο μια φορά το χρόνο για να συζητήσει τα βασικά ζητήματα και να ορίσει προτεραιότητες για το έργο του ΟΟΣΑ. Οι εργασίες που έχει ανατεθεί από το Συμβούλιο διεξάγονται από τη Γραμματεία του ΟΟΣΑ.

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι κατά τον ΟΟΣΑ οι θαλάσσιες μεταφορές πρέπει να διέπονται μόνο από καθαρά εμπορικά κριτήρια, δηλαδή του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού, πολιτική που τόσο βοήθησε την ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας. Η Επιτροπή Ναυτιλιακών Μεταφορών, που είναι ένα όργανο του ΟΟΣΑ για τη ναυτιλιακή πολιτική των κρατών-μελών, άρχισε την λειτουργία της από τις 30.9.1961 όπως και οι περισσότερες κύριες Επιτροπές του Οργανισμού. Η σπουδαιότητα της είναι ιδιαίτερα μεγάλη, διότι προετοιμάζει και επεξεργάζεται την ναυτιλιακή πολιτική που ακολουθούν τα κράτη-μέλη της σε άλλους διεθνείς οργανισμούς, που ασχολούνται με ναυτιλιακά θέματα, όπως είναι η UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development - Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη), ο IMO (International Maritime Organization – Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός), ο ILO (International Labour Organization – Διεθνής Οργανισμός Εργασίας) και τελευταία ο WTO (World Trade Organization- Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου - ΠΟΕ) μετεξέλιξη

της πρώην GATT. Ο ILO ασχολείται περισσότερο με ναυτεργατικά θέματα, ο IMO είναι τεχνοκρατικού χαρακτήρα και η UNCTAD προσπαθεί να προωθήσει την ανάπτυξη της ναυτιλίας των αναπτυσσομένων χωρών με την λήψη αποφάσεων και την εφαρμογή ανάλογων μέτρων, ενώ στον ΠΟΕ παίζεται πλέον το σοβαρότερο παιχνίδι για το μέλλον της ναυτιλίας. Οι κατ' εξοχήν, δηλαδή, Διεθνείς Οργανισμοί που ασχολούνταν με την ναυτιλιακή πολιτική και την παγκόσμια ναυτιλία ήταν η UNCTAD και ο ΠΟΕ. Στην UNCTAD υπάρχει το χαρακτηριστικό, οι διασκέψεις να συγκροτούνται από ομάδες κρατών, οι οποίες έχουν κοινά συμφέροντα. Επειδή λοιπόν για τα κοινά συμφέροντα πρέπει να υπάρχουν και κοινές απόψεις τα κράτη-μέλη του ΟΟΣΑ συγκρότησαν την Ομάδα των αναπτυσσόμενων χωρών ή αλλιώς Group B. Εκτός απ' αυτή την Ομάδα υπάρχουν το Group 77, η οποία υποδηλοί την Ομάδα των αναπτυσσομένων χωρών και η οποία όταν διαμορφώθηκε αριθμούσε 77 μέλη- και γι' αυτό ονομάστηκε έτσι-, ενώ τώρα ξεπερνά τα 120. Άλλη ομάδα ήταν το Group D, η Ομάδα δηλαδή των τέως σοσιαλιστικών χωρών που τώρα αποτελείται μόνο από τη Ρωσία και τις άλλες χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης ενώ τέταρτη ξεχωριστή Ομάδα αποτελεί η Κίνα. Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημανθεί ότι οι χώρες-μέλη του ΟΟΣΑ στο σύνολο τους αποτελούν μεγάλη ναυτιλιακή δύναμη, δεδομένου ότι κατέχουν σύμφωνα με στοιχεία του Lloyd's Register περίπου το 29% της παγκόσμιας χωρητικότητας των πλοίων. Στα πλαίσια της Επιτροπής Ναυτιλιακών Μεταφορών δημιουργήθηκαν από τις 17.11.1976 και άρχισαν να λειτουργούν από την 1.1.77 δύο Ομάδες Εργασίας. Η πρώτη ήταν η Ομάδα Εργασίας της Επιτροπής Ναυτιλιακών Μεταφορών (Working Group of Maritime Transport Committee), έργο της δε ήταν η εξέταση ειδικών θεμάτων που παραπέμπονταν σ' αυτήν από την Επιτροπή Ναυτιλιακών Μεταφορών. Η δεύτερη ομάδα Εργασίας ήταν η Ειδική Ομάδα επί των Διεθνών Οργανισμών (Special Group on International Organisations - SGIO), έργο της ήταν ο συντονισμός των θέσεων των κρατών-μελών επί θεμάτων ναυτιλιακής πολιτικής, ώστε να εξομαλυνθούν οι διαφορές τους, που αφορούν κυρίως την UNCTAD ή και άλλους διεθνείς οργανισμούς.

Θέματα που απασχόλησαν την Ομάδα Εργασίας ήταν η διεξαγωγή κάποιας μελέτης από τον ΟΟΣΑ για τις μελλοντικές προοπτικές της παγκόσμιας ναυτιλίας και τους σκοπούς που θα εξυπηρετούσε μια τέτοια μελέτη, η ναυτιλιακή πολιτική των χωρών του ΟΟΣΑ με τις τότε χώρες κρατικού εμπορίου και οι διμερείς συμβάσεις που έχουν συναφθεί μεταξύ των, ο έλεγχος των δραστηριοτήτων των κεντρικών γραφείων ναυλώσεων (central freight bureaux), που διατηρούσαν αναπτυσσόμενες χώρες, ως επί το πλείστον της Δυτικής Αφρικής, σε χώρες συνήθως της Βορείου Ευρώπης και τέλος η εφαρμογή από πολλές αναπτυσσόμενες χώρες νομοθετικών και άλλων μέτρων διάκρισης. Για την καλύτερη



αντιμετώπιση των μέτρων διάκρισης είχε καταρτισθεί από τον ΟΟΣΑ ολοκληρωμένος πίνακας αναπτυσσομένων χωρών με όλες τις περιοριστικές πρακτικές.

Το σπουδαιότερο όμως όλων των θεμάτων της Ομάδας Εργασίας και που είχε μόνιμο χαρακτήρα στην ημερήσια διάταξη της ήταν τα θέματα ναυτιλιακής πολιτικής (shipping policy matters) όπου αναφέρονταν από τις χώρες-μέλη του ΟΟΣΑ τα διάφορα προβλήματα, τα οποία αντιμετώπιζαν από τις σχέσεις τους με άλλες χώρες μη μέλη αλλά και μεταξύ τους. Οι σχέσεις αυτές αφορούσαν συνήθως προστατευτικά μέτρα που εφαρμόζονταν από χώρες-μέλη αλλά και μη μέλη για την προστασία της ναυτιλίας τους, όπως επίσης και διμερείς συμφωνίες και άλλα περιοριστικά μέτρα. Η Ειδική Ομάδα επί των Διεθνών Οργανισμών ασχολείται, όπως ήδη αναφέρθηκε, κυρίως με την προετοιμασία και τον συντονισμό των θέσεων των χωρών-μελών του ΟΟΣΑ ή του Group B στις διάφορες Συνόδους της UNCTAD και της WTO. Έτσι λοιπόν στο παρελθόν ασχολήθηκε με την Σύμβαση των όρων νηολόγησης των πλοίων, η οποία μετά από 4 Διασκέψεις ολοκλήρωσε τις εργασίες της τον Φεβρουάριο του 1986, με την μικτή Ομάδα εργασίας που έχει συσταθεί μεταξύ του IMO και της UNCTAD όσον αφορά τα ναυτικά προνόμια και τις υποθήκες και με τις διακυβερνητικές ομάδες εργασίας της UNCTAD όσον αφορά τα ναυτικά προνόμια και τις υποθήκες και με τις διακυβερνητικές ομάδες εργασίας της UNCTADΚΟΙ τώρα της WTO. Η Επιτροπή Ναυτιλιακών Μεταφορών, η οποία εποπτεύει και τις δύο προηγούμενες Ομάδες Εργασίας, ασχολήθηκε τα τελευταία περίπου 10 χρόνια με τη διαμόρφωση αρχών που αφορούν τη ναυτιλιακή πολιτική των κρατών-μελών. Τελικά με την εφαρμογή των Κοινών Αρχών επετεύχθη συμφωνία στη Σύνοδο του Νοεμβρίου 1986, κατά την οποία οι χώρες-μέλη, συμφώνησαν σε ένα κείμενο σύμφωνα με το οποίο υιοθετούνται αρχές για την προώθηση του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού στη ναυτιλία, αντιτάσσονται δε στον προστατευτισμό στις θαλάσσιες μεταφορές. Το κείμενο αυτό καλύπτει από πολλές πλευρές τις διεθνείς ναυτιλιακές μεταφορές και δεδομένου ότι δεν είναι δεσμευτικού χαρακτήρα, δηλαδή τα κράτη-μέλη δεν έχουν νομικές υποχρεώσεις αλλά μόνο ηθικές, μπορεί να θεωρηθεί ως κατευθυντήριο γραμμή στη διαμόρφωση εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής. Το κείμενο αποτελείται από δύο ξεχωριστά μέρη, δηλαδή ένα πρώτο μέρος ως Σχέδιο Σύστασης (Draft Recommendation) και ένα δεύτερο μέρος ως Σχέδιο Απόφασης (Draft Resolution).

## **Κεφάλαιο 3: Ιστορικά στοιχεία - Οι πρώτες κοινοτικές πρωτοβουλίες**

Πριν παρουσιαστούν οι αντίστοιχοι ευρωπαϊκοί θεσμοί και οργανισμοί, είναι απαραίτητο να μελετήσουμε πως ξεκίνησε η διαδικασία λήψης αποφάσεων αλλά και ποιες ήταν οι πρώτες πολιτικές προκειμένου να αντιληφθούμε τη μεγάλη σημασία των πολιτικών και των αποφάσεων που λαμβάνονται για τη ναυτιλία.

### **3.1 Η Ευρωπαϊκή πολιτική (μέχρι το 1986)**

Η Ευρωπαϊκή Ένωση το 1973 διευρύνεται με την προσχώρηση της Δανίας, Ιρλανδίας και της Μεγάλης Βρετανίας, και κρίνεται επιτακτική η ανάγκη της σύνδεσης του εμπορίου της Ευρώπης με τα καινούργια κράτη-μέλη. Επίσης, η απόφαση του Δικαστηρίου των Κοινοτήτων (ΔΕΚ νυν ΔΕΕ) που εκδόθηκε το 1974 έπειτα από προσφυγή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αποτέλεσε την έναρξη των συζητήσεων περί Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής. Η απόφαση αυτή θεωρείται η σημαντικότερη απόφαση ΔΕΚ για τις θαλάσσιες μεταφορές, καθώς αποτέλεσε την αρχή για πολιτικές και νομικές δράσεις σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εκδίδεται ο Κανονισμός 954/79 ο οποίος έχει ως στόχο την εφαρμογή από όλες τις χώρες της ΕΕ, του Κώδικα Συμπεριφοράς των Τακτικών Γραμμών UNCTAD για τις ναυτιλιακές συνδιασκέψεις (United Nations Conference on Trade and Development). Η UNCTAD αποτελεί ένα διεθνές ρυθμιστικό πλαίσιο, του οποίου ολοκληρώθηκε το 1974 και επικυρώθηκε το 1983. Έπαιξε σημαντικό στη ρύθμιση του ανταγωνισμού και στην σωστή λειτουργία του παγκόσμιου εμπορίου. Ο συγκεκριμένος κανόνας είναι γνωστός και ως 40-20-40, αφού ρυθμίζει τα δικαιώματα της κάθε χώρας στις θαλάσσιες μεταφορές. Ο κανόνας αυτός δίνει το δικαίωμα στις γραμμές κάθε χώρας να συμμετέχουν στις θαλάσσιες μεταφορές μεταφέροντας το 40% του προς εξαγωγή φορτίου, το άλλο 40% να μεταφέρεται από πλοία με σημαία της χώρας εισαγωγής και το υπόλοιπο 20% να μεταφέρεται από πλοία με σημαία τρίτων χωρών.. Επιπλέον ο κανονισμός, ρυθμίζει τα ποσοστά των υπό μεταφορά φορτίων και τακτοποιεί τυχόν διαφωνίες μεταξύ πλοιοκτητών και ναυλωτών.

Η τελική επικύρωση του κανονισμού ήρθε μετά από πολλές συζητήσεις αφού πολλές χώρες ήταν αντίθετες με την εφαρμογή του κανονισμού. Η τελική επισημοποίηση και εφαρμογή του κανονισμού αυτού έγινε αλλά με τη διαφοροποίηση ότι η εφαρμογή του τύπου 40-20-40 δεν θα ισχύει μεταξύ των χωρών της ΕΕ και άλλων χωρών του ΟΟΣΑ και αντ' αυτού οι ισχύουν οι κανόνες ανταγωνισμού.

Το 1982, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο παραπέμπει στο Δικαστήριο Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων το Συμβούλιο των Υπουργών Μεταφορών, με την κατηγορία με τη κατηγορία ότι έχει παραβεί τη Συνθήκη της Ρώμης, και έχει αποτύχει να εισάγει μια κοινή πολιτική για τις μεταφορές, που θα καθόριζε τους όρους, βάση των οποίων θα μπορούσε μια πλοιοκτήτρια εταιρεία να προσφέρει υπηρεσίες μεταφοράς σε κράτος διαφορετικό από αυτό που εδρεύει.

Το 1986, συντάσσονται οι τέσσερις σημαντικοί Κανονισμοί για τις θαλάσσιες μεταφορές, οι οποίοι εξασφαλίζουν ένα θεσμικό πλαίσιο προστασίας των πλοίων με σημαία χωρών της ΕΕ. Αναλυτικότερα κατοχυρώνεται η ελεύθερη παροχή θαλάσσιων υπηρεσιών, μεταξύ των κρατών μελών, αλλά και μεταξύ κρατών μελών και των τρίτων χωρών. Διασφαλίζονται επίσης οι όροι εφαρμογής των κανόνων του ανταγωνισμού. Επιπρόσθετα δημιουργείται ένα θεσμικό πλαίσιο για τη καταπολέμηση παράνομων πρακτικών σχετικά με το καθορισμό του ναύλου από εταιρείες τρίτων χωρών και τέλος, καθορίζονται τα μέτρα και οι ενέργειες των κρατών μελών προκειμένου να αντιμετωπισθούν οι διακρίσεις των εφοπλιστικών τρίτων χωρών κατά των εταιρειών της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με την ελεύθερη πρόσβαση προς τις διεθνείς διεθνείς-υπερωκεάνιες μεταφορές.

Μετά το 1986 και την έκδοση των κανονισμών, το Συμβούλιο είχε δεσμευτεί για την επόμενη φάση της Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής που θα βελτίωνε την ανταγωνιστικότητα στις θαλάσσιες μεταφορές, θα βοηθούσε στη συρρίκνωση του στόλου της εμπορικής ναυτιλίας και τέλος η ενίσχυση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές. Με βάση τους παραπάνω στόχους η Επιτροπή προτείνει τους παρακάτω τρεις κανονισμούς:

- Δημιουργία ενός Κοινοτικού Νηολογίου “Euros” για τα ποντοπόρα πλοία
- Ο ορισμός του κοινοτικού Εφοπλιστή
- Η απελευθέρωση των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές – άρση του Cabotage

Το έτος 1986 αναφέρεται στο διάστημα όπου η Επιτροπή και το Συμβούλιο αρχίζουν να κοινοποιούνται σε θέματα που αφορούν τη ναυτιλία. Η περίοδος αυτή ήταν κρίσιμη, γιατί τότε υπεβλήθη από την Επιτροπή προς το Συμβούλιο η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη, η οποία αναφέρεται στην ολοκλήρωση της Εσωτερικής Ευρωπαϊκής Αγοράς. Παράλληλα η Ευρωπαϊκή Ένωση προσπάθησε να μπει στο ναυτιλιακό χώρο με μια σειρά μέτρων – κανονισμών πρώτα το 1986, και μετά το 1989, όχι όμως με επιτυχία, αφού βρήκαν αντιμέτωπους πολλά κράτη-μέλη.

Τα θέματα που έπρεπε να αντιμετωπιστούν με κοινή ναυτιλιακή πολιτική ήταν ο ανταγωνισμός από τα κρατικά εμπόρια και τις σημαίες ευκαιρίας, η διάκριση των σημαιών, η εναρμόνιση των όρων σε διάφορες εμπορικές και ναυτιλιακές συμφωνίες μεταξύ των χωρών, η εκπροσώπηση της Ε.Ο. Κ. σε διεθνείς οργανισμούς και διασκέψεις που ασχολούνται με τις θαλάσσιες μεταφορές, η ρύθμιση των νομοθετικών θεμάτων των χωρών μελών, οι συνθήκες εργασίας των ναυτικών της Κοινότητας και τέλος ποια σκάφη θα θεωρούνται υποβαθμισμένα.

Το 1986 υιοθετήθηκαν για πρώτη φορά τέσσερις κανονισμοί οι οποίοι προέβλεπαν τη συμμετοχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις θαλάσσιες υποθέσεις. Αφορούσαν θέματα εξωτερικών ναυτιλιακών σχέσεων και ανταγωνισμού της Ναυτιλίας στην Ευρώπη και παρείχαν τα μέτρα για την αντιμετώπιση των πρακτικών που υιοθετούσαν τρίτες χώρες έναντι στα κράτη μέλη.

Είναι αξιοσημείωτο το γεγονός ότι αρχικά δεν ήταν όλοι σύμφωνοι με τις συγκεκριμένες προτάσεις της Επιτροπής. Οι Ευρωπαίοι εφοπλιστές συμφωνούσαν με τις προτάσεις ενώ οι εκπρόσωποι της ναυτικής εργασίας θεωρούσαν ότι δεν υπήρχε επαρκής επαρκής εξασφάλιση όσων αφορά τον περιορισμό της απώλειας εργασίας ή στη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και του βιοτικού επιπέδου των Ευρωπαίων ναυτικών. Οι διαφορετικές εκτιμήσεις δεν άργησαν να φανούν και στο Κοινοβούλιο, το οποίο αρχικά αναγνώριζε τα υπάρχοντα προβλήματα αλλά δεν αποδεχόταν τις λύσεις που δίνονταν.

Τελικά όμως προχώρησε στη τελική θετική γνώμη για τις προτεινόμενες από την Επιτροπή πολιτικές.

Πριν το τέλος της δεκαετίας του 1980 ο στόλος των υπό σημαία κρατών-μελών της ΕΕ συνέχισε να μειώνεται και η ηλικία του ευρωπαϊκού στόλου να μεγαλώνει. Έτσι η Επιτροπή υπέβαλε μια σειρά μέτρων που αποσκοπούσαν στην παροχή κινήτρων στους Ευρωπαίους εφοπλιστές να επιλέξουν τη νηολόγηση των σκαφών τους σε σημαίες της ΕΕ, χωρίς την επιβάρυνση κάποιου επιπλέον κόστους. Αυτή λοιπόν τη περίοδο συζητήθηκαν και υιοθετήθηκαν μέτρα που επικεντρώθηκαν στη διατήρηση μεγαλύτερων επιπέδων ιδιοκτησίας πλοίων, εγγραφής στο ενιαίο νηολόγιο και απασχόλησης Ευρωπαίων ναυτικών.

### **3.2 Η Ευρωπαϊκή Ναυτιλιακή πολιτική (τη δεκαετία 1990)**

Στη δεύτερη περίοδο καλύπτεται η δεκαετία του 1990, όπου πολλές θεσμικές αλλαγές έγιναν στα πλαίσια της θεσμικής ενδυνάμωσης των οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης έναντι των εθνικών οργάνων. Υπάρχει μία μετατόπιση αρμοδιοτήτων και εξουσιών, την οποία αντιλαμβάνονται οι εθνικές ενότητες και παρουσιάζουν σημάδια δραστηριοποίησης.

Το 1991 δημιουργείται μια Κοινοτική δράση που αφορά το σύνολο του μεταφορικού συστήματος. Η Ευρωπαϊκή Ένωση εισάγει στη δράση της και να λαμβάνει υπόψιν τις διάφορες μεθόδους που καθιστούν τα διάφορα ζητήματα των θαλάσσιων μεταφορών διαστάσεις μιας ενιαίας Κοινοτικής πολιτικής. Η θεματολογία των ευρωπαϊκών πολιτικών διευρύνεται και επιδιώκει να καλύψει όλους τους ναυτιλιακούς κλάδους και όλα τα προβλήματα. Σκοπός αυτής της πολιτικής είναι να δημιουργηθεί μια ισχυρή ανταγωνιστική θαλάσσια οικονομία στην Ένωση.

Επίσης αναπτύσσονται μέτρα και πολιτικές που αφορούν την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας και όπως επίσης προωθείται η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου πλαισίου κοινό για όλα τα κράτη-μέλη. Μαζί με το πλαίσιο αυτό προωθείται η δημιουργία ενός κοινού Συστήματος Ενισχύσεων, δημιουργία ολοκληρωμένης πολιτικής για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, η οποία προάγει την Ποιοτική Ναυτιλία και δημιουργία κοινών πολιτικών για την Ναυτική Απασχόληση.

Το 1992 μέσα από την ολοκλήρωση της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς η Ευρώπη οδηγήθηκε σε μια οικονομική ανάπτυξη. Έτσι κρίνεται επιτακτική η ανάγκη σύνταξης και υλοποίησης μιας Ευρωπαϊκής Πολιτικής Ναυτιλίας. Στο τραπέζι των συζητήσεων της ΕΕ γίνεται αναφορά για θέματα θαλάσσιων μεταφορών, με έμφαση στην περιβαλλοντική διάσταση και στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Ανοίγει πλέον, ένας μεγάλος διάλογος για τη δημιουργία ολοκληρωμένων διευρωπαϊκών δικτύων που θα υποστηρίζουν δίκτυα συνδυασμένων μεταφορών. Τα περιβαλλοντικά προγράμματα και τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών ήταν αυτά που απασχολούσαν την Ένωση και αποτελούν μέχρι και σήμερα το Ευρωπαϊκό Θεσμικό Πλαίσιο στη Ναυτιλία. Στο πλαίσιο αυτό συντάσσεται και η πρώτη Λευκή Βίβλος, μέσω της οποίας επιχειρήθηκε να ξεπεραστούν οι δυσκολίες στην ανάπτυξη μιας Κοινής Πολιτικής Μεταφορών.

Το 1996 γίνεται μια προσπάθεια επαναπροσδιορισμού της στρατηγικής που ακολουθεί η Ευρώπη για τη ναυτιλία σε μελλοντικό χρόνο. Συγκεκριμένα κατατέθηκε ένα τρίπτυχο στρατηγικών προτεραιοτήτων για την αναβάθμιση των θαλάσσιων μεταφορών:

- Η διασφάλιση ενός βασικού επιπέδου ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος
- Η διατήρηση ανοικτών αγορών, διασφαλίζοντας θεμιτό ανταγωνισμό στην εφαρμογή των διεθνών κανόνων
- Η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας

Η Ευρώπη έχει επιτύχει με τις πολιτικές που θέσπισε να δημιουργήσει μια ισχυρή Ποιοτική Ναυτιλία και πλέον αναγνωρίζεται ότι οι απειλές για το θαλάσσιο περιβάλλον δεν είναι απόρροια των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων αλλά προέρχονται και από τη συγκέντρωση οικονομικών και κοινωνικών δραστηριοτήτων.

Το 2001 εκδίδεται η αναθεωρημένη Λευκή Βίβλος με τίτλο “Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010, την οποία διαδέχτηκε, το 2006, η Ανακοίνωση της Επιτροπής με θέμα “Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση – Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας”. Η εν λόγω ανακοίνωση αποτελεί ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου του 2001 και συμπίπτει με την έκδοση της Πράσινης Βίβλου. Με τη Πράσινη Βίβλο του 2006 αρχίζει μια νέα περίοδος στρατηγικών στόχων που περιέχουν ένα νέο όραμα για τους Ωκεανούς και τις Θάλασσες της Ένωσης με στόχο πάντα την ανάπτυξη της ναυτιλιακής οικονομίας και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

## **Κεφάλαιο 4: Ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο και οργανισμοί**

### **4.1 Τα όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης**

#### **4.1.1 Το Συμβούλιο**

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση η διαμόρφωση και επιβολή των πολιτικών ανήκει στο Συμβούλιο και στην Επιτροπή, ενώ τα τελευταία χρόνια έχει αναβαθμιστεί και ο ρόλος του Κοινοβουλίου. Το Συμβούλιο των Υπουργών, αποτελούμενο από τους Υπουργούς των κρατών – μελών, είναι το βασικό όργανο που καθορίζει τις γενικές πολιτικές κατευθύνσεις και προτεραιότητες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στο Συμβούλιο εκφράζεται η βούληση των κρατών μελών. Η προεδρία στο Συμβούλιο εναλλάσσεται μεταξύ των κρατών μελών κάθε έξι μήνες με αλφαβητική σειρά. Ειδικότερα όμως, η συχνότητα των συνεδριάσεων ποικίλλει ανάλογα με τα θέματα, έτσι υπάρχουν περιπτώσεις όπου μερικοί Υπουργοί συνεδριάζουν κάθε μήνα, άλλοι, τρεις ή τέσσερις φορές το χρόνο. Για τη λήψη των αποφάσεων απαιτείται ειδική πλειοψηφία ή ομοφωνία.

Οι αρμοδιότητες του Συμβουλίου είναι οι ακόλουθες:

- Η συντονιστική αρμοδιότητα, η οποία εκφράζεται κατά κύριο λόγο στο συντονισμό διάφορων πολιτικών των κρατών-μελών, με την έννοια της συνεργασίας.
- Η αποφασιστική αρμοδιότητα αναφέρεται στο καθορισμό της πολιτικής στα θέματα που αφορούν τη σύνταξη του προϋπολογισμού και τη σύναψη εμπορικών και άλλων συμφωνιών.
- Η νομοθετική αρμοδιότητα αναφέρεται στην εξουσία που έχει να θεσπίζει και να καταργεί κανόνες κοινοτικού δικαίου.

Τέλος το Συμβούλιο των Υπουργών μεταφορών εκδίδει τις ακόλουθες πράξεις:

- Κανονισμός. Είναι ο βασικός νόμος της Ένωσης και είναι δεσμευτικός προς όλα τα μέρη και ισχύει για κάθε κράτος-μέλος. Επίσης ισχύει σε όλη την Ευρώπη και υπερισχύει κάθε εθνικής νομοθεσίας.

- Οδηγία. Είναι το δεύτερο σπουδαιότερο νομικό εργαλείο της Ένωσης. Απευθύνεται μόνο στα κράτη- μέλη και αντίθετα με το Κανονισμό όχι άμεσα προς τους ιδιώτες. Η οδηγία είναι δεσμευτική ως προς το τελικό αποτέλεσμα, αλλά όχι στον τρόπο επίτευξης αυτού.
- Απόφαση. Είναι δεσμευτική στο σύνολό της μόνο σε αυτούς που απευθύνεται.

Οι συνεδριάσεις του Συμβουλίου Υπουργών προετοιμάζονται από τη Γραμματεία και από την λεγόμενη COREPER (Comite des Representants Permanents), την Επιτροπή Μόνιμων Αντιπροσώπων. Η επιτροπή αυτή είναι πολύ σημαντική στη διαδικασία λήψης αποφάσεων, διότι στο επίπεδο αυτό λαμβάνονται αποφάσεις σε όλα τα θέματα και στη ναυτιλία.

#### **4.1.1.1 Το άτυπο Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών και Ναυτιλίας της Ε.Ε**

Στο πλαίσιο των εργασιών του Συμβουλίου των Υπουργών Μεταφορών, Επικοινωνιών και Ενέργειας των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης συμμετέχουν και κάνουν παρεμβάσεις οι Υπουργοί Ναυτιλίας των κρατών μελών. Παράλληλα, το Συμβούλιο μπορεί να ενημερωθεί για θέματα που αφορούν την ευρωπαϊκή ναυτιλία και για τα αποτελέσματα του άτυπου Συμβουλίου Υπουργών Μεταφορών και Ναυτιλίας της Ε.Ε. Στο άτυπο Συμβούλιο συμμετέχουν οι επίσημες αντιπροσωπείες των αντίστοιχων κρατών μελών, μέλη της Επιτροπής Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και άλλων ευρωπαϊκών οργάνων και οι εργασίες του αφορούν μεταξύ άλλων την προώθηση των οικονομικών, κοινωνικών και πολιτιστικών θεμάτων των κρατών μελών και της Ευρώπης, την υποστήριξη της ευρωπαϊκής ναυτιλίας έναντι του έντονου διεθνούς ανταγωνισμού και τους τρόπους ενίσχυσης της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας της ναυτιλίας έναντι της πρόκλησης της κλιματικής αλλαγής. Άλλα θέματα που συζητούνται είναι η ασφάλεια στον τομέα των μεταφορών και μείωσης εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία, ο θεσμικός ρόλος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), και τους όρους ανταγωνισμού στη παγκόσμια ναυτιλία.

#### **4.1.2 Επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Commission)**

Το δεύτερο σημαντικό όργανο της Ένωσης είναι η Επιτροπή, η οποία ουσιαστικά είναι ο εκτελεστικό



όργανο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Ο ρόλος της είναι πολιτικός αφού αυτή επιλέγει το πεδίο στο οποίο οικοδομείται η Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση. Είναι το όργανο στο οποίο έχει ανατεθεί από τις Συνθήκες η ανάληψη πρωτοβουλίας στη διαδικασία λήψη αποφάσεων.

Η Επιτροπή αποτελείται από είκοσι μέλη που επιλέγονται βάσει των κρατών-μελών και πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον ένα υπήκοο από κράτος-μέλος χωρίς ο αριθμός των μελών που έχουν τη ιθαγένεια να ξεπερνούν τους δύο. Ουσιαστικά υπάρχουν δύο επίτροποι για τα μεγάλα κράτη και ένας για τα υπόλοιπα.

Η Επιτροπή έχει τις παρακάτω λειτουργίες και αρμοδιότητες:

- Το δικαίωμα της πρωτοβουλίας. Αποτελεί την πιο σημαντική αρμοδιότητα της Επιτροπής και αναφέρεται την ανάληψη πρωτοβουλίας για τη δημιουργία νομοθεσίας. Στη επιτροπή έχουν δημιουργηθεί πολλές επιτροπές, στις οποίες συμμετέχουν ανάλογα με το υπό συζήτηση θέμα εκπρόσωποι διαφόρων ομάδων.
- Είναι ο θεματοφύλακας των Συνθηκών
- Συμμετέχει στην κατάρτιση και εκτέλεση του προϋπολογισμού
- Έχει το δικαίωμα διατύπωσης συστάσεων
- Έχει το δικαίωμα διατύπωσης συστάσεων
- Έχει εξουσία στη διαπραγμάτευση των Συνθηκών

Συγκεκριμένα το δικαίωμα της πρωτοβουλίας καθιστά την Επιτροπή κινητήρια δύναμη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το δικαίωμα αυτό της δίνει τη δυνατότητα να υποβάλλει προτάσεις στο Συμβούλιο και το Κοινοβούλιο για διάφορες πολιτικές και δράσεις, αλλά για πολιτικές νομοθετικού περιεχομένου.

Από των Επιτροπή ξεκινούν όλες οι πράξεις υπό μορφή σχεδίου οι οποίες, αφού περάσουν από τα διάφορα στάδια επεξεργασίας, υποβάλλονται στο Συμβούλιο για τη τελική απόφαση. Οι εργασίες της Επιτροπής προετοιμάζονται από διαφορετικές Γενικές Διευθύνσεις και στη περίπτωση της Ναυτιλίας, πρόκειται για τη Διεύθυνση των Μεταφορών.

### 4.1.3 Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Το τρίτο και εξίσου σημαντικό όργανο είναι το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, η ονομασία του οποίου επισημοποιήθηκε με την Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη το 1987. Για μεγάλο χρονικό διάστημα το Κοινοβούλιο διαδραμάτιζε περιορισμένο ρόλο στο θεσμικό σύστημα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και ο ρόλος του ήταν κυρίως συμβουλευτικός. Το Συμβούλιο μονοπωλούσε τη νομοθετική λειτουργία. Η ψήφιση όμως της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Πράξης άλλαξε τα δεδομένα και μια διαδικασία συνεργασίας δημιουργήθηκε, η οποία έδινε το δικαίωμα στο Κοινοβούλιο να γνωμοδοτεί. Στη συνέχεια η Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση διευρύνει τη συμμετοχή του Κοινοβουλίου στη νομοθετική εξουσία της Κοινότητας. Έτσι το Κοινοβούλιο συμμετέχει στη διαδικασία θέσπισης των κοινοτικών πράξεων, ασκώντας τις εξουσίες του στα πλαίσια των διαδικασιών που ορίζονται από τα συγκεκριμένα άρθρα 189 Β και 189 Γ.

Το Κοινοβούλιο μπορεί, με την πλειοψηφία των μελών του, να ζητεί από την Επιτροπή να υποβάλλει προτάσεις για θέματα τα οποία απαιτούν την εφαρμογή κοινοτικής πράξης προκειμένου να υλοποιηθεί η Συνθήκη. Το κύριο χαρακτηριστικό της διαδικασίας συναπόφασης είναι η δυνατότητα αναζήτησης συμβιβαστικής συμφωνίας μεταξύ Συμβουλίου – Κοινοβουλίου με τη διαμεσολάβηση μια επιτροπής συνδιαλλαγής. Σε περίπτωση αποτυχίας το Κοινοβούλιο μπορούσε να αντιταχθεί στην προτεινόμενη πράξη με απόλυτη πλειοψηφία των μελών του. Έτσι, εάν η επιτροπή συνδιαλλαγής διαμορφώσει κοινό σχέδιο, αυτό υποβάλλεται για έγκριση στο Συμβούλιο, το οποίο αποφασίζει με ειδική πλειοψηφία και στο Κοινοβούλιο που αποφασίζει με απόλυτη πλειοψηφία. Τα μέλη του Κοινοβουλίου σήμερα φτάνουν τα 626, τα οποία είναι κατανεμημένα ανάμεσα στα κράτη-μέλη.

Οι βασικές λειτουργίες του Κοινοβουλίου είναι η νομοθετική, η ελεγκτική και η δημοσιονομική. Όσον αφορά την νομοθετική λειτουργία, το Κοινοβούλιο έχει περιορισμένο ρόλο, αφού το νομοθετικό έργο ασκείται κυρίως από το Συμβούλιο.

Η δεύτερη σημαντική αρμοδιότητα είναι ο έλεγχος του κυβερνητικού έργου. Και πάλι το Ευρωκοινοβούλιο έχει περιορισμένο ρόλο γιατί δεν έχει τη δυνατότητα να καταψηφίσει το Συμβούλιο. Μπορεί όμως να απευθύνει μομφή στην Επιτροπή και να την καταργήσει συνολικά. Η ελεγκτική εξουσία του Κοινοβουλίου ασκείται κυρίως μέσω της Επιτροπής, η οποία είναι υπόλογη

μόνο στο Κοινοβούλιο, και αυτό γίνεται για να μην μπορούν οι κυβερνήσεις να την ελέγξουν. Με αυτό το τρόπο, κάθε μέλος του κοινοβουλίου μπορεί να ζητήσει εξηγήσεις από την Επιτροπή.

Η πρόταση πρέπει να υποβληθεί από μια ομάδα ή ειδικότερα από το 1/10 του συνόλου των ευρωβουλευτών και να υπερψηφιστεί από τα 2/3 των βουλευτών που ψηφίζουν. Τέλος η Επιτροπή και το Συμβούλιο έχουν την υποχρέωση να απαντούν στο Κοινοβούλιο.

Η Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση αναβάθμισε την ελεγκτική δύναμη του Κοινοβουλίου και του αναγνώρισε το δικαίωμα να προχωράει στη σύσταση εξεταστικών επιτροπών που θα εξετάζουν καταγγελίες ανθρώπων που κατοικούν ή έχουν την έδρα τους στα πλαίσια της Κοινότητας. Οι καταγγελίες αυτές μπορεί να αφορούν παραβιάσεις ή κακή διαχείριση και διοίκηση των εφαρμογών και των κανόνων δικαίου. Για αυτό το σκοπό το Κοινοβούλιο ορίζει ένα διαμεσολαβητή, ο οποίος είναι εξουσιοδοτημένος να διαχειρίζεται τις καταγγελίες των πολιτών της Ένωσης. Ο διαμεσολαβητής διεξάγει έρευνες είτε με δική του πρωτοβουλία είτε με βάση των καταγγελιών που έχουν υποβληθεί και διορίζεται από την εκλογή του Κοινοβουλίου.

Τέλος η δημοσιονομική λειτουργία του Κοινοβουλίου περιλαμβάνει στο δικαίωμα έγκρισης του προϋπολογισμού και απολογισμού του κράτους και ασκεί κοινοβουλευτικό έλεγχο στη δημοσιονομική διαχείριση. Ο ρόλος του Ευρωκοινοβουλίου είναι περιορισμένος σε σχέση με ένα εθνικό Κοινοβούλιο γιατί μπορεί να τροποποιήσει μόνο τις μη υποχρεωτικές δαπάνες του προϋπολογισμού.

## **4.2 Ευρωπαϊκοί οργανισμοί στη ναυτιλία**

### **4.2.1 European Maritime Safety Agency**

#### **Αρμοδιότητες, Λειτουργίες & Πολιτικές που αναπτύσσει.**

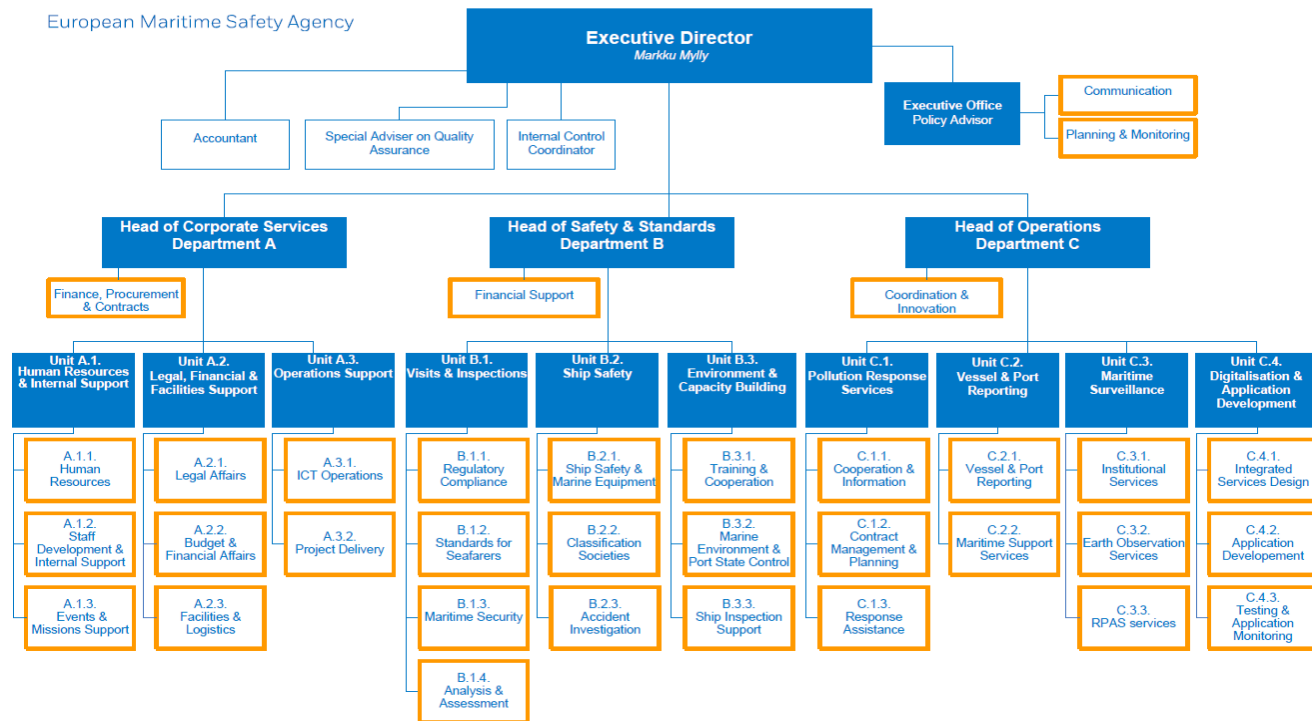
Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας («ο Οργανισμός») ιδρύθηκε ως ρυθμιστικός οργανισμός στα τέλη της δεκαετίας του 1990 (ιδρυτικός Κανονισμός (EC) No 1406/2002) με έδρα τη Λισαβόνα της Πορτογαλίας για να διασφαλίσει ένα υψηλό, ομοιόμορφο και αποτελεσματικό επίπεδο για την ασφάλεια των θαλασσών (maritime safety), τη ναυτική ασφάλεια (maritime security) και την πρόληψη και ανταπόκριση σε περίπτωση ρύπανσης από πλοία και

εγκαταστάσεις πετρελαίων και αερίου.

Πιο συγκεκριμένα, ο Οργανισμός παρέχει τεχνική υποστήριξη στη Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα Κράτη Μέλη για την κατάρτιση και εφαρμογή της ευρωπαϊκής νομοθεσίας σχετικά με την κατασκευή, συντήρηση και επιθεώρηση των πλοίων, την υποδοχή αποβλήτων στα λιμάνια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, την πιστοποίηση των ναυτικών εξοπλισμών, την ασφάλεια των πλοίων, την εκπαίδευση των ναυτικών σε χώρες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης και το σύστημα ελέγχου από το κράτος. Επιπλέον έχει επιχειρησιακά καθήκοντα για την παρακολούθηση, την ταυτοποίηση και τον εντοπισμό πλοίων και την ανταπόκριση σε περιπτώσεις πετρελαϊκής μόλυνσης. Τέλος, ο Οργανισμός παρέχει τεχνική και επιστημονική καθοδήγηση στην Επιτροπή σε θέματα ασφάλειας των θαλασσών (maritime safety) και πρόληψης μόλυνσης από πλοία στο πλαίσιο της διαρκούς αξιολόγησης της αποτελεσματικότητας των ισχυόντων μέτρων και της ενημέρωσης και κατάρτισης νέας νομοθεσίας. Επιπλέον, υποστηρίζει και διευκολύνει τη συνεργασία μεταξύ των Κρατών Μελών και συνεργάζεται με πολλούς φορείς του κλάδου.

### **Οργανόγραμμα**

Ο Οργανισμός έχει 3 υπηρεσίες με 9 τμήματα και διοικείται από τον Εκτελεστικό Διευθυντή του οποίου τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητες ορίζονται στο άρθρο 15 του Κανονισμού (ΕΚ) Νο 1406/2002. Ο Εκτελεστικός Διευθυντής υποστηρίζεται από τους Προϊσταμένους των 3 υπηρεσιών, ένα σύμβουλο πολιτικής, ένα σύμβουλο επικοινωνίας, a policy advisor, a communications advisor, έναν αξιωματούχο με λογιστικές αρμοδιότητες (accounting officer) και ένα κλιμάκιο εσωτερικού ελέγχου.



4 March 2018

## Η δομή του οργανισμού και ο τρόπος λήψης αποφάσεων.

Ο Εκτελεστικός Διευθυντής είναι υπεύθυνος για την οργάνωση, τη λειτουργία και την ανάπτυξη του Οργανισμού και αναφέρει στο Διοικητικό Συμβούλιο. Ένας λογιστής, ένας συντονιστής εσωτερικού ελέγχου και ένας ειδικός σύμβουλος στη διασφάλιση ποιότητας παρέχουν υποστήριξη στον Εκτελεστικό Διευθυντή σε θέματα πολιτικής, επικοινωνίας, σχεδιασμού και ελέγχου.

Το Διοικητικό Συμβούλιο (Administrative Board) επιβλέπει τις εργασίες του Οργανισμού και του Εκτελεστικού Διευθυντή και εγκρίνει το πρόγραμμα εργασίας του Οργανισμού, τον προϋπολογισμό και το οργανόγραμμα (establishment plan) μεταξύ άλλων. Στο Διοικητικό Συμβούλιο συμμετέχουν αντιπρόσωποι από όλα τα Κράτη – Μέλη, την Ισλανδία και τη Νορβηγία και τέσσερις αντιπρόσωποι από την Επιτροπή, και τέσσερις επιπλέον αντιπρόσωποι χωρίς δικαίωμα ψήφου από διάφορους τομείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας.



Administrative Board Composition

Η υπηρεσία Εταιρικών Υπηρεσιών (Corporate Service) παρέχει υποστήριξη σε βασικές λειτουργίες του Οργανισμού και βοηθά τη διοίκηση και το προσωπικό σε τομείς όπως το ανθρώπινο δυναμικό, νομικά και χρηματοοικονομικά ζητήματα, πληροφορική, εγκαταστάσεις και εφοδιασμοί, συντονισμός συναντήσεων και συνεδριάσεων, πρωτόκολλο, σχεδιασμός και εποπτεία. Τα τμήματα της υπηρεσίας είναι τα Human Resources & Internal Support, Legal, Financial & Facilities Support.

Η υπηρεσία Ασφάλειας και Προτύπων (Safety and Standards) είναι υπεύθυνη για την τεχνική και επιστημονική υποστήριξη της Επιτροπής και των Κρατών μελών στη σωστή κατάρτιση και τον έλεγχο εφαρμογής της ευρωπαϊκής νομοθεσίας για την ασφάλεια των θαλασσών (maritime safety), τη ναυτική ασφάλεια (maritime security) και την πρόληψη ρύπανσης από τα πλοία. Αποτελείται από τα ακόλουθα τμήματα: Visits and Inspections, Ship Safety, Environment & Capacity Building.

Η υπηρεσία Λειτουργιών (Operations) προσφέρει επιχειρησιακή βοήθεια στα Κράτη Μέλη και την Επιτροπή στον τομέα της προετοιμασίας και ανταπόκρισης σε περίπτωση θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία και εγκαταστάσεις πετρελαίου και αερίου. Επιπλέον, η υπηρεσία διευκολύνει την τεχνική συνεργασία ανάμεσα στα Κράτη Μέλη και την Επιτροπή στην αναφορά πλοίων και λιμανιών και στη ναυτική επιτήρηση στη θάλασσα (maritime surveillance at sea). Επιπλέον η υπηρεσία έχει δημιουργήσει και συντηρεί πλατφόρμες για την διαβίβαση ναυτικών πληροφοριών όπως τα συστήματα SafeSeaNet, CleanSeaNet και Long Range Identification and Tracking. Η υπηρεσία αποτελείται από τέσσερις μονάδες: Pollution Response Services, Vessel and Port Reporting, Maritime Surveillance και

## **4.2.2 Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ναυτικού Δικαίου (European Maritime Law Organisation)**

### **Αρμοδιότητες, Λειτουργίες & πολιτικές που αναπτύσσει**

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ναυτικού Δικαίου (EMLO) ιδρύθηκε το 1991 για να προσφέρει μια ουδέτερη και ανεξάρτητη πλατφόρμα διαβούλευσης και έρευνας πάνω σε θέματα σχετικά με την ευρωπαϊκή ναυτιλία και τη θαλάσσια πολιτική. Είναι ένας ανεξάρτητος οργανισμός που διεξάγει σεμινάρια και συνέδρια για όλες τις πτυχές του ευρωπαϊκού ναυτικού δικαίου, από τον ανταγωνισμό και το εμπόριο μέχρι την ασφάλεια και το περιβάλλον.

Ο οργανισμός παρέχει τη δυνατότητα για συζήτηση, κριτική και ανάλυση όλων των τελευταίων νομικών τάσεων και εξελίξεων στο χώρο του ευρωπαϊκού δικαίου για το ναυτικό ανταγωνισμό και το γενικό ναυτικό δίκαιο με τη συμμετοχή εξεχόντων επαγγελματιών από το χώρο της ευρωπαϊκής ναυτιλίας όπως ιδιοκτήτες, μεσολαβητές, φορτωτές και εμπορικές ενώσεις. Το δίκαιο για τον ανταγωνισμό είναι παραδοσιακά ένα από τα κύρια θέματα των συνεδρίων του Οργανισμού, χωρίς να παραμελεί και άλλες πολιτικές όπως η θαλάσσια ασφάλεια και το περιβάλλον, και ειδικευμένους τομείς όπως τα λιμάνια, τις P&I λésσες και τις κρατικές ενισχύσεις (state aid). Σε πολλά από τα συνέδρια του Οργανισμού έχουν πραγματοποιηθεί σημαντικές ανακοινώσεις για πολιτικές της Επιτροπής, ενώ χάρει της υποστήριξης της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού και της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφοράς και Ενέργειας (παλιά DG TREN).

### **Η δομή του οργανισμού και ο τρόπος λήψης αποφάσεων.**

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ναυτικού Δικαίου είναι ένας οργανισμός με συνδρομητές που εξαρτάται από την υποστήριξη των μελών του.

Τα μέλη του Συμβουλίου του Οργανισμού είναι: Phillips, Braakman, Wareham, Appel, Ortiz Blanco, Bredima, Brocker, Clough, Ersbøll, Fenech, Forwood, Hinten-Reed, Holmes, Kröger, Temple Lang,

Lawrence, Levitt, Lidinsky, Majumdar, Meij, Meland, Munari, Murray, Nicholson, Palandri, Power, Randolph, Riccomagno, Ruttley, Schöner

### 4.2.3 Γενική Διεύθυνση Θαλάσσιας Πολιτικής και Αλιείας

#### Αρμοδιότητες, Λειτουργίες & Πολιτικές που αναπτύσσει.

Η Γενική Διεύθυνση Θαλάσσιας Πολιτικής και Αλιείας (**Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries - DGMARE**) είναι η αρμόδια υπηρεσία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την εφαρμογή της Κοινής Αλιευτικής Πολιτικής (ΚΑΠ) και της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής είναι. Η γενική αυτή διεύθυνση, γνωστή και ως DG MARE, εδρεύει στις Βρυξέλλες και έχει 400 περίπου υπαλλήλους με επικεφαλής το γενικό διευθυντή João Aguiar Machado. Η DG MARE εμπίπτει στην αρμοδιότητα του Καρμένου Βέλα, επιτρόπου Περιβάλλοντος, Θαλάσσιας Πολιτικής και Αλιείας, ο οποίος φέρει και την πολιτική ευθύνη και είναι μία από τις μικρότερες γενικές διευθύνσεις της Επιτροπής. Οι έξι διευθύνσεις της ασχολούνται με όλες τις πτυχές της θαλάσσιας και της αλιευτικής πολιτικής, όπως θέματα προστασίας και ελέγχου, μέτρα για την αγορά, διαρθρωτικές δράσεις και διεθνείς σχέσεις στον αλιευτικό τομέα.

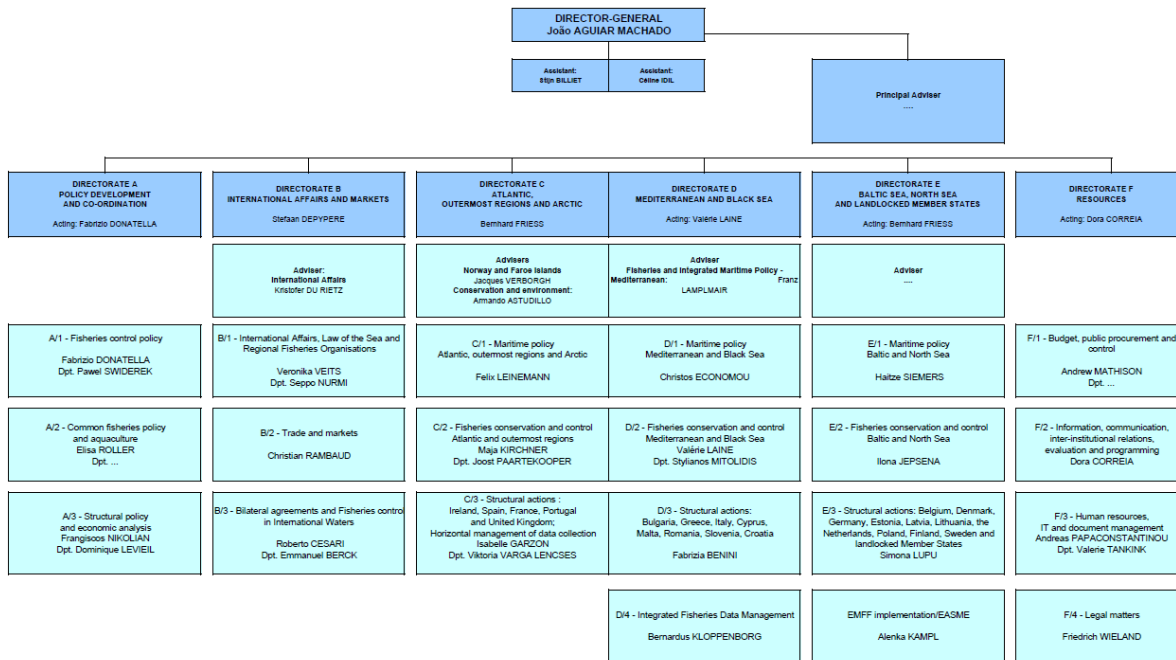
Αποστολή της Γενικής Διεύθυνσης Θαλάσσιας Πολιτικής και Αλιείας είναι να αξιοποιήσει τις δυνατότητες που παρουσιάζει η ευρωπαϊκή θαλάσσια οικονομία και να εξασφαλίσει στις τωρινές αλλά και τις μελλοντικές γενιές ασφαλή και σταθερή προμήθεια θαλάσσιων προϊόντων διατροφής, βιώσιμη αλιεία, υγιείς θάλασσες και ευημερούσες παράκτιες κοινότητες. Το έργο της Γενικής Διεύθυνσης συνίσταται ειδικότερα στη **διατύπωση, ανάπτυξη και εφαρμογή της Κοινής Αλιευτικής Πολιτικής**, η οποία αποτελεί τη βάση της δράσης για βιώσιμη εκμετάλλευση των αλιευτικών πόρων, και στην προώθηση μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης όλων των θαλάσσιων πολιτικών.

Η Γενική Διεύθυνση έχει την ευθύνη λήψης αποφάσεων που έχουν την μορφή Κανονισμών, Οδηγιών, Αποφάσεων ή Συστάσεων και τις προωθεί στα αρμόδια όργανα προς ψήφιση, δηλαδή το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο της Ε.Ε. και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Άλλα όργανα που λαμβάνουν μέρος στη λήψη νομοθετικών αποφάσεων είναι η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή που εκπροσωπεί κοινωνικά και οικονομικά συμφέροντα και η επιτροπή Περιφερειών και Τοπικής Αυτοδιοίκησης.



# Οργανόγραμμα

## DIRECTORATE GENERAL FOR MARITIME AFFAIRS AND FISHERIES (DG MARE)



### Η δομή του οργανισμού και ο τρόπος λήψης αποφάσεων.

Η Γενική Διεύθυνση Θαλάσσιας Πολιτικής και Αλιείας έχει ένα πολυετές στρατηγικό πλάνο και ένα διοικητικό πλάνο για το τρέχοντα έτος με διτό ρόλο:

- να μεταφράζουν τις πολιτικές προτεραιότητες και τους στρατηγικούς στόχους της Επιτροπής για την αλιεία και τη θαλάσσια πολιτική σε συγκεκριμένες λειτουργίες
- να επιτρέπουν το σχεδιασμό, την παρακολούθηση και την αναφορά των δραστηριοτήτων και των πόρων της Γενικής Διεύθυνσης εξασφαλίζοντας ότι συμβαδίζουν με τους στόχους.

Πιο συγκεκριμένα, Η Γενική Διεύθυνση Θαλάσσιας Πολιτικής και Αλιείας, προετοιμάζει τα προσχέδια των Κανονισμών για τις νέες νομοθετικές πρωτοβουλίες της Επιτροπής. Μόλις ολοκληρωθεί το προσχέδιο του Κανονισμού, η Γενική Διεύθυνση συμβουλευεται τις διάφορες Γενικές Διευθύνσεις για να εξασφαλίσει ότι όλες οι πτυχές του θέματος έχουν ληφθεί υπόψη. Στη συνέχεια το προσχέδιο πηγαίνει στην Ολομέλεια της Επιτροπής για να εγκριθεί και να δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τέλος, προωθείται στο Συμβούλιο και το Ευρωκοινοβούλιο για

διαβούλευση και τελική συμφωνία.

### 4.3 Σύγκριση ευρωπαϊκών και διεθνών οργανισμών στη ναυτιλία

Στους διεθνείς οργανισμούς που παρουσιάστηκαν στο κεφάλαιο 3 μπορούν γίνουν μέλη μόνο κράτη, με συνέπεια η Ευρωπαϊκή Επιτροπή να εκπροσωπείται μέσω των κρατών μελών της. Επιπλέον, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχοντας το ρόλο παρατηρητή (observer status) μπορεί να συμμετέχει στις συνεδριάσεις του ΙΜΟ. Τα κράτη μέλη που συμμετέχουν στους διάφορους διεθνείς οργανισμούς δεν προβάλλουν τις εθνικές αλλά τις ευρωπαϊκές τους θέσεις όπως αυτές συντονίζονται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο όπου χρειάζεται. Αυτές οι θέσεις αφορούν θέματα της αποκλειστικής αρμοδιότητας της Κοινότητας και έτσι η ΕΕ μπορεί να επηρεάσει τις αποφάσεις των διεθνών οργανισμών. Εφόσον έχει επιτραπεί ρητά από την ΕΕ, τα κράτη μέλη μπορούν να προωθήσουν την εθνική τους ατζέντα.

Η ΕΕ έχει τη δυνατότητα να επιβάλλει την εφαρμογή πολιτικών στα κράτη μέλη της σε αντίθεση με τους διεθνείς οργανισμούς, αφού το κοινοτικό δίκαιο υπερισχύει του εθνικού δικαίου. Από την άλλη μεριά, η ΕΕ δεν είναι υποχρεωμένη να υιοθετεί τους διεθνείς κανονισμούς, παρόλα αυτά τους μεταφέρει στο κοινοτικό δίκαιο μέσω των Κανονισμών και των Οδηγιών, τις οδηγίες του ΙΜΟ, οι οποίες αποκτούν νομική ισχύ και αποτελεί υποχρέωση των κρατών μελών να τις θέτουν σε εφαρμογή. Μέχρι το 2000, Ευρωπαϊκή Ένωση και διεθνείς οργανισμοί είχαν παράλληλες πορείες συμφωνώντας στις θαλάσσιες πολιτικές.

Από τη σκοπιά του Διεθνούς Δικαίου, το κάθε κράτος μέλος του Οργανισμού μπορεί να δράσει αυτόνομα. Ωστόσο, στο κοινοτικό δίκαιο υπερισχύει η υποχρέωση της πίστης (Obligation of Loyalty) σύμφωνα με τα οποία τα κράτη μέλη και η Ένωση θα πρέπει να συνεργάζονται για την επίτευξη των στόχων που θέτουν οι ευρωπαϊκές συμβάσεις.

Η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον ΙΜΟ διακρίνεται στις παρακάτω κατηγορίες:

- 1) Κοινοτική πολιτική (θέματα που αποτελούν αρμοδιότητα της Ε.Ε.)
- 2) Συντονισμένη πολιτική (θέματα που αποτελούν αρμοδιότητα των κρατών μελών της Ένωσης)

### 3) Κοινή πολιτική (Θέματα που αποτελούν αρμοδιότητα της Ε.Ε και της Ένωσης)

Η προετοιμασία των προτάσεων της Επιτροπής γίνεται με τη συγκρότηση ειδικών τεχνικών επιτροπών, όπου και συντάσσεται ένα πόρισμα. Το πόρισμα αυτό υποβάλλεται για έγκριση στο Συμβούλιο. Εάν πάρει την απαιτούμενη έγκριση, τότε θα υποβληθεί εγγράφως ή προφορικά στον ΙΜΟ από το κράτος που προεδρεύει της Ε.Ε., από τα υπόλοιπα κράτη ή και από την Επιτροπή.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα που φανερώνει πόσο αποτελεσματική είναι η επιρροή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στο νομοθετικό έργο του ΙΜΟ αποτελεί η υιοθέτηση της τροποποίησης της MARPOL για τα δεξαμενόπλοια διπλού κύτους: η τροποποίηση υιοθετήθηκε από τον ΙΜΟ το 1992 και εφαρμόστηκε το 1993, επιβάλλοντας την εφαρμογή των ρυθμίσεων για τα νεότευκτα που θα παραδίνονταν μετά τις 06/07/1996.

Ωστόσο, μετά το 2000 (ατύχημα ERIKA MV) η Ευρωπαϊκή Ένωση άρχισε να λειτουργεί περισσότερο ανεξάρτητα και να υιοθετεί πιο αυστηρές πολιτικές για το περιβάλλον και την ασφάλεια στη ναυτιλία. Αξιοσημείωτη είναι και η έντονη αντίθεση, που υπάρχει μεταξύ ΙΜΟ και Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσον αφορά τις εκπομπές αερίου διοξειδίου του άνθρακα. Στο μέλλον, κρίνεται απαραίτητη η στενότερη συνεργασία μεταξύ των διεθνών οργανισμών και της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

## **Κεφάλαιο 5: Ευρωπαϊκές οργανώσεις έκφρασης ναυτιλιακών συμφερόντων**

### **Εισαγωγή**

Εκτός από τα επίσημα θεσμικά όργανα της Ε.Ε., υπάρχουν σήμερα και διάφορες επιπρόσθετες ευρωπαϊκές οργανώσεις που εκφράζουν διάφορα συμφέροντα στον χώρο της ναυτιλίας και έχουν και αυτές ρόλο στη διαμόρφωση των πολιτικών. Από την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και ύστερα, υπήρξε η σκέψη για συλλογική εκπροσώπηση των ναυτιλιακών βιομηχανιών μέσω του σχηματισμού ευρωπαϊκών οργανώσεων έκφρασης συμφερόντων. Αφετηρία για το σχηματισμό αυτών των οργανώσεων αποτελεί το συνεχώς μεταβαλλόμενο θεσμικό πλαίσιο που επηρεάζει τη συμπεριφορά και τη δραστηριότητα τους. Τα βασικά κίνητρα δράσεις των ευρωπαϊκών οργανώσεων έκφρασης συμφερόντων είναι δύο: το πρώτο αφορά την επιβίωση του ίδιο του οργανισμού και το δεύτερο αφορά το συμφέρον των μελών στην Ευρώπη. Το χρονικό σημείο που καθόρισε την αρχή για την δημιουργία και ύπαρξη των ομάδων συμφερόντων ήταν εκείνο της υιοθέτησης της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Πράξης.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει και η σχέση που υπάρχει μεταξύ των ομάδων συμφερόντων με τα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδιαίτερα με την Επιτροπή και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Οι ομάδες αυτές έχουν πρόσβαση στην οργανωτική δομή της Επιτροπής, δηλαδή στις γραφειοκρατικές διαδικασίες και την άμεση συνεργασία με την Επιτροπή, η οποία οδηγεί σε συστηματοποιημένες σχέσεις (Τσιώτσης, 2016). Οι ομάδες συμφερόντων προσφέρουν κάποια αγαθά στην Επιτροπή και με αυτό το τρόπο εξασφαλίζεται η προαναφερθείσα πρόσβαση. Τα αγαθά αυτά πρόσβασης είναι η εξειδικευμένη γνώση, πληροφορίες για την ευρωπαϊκή κοινή γνώμη και πληροφορίες για την εγχώρια κοινή γνώμη. Με τη παροχή αυτών των αγαθών και συγκεκριμένα με τη παροχή εξειδικευμένης γνώσης, αυτό στο οποίο αποσκοπούν οι ομάδες συμφερόντων είναι η συμμετοχή και πρόσβαση στη διαδικασία λήψης αποφάσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Σκοπός είναι να υπάρχει η πιθανότητα επιρροής των αποφάσεων προς μια επιθυμητή και θετική για αυτές τις ομάδες κατεύθυνση, έτσι ώστε να γνωρίζουν τις προθέσεις και τις τελικές αποφάσεις της Επιτροπής. Ουσιαστικά οι ομάδες θέλουν να γνωρίζουν τις προθέσεις της Επιτροπής πάνω σε θέματα πολιτικής, δηλαδή ποια θα τεθούν προς συζήτηση, ποια σε ισχύ, όπως επίσης και το τρόπο λήψης των σχετικών αποφάσεων. Η Επιτροπή χρειάζεται αυτού του είδους τη πληροφόρηση και την εξειδικευμένη τεχνική γνώση γιατί έχει μειωμένους πόρους και όχι αρκετό προσωπικό. Επομένως, χρειάζεται αυτά που της προσφέρουν οι

ομάδες συμφερόντων.

Οι ομάδες αυτές από τη μεριά τους, δε θέλουν αλλά ούτε και τους συμφέρει να εγκαταλείψουν την Επιτροπή και τη σχέση που έχουν αναπτύξει με αυτή. Πιο συγκεκριμένα, η ανάγκη της σχέσης μεταξύ των ομάδων και της Επιτροπής φαίνεται από τις περιπτώσεις όπου η Επιτροπή δεν προτείνει νομοθετικά πλαίσια δεσμευτικού χαρακτήρα αλλά παροτρύνει την υιοθέτηση δραστηριοτήτων και παίρνει πρωτοβουλίες για την προώθηση μιας Κοινής Πολιτικής, όπου και οι ομάδες στρέφονται προς την Επιτροπή. Αξίζει στο σημείο αυτό να πούμε ότι η Επιτροπή είναι το θεσμικό όργανο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οποίο κάνει τις προτάσεις για την εφαρμογή των πολιτικών.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελείται από επίπεδα και γενικότερα υπάρχει μια πολυ-επίπεδη διακυβέρνηση. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το οποίο αποτελεί ένα βασικό θεσμικό όργανο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δίνει πρόσβαση σε πολλά σημεία στις ομάδες συμφερόντων. Τα σημεία πρόσβασης που έχουν οι ομάδες, είναι το σύνολο του θεσμικού οργάνου και τους ορθολογικούς Ευρωβουλευτές, αλλά και τους γραφειοκράτες, οι οποίοι απασχολούνται στις διάφορες Επιτροπές του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και στη γραμματεία. Οι ομάδες συμφερόντων πιθανόν να υιοθετούν ευνοϊκή στάση απέναντί του Ευρωκοινοβουλίου ή να συμφωνήσει μαζί τους, στην περίπτωση που ο τελευταίος αποφασίζει για την ισχύ μιας πολιτικής, η οποία έχει δεσμευτικό χαρακτήρα και ο μόνος τρόπος για να αποτραπεί είναι να μην υπερψηφιστεί από τα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η διαδικασία που ακολουθείται για τη λήψη εφαρμογής μιας πολιτικής, πιθανών μη συμφέρουσας για τις ομάδες, δίνει το πλεονέκτημα του χρόνου. Πιο συγκεκριμένα οι ομάδες έχουν τον κατάλληλο χρόνο να οργανώσουν καλύτερα τη δράση τους, προκειμένου αυτή να είναι πιο επιτυχημένη και κατ' επέκταση πιο επιθυμητή για αυτούς. Τους δίνει δηλαδή το πλεονέκτημα της χρονολογικής επιλογής στη διαδικασία λήψης αποφάσεων. Ένας ακόμη βασικός τρόπος επιρροής της λήψης αποφάσεων είναι αυτός της συνεργασίας. Ουσιαστικά οι ομάδες χρησιμοποιούν το Ευρωκοινοβούλιο ως έμμεση δίοδο για να φτάσουν στην Επιτροπή, η οποία είναι ο εισηγητής των θεμάτων. Η επιρροή αυτή του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου εξαρτάται από τη στήριξη της Επιτροπής, το οποίο παίρνει πληροφορίες από την τελευταία και τη δυνατότητα που έχει το Κοινοβούλιο να σχετίζει τις απόψεις του με τις αποφάσεις της διαδικασίας συναπόφαση.

Τη δεκαετία του 2000 όλο και περισσότερες ομάδες συμφερόντων μετακινούνται στο επίπεδο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και προσπαθούν να προσαρμοστούν σε αυτή. Το ζήτημα που αφορά, ποιο θεσμικό όργανο μπορεί να συμμετέχει στη διαδικασία έκφρασης συμφερόντων είναι πολύ σημαντικό,

όπως επίσης και και το πότε τα θεσμικά χαρακτηριστικά αποτελούν στοιχεία που ορίζουν τις διάφορες στρατηγικές των ομάδων συμφερόντων. Οι στρατηγικές αυτές δεν είναι στάσιμες αλλά αναπτύσσονται και διαφοροποιούνται με το χρόνο. Όπως αντιλαμβανόμαστε, τα δύο βασικότερα θεσμικά όργανα, τα οποία αλληλεπιδρούν και συνεργούν με τις ομάδες συμφερόντων και μπορούν να επηρεάσουν τη τελική απόφαση της εκάστοτε πολιτικής διαδικασίας, είναι η Επιτροπή και το Ευρωκοινοβούλιο.

Οι σχέσεις μεταξύ των ομάδων συμφερόντων και των θεσμικών οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης χαρακτηρίζονται ως επίσημες και θεσμοθετημένες. Προκειμένου να αντιληφθούμε το εύρος αυτής της σχέσης, βλέπουμε ότι υπάρχουν ακόμη και ειδικά συμβουλευτικά όργανα αλλά και έχει δημιουργηθεί ένα μητρώο για τις ομάδες συμφερόντων με την Ευρωπαϊκή πρωτοβουλία Διαφάνειας, χωρίς βέβαια την αποφυγή λειτουργικών προβλημάτων.

Το 1962 υπήρξε σχετική πρωτοβουλία από Ευρωπαϊκούς εφοπλιστές, με σκοπό να επηρεάσουν το περιεχόμενο των Ευρωπαϊκών πολιτικών. Η πρωτοβουλία αυτή απέκτησε πραγματική υπόσταση το 1974 όταν και πιστοποιήθηκε η θεσμική δυνατότητα της Ε.Ε να αναπτύξει πολιτικές για την ναυτιλία. Εντούτοις, η προσπάθεια παραγωγής πολιτικής δεν είχε πάντα τα επιθυμητά αποτελέσματα, κυρίως λόγω ισχυρής πίεσης συγκεκριμένων οικονομικών συμφερόντων.

Ως αφετηρία της συστηματικής συμμετοχής της Ε.Ε στις θαλάσσιες επιχειρήσεις θεωρείται η υιοθέτηση των «Τεσσάρων Κανονισμών» τον Δεκέμβριο του 1986, οι οποίοι αναλύθηκαν πιο πάνω. Η επιβολή κανόνων ανταγωνισμού στην λειτουργία των ναυτιλιακών αγορών ήταν αναγκαία, προκειμένου να αντιμετωπιστούν παράγοντες που αφορούσαν τις αθέμιτες πρακτικές από τις σημαίες τρίτων χωρών, καθώς και τις διακρίσεις σε βάρος των ευρωπαϊκών σημαίων.

Στη δεκαετία του 1980 επιβεβαιώθηκε η σημαντικότητα της αλληλεπίδρασης ιδιωτικών συμφερόντων, εθνικών κυβερνήσεων και θεσμικών οργάνων της Ε.Ε. Αρχικά, οι ναυλωτές ιδιοκτήτες ήταν ιδιαίτερα επικριτικοί, οι πλοιοκτήτες πρόσφεραν σαφή υποστήριξη στις διαθέσεις της Ε.Ε, ενώ οι ναυτεργάτες ήταν εντελώς αρνητικοί και απέρριψαν τις πολιτικές της Ε.Ε. Στη διάρκεια αυτής της δεκαετίας οι διάφορες ευρωπαϊκές οργανώσεις εκπροσώπησης των συμφερόντων του εφοπλισμού, των ναυλωτών και των εργατικών συνδικάτων αναπτύσσουν της δράση τους, αλλά με διαφορετική αποτελεσματικότητα. Αυτό οφείλεται κυρίως στις παραμέτρους που θέτει το οικονομικό περιβάλλον.

Στη δεκαετία του 1990 γίνεται αντιληπτό ότι η Ε.Ε είναι σημαντικός παράγοντας στη διαμόρφωση της

Ευρωπαϊκής πολιτικής για τη ναυτιλία. Οι εθνικές κυβερνήσεις των κρατών μελών, τα οργανωμένα ναυτιλιακά συμφέροντα και τα θεσμικά όργανα της Ε.Ε, θεωρούνται σημαντικοί αλλά αλληλοεξαρτώμενοι δρώντες παράγοντες που αναζητούν ισορροπίες και συμμαχίες, ώστε να προωθήσουν συλλογικές πολιτικές απαντήσεις στο μεταβαλλόμενο διεθνοποιημένο περιβάλλον.

Οι ομάδες έκφρασης ναυτιλιακών συμφερόντων βασίζονται σε συγκεκριμένες διαπραγματευτικές δυνατότητες, οι οποίες πηγάζουν από την ομαλή λειτουργία της κάθε ομάδας. Το γεγονός ότι κάθε ομάδα διαθέτει τεχνική εξειδίκευση πάνω σε κάποιον τομέα, δίνει τη δυνατότητα στην εκάστοτε οργάνωση να βοηθήσει την Επιτροπή στο να λάβει τις αρτιότερες, από τεχνική σκοπιά, προτάσεις. Σε γενικές γραμμές, παρότι οι πόροι, η δομή και η επιρροή καθενός από τις ομάδες έκφρασης συμφερόντων διαφέρουν, κινούνται όλες σε μια κοινή γραμμή, υιοθετώντας όμως ταυτόχρονα διαφορετικές στρατηγικές προκειμένου να αντεπεξέλθουν όσο το δυνατόν καλύτερα στην πολύπλοκη διαδικασία της δομής της Ε.Ε.

Όπως φαίνεται και στον παρακάτω πίνακα, υπάρχουν σήμερα 37 Ευρωπαϊκές οργανώσεις έκφρασης ναυτιλιακών συμφερόντων. Το μεγαλύτερο μέρος εκφράζει ναυτιλιακές βιομηχανίες και συγκεκριμένα 30 εξ αυτών. Οι υπόλοιπες 7 αποτελούνται από 4 εμπορικά συνδικάτα και 3 οργανώσεις που αντιπροσωπεύουν κυρίως περιφερειακά Ευρωπαϊκά συμφέροντα (Σ. Θεοδωρόπουλος κ.α. 2006). Οι πιο σημαντικές από αυτές είναι η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (European Transport Workers Federation-ETF), η Ένωση Ευρωπαϊών Εφοπλιστών (European Community Ship-owners Association-ECSA), το Συμβούλιο των Ευρωπαϊών Ναυλωτών (European Shippers Council-ESC), η Ευρωπαϊκή Ένωση Ναυλομεσιτών και Ναυτιλιακών Πρακτόρων (European Community of Ship Brokers and Agents-ECASBA) και ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Λιμένων (European Sea Port Organization-ESPO).

Είναι αξιοσημείωτο το γεγονός ότι υπάρχουν τέσσερις οργανώσεις, οι οποίες αντιπροσωπεύουν φορείς που συνδέονται συλλογικά σε διεθνές επίπεδο, αλλά εντούτοις έχουν αναγνωρίσει την αναγκαιότητα συλλογικής δράσης σε ευρωπαϊκό επίπεδο, ούτως ώστε να αποκτήσουν τα μέλη τους μια πιο συγκεκριμένη αντίληψη, με απώτερο σκοπό να επηρεάσουν τη διαδικασία λήψης αποφάσεων της Ε.Ε. Τέλος, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημιούργησε το Φόρουμ Ναυτιλιακών Βιομηχανιών (Maritime Industries Forum-MIF) το οποίο είναι θεσμοθετημένο όργανο συνεργασίας μεταξύ των κοινοτικών οργάνων και των ομάδων συμφερόντων για τη διαμόρφωση των πολιτικών στον τομέα της ναυτιλίας.

<i>Οργάνωση</i>	<i>Τύπος</i>	<i>Δομή</i>	<i>Κράτη-μέλη που εκπροσωπούνται</i>	<i>Μέλη</i>
1. AMRIE (Alliance of Maritime Regions in Europe)	ΝΠ	ΣΣ	11	44 ΕΕ
2. AMSI (Association on Marine Scientific Industries)	ΕΝΒ	ΑΣ	4	17 ΕΕ / 1 εκτός ΕΕ
3. CEMT (Confederation of European Maritime Technology Societies)	ΕΝΒ	Ο	8	9 ΕΕ
4. CESA (Community of European Shipyards Association)	ΕΝΒ	Ο	12	12 ΕΕ / 2 εκτός ΕΕ
5. CLECAT (Liaison Committee of European Forwarders)	ΕΝΒ	Ο	14	21 ΕΕ / 5 εκτός ΕΕ
6. CRPM (Conference of Peripheral Maritime Regions)	ΝΠ	Ο	20	15 ΕΕ / 6 εκτός ΕΕ
7. EAFPO (European Association of Fish Producer Organisations)	ΕΝΒ	Ο	ΜΔ	ΜΔ
8. EBA (European Boating Association)	ΕΝΒ	Ο	14	22 ΕΕ / 4 εκτός ΕΕ
9. EBU (European Barge Union)	ΕΝΒ	Ο	7	9 ΕΕ
10. ECASBA (EC Association of Ship Brokers & Agents)	ΕΝΒ	Ο	20	21 ΕΕ / 1 εκτός ΕΕ



11. ECSA (European Community Shipowners' Association)	ENB	Ο	15	15 ΕΕ / 1 εκτός ΕΕ
12. EFIP (European Federation of Inland Ports)	ENB	Σ	11	17 ΕΕ / 8 εκτός ΕΕ
13. EHMC (European Harbour Masters' Committee)	Σ	Ο	19	94 ΕΕ / 15 εκτός ΕΕ
14. EIA (European Intermodal Association)	ENB	ΑΣ	20	81 ΕΕ / 4 εκτός ΕΕ
15. ELAA (European Liner Affairs Association)	ENB	ΑΣ	24	24 ναυτιλιακές εταιρίες
16. EMEC (European Marine Equipment Council)	ENB	Ο	8	10 ΕΕ / 2 εκτός ΕΕ
17. EMF (European Metalworkers Federation)		Ο	ΜΔ	65 ΕΕ
18. EMPA (European Maritime Pilots Association)	Σ	Ο	ΜΔ	ΥΔΟ
19. ESC (European Shippers Council)	ENB	Ο	9	9 ΕΕ / 3 εκτός ΕΕ
20. ESPO (European Sea Ports Organisation)	ENB	Ο	20	20 ΕΕ / 3 εκτός ΕΕ
21. ETA (European Tug Owners)	ENB	ΣΣ	70	13 ΕΕ / 3 εκτός ΕΕ
22. ETF (European Transport Workers Federation)	Σ	Ο	25	215 ΕΕ / 15 εκτός ΕΕ

23. ETTC (European Towing Tank Community)	ENB	ΣΣ	ΜΔ	ΥΔΟ
24. EUDA (European Dredging Association)	ENB	ΑΣ	s	11 ΕΕ / 9 εκτός ΕΕ
25. EURACS (European Association of Classification Societies)	ENB	ΑΣ	3	ΥΔΟ
26. EURMIG (European Recreational Marine Industry Group)	ENB	Ο	16	ΥΔΟ
27. EUROGIF (European Oil & Gas Innovation Forum)	ENB	ΣΣ	5	10 ΕΕ / 5 εκτός ΕΕ
28. EUROPECHE (Association of National Organisations of Fishing Enterprises)	ENB	Ο	ΜΔ	ΜΔ
29. EUROPIA (European Petroleum Industry Association)	ENB	ΑΣ	0	20 πολυεθνικές
30. FEAP (Federation of European Aquaculture Producers)	ENB	Ο	20	19 ΕΕ / 2 εκτός ΕΕ
31. FEMAS (Federation of European Maritime Associations of Surveyors & Consultants)	ENB	Ο	8	9 ΕΕ
32. FEPORT (Federation of European Ports Private Operators)	ENB	Ο	13	13 ΕΕ

33. HELCOM (Baltic Marine Environment Protection Com)	ΝΠ	Ο	8	8 ΕΕ / 1 εκτός ΕΕ
34. IAMI (EU) (Organisation of Maritime Institutes of the EU)	ΕΝΒ	ΑΣ	ΜΔ	ΥΔΟ
35. IIMS (EG) (International Institute of Marine Surveyors)	ΕΝΒ	ΑΣ	ΜΔ	ΥΔΟ
36. INE (Inland Navigation Europe)	ΕΝΒ	ΣΣ	66	ΕΕ
37. OCEAN (Organisation of European Community Ship Suppliers)	ΕΝΒ	Ο	12	12 ΕΕ / 1 εκτός ΕΕ

- ΕΝΒ = Εκπροσώπηση Ναυτιλιακής Βιομηχανίας, Σ = Συνδικάτο, ΝΠ = Ναυτιλιακή Περιφέρεια.
- ΑΣ = Άμεση συμμετοχή μελών, Ο = Ομοσπονδία εθνικών ενώσεων,
- ΣΣ = Συνδυασμός άμεσης συμμετοχής και συμμετοχής ενώσεων.
- ΜΔ = Μη διαθέσιμα στοιχεία
- ΥΔΟ = Υποεπιτροπή διεθνούς οργάνωσης.

ΠΗΓΗ: Pallis, 2005.

Σε γενικές γραμμές κάθε οργάνωση εξειδικεύεται σε κάποιον συγκεκριμένο τομέα, αν και υπάρχουν περιπτώσεις όπου πραγματοποιούνται συνεργασίες μεταξύ των οργανώσεων. Κατά το παρελθόν έχουν εμφανιστεί περιπτώσεις όπου οργανώσεις υποβάλλουν έγγραφα με κοινές θέσεις προκειμένου να αυξήσουν την επιρροή τους, όπως για παράδειγμα η κοινή αντίδραση των οργανώσεων ESPO και FEPORT στην οδηγία για τις λιμενικές υπηρεσίες το 2002 (Port Services Directive – PSD).

## **5.1 Επιτροπή Ευρωπαϊών Εφοπλιστών**

Οι Ευρωπαίοι πλοιοκτήτες είναι από τους πρώτους που κινητοποιήθηκαν προκειμένου να δημιουργήσουν μια οργάνωση σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Συγκεκριμένα, το 1962 δημιούργησαν την Επιτροπή Ευρωπαϊών Εφοπλιστών με έδρα το Παρίσι (Comité des Associations d'Armateurs du Marché Communautaire - CAACE). Μετά την πρώτη διεύρυνση της ΕΕ (1973), μετονομάστηκε σε Ένωση Ευρωπαϊών Εφοπλιστών (European Community Shipowners Associations – ECSA) και μετέφερε την έδρα της στις Βρυξέλλες έχοντας ως στόχο μια κοντινότερη και πιο στενή επαφή με τα θεσμικά όργανα της ΕΕ. Από τότε, η ECSA συνεχίζει μια μακριά παράδοση των πλοιοκτητών που συνδυάζει τη συλλογική αντιπροσώπευση των ενδιαφερόντων του εφοπλισμού, μαζί με την μυστικότητα σχετικά με τις εμπορικές πρακτικές που ακολουθούνται.

Μέλη της ECSA είναι όλες οι ενώσεις των κρατών-μελών της ΕΕ, καθώς και οι ενώσεις εφοπλιστών από την Νορβηγία και την Ισλανδία. Η ECSA διατηρεί μόνιμη γραμματεία και παράγει πολιτική μέσω 16 εξειδικευμένων επιτροπών. Υπάρχουν ορισμένες εθνικές ενώσεις εφοπλιστών που συμμετέχουν στην ECSA, όπως για παράδειγμα η Ένωση των Δανών εφοπλιστών, που διατηρούν μικρού μεγέθους αντιπροσωπείες στις Βρυξέλλες.

Το 2003 συνέβη μια σημαντική εξέλιξη στην αντιπροσώπευση των πλοιοκτητών, με τη δημιουργία της European Liner Affairs Association (ELAA). Η ELAA έχει ως σκοπό την αντιπροσώπευση των συμφερόντων της ναυτιλίας τακτικών γραμμών σε Ευρωπαϊκό επίπεδο. Το ίδιο έτος, οι ιδιοκτήτες εταιριών που σχετίζονται με κρουαζιέρα, εξέφρασαν ένα ενδιαφέρον για τη δημιουργία μιας ομάδας έκφρασης των συμφερόντων τους. Το 2004 ιδρύθηκε το European Cruise Council με σκοπό την προώθηση των αναγκαίων μεταρρυθμίσεων σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, μια εξέλιξη που συνδέεται άμεσα με την πρόοδο της ολοκλήρωσης και τη διεύρυνση της ΕΕ.

## **5.2 Ευρωπαϊκή Οργάνωση Ναυτεργασίας ETF**

Η Διεθνής Οργάνωση Ναυτεργασίας ITF (International Transport Workers Federation) είναι ανάμεσα στις πρώτες οργανώσεις που δημιούργησαν μια νέα πανευρωπαϊκή οργάνωση στα τέλη της δεκαετίας

του 1990. Συγκεκριμένα, το 1999 ιδρύθηκε η Ευρωπαϊκή Οργάνωση Ναυτεργασίας ETF (European Transport Workers Federation), μέσω της οποίας δραστηριοποιούνται ενώσεις εργαζομένων σε οδικές και θαλάσσιες μεταφορές, στους σιδηροδρόμους, στην εσωτερική ναυσιπλοΐα, στους λιμένες και τις αποβάθρες, την αλιεία καθώς και σε υπηρεσίες τουρισμού. Η ETF αποτελεί εταίρο της ΕΕ, αναγνωρισμένο από τα θεσμικά της όργανα, ο οποίος αντιπροσωπεύει τα συμφέροντα των εργαζομένων στις μεταφορές σε ολόκληρη την Ευρώπη στην διαδικασία έκφρασης κοινωνικού διαλόγου, αλλά και στη διαδικασία λήψης αποφάσεων. Διαδραματίζει σημαντικό ρόλο ως ομοσπονδία των εργαζομένων στις μεταφορές της πανευρωπαϊκής συνδικαλιστικής ομοσπονδίας European Trade Union Confederation (ETUC), καθώς συντονίζει τα συνδικάτα και διατυπώνει τις συλλογικές τους απόψεις σε σημαντικά θέματα. Μέσω της ETF προωθούνται δράσεις καινοτομίας και έρευνας προς όφελος των εργαζομένων, εκφράζονται απόψεις που αφορούν την υγεία και την ασφάλεια των εργαζομένων, δημιουργούνται προοπτικές για καλύτερες συνθήκες εργασίας αλλά και εργασιακής εξέλιξης μέσω προγραμμάτων εκπαίδευσης και κατάρτισης.

Επί του παρόντος η ETF αντιπροσωπεύει 3,5 εκατομμύρια εργαζομένους, οι οποίοι απασχολούνται σε περισσότερους από 230 οργανισμούς μεταφορών, σε 41 χώρες. Λειτουργεί σε 10 τμήματα, τα οποία επικεντρώνονται σε διαφορετικά μέσα μεταφοράς.

1. Το τμήμα Πολιτικής Μεταφοράς (Civil Aviation Section) επικεντρώνεται στην εξασφάλιση μιας κοινωνικά προσανατολισμένης προσέγγισης της Ευρωπαϊκής νομοθεσίας, έχοντας ως στόχο την όσο το δυνατόν μικρότερη φθορά σε θέματα εργασιακής ασφάλειας, κοινωνικής πρόνοιας και της περικοπής των μισθών στον κλάδο των αερομεταφορών.
2. Το τμήμα που εκπροσωπεί τους εργαζομένους στους λιμένες (Dockers Union) διαπραγματεύεται τα πρότυπα οργάνωσης της εργασίας που θα προσφέρουν προστασία και ασφάλεια στους εργαζομένους, καθιστώντας τα λιμάνια πιο υγιείς χώρους εργασίας. Ασχολείται επίσης με θέματα υπεργολαβίας, στην βάση της εξασφάλισης των εργαζομένων σε περίπτωση αλλαγής αναδόχου.
3. Το τμήμα που εκπροσωπεί τους εργαζομένους στην αλιεία (Fisheries Section) ασχολείται κυρίως με τον σχεδιασμό προτάσεων για την μεταρρύθμιση της Αλιευτικής Πολιτικής (Common Fisheries Policy – CFP), η οποία βασίζεται στην μείωση της αλιευτικής ικανότητας τους ευρωπαϊκού στόλου, καθώς και σε τεράστιες μειώσεις των διαφόρων αλιευτικών

ποσοτώσεων.

4. Το τμήμα που εκπροσωπεί τους εργαζομένους στις εσωτερικές πλωτές μεταφορές (Inland Waterways) και πιο συγκεκριμένα εργαζομένους σε εμπορευματικές μεταφορές και κρουαζιερόπλοια. Το τμήμα καθορίζει τις θέσεις της ETF αναφορικά με την πολιτική μεταφορών της ΕΕ, ασκεί πίεση στην ΕΕ και διαδραματίζει κομβικό ρόλο στον Ευρωπαϊκό Τομεακό Κοινωνικό Διάλογο (European Sectoral Social Dialogue). Έχει καθεστώς παρατηρητή στην Κεντρική Επιτροπή του Ρήνου (CCR-ZKR Central Rhine Commission) και έχει υποβάλει αίτηση για παρόμοιο καθεστώς στην Επιτροπή του Δούναβη (Danube Commission).
5. Το τμήμα Logistics εξασφαλίζει ελεύθερες αγορές για το εμπόριο στον τομέα των υπηρεσιών και των επενδύσεων. Η ETF δίνει ιδιαίτερη βάση στον τομέα της εφοδιαστικής αλυσίδας, αφού οι αλλαγές και οι προκλήσεις είναι συνεχείς και χρειάζεται να υπάρχει σύμπνοια ανάμεσα στα ενδιαφερόμενα μέλη σε Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη.
6. Το τμήμα των θαλάσσιων μεταφορών (Maritime Transport) ασκεί πίεση στην ΕΕ για ένα ευρύτερο θεσμικό πλαίσιο, το οποίο θα εξασφαλίζει πως ο ανταγωνισμός θα βασίζεται στα υψηλότερα δυνατά πρότυπα ασφαλείας και θα εξασφαλίζει ίσους όρους για όλους όσους επιθυμούν να συμμετάσχουν στην μεταφορά εμπορευμάτων διά θαλάσσης μεταξύ λιμένων της ΕΕ. Είναι ένα τμήμα με πολλές προκλήσεις καθώς το υψηλό επίπεδο παγκοσμιοποίησης στις θαλάσσιες μεταφορές και η χρήση πολυεθνικών πληρωμάτων, σε συνδυασμό με τον πολλαπλασιασμό των σημαιών ευκαιρίας, καθιστά δύσκολη την αποτελεσματική εφαρμογή των υφιστάμενων κανονισμών στον τομέα.
7. Το τμήμα που εκπροσωπεί τους εργαζομένους των σιδηροδρόμων (Railway Section) έχει ως βασικό στόχο την αύξηση του μεριδίου αγοράς των σιδηροδρομικών μεταφορών στον τομέα των μεταφορών.
8. Το τμήμα οδικών μεταφορών (Road Transport Section) διεκδικεί δικαιώματα και συμφέροντα των επαγγελματιών οδηγών και την υπεράσπιση της κοινωνικής διάστασης του Ευρωπαϊκού τομέα των οδικών μεταφορών, ενώ παράλληλα προωθεί και τις αξίες του συνδικαλιστικού κινήματος.
9. Το τμήμα που εκπροσωπεί τους εργαζομένους στις μεταφορές και τον τουρισμό και λειτουργεί

σε συνεργασία της ETF με άλλες Ομοσπονδίες Ευρωπαϊκών Βιομηχανιών. Έχει ως βασικό οργανισμό την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Διαμεσολάβησης Τουρισμού (European Tourism Liaison Committee – ETLC), ο οποίος είναι υπεύθυνος για τον συντονισμό της ETF με τις άλλες ομοσπονδίες.

10. Το τμήμα που εκπροσωπεί εργαζομένους σε δημόσιες αστικές συγκοινωνίες (Urban Public Transport) πέτυχε τον υποχρεωτικό διαγωνισμό όλων των δημόσιων υπηρεσιών μεταφοράς που χρηματοδοτούνται από το δημόσιο, μέσω μιας πρότασης που κατέθεσε το 2000 στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Πλέον, οποτεδήποτε κατατίθεται μια πρόταση που αφορά δημόσιες μεταφορές, οι αρχές θα πρέπει να εφαρμόζουν κοινωνικά κριτήρια, τα οποία θα προστατεύουν τους εργαζομένους σε περιπτώσεις αλλαγής του φορέα και θα εξασφαλίζουν κάποιες βασικές συνθήκες εργασιακού περιβάλλοντος. (<http://www.etf-europe.org>)

### **5.3 Ευρωπαϊκός Οργανισμός Λιμένων (European Sea Ports – ESPO)**

Το 1993 ιδρύθηκε ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Λιμένων από εκπροσώπους λιμενικών αρχών και από εκπροσώπους των μεγάλων λιμανιών της Ευρώπης, με σκοπό να διαμορφώσει μια ενιαία Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική. Ο οργανισμός έχει έδρα στις Βρυξέλλες, εστιάζοντας κυρίως σε πολιτικά και αλλά και τεχνικά θέματα. Σημαντικές πρωτοβουλίες ήταν η δημοσίευση του πρώτου Περιβαλλοντικού Κώδικα Πρακτικής (Environmental Code of Practice) το 1994 και η δημιουργία των EcoPorts λίγα χρόνια αργότερα.

Σήμερα, ο ESPO αντιπροσωπεύει περίπου 800 λιμένες σε όλη την Ευρώπη, διαφορετικού μεγέθους, ιδιοκτησίας αλλά και τρόπου διαχείρισης. Εντούτοις, οι λιμενικές αρχές συνεργάζονται, προκειμένου να διαδραματίσουν ενεργό ρόλο στην διαμόρφωση των πολιτικών της ΕΕ, έχοντας ως στόχο να συμβάλλουν σε έναν ασφαλή, αποδοτικό και περιβαλλοντικά βιώσιμο ευρωπαϊκό λιμενικό σύστημα.

Οι βασικοί στόχοι του ESPO είναι οι εξής:

- η προώθηση του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού στον τομέα των λιμένων
- η ενθάρρυνση των ενεργειών των λιμένων για την προστασία του περιβάλλοντος

- η αναγνώριση της σημασίας των ευρωπαϊκών λιμένων από την ΕΕ και οι συμμετοχή των λιμενικών αρχών στη διαμόρφωση των λιμενικών πολιτικών
- η εξασφάλιση ότι οι ευρωπαϊκοί λιμένες θα συμβάλουν στην οικονομική αποδοτικότητα της Ευρωπαϊκής οικονομίας.

## 5.4 Συμβούλιο Ευρωπαίων Ναυλωτών (ESC)

Το Συμβούλιο των Ευρωπαίων Ναυλωτών (European Shippers Council) ιδρύθηκε το 1963 και αντιπροσωπεύει τα συμφέροντα των κατασκευαστών, των λιανοπωλητών και των χονδρεμπόρων, όπου στον τομέα της ναυτιλίας αναφέρονται ως ναυλωτές. Από την σκοπιά των ναυλωτών, ο σκοπός του συμβουλίου είναι να εξασφαλίζει την παράδοση των προϊόντων στους πελάτες κάτω από τις σωστές συνθήκες, τη σωστή χρονική στιγμή, στη σωστή τιμή και με τον πιο αποτελεσματικό και βιώσιμο τρόπο. Στα πλαίσια αυτά το ESC δραστηριοποιείται σε θέμα αυτό-ρύθμισης, (π.χ. Κώδικας καλύτερης πρακτικής και διαμόρφωση βασικών δεικτών απόδοσης συστημάτων μεταφορών) με στόχο τη βελτίωση της αποδοτικότητας των αλυσίδων μεταφορών και logistics.

Με την πάροδο των χρόνων το ESC έχει μετεξελιχθεί σε έναν οργανισμό που παρεμβαίνει κυρίως σε θέματα Ευρωπαϊκών πολιτικών. Το 1993 εγκαταστάθηκε στις Βρυξέλλες και έγινε μέλος του Intermodal European Council of Transport Users, το οποίο εκφράζει τους χρήστες όλων των μεταφορικών μέσων. Σήμερα, στο ESC συμμετέχουν 13 εθνικές οργανώσεις ναυλωτών και χρηστών μεταφορών, οι οποίες εκπροσωπούν τις επιχειρήσεις που διαθέτουν προϊόντα προς μεταφορά, μέσω θαλάσσης ή άλλων μεταφορικών μέσων.

Το ESC τα τελευταία χρόνια έχει αρχίσει να διευρύνει την θεματολογία του, συμπεριλαμβάνοντας θέματα πολιτικής λιμένων, ναυτιλίας μικρών αποστάσεων και ακτοπλοϊκών μεταφορών. Επιπλέον, εμπλέκεται σε πολλά προγράμματα τα οποία έχουν ως στόχο την δημιουργία νέων καινοτόμων ιδεών, κυρίως πάνω στον τομέα της εφοδιαστικής αλυσίδας. Συνοπτικά, αξίζει να αναφερθούν τα εξής:

- CORE (Consistently Optimised Resilient) το οποίο έχει ως στόχο την δημιουργία ενός παγκοσμίου οικοσυστήματος, μέσω του οποίου θα εξασφαλίζεται η οικονομικά αποδοτικότερη, γρηγορότερη και ασφαλέστερη διέλευση των αγαθών μέσω της αλυσίδας εφοδιασμού.



- i-Cargo το οποίο στοχεύει στην προώθηση και επέκταση της χρήσης των τεχνολογιών πληροφορίας και επικοινωνίας (ICT) για την υποστήριξη νέων υπηρεσιών Logistics που θα προσαρμόζονται σε μεταβαλλόμενες συνθήκες μέσω δυναμικών μεθόδων σχεδιασμού με «ευφυή» φορτία και θα έχουν χαμηλότερη εκπομπή ρύπων CO2.

## **5.5 Φόρουμ Ναυτιλιακών Βιομηχανιών (MIF)**

Η εναρκτήρια σύνοδος της ολομέλειας του Φόρουμ Ναυτιλιακών Βιομηχανιών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (Maritime Industries Forum – MIF) πραγματοποιήθηκε στις 28 Ιανουαρίου 1992. Στην πρώτη σύνοδο παρέστησαν αντιπρόσωποι των Ευρωπαϊκών ναυτιλιακών βιομηχανιών, αντιπρόσωποι των διοικήσεων των κρατών-μελών, συμπεριλαμβανομένων τεσσάρων χωρών του EFTA (Φινλανδία, Ισλανδία, Νορβηγία, Σουηδία), καθώς και αντιπρόσωποι του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και αξιωματούχοι της Επιτροπής.

Το MIF δημιουργήθηκε από τα ενδιαφερόμενα μέλη με σκοπό να επηρεάσουν το περιεχόμενο των δράσεων και πολιτικών της ΕΕ. Η πρωτοβουλία της επιτροπής για την θεσμοθέτηση της συνεργασίας μεταξύ των υπεύθυνων θεσμικών οργάνων και των εκπροσώπων των ναυτιλιακών βιομηχανιών στόχευε εξ αρχής στην συντονισμένη αλλά και στην ενεργότερη παρέμβαση των ναυτιλιακών βιομηχανιών στην διαμόρφωση των Ευρωπαϊκών πολιτικών. Ο πυρήνας του MIF βασίζεται σε 4 βασικές ομάδες εργασίας οι οποίες ασχολούνται με οικονομικές αναλύσεις, έρευνα και ανάπτυξη, περιβαλλοντική ασφάλεια και μεταφορές. Το έργο των ομάδων καταγράφεται και παρακολουθείται από την ολομέλεια του Φόρουμ και η τελική έκθεση ολοκληρώνεται εντός 9 μηνών.

Με την δημιουργία του MIF αναπτύχθηκε εξ αρχής μια επαφή της Επιτροπής με τις ναυτιλιακές βιομηχανίες, ενθαρρύνοντας τη συνεργασία μεταξύ των βιομηχανιών και ταυτόχρονα ενεργοποιήθηκε μια μορφή συζήτησης κατά τη διαδικασία της λήψης αποφάσεων. Η Επιτροπή από τη μεριά της ικανοποιήθηκε από την ίδρυση του MIF, διότι πλέον η παρέμβαση των οργανωμένων συμφερόντων συντονίστηκε και ταυτόχρονα δημιουργήθηκε μια τακτική συνεργασία ανάμεσα στις επιχειρήσεις και στα θεσμικά όργανα. Επιπλέον, έγινε πιο ενεργός ο ρόλος των εθνικών κυβερνήσεων στον ευρωπαϊκό διάλογο, αλλά και στον συντονισμό των δραστηριοτήτων του φόρουμ σε εθνικό επίπεδο, με απώτερη συνέπεια την βέλτιστη εφαρμογή των αποφάσεων της ΕΕ, αλλά και την περαιτέρω ανάπτυξη δράσεων

με Ευρωπαϊκό προσανατολισμό. Εντούτοις, για θέματα που αφορούν και επηρεάζουν συγκεκριμένες ναυτιλιακές βιομηχανίες, η κοινή πρακτική των θεσμικών οργάνων της ΕΕ παραμένει η απευθείας διαβούλευση με τις ευρωπαϊκές οργανώσεις που εκπροσωπούν τις αντίστοιχες ναυτιλιακές βιομηχανίες.

Η πρωτοβουλία της Επιτροπής προκάλεσε ποικίλες αντιδράσεις, αφού αμφισβήτησε καθιερωμένες διοικητικές ιεραρχίες στα κράτη-μέλη. Υπήρξε η εκτίμηση ότι μέσω του Φόρουμ θα έβρισκαν ισχυρή έκφραση κυρίως οι εκπρόσωποι των ναυτιλιακών βιομηχανιών, παραμερίζοντας την κοινωνική διάσταση της πολιτικής, τα συμφέροντα και τις ιδιαιτερότητες των τοπικών οικονομιών.

Στην Ελλάδα το ΜΙΦ αποτέλεσε από κοινού αρμοδιότητα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και του Υπουργείου Βιομηχανίας. Οι αντιδράσεις των Ελλήνων πλοιοκτητών ήταν ανάμεικτες, καθώς υπήρχε ο φόβος ότι το ΜΙΦ θα ήταν ένα ακόμα γραφειοκρατικό Φόρουμ, το οποίο θα δημιουργούσε Ευρωπαϊκές πολιτικές που θα αμφισβητούσαν τον διεθνή χαρακτήρα της ναυτιλίας. Εντούτοις, οι αντιδράσεις κάμφθηκαν και οι Έλληνες πλοιοκτήτες συμμετείχαν ενεργά από την αρχή της ίδρυσης του Φόρουμ.

## **Κεφάλαιο 6: Ευρωπαϊκές πολιτικές στη ναυτιλία**

Στα προηγούμενα κεφάλαια συζητήθηκαν τα διάφορα όργανα που διαμορφώνουν τις ευρωπαϊκές ναυτιλιακές πολιτικές. Στη συνέχεια, παρουσιάζονται οι πολιτικές που υπάρχουν στη ναυτιλία και αναλύετε διεξοδικά η πολιτική που πρεσβεύουν στους διάφορους τομείς.

### **6.1 Η πολιτική ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές**

Μια από τις πιο σημαντικές πολιτικές για τη ναυτιλία, η οποία αποτέλεσε και την αφετηρία της Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής της Ένωσης είναι η επιβολή κανόνων ανταγωνισμού τόσο στο εσωτερικό της Ε.Ε., όσο και στο εξωτερικό. Η επιβολή κανόνων ανταγωνισμού και η διατήρηση ανοικτών αγορών σε παγκόσμιο επίπεδο, αποτελεί βασικό στόχο της Ε.Ε. καθώς και η προστασία από αθέμιτες πρακτικές από τις σημαίες τρίτων χωρών, τη νόθευση του ανταγωνισμού και τις διακρίσεις σε βάρος των ευρωπαϊκών σημαιών. Σημαντικό ρόλο προς αυτή την κατεύθυνση αποτελούν οι τέσσερις κανονισμούς του 1986.

Με τον **Κανονισμό 4055/86** εφαρμόζεται η αρχή για την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ των κρατών-μελών και μεταξύ των κρατών-μελών και τρίτων χωρών. Με τον **Κανονισμό 4056/86** επιδιώκεται η διασφάλιση των κανόνων ανταγωνισμού – σύμφωνα με τα άρθρα 86 και 86 της Συνθήκης της Ρώμης – για τις θαλάσσιες μεταφορές και επίσης για τις Ναυτιλιακές Διασκέψεις Τακτικών Γραμμών. Με τον **Κανονισμό 4057/86** δημιουργείται το πλαίσιο με το οποίο επιδιώκεται η καταπολέμηση των αθέμιτων πρακτικών καθορισμού ναύλων (dumping) στη ναυτιλία τακτικών γραμμών από πλοιοκτήτες τρίτων χωρών. Τέλος, με τον **Κανονισμό 4058/86** καθορίζεται ο τρόπος και η διαδικασία λήψης συντονισμένων μέτρων από τις χώρες-μέλη και την Ε.Ε. κατά τρίτων χωρών, που προβαίνουν σε διακρίσεις εναντίον κοινοτικών εφοπλιστών, εταιριών και πλοίων ώστε να διασφαλιστεί η ελεύθερη πρόσβαση στις υπερωκεάνιες μεταφορές φορτίων. Οι κανονισμοί περιλαμβάνουν τόσο μέτρα απελευθέρωσης και άρσης εμποδίων, όσο και προστασία από ποικίλες μορφές νόθευσης του ανταγωνισμού.

Ένας άλλος σημαντικός κανονισμός είναι ο **3577/92** για την απελευθέρωση του Καμποτάζ. Με τον κανονισμό αυτόν επιβάλλεται η απελευθέρωση των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στο εσωτερικό των κρατών-μελών. Κάθε πλοίο με σημαία κράτους-μέλους της Ε.Ε. θα μπορεί να εκτελεί μεταφορές στο εσωτερικό των θαλάσσιων συνόρων άλλων κρατών μελών. Ο κανονισμός περιλαμβάνει:

1. Υπηρεσίες Θαλάσσιου Καμποτάζ μεταξύ ηπειρωτικών Λιμένων μιας χώρας για μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων.
2. Υπηρεσίες εφοδιασμού επιβατών και εμπορευμάτων μεταξύ οποιουδήποτε λιμένα κράτους-μέλους και εγκαταστάσεων ή κατασκευών στην υφαλοκρηπίδα αυτού του κράτους-μέλους.
3. Θαλάσσιες μεταφορές καμποτάζ μεταξύ λιμένων στα νησιά.

Οι κατηγορίες που ευνοούνται από τον κανονισμό είναι οι πλοιοκτήτες υπήκοοι κράτους-μέλους που είναι εγκατεστημένοι και έχουν ναυτιλιακές δραστηριότητες σε οποιοδήποτε κράτος-μέλος, ναυτιλιακές εταιρίες με κύριο τόπο δραστηριότητας σε κάποιο κράτος-μέλος και ναυτιλιακές εταιρίες με εγκατάσταση εκτός Ε.Ε. των οποίων τα πλοία όμως φέρουν κοινοτική σημαία και είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος.

Τέλος ο κανονισμός προβλέπει ότι τα θέματα απασχόλησης στον τομέα της ναυτιλίας, δηλαδή η σύνθεση και η επάνδρωση του πληρώματος, αποτελούν αρμοδιότητα του κάθε κράτους-μέλους και

προβλέπει την διατήρηση υπηρεσιών δημόσιου συμφέροντος για τις οποίες όμως καθορίζεται κοινό πλαίσιο λειτουργίας.

## **6.2 Πολιτική κρατικών ενισχύσεων στην ναυτιλία**

Η ναυτιλιακή αγορά της Ε.Ε. αποτελεί μέρος της παγκόσμιας, με έντονο ανταγωνισμό. Λόγω της πλήρους απελευθέρωσης, η κινητικότητα στην αγορά είναι μεγάλη και ως εκ τούτου εύκολα μεταφέρονται σε χώρες με ευνοϊκότερο φορολογικό ή εργασιακό καθεστώς. Επιπλέον τα αναδυόμενα ναυτιλιακά κέντρα δημιουργούν πρόσθετα ανταγωνιστικά μειονεκτήματα στην ευρωπαϊκή ναυτιλία. Για αυτούς τους λόγους η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας τόσο των υπό ευρωπαϊκή σημαία πλοίων, όσο και των συναφών με τη θαλάσσια μεταφορά ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, αποτέλεσε ένα κεντρικό στόχο της υπό διαμόρφωση Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής της Ε.Ε. στο τέλος της δεκαετίας του '80.

Λόγω της τεράστιας σημασίας που έχει ο τομέας της ναυτιλίας θεωρήθηκε ότι θα πρέπει να ενισχυθεί με δημοσιονομικές διευκολύνσεις και ενισχύσεις ποικίλων μέτρων και μορφών. Γι' αυτό θα πρέπει να εξαιρεθεί από τη γενική απαγόρευση παροχής κρατικών ενισχύσεων που νοθεύουν τον ανταγωνισμό, σύμφωνα με τη φιλοσοφία και το πνεύμα της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς. Τα μέτρα και οι μορφές των κρατικών ενισχύσεων θα πρέπει να είναι στοχευμένα να αντιμετωπίζουν τις αιτίες του ευρωπαϊκού ανταγωνιστικού μειονεκτήματος στο ναυτιλιακό τομέα.

### **Πλαίσιο και κατευθυντήριες γραμμές παροχής των κρατικών ενισχύσεων**

Εξαιτίας της κοινής ενιαίας πολιτικής για τη Ναυτιλία, τα μέτρα στήριξης θα έπρεπε να εφαρμοστούν και να παρέχονται με κοινούς κανόνες και προϋποθέσεις, σύμφωνα με τη φιλοσοφία της Ενιαίας Αγοράς και την εξαίρεση από την απαγόρευση παροχής για τους παραπάνω λόγους. Αρμόδια για την αξιολόγηση και έγκριση των μέτρων αυτών στο πλαίσιο αυτό είναι μόνο η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ενώ τα μέτρα και οι ενισχύσεις θα πρέπει να πληρούν τις παρακάτω προϋποθέσεις:

- Δεν πρέπει να θεσπίζονται σε βάρος της ναυτιλίας άλλων κρατών-μελών.

- Πρέπει να αποδεικνύουν ότι δεν επιφέρουν στρέβλωση των όρων ανταγωνισμού και ότι λειτουργούν προς το ‘κοινό συμφέρον’ της ευρωπαϊκής ναυτιλίας.
- Να είναι σύμφωνες με τους στόχους της κοινής πολιτικής για τις θαλάσσιες μεταφορές.
- Στις κρατικές ενισχύσεις περιλαμβάνονται όλα τα φορολογικά ή χρηματοοικονομικά πλεονεκτήματα από όλες τις δημόσιες αρχές.
- Δεν επιτρέπεται καμία διάκριση για τους δικαιούχους κρατικών ενισχύσεων που αφορά τη νομική μορφή τους, τη χώρα προέλευσης ή τη μορφή ιδιοκτησίας, δηλαδή δημόσια ή ιδιωτική.
- Πρέπει να παρέχονται με διαφανή τρόπο και να περιορίζονται στην έκταση, το βαθμό και το μέγεθος του προβλήματος που έρχονται να αντιμετωπίσουν.
- Το μέγεθος και οι επιπτώσεις τους συνυπολογίζονται σωρευτικά όλα τα είδη τους από κάθε δημόσια αρχή.
- Έχουν προσωρινό χαρακτήρα και συνδέονται με τη χρονική διάρκεια και ύπαρξη του προβλήματος.
- Δεν πρέπει να υπερβαίνουν ένα ανώτατο όριο, χορηγούνται σε πλοία εγγεγραμμένα σε ευρωπαϊκά νηολόγια που διασφαλίζουν απασχόληση σε αυτά, αλλά και σε ναυτιλιακές δραστηριότητες στην ξηρά, καθώς επίσης βελτιώνουν την ασφάλεια, την περιβαλλοντική προστασία και την τεχνολογία των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις μπορεί να δοθούν σε παράλληλα νηολόγια σύμφωνα με κατάλογο της Επιτροπής, εφόσον πληρούν τους παραπάνω στόχους.

## **6.2.2 Μορφές κρατικών ενισχύσεων**

### **6.2.2.1 Καθεστώς Φορολογίας Ναυτιλιακών Εταιριών**

Στο πλαίσιο παροχής κρατικών ενισχύσεων για την ενίσχυση της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, θεωρήθηκε πως μια μορφή των ενισχύσεων αυτών θα έπρεπε να αφορά το καθεστώς και τρόπο φορολόγησης των

ναυτιλιακών εταιριών. Έπρεπε να εξευρεθεί τρόπος μείωσης του φορολογικού βάρους σε παραπλήσια επίπεδα των χωρών που λειτουργεί ο φορολογικός ανταγωνισμός και συγχρόνως το καθεστώς αυτό να συνδέεται με στοιχεία συμβατότητας προς το φορολογικό σύστημα των ευρωπαϊκών χωρών. Ο σκοπός της χαμηλής φορολόγησης των ναυτιλιακών εταιριών συγκριτικά με τις άλλες επιχειρήσεις μιας χώρας, επιτυγχάνεται με την εφαρμογή ενός συστήματος ονομαζόμενου φόρος χωρητικότητας (tonnage tax system). Πρόκειται για ένα ειδικό φορολογικό καθεστώς που στην περίπτωση της χώρας μας ισχύει για πλοία από τη στιγμή που αποκτούν την ελληνική σημαία, είτε με νηολόγηση σε ελληνικό λιμάνι, είτε με την εγγραφή του σε προξενικό λιμεναρχείο που τηρεί νηολόγιο είτε με την έκδοση προσωρινού εγγράφου ελληνικής εθνικότητας. Ο υπολογισμός του φόρου εισοδήματος, γίνεται με βάση την ολική χωρητικότητα και την ηλικία του πλοίου και ακόμη ορισμένες εκπτώσεις του φόρου που πιθανώς να παρέχει η χώρα για λόγους προσέλκυσης, μετεγκατάστασης ή ενίσχυσης της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας της.

Ο φόρος που θα προκύψει με βάση το καθεστώς αυτό, εξαντλεί τις φορολογικές υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη, τον απαλλάσσει από φορολογία υπεραξίας στην περίπτωση πώλησης ενός πλοίου ή είσπραξης ασφαλιστικής αποζημίωσης, ενώ τα ακαθάριστα ή καθαρά έσοδά του που είναι εξαιρετικά δύσκολο να προσδιοριστούν λόγω ιδιαιτερότητας των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων δεν λαμβάνονται υπόψιν.

### **6.2.2.2 Ενισχύσεις μείωσης του κόστους εργασίας**

Οι ενισχύσεις σε αυτόν τον τομέα στοχεύουν στην μείωση της διαφοράς του κόστους εργασίας των κρατών μελών της Ε.Ε. σε σχέση με τρίτες χώρες χαμηλού κόστους και επικεντρώνεται σε τρεις τομείς. Πρώτον, στην μείωση του ύψους των ασφαλιστικών εισφορών με ταυτόχρονη διατήρηση της ασφαλιστικής κάλυψης των ναυτικών. Δεύτερον, στη μείωση του φόρου εισοδήματος των Ευρωπαίων ναυτικών. Επιπλέον, διαφορές στην αμοιβή των Ευρωπαίων ναυτικών σε σχέση με άλλους αντιμετωπίζονται με αλλαγές στη σύνθεση του πληρώματος ανάλογα με τη νομοθεσία κάθε χώρας, την επιλογή σύνθεσης με Ευρωπαίους αξιωματικούς και κατώτερο πλήρωμα από τρίτες χώρες, τη σχετική μείωση απαιτούμενου προσωπικού στα σύγχρονα, τεχνολογικά εξοπλισμένα πλοία, παράγοντες οι οποίοι συνέβαλαν στην αντιμετώπιση του ευρωπαϊκού ανταγωνιστικού μειονεκτήματος προερχόμενου από το κόστος εργασίας. Οι παραπάνω ενισχύσεις σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές για τις

κρατικές ενισχύσεις δεν μπορούν να υπερβαίνουν ένα ανώτατο όριο, δηλαδή το μηδενισμό των αντίστοιχων συντελεστών για τις ασφαλιστικές εισφορές και τη φορολογία εισοδήματος των ναυτικών.

Επίσης, με τη μορφή πληρωμής και επιστροφής του κόστους επαναπατρισμού των ναυτικών που εργάζονται σε πλοία νηολογημένα σε ευρωπαϊκά νηολόγια και εκτελούν δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων, επιτρέπονται οι κρατικές ενισχύσεις που με τον τρόπο αυτό αντιμετωπίζουν το κόστος αντικατάστασης του πληρώματος. Τέλος ενισχύσεις κατάρτισης που στοχεύουν στην ανάπτυξη της ευρωπαϊκής ναυτικής τεχνολογίας, εμπειρίας και γνώσης των Ευρωπαίων ναυτικών, στοιχείο απαραίτητο για την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Οι ενισχύσεις κατάρτισης με διάφορες μορφές και προγράμματα κατάρτισης θα πρέπει να δίνονται με συγκεκριμένους όρους και προϋποθέσεις ώστε να μην νοθεύουν τον ανταγωνισμό και υποκρύπτουν έμμεσες επιδοτήσεις του κόστους εργασίας.

### **6.2.2.3. Επενδυτικές ενισχύσεις**

Στην περίπτωση της ναυτιλίας δεν παρέχονται ενισχύσεις για ανανέωση πλοίων του στόλου. Ίσως μοναδική εξαίρεση επενδυτικών ενισχύσεων που μπορεί να εγκριθούν είναι αυτές που αφορούν βελτιώσεις πλοίων που εισέρχονται σε ευρωπαϊκά νηολόγια και συνδέονται με την ασφάλεια και περιβαλλοντική προστασία. Οι επενδυτικές ενισχύσεις που επιτρέπονται επίσης είναι αυτές που οδηγούν σε αναβάθμιση πλοίων εγγεγραμμένων σε ευρωπαϊκά νηολόγια και επιτυγχάνουν πρότυπα υψηλότερα από αυτά που συμφωνούνται στους διεθνείς οργανισμούς. Επίσης, στην περίπτωση δημιουργίας υποδομών σε μειονεκτικές περιοχές που αφορούν μεταφόρτωση ή αποθηκευτικούς χώρους συνδεδεμένες με τις θαλάσσιες μεταφορές, μπορεί να εγκριθούν μετά από εξέταση κατά περίπτωση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

### **6.2.2.4. Ενισχύσεις στη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων**

Η ανάπτυξη και ενίσχυση της Ναυτιλίας αυτής συμβάλει στην αποσυμφόρηση και βελτίωση του όλου συστήματος των διασυνδεδεμένων μεταφορών. Αναγνωρίζοντας τα όποια πιθανά προβλήματα που μπορεί να αντιμετωπίσει στο ξεκίνημά της, η Επιτροπή μπορεί να εγκρίνει τέτοιες ενισχύσεις για πλοία

που φέρουν τις σημαίες της Ε.Ε., εφόσον πληρούν τις παρακάτω προϋποθέσεις.

1. Η χρονική διάρκεια των ενισχύσεων αυτών δεν πρέπει να ξεπερνά τα τρία έτη, ενώ θα πρέπει να συνδέει λιμάνια που βρίσκονται στο έδαφος των κρατών-μελών.
2. Θα πρέπει, με ένα λεπτομερές σχέδιο να αποδεικνύεται πως οι μεταφορές που γίνονταν οδικώς, τώρα θα γίνονται δια θαλάσσης με ευνοϊκές περιβαλλοντικές επιπτώσεις.
3. Η ενίσχυση μπορεί να καλύπτει το 30% του λειτουργικού κόστους ή το 10% της επένδυσης σε εξοπλισμό που απαιτείται για την υπηρεσία αυτή.
4. Η παροχή των ενισχύσεων θα πρέπει να γίνει με διαφανείς όρους, χωρίς διακρίσεις και το επενδυτικό σχέδιο θα πρέπει να είναι βιώσιμο και μετά την περίοδο των ενισχύσεων.

#### **6.2.2.5. Πολιτικές ενίσχυσης της Απασχόλησης**

Προκειμένου το ναυτικό επάγγελμα να γίνει ελκυστικό για τους νέους και να αυξηθεί η ναυτική απασχόληση από Ευρωπαίους εργαζόμενους, η Ε.Ε. εφαρμόζει μια σειρά μέτρων και πολιτικών σε πολλά επίπεδα και τομείς.

Στον τομέα της Υγιεινής και Ασφάλειας των εργαζομένων και των συνθηκών εργασίας στα πλοία, υπάρχουν οδηγίες που στοχεύουν στην προστασία των εργαζομένων από έκθεσή της σε επικίνδυνες ουσίες καθώς και την πρόληψη ατυχημάτων πάνω στο πλοίο. Επιπλέον, υπάρχουν οδηγίες για την ίση μεταχείριση μεταξύ των δύο φύλων με κατάλληλο νομικό πλαίσιο, που καταργεί τις διακρίσεις και στοχεύει στην αύξηση της απασχόλησης των γυναικών που βρίσκεται σε χαμηλά επίπεδα.

Επίσης, έχει εκδοθεί κανονισμός που ευνοεί την κινητικότητα των εργαζομένων από ένα κράτος-μέλος σε άλλο, χωρίς διακρίσεις και απώλεια δικαιωμάτων, αλλά και οδηγίες που καθορίζουν το χρόνο εργασίας των ναυτικών, γεγονός που μπορεί να ελέγχεται στα ευρωπαϊκά λιμάνια. Τέλος, υπάρχει οδηγία για την εκπαίδευση των ναυτικών η οποία περιλαμβάνει τη Διεθνή Σύμβαση του IMO για τα πρότυπα εκπαίδευσης των ναυτικών και χορήγησης των αντίστοιχων πιστοποιητικών, (Standards for Training Certification and Watch keeping, STCW) καθώς και διαδικασία αναγνώρισης πτυχίων τρίτων χωρών, εξασφαλίζοντας έτσι πρότυπα ποιότητας των ναυτικών επαγγελματιών.



Το 2006 θεσμοθετήθηκε η Διεθνής Σύμβαση Εργασίας (Maritime Labor Convention, MLC) που ενσωματώνει όλες τις παραπάνω οδηγίες και συστάσεις για τα πρότυπα της ναυτικής εργασίας.

### **6.3 Η κοινή πολιτική για την ασφάλεια και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος**

Η πολιτική της Ε.Ε. για την ασφάλεια στη θάλασσα αποτελεί τον πλέον βασικό πυλώνα της ποιοτικής ναυτιλίας και ήρθε για να αντιμετωπίσει το πρόβλημα των ναυτικών ατυχημάτων.

#### **6.3.1 Πλαίσιο και προτεραιότητες πολιτικής**

Μετά από μια σειρά ναυτικών ατυχημάτων, η Επιτροπή αποφάσισε να κινηθεί και να αναλάβει δράση προτείνοντας ένα **πλαίσιο Πολιτικής για την Ασφάλεια στη Θάλασσα** από το 1993 με τους τέσσερις παρακάτω άξονες:

1. Σύγκλιση Εφαρμογής των Διεθνών Κανονισμών με ανάληψη δράσης από τα κράτη-μέλη.
2. Ομοιόμορφος τρόπος ελέγχου εφαρμογής των διεθνών κανονισμών με υποχρέωση επίσης ανάληψης δράσης από τα κράτη-μέλη.
3. Ενίσχυση της ανάπτυξης ναυτιλιακής υποδομής, τον εκσυγχρονισμό της ναυσιπλοΐας, την εκπαίδευση και κατάρτιση για την τήρηση των αντίστοιχων κανονισμών.
4. Ουσιαστική συμβολή της Ε.Ε. στη διαμόρφωση των αναγκαίων διεθνών κανονισμών.

Κύριες προτεραιότητες της πολιτικής αυτής είναι:

1. Ο περιορισμός των υποβαθμισμένων πλοίων που δεν πληρούν τα πρότυπα ασφαλείας.
2. Η βελτίωση της προστασίας των πληρωμάτων και των επιβατών.

3. Βελτίωση της μεταφορικής αποτελεσματικότητας του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.
4. Η διασφάλιση των πλοιοκτητών που τηρούν τα πρότυπα ασφάλειας από τον αθέμιτο ανταγωνισμό αυτών που δεν συμμορφώνονται με αυτά.
5. Προώθηση της διεθνούς ανταγωνιστικότητας του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού τομέα.
6. Πλήρης εναρμόνιση και εφαρμογή των Διεθνών Συμβάσεων της Ε.Ε.
7. Ο περιορισμός της ρύπανσης προερχόμενης από τα πλοία.

Με βάση το πλαίσιο πολιτικής και τις προτεραιότητες αυτές, η Ε.Ε. έθεσε τις βάσεις για τη δημιουργία μιας ποιοτικής ναυτιλίας. Με το κύρος που απέκτησε στην παγκόσμια ναυτιλιακή σκηνή αλλά και τους κατάλληλους μηχανισμούς επιβολής των κανόνων για την ασφάλεια στη θάλασσα διεθνώς, κατάφερε να μην έχει ανταγωνιστικό μειονέκτημα στο στόλο της.

### 6.3.2 Μέτρα πολιτικής κατά κατηγορίες

Με βάση το παραπάνω πλαίσιο και προτεραιότητες, η Ε.Ε. έχει οικοδομήσει μια περιεκτική και ολοκληρωμένη πολιτική ασφάλειας στη θάλασσα. Αυτή μπορεί να κατηγοριοποιηθεί ανάλογα με τους επιμέρους στόχους και λειτουργίες που επιδιώκει σύμφωνα με την ταξινόμηση που ακολουθεί:

- **Ευρωπαϊκή Νομοθεσία για την Ασφάλεια στη Θάλασσα.** Αυτή στηρίζεται στα αντίστοιχα διεθνή πρότυπα και συμβάσεις των διεθνών οργανισμών IMO και ILO.
- **Υποχρεωτική εφαρμογή των κανόνων επιθεώρησης πλοίων από το κράτος ελλοιμενισμού (Port State Control)** σύμφωνα με τις Διεθνείς Συμβάσεις SOLAS 74/78, MARPOL 73/78, STCW κτλ.. Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης, τα πλοία που δεν πληρούν τα πρότυπα ασφάλειας κατά την επιθεώρηση, κρατούνται μέχρι συμμόρφωσης και εφαρμογής των. Συγχρόνως προβλέπεται καταχώρηση σε καταλόγους ανάλογα με το βαθμό επικινδυνότητας και συμμόρφωσης.( White List, Grey List, Black List) Οι Λιμενικοί έλεγχοι αφορούν επίσης την εφαρμογή του ISM Code (International Safety Management Code) και γενικώς αποτελούν ένα αποτελεσματικό εργαλείο επιβολής των διεθνών και ευρωπαϊκών προτύπων ασφάλειας, σε όλα

τα πλοία προς και από τα ευρωπαϊκά λιμάνια.

- **Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας.** Η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας επιτυγχάνεται με:
  - Κοινοτικό Σύστημα παρακολούθησης και ενημέρωσης της θαλάσσιας κυκλοφορίας. Οδηγία 2002/59/EK
  - Ανάπτυξη απαραίτητων υποδομών σε όλα τα παράκτια κράτη-μέλη για την παρακολούθηση της θαλάσσιας κυκλοφορίας.
  - Οργανωμένη ανταλλαγή στοιχείων και πληροφόρησης σε ευρωπαϊκό επίπεδο. (SAFESEANET)
  - Παρακολούθηση της μεταφοράς επικίνδυνων και περιβαλλοντικά επιβλαβών φορτίων.
  - Τοποθέτηση απαραίτητων συσκευών και εξοπλισμών στα πλοία.
  
- **Θέματα Ρύπανσης και Περιβαλλοντικής Προστασίας.** Για την προστασία του περιβάλλοντος έχουν θεσπιστεί:
  - Κανονισμός για πλοία διπλού τοιχώματος, με βάση τον οποίο αποσύρονται τα μονοπύθμενα πλοία.
  - Χρήση περιβαλλοντικά φιλικών δεξαμενόπλοιων.
  - Οδηγία για την τοποθέτηση εξοπλισμού συλλογής αποβλήτων και αντίστοιχης εναπόθεσης στα λιμάνια.
  - Προδιαγραφές μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων.
  - Έλεγχος εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και στόχοι μείωσης.
  
- **Θέματα ασφάλειας που συνδέονται με τον Ανθρώπινο Παράγοντα.**

Για την προστασία της ναυτιλίας από ανθρώπινα λάθη έχει γίνει ενσωμάτωση στο κοινοτικό δίκαιο της Σύμβασης για τη Ναυτική Εργασία της ILO (χρόνος εργασίας ναυτικών, ανάπαυσης, αδείας κλπ.).

- **Ενιαίο πλαίσιο Ασφάλειας Πλοίων.** Σε αυτό περιλαμβάνονται
  - Καταγραφή ατόμων που ταξιδεύουν.
  - Υποχρεωτικός έλεγχος ασφαλούς εκτέλεσης τακτικών δρομολογίων.
  - Ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας πλοίων.
  - Έλεγχος συμβατότητας εξοπλισμού.
  - Εναρμονισμένες απαιτήσεις και πιστοποίηση διαδικασίας ασφαλούς φόρτωσης.
  - Κανονισμός που καθορίζει τα θέματα ασφάλισης επιβατών σε περίπτωση ατυχημάτων και τις αποζημιώσεις.
  - Ασφαλιστική κάλυψη πλοιοκτητών.
  - Ταμείο αποζημίωσης πετρελαϊκής ρύπανσης.
  
- **Ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (European Maritime Safety Agency) (E.M.S.A)** το 2002 με έδρα τη Λισαβόνα της Πορτογαλίας. Σκοπό έχει την παροχή τεχνικής βοήθειας στην επιτροπή και τα κράτη-μέλη σε θέματα θαλάσσιας ασφάλειας και αντιμετώπισης της ρύπανσης των πλοίων, ενώ διαθέτει υπηρεσίες διερεύνησης περιπτώσεων ρύπανσης και θαλάσσιας κυκλοφορίας.
  
- **Πολιτικές αντιμετώπισης του προβλήματος της προστασίας (security) από την πειρατεία και τις τρομοκρατικές επιθέσεις.** Το πρόβλημα προκαλούσε ήδη τεράστιο κόστος για τη Ναυτιλία, όπου σύμφωνα με τις πρόσφατες εκτιμήσεις ξεπερνούσε τα 7 δις δολάρια ετησίως, έχει αντιμετωπισθεί σε πολύ μεγάλο βαθμό ιδιαίτερα μετά την τοποθέτηση ένοπλων φρουρών στα πλοία. Στο ίδιο πλαίσιο εντάσσεται και η εφαρμογή του κώδικα ISPS (International Ship and Port Facility Security) που έρχεται να αντιμετωπίσει το πρόβλημα της ασφάλειας των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων.
  
- **Ολοκληρωμένη Πολιτική Ασφάλειας για τις Μεσογειακές Χώρες (SAFE.MED).** Ένα πρόγραμμα ενίσχυσης της θαλάσσιας ασφάλειας στην περιοχή της Μεσογείου.

Η ναυτιλία σήμερα, λειτουργεί σε ένα ρυθμιστικό περιβάλλον το οποίο χαρακτηρίζεται από ένα τεράστιο πλήθος ρυθμιστικών κανόνων τους οποίους υποχρεούται να εφαρμόσει. Ιδιαίτερα στον τομέα της ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας, οι περιβαλλοντικές ρυθμίσεις που δημιουργούν νέες απαιτήσεις συμμόρφωσης αυξάνονται συνεχώς. Στη δεκαετία που διανύουμε, νέοι περιβαλλοντικοί κανόνες τίθενται σε ισχύ, γεγονός που προκαλεί σημαντικές επιπτώσεις στο κόστος λειτουργίας της ναυτιλίας, την ενεργειακή της αποτελεσματικότητα και την προώθηση τεχνολογιών που συνδέονται με αυτή.

## 6.4 Πράσινη Βίβλος

Η Πράσινη Βίβλος δημοσιεύθηκε τον Ιούνιο του 2006 από την Επιτροπή. Βασικός στόχος είναι η επίτευξη αειφόρου ανάπτυξης σε συνάρτηση με την οικονομικούς, κοινωνικούς και περιβαλλοντικούς παράγοντες για την αξιοποίηση των πόρων των ωκεανών και των θαλασσών. Δεδομένου ότι, η Ευρωπαϊκή Ένωση καταλαμβάνει σημαντική θέση σε παγκόσμιο επίπεδο στις θαλάσσιες μεταφορές χάρη στο μέγεθος των εμπορικών συναλλαγών μέσω θάλασσας και στο παράκτιο τουρισμό, έχει μεγάλη σημασία να διατηρηθεί η ανταγωνιστικότητα.

Κατά συνέπεια, η Ευρωπαϊκή Ένωση, θέλοντας να προχωρήσει ένα ακόμα βήμα στη κοινοτική θαλάσσια πολιτική, έθεσε βασικούς στόχους για την υλοποίηση μιας πολιτικής, που δεν θα αποσκοποεί μόνο στην ανάπτυξη της ναυτιλίας και των θαλάσσιων μεταφορών. Μέσα από τη Πράσινη Βίβλο, η Επιτροπή αναλαμβάνει πρωτοβουλίες σχετικά με τη προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, την βιωσιμότητα των θαλάσσιων δραστηριοτήτων και τη δημιουργία ανταγωνιστικού θαλάσσιου κλάδου.

Για την επίτευξη των σκοπών της, η Πράσινη Βίβλος και τα συνακόλουθα κείμενα πολιτικής της Ε.Ε. προτείνουν μια σειρά από μέτρα, με χαρακτηριστικότερα αυτά

- α) του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού·
- β) της ολοκληρωμένης διαχείρισης παράκτιων ζωνών,
- γ) της ανάπτυξης κοινών μέσων διακυβέρνησης,
- δ) της ενίσχυσης της θαλάσσιας έρευνας,
- ε) της συνεργασίας των χωρών μελών για την διαφύλαξη των ευρωπαϊκών συνόρων,

στ') της πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης και

ζ) της ανάπτυξης «ομίλων» θαλάσσιας οικονομίας.

Η ευρωπαϊκή θαλάσσια πολιτική, επίσης, αντιμετωπίζει τις ευρωπαϊκές θάλασσες ως ένα Κοινό Θαλάσσιο Χώρο.

## **6.5 Μπλε Βίβλος: η τρέχουσα ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης**

Το 2007, Επιτροπή προτείνει μια νέα Ευρωπαϊκή Θαλάσσια Πολιτική, η οποία ονομάστηκε Μπλε Βίβλος και αποτέλεσε την συνέχεια της Πράσινης Βίβλου. Η συγκεκριμένη πολιτική θεμελιώνει την ανάπτυξη όλων των θεμάτων που σχετίζονται με τους ωκεανούς και τις θάλασσες της Ευρώπης. Δύο χρόνια αργότερα, ανακοινώθηκε από την Επιτροπή το κείμενο “Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018”, το οποίο πραγματεύεται τις δράσεις που σχετίζονται με τις θαλάσσιες μεταφορές και αναφέρει τις προτάσεις για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς τους.

Η Γαλάζια Βίβλος υποστηρίζει ότι, οι θαλάσσιες μεταφορές είναι εμπορικοί δρόμοι, ρυθμιστές του κλίματος, πηγή τροφής, ενέργειας και πόρων καθώς και αγαπημένος χώρος κατοικίας και ψυχαγωγίας των πολιτών. Γι αυτό ακριβώς προτείνει τη μέγιστη δυνατή χρήση και εκμετάλλευση των θαλασσών, έχοντας ως αρωγό της βιωσιμότητα και τη διαφύλαξη του περιβάλλοντος. Ουσιαστικά, αποτελείται από ένα σύνολο ενεργειών που στόχο έχουν τη μεγιστοποίηση της αειφόρου χρήσης και ανάπτυξης των θαλασσών και την ενδυνάμωση του ρόλου της Ευρώπης στις διεθνείς θαλάσσιες πολιτικές.

Βασικός στόχος της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι να δημιουργήσει τις κατάλληλες συνθήκες για την σωστή χρήση των θαλασσών σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο, χωρίς όμως να οι θαλάσσιες δραστηριότητες, όπως είναι η υπεράκτια παραγωγή αιολικής ενέργειας, τα σκάφη αναψυχής και τα κρουαζιερόπλοια. Επιπλέον, λαμβάνοντας υπόψιν ότι μετά το 2000 υπήρξε μεγάλη ανάπτυξη της θαλάσσιας οικονομίας και η μεταφορά των εμπορευμάτων μέσω θαλάσσης αυξήθηκε σημαντικά και αναμένεται να αυξηθεί και άλλο μέχρι το 2020, απαιτείται ένα σύγχρονο στρατηγικό πλάνο, προκειμένου να διασφαλιστεί η ανταγωνιστικότητα, η ασφάλεια και η περιβαλλοντική προστασία των θαλασσών των λιμένων και όλων των θαλάσσιων δραστηριοτήτων.

Καθώς, η ναυτιλία είναι ζωτικής σημασίας για το διεθνές και ευρωπαϊκό εμπόριο, η Επιτροπή προτείνει έναν Ευρωπαϊκό χώρο θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα, το οποίο θα διαφυλάξει την ανθρώπινη ζωή και το περιβάλλον και θα προωθήσει ισότιμες συνθήκες ανταγωνισμού σε διεθνές επίπεδο, με ταυτόχρονη ανάπτυξη της απασχόλησης και της ανταγωνιστικότητας στα ευρωπαϊκά συμπλέγματα ναυτιλιακών φορέων (maritime clusters) .

Υποστηρίζεται, λοιπόν, θερμά η προώθηση της ασφαλούς και αξιόπιστης ναυτιλίας και προωθούνται κοινοτικά προγράμματα όπως τα ΔΕΔ-Μ, οι Λεωφόροι της Θάλασσας και τα MARCO POLO I και II.

Επιπρόσθετα, παρά τις προσπάθειες που κατεβλήθησαν στο παρελθόν μέσω της Πράσινης Βίβλου, η αυξημένη οικονομική δραστηριότητα στις ακτές και στις θάλασσες της Ευρώπης, είχε ως αποτέλεσμα να υποβαθμιστεί η ποιότητα του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή έχει ήδη προτείνει μια Ευρωπαϊκή Θαλάσσια Στρατηγική η οποία περιλαμβάνει οδηγία για τη δημιουργία ενός πλαισίου κοινοτικής δράσης με στόχο την επίτευξη υγιούς θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Με βλαση τα παραπάνω η Μπλε Βίβλος πραγματεύεται μια ενιαία θαλάσσια πολιτική που αφορά πολλούς διαφορετικούς τομείς και απαιτεί τη συνεργασία και το συντονισμό των δράσεων ανάμεσα τους. Πιο συγκεκριμένα, οι βασικές δράσεις αυτής της πολιτικής είναι

- Ευρωπαϊκή στρατηγική για τη θαλάσσια έρευνα με σκοπό την καινοτομία και τη γνώση
- Μεγιστοποίηση της χρήσης των θαλασσών και των ωκεανών λαμβάνοντας υπόψιν τη βιωσιμότητα
  - Θαλάσσιες μεταφορές χωρίς σύνορα στις ευρωπαϊκές θάλασσες
  - Θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός των κρατών μελών
  - Περιορισμός της ρύπανσης που προκαλεί η ναυτική δραστηριότητα
  - Περιορισμός και παύση επικίνδυνων αλιευτικών πρακτικών
- Προωθεί και προβάλλει όλο και περισσότερο τον ηγετικό ρόλο της Ευρώπης σε θέματα που αφορούν τις θάλασσες
  - Ευρωπαϊκό δίκτυο θαλάσσιων συνεργατικών σχηματισμών

- ο Αναθεώρηση του εργατικού δικαίου σε ότι αφορά τη ναυτιλία και την αλιεία
- Βελτιώνει το επίπεδο ζωής στις παράκτιες περιοχές αντιμετωπίζοντας την κλιματική αλλαγή

Η παραπάνω πολιτικές μπορούν να εφαρμοστούν μέσω της συντονισμένης θαλάσσιας επιτήρησης από τα κράτη-μέλη, της δημιουργίας ενός συστήματος πρόσβασης και διαχείρισης δεδομένων και πληροφοριών και του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού.

Η Επιτροπή επιβάλλει τη σωστή εφαρμογή του πλαισίου για τη θαλάσσια ασφάλεια, καθώς τώρα η Ευρωπαϊκή Ένωση διαθέτει, ένα από τα πιο προηγμένα ρυθμιστικά πλαίσια για τη την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Επίσης η Ευρωπαϊκή Ένωση προτείνει στα κράτη μέλη να συνεργαστούν προκειμένου να συνεργαστούν και να επιφέρουν βελτιώσεις στον Διεθνή Κώδικα για την Ασφάλεια των Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (Κώδικας ISPS – International Ship and Port Facility Security Code).

Τέλος, η Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική δηλώνει την ανάγκη για την ενίσχυση της ναυτιλιακής εργασίας και προωθεί την άμεση ενσωμάτωση της σύμβασης του ILO για τα πρότυπα ναυτικής εργασίας και στην κοινοτική νομοθεσία, καθώς επίσης και τη δημιουργία ενός πιστοποιητικού θαλάσσιας αριστείας.

## **Κεφάλαιο 7: Οι παράγοντες που επηρεάζουν τις μελλοντικές πολιτικές για τις θαλάσσιες μεταφορές**

Η Επιτροπή ως συνέχεια της Μπλε Βίβλου συντάσσει την ανακοίνωση «Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις Θαλάσσιες Μεταφορές μέχρι το 2018» η οποία αναφέρει τους στόχους για τις θαλάσσιες μεταφορές έως το 2018. Η συγκεκριμένη ανακοίνωση επικεντρώνεται στα παρακάτω σημεία:

- Η ναυτιλία στις ευρωπαϊκές και παγκοσμιοποιημένες αγορές
- Οι ανθρώπινοι πόροι και η ναυτιλιακή τεχνογνωσία
- Η ποιοτική ναυτιλία ως βασικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα



## **7.1 Η ναυτιλία στις ευρωπαϊκές και παγκόσμιες αγορές**

Στο σύνολο του παγκόσμιου στόλου, οι ευρωπαϊκές εταιρείες διαθέτουν ποσοστό ίσο με 41% σε μεταφορική ικανότητα, γεγονός που καθιστά την Ευρωπαϊκή Ένωση να έχει κυρίαρχο ρόλο, τόσο στο σχεδιασμό όσο και στις διαρθρωτικές αλλαγές που πραγματοποιούνται στον τομέα. Ο ευρωπαϊκός ναυτιλιακός κλάδος αντιμετωπίζει, λόγω και της παγκοσμιοποίησης, τον ανταγωνισμό από χώρες που ασχολούνται με τη ναυτιλία, εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επίσης πρέπει να προσέχει τυχόν μέτρα προστατευτισμού από τρίτες χώρες, αστάθεια στην ενεργειακή αγορά και απώλεια της τεχνογνωσίας λόγω έλλειψης εξειδικευμένου προσωπικού στην Ευρώπη. Τα παραπάνω προβλήματα είναι ικανά να ωθήσουν τις ευρωπαϊκές ναυτιλιακές εταιρείες να μετ εγκαταστήσουν τις έδρες τους, γεγονός που θα επέτρεπε τη σταδιακή μείωση του ευρωπαϊκού στόλου και υπονομεύει την προσπάθεια και ανάγκη της Ευρώπης για ποιοτική ναυτιλία.

Επομένως οι προτάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης για μια ανταγωνιστική Ευρωπαϊκή Ναυτιλία είναι:

- η διατήρηση σταθερών όρων ανταγωνισμού για τη ναυτιλία και τους άλλους ναυτιλιακούς κλάδους
- η βελτίωση του θεσμικού πλαισίου που να σχετίζεται με τη φορολογία χωρητικότητας, τη φορολογία εισοδήματος και τις κρατικές ενισχύσεις
- η εφαρμογή ενός πλαισίου που να στοχεύει σε μια οικολογική ναυτιλία και στην ανάπτυξη τεχνολογικής καινοτομίας και ενίσχυση της ναυτικής απασχόλησης
- η απελευθέρωση συναλλαγών στις ναυτιλιακές υπηρεσίες, με σκοπό να τηρηθούν ισότιμοι όροι διεθνών ναυτιλιακών συναλλαγών και η ισότιμη πρόσβαση στις αγορές

## **7.2 Οι ανθρώπινοι πόροι και η ναυτιλιακή τεχνογνωσία**

Στόχος της Επιτροπής είναι η αύξηση της ναυτικής εργασίας αλλά και η βελτίωση των συνθηκών που επικρατούν. Η μείωση της ναυτικής απασχόλησης αποτελεί ένα από τα βασικά θέματα που

απασχολούν τα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς η εμπειρία των ναυτικών έχει μεγάλη σημασία και παίζει σπουδαίο στις θαλάσσιες μεταφορές αλλά και στις θέσεις εργασίας στην ξηρά.

Για το παραπάνω λόγο, η Επιτροπή επιθυμεί τη θέσπιση ενός συστήματος, το οποίο θα προσφέρει στους Ευρωπαίους περισσότερες και ευρύτερες προοπτικές για σταδιοδρομία στους ναυτιλιακούς τομείς. Αυτό θα οδηγήσει στην διερεύνηση του πεδίου των ναυτιλιακών σπουδών και στην αναβάθμιση των προσόντων και των δεξιοτήτων που συνδέονται με τα θαλάσσια επαγγέλματα.

Επίσης προωθείται η καλύτερη χρήση των τεχνολογιών πληροφοριών και επικοινωνιών για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στη θάλασσα και υποστηρίζεται η διάθεση δορυφορικών επικοινωνιών σε τομείς, όπως η υγειονομική περίθαλψη στα πλοία, η μάθηση εξ αποστάσεως και οι προσωπικές επικοινωνίες.

Τέλος, ένας πολύ βασικός παράγοντας που σχετίζεται με το ανθρώπινο δυναμικό στη ναυτιλία, είναι η εφαρμογή πλαισίου για την δίκαιη αντιμετώπιση και μεταχείριση των ναυτικών τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο. Η συγκεκριμένη πρωτοβουλία προέρχεται από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) και τη Παγκόσμια Οργάνωση Εργασίας (ILO). Βασική προτεραιότητα τη πρωτοβουλίας αυτής είναι η δίκαιη μεταχείριση των ναυτικών σε περίπτωση θαλάσσιου ατυχήματος, εγκατάλειψης, τραυματισμού ή θανάτου. Επιπρόσθετα, ορίζει τις δυνατότητες και τις προϋποθέσεις για την άδεια παραμονής των ναυτικών στη ξηρά.

### **7.3 Η ποιοτική ναυτιλία ως βασικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα**

Στους στρατηγικούς στόχους της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις Θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018 δίνεται μεγάλη σημασία στην αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών. Η έννοια της ποιοτικής ναυτιλίας εμπεριέχει την προστασία του περιβάλλοντος, την ασφάλεια στη ναυσιπλοΐα και την αποφυγή έκνομων ενεργειών στις θαλάσσιες μεταφορές.

Προτείνεται η βελτίωση των περιβαλλοντικών επενδύσεων στη ναυτιλία, μέσω της μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία, μέσω της βελτίωσης των λιμενικών εγκαταστάσεων για τη παραλαβή και διαχείριση αποβλήτων, της βελτίωσης των πρακτικών διάλυσης των πλοίων για τη ορθή και ομαλή ανακύκλωση τους και της προώθησης εναλλακτικών λύσεων ενεργειακής

τροφοδότησης στους λιμένες (π.χ. Ηλεκτροδότηση).

Όσον αφορά την ασφαλή ναυσιπλοΐα, προωθείται η ορθή εφαρμογή των διεθνών κανόνων για την ασφάλεια, όπως επίσης και η ορθή λειτουργία του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα. Επιπλέον προτείνεται η ενίσχυση της ασφάλειας των ναυτικών και φορτίων από έκνομες ενέργειες, όπως είναι οι τρομοκρατικές ενέργειες, οι πειρατές, οι ένοπλες ληστείες στη θάλασσα, η διακίνηση λαθρομεταναστών και η εμπορία ανθρώπων και λαθρεπιβατών. Προκειμένου να πραγματοποιηθεί ο παραπάνω στόχος προτείνεται ένα πλαίσιο μέτρων, που θα έχει ως βάση την πρόληψη, την δυνατότητα και ικανότητα αντίδρασης και την καταστολή περιστατικών. Η κατάρτιση και η εκπαίδευση των ναυτικών για τέτοια περιστατικά, όπως επίσης και η έγκαιρη και συντονισμένη αντίδραση των λιμενικών και αρχών και κρατών-μελών μπορούν να οδηγήσουν σε μια πιο ασφαλής ναυσιπλοΐα. Επίσης και η παρακολούθηση των γεγονότων μέσω εξειδικευμένων συστημάτων θα βοηθούσε σημαντικά.

## **Κεφάλαιο 8: Η ναυτιλία στις διεθνείς και παγκόσμιες αγορές**

Η ναυτιλία αποτελεί ένα από τα βασικότερα κομμάτια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αφού είναι ένας από τους βασικότερους τρόπους μεταφοράς προϊόντων και αγαθών. Η σημαντική θέση που κατέχει σε παγκόσμιο επίπεδο καθιστά αναγκαία την υιοθέτηση πολιτικών και κανονισμών λειτουργίας τόσο σε ευρωπαϊκό επίπεδο όσο και σε παγκόσμιο. Οι κανόνες και πολιτικές λειτουργίας που εφαρμόστηκαν υπήρξαν βασικοί παράγοντες στη λειτουργία της ναυτιλιακής δραστηριότητας στην Ευρώπη αλλά και στο κόσμο. Για αυτό το λόγο, προκειμένου να διατηρηθεί ομαλή ναυτιλιακή δραστηριότητα στην Ευρώπη, η ναυτιλία πρέπει να ακολουθεί τις διάφορες πολιτικές αλλά και μελλοντικά οι πολιτικές και διαδικασίες να ανανεώνονται και να υιοθετούνται και καινούργιες, όπως αυτές ορίζονται και από το πέρασμα του χρόνου, τη τεχνολογική εξέλιξη και τις συνεχείς ανάγκες μεταφοράς αγαθών. Η Ευρώπη προκειμένου να διατηρήσει το επίπεδο του ανταγωνισμού αλλά και της ποιότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, προχωράει στη υιοθέτηση στρατηγικών στόχων για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018.

Μέσα από αυτές τις πρωτοβουλίες η Ευρώπη στοχεύει στην αειφόρο χρήση των θαλασσών. Προτείνει έναν ευρωπαϊκό χώρο θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα, ο οποίος θα συμβάλει στη διαφύλαξη του θαλάσσιου περιβάλλοντος αλλά ακόμα πιο σημαντικά στη διαφύλαξη της ανθρώπινης ζωής. Επίσης επιθυμεί την ενίσχυση του θαλάσσιου τουρισμού, την σωστή και αποτελεσματική χρήση των θαλάσσιων πόρων και στην αύξηση των θέσεων εργασίας στη ναυτιλία αλλά και στη δια βίου εκπαίδευση και κατάρτιση των ναυτικών.

Το Μάιο του 2014, το Συμβούλιο κατέθεσε τα συμπεράσματα σχετικά με την «Ενδιάμεση επανεξέταση της πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018 και προοπτικές για το 2020». Στη σύνοδο οι Υπουργοί ενέκριναν τη «Διακήρυξη των Αθηνών». Σε αυτή αναφέρεται ότι τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης πρέπει να συνεχίζουν τις προσπάθειες τόσο σε ευρωπαϊκό αλλά και σε διεθνές επίπεδο προκειμένου να διασφαλίσουν ελεύθερη πρόσβαση στις αγορές και την απελευθέρωση των συναλλαγών στις ναυτιλιακές υπηρεσίες, μέσω διαφόρων συμφωνιών θαλάσσιων μεταφορών. Η συγκεκριμένη πολιτική θα ωφελήσει σε μεγάλο βαθμό την ευρωπαϊκή ναυτιλία και θα

τονώσει τις επενδύσεις. Επίσης τονίζει ότι τα κράτη μέλη πρέπει να καταβάλουν κάθε σχετική προσπάθεια προκειμένου όλες οι διαπραγματεύσεις για τις συναλλαγές στον τομέα των υπηρεσιών (TiSA) να καταλήξουν σε μια συμφωνία που θα είναι ως προς όφελος της ναυτιλίας, και την ανάγκη διατήρησης αλλά και βελτίωσης της πολιτικής των κρατικών ενισχύσεων της ΕΕ που αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές. Βασικός στόχος είναι η επίτευξη και η διατήρηση ισότιμων όρων ανταγωνισμού σε παγκόσμιο επίπεδο μεταξύ της ναυτιλίας της ΕΕ και του ανταγωνισμού της από τρίτες χώρες.

Οι πολιτικές των κρατικών ενισχύσεων είναι χρήζουν μεγάλης σημασίας για την προώθηση του ευρωπαϊκού εμπορίου, την ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας και την απασχόληση στους ναυτιλιακούς ομίλους της ΕΕ και ιδίως για την αποτροπή της εγκατάλειψης των κοινοτικών νηολογίων και την μετεγκατάσταση της ευρωπαϊκής ναυτιλίας σε τρίτες χώρες.

Βασικός παράγοντας για τη διατήρηση της ποιότητας την ναυτιλίας είναι και η ναυτική εργασία και ο ρόλος της στη παγκόσμια και Ευρωπαϊκή ναυτιλία. Η απασχόληση στον τομέα αυτό πρέπει να ενισχυθεί, όπως επίσης πρέπει να υπάρχει μεγάλη επαγγελματική κινητικότητα μεταξύ θέσεων εργασίας εντός και εκτός των πλοίων για τη στήριξη της λειτουργίας των ευρωπαϊκών ναυτιλιακών ομίλων και να δημιουργηθούν δίκαιοι και ίσοι όροι ανταγωνισμού μέσω της εφαρμογής της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας της ΔΟΕ του 2006. Επιπλέον, είναι σημαντική η δίκαιη μεταχείριση των ναυτικών, μεταξύ άλλων και σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος, και να εξασφαλίσει την ευημερία τους.

Προκειμένου να διασφαλιστεί η σωστή και εποικοδομητική λειτουργία της ναυτικής εργασίας, πρέπει να γίνεται αξιολόγηση των συνθηκών διαβίωσης και απασχόλησης στον τομέα της ναυτιλίας, όπως εφαρμόζεται στην ΕΕ, να υπάρχουν συγκεκριμένες δράσεις για τη βελτίωση της ναυτιλιακής τεχνογνωσίας, που θα ενισχύσουν και θα κάνουν πιο ελκυστικό το επάγγελμα του ναυτικού, τόσο για τους άνδρες όσο και για τις γυναίκες, με την ενεργή συμμετοχή όλων των σχετικών μερών, ενισχύοντας τους δεσμούς μεταξύ εκπαίδευσης και βιομηχανίας με σκοπό την προώθηση της επαγγελματικής κινητικότητας. Στο πλαίσιο αυτό διαπιστώνουμε ότι τα συμπεράσματα του Συμβουλίου του 2003 και του 2005 για τη «βελτίωση της εικόνας της κοινοτικής ναυτιλίας και την προσέλκυση των νέων στο επάγγελμα του ναυτικού» παραμένουν απολύτως επίκαιρα και σημαντικά.

Τέλος προκειμένου να έχουμε μια ποιοτική ναυτιλία ο παράγοντας περιβάλλον πρέπει να προσατευθεί και να ληφθεί υπόψιν για τη βιωσιμότητα της ναυτιλίας. Η εφαρμογή των περιβαλλοντικών και των κοινωνικών απαιτήσεων καθώς και των απαιτήσεων ασφαλείας που απορρέουν από ενωσιακές και

διεθνείς νομικές πράξεις αποτελεί βασική προϋπόθεση για την ανταγωνιστικότητα της ποιοτικής ευρωπαϊκής ναυτιλίας και η Επιτροπή καλείται μαζί με τα κράτη μέλη να εργαστούν ώστε να εξασφαλιστεί η αποτελεσματική εφαρμογή των σχετικών κανονισμών.

## **Κεφάλαιο 9: Συμπεράσματα**

Με τη παρούσα εργασία καταφέραμε να αναλύσουμε διεξοδικά το Θεσμικό Πλαίσιο και τις λειτουργίες χάραξης των ευρωπαϊκών πολιτικών στη ναυτιλία. Γνωρίζοντας πόσο σημαντική θέση κατέχει η ναυτιλία τόσο σε παγκόσμιο αλλά και σε ευρωπαϊκό επίπεδο, είδαμε τους κανόνες κάτω από τους οποίους λειτουργεί η ναυτιλία στην Ευρώπη. Η ανάλυση επικεντρώθηκε στους θεσμούς που λαμβάνουν τις αποφάσεις, αρχικά σε παγκόσμια εμβέλεια και μεταγενέστερα η μελέτη ασχολήθηκε στα ευρωπαϊκά δεδομένα.

Σε παγκόσμιο επίπεδο έχουμε το βασικό Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), οποίος όντας υπεύθυνος για τη θέσπιση και την εφαρμογή μέτρων και κανονισμών στη ναυτιλία, λαμβάνει τις εκθέσεις και τις προτάσεις των διάφορων επιτροπών και τις προωθεί για έγκριση στη Συνέλευση, η οποία αποτελεί το κυρίαρχο Όργανο του οργανισμού. Οι αποφάσεις και οι κανονισμοί που λαμβάνει έχουν μεγάλη βαρύτητα τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο και είναι δεσμευτικές τόσο για τα κράτη μέλη όσο και για τα κράτη που ακολουθούν και υιοθετούν τις διεθνείς συμβάσεις.

Επίσης σημαντικοί διεθνείς οργανισμοί αποτελούν ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (ILO) και ο Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ). Οι δύο αυτοί οργανισμοί κατέχουν εξίσου σημαντικό κομμάτι στη διαμόρφωση των πολιτικών στη παγκόσμια και τα συνέπεια στην ευρωπαϊκή ναυτιλία. Ο ILO, παρόλο που έχει μια αυστηρή διοικητική δομή που συμβάλει αποφασιστικά στη λήψη αποφάσεων, έχει τη μεγαλύτερη του δύναμη στο Τριμερές Σύστημα που επιτρέπει στους εκπροσώπους των εργαζομένων καθώς και των εργοδοτών να έχουν ενεργό ρόλο στις συζητήσεις και στη λήψη των αποφάσεων, φτάνοντας στο σημείο να έχουν τα ίδια δικαιώματα με τους εκπροσώπους των κυβερνήσεων. Η διαδικασία που αυτή ακολουθείται και στο τομέα της ναυτικής εργασίας, όπου υπάρχει η Μικτή Ναυτιλιακή Επιτροπή, αποτελούμενη από εκπροσώπους πλοιοκτητών αλλά και ναυτικών, οι οποίοι υποβάλουν προτάσεις στη Σύνοδο της Διάσκεψης. Τέλος ο ΟΟΣΑ, έχοντας ως ανώτατο όργανο το Συμβούλιο που λαμβάνει, έχει στη λειτουργία του Επιτροπές και μία από αυτές είναι η επιτροπή ναυτιλιακών μεταφορών. Η σπουδαιότητα της επιτροπής είναι σημαντική, διότι προετοιμάζει και επεξεργάζεται τη ναυτιλιακή πολιτική που ακολουθούν τα κράτη μέλη σε

άλλους διεθνείς οργανισμούς.

Έχοντας σαν κατευθυντήριο γραμμή το τρόπο λήψης αποφάσεων στη ναυτιλία αλλά και το θεσμικό πλαίσιο που τη διέπει σε παγκόσμιο επίπεδο, είναι σημαντικό να δούμε τι συμβαίνει με το τρόπο λήψης αποφάσεων και κανονισμών στη ναυτιλία στην Ευρώπη. Γνωρίζουμε ότι η γενεσιουργός αιτία της υιοθέτησης κανονισμών είναι η απουσία Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής. Τα διάφορα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα και συγκεκριμένα η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προχώρησε το 1974 στην απόφαση για τη δημιουργία μια Κοινής ναυτιλιακής Επιτροπής, όπου και θέτει τα θεμέλια για τις μελλοντικές αποφάσεις που πάρθηκαν για τη ναυτιλία. Οι αποφάσεις και οι κανονισμοί τέθηκαν σε λειτουργία από τα ανώτατα Όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που είναι το Συμβούλιο, η Επιτροπή και το Κοινοβούλιο, το οποίο κατέχει και πιο περιορισμένο ρόλο σε σχέση με τα άλλα δυο. Προκειμένου να τεθεί σε εφαρμογή μια απόφαση ή ένας κανονισμός στη ναυτιλία, η Επιτροπή έχοντας το δικαίωμα της πρωτοβουλίας για τη δημιουργία νομοθεσίας, υποβάλλει τις προτάσεις στο Συμβούλιο και το Κοινοβούλιο. Το Συμβούλιο, στο οποίο συμμετέχουν οι Υπουργοί Ναυτιλίας των κρατών μελών, εκδίδει, τους κανονισμούς, που αποτελούν τους βασικούς νόμους της Ένωσης και είναι δεσμευτικοί προς όλα τα μέλη. Το Κοινοβούλιο συμμετέχει στη διαδικασία λήψης αποφάσεων κατέχοντας κυρίως τη νομοθετική λειτουργία. Εκτός όμως από τη νομοθετική λειτουργία, μπορεί πλέον να υποβάλλει προτάσεις για θέματα τα οποία απαιτούν την εφαρμογή κοινοτική πράξης, με σκοπό την υλοποίηση της Συνθήκης, κάνοντας το ρόλο του πιο ενεργό.

Παράλληλα με τα Ευρωπαϊκά Θεσμικά Όργανα, οι διάφοροι ναυτιλιακοί οργανισμοί παίζουν το δικό τους ρόλο στη διαδικασία λήψης αποφάσεων και κανονισμών. Ο πιο σημαντικός είναι ο EMSA, στο διοικητικό Συμβούλιο του οποίου συμμετέχουν αντιπρόσωποι από την Επιτροπή και παρέχει τεχνική υποστήριξη και καθοδήγηση στη παραπάνω, καθώς επίσης και στα κράτη μέλη, σε θέματα ασφαλείας των θαλασσών και πρόληψης της ρύπανσης. Ο EMSA, όπως επίσης και η Γενική Διεύθυνση Θαλάσσιας Πολιτικής και Αλιείας, ως οργανισμοί που έχουν καλύτερη τεχνογνωσία στις λειτουργίες που διέπουν τη ναυτιλιακή διαδικασία, μπορούν πιο εύκολα να εντοπίσουν κενά αλλά και τυχόν προβλήματα στις τρέχουσες ναυτιλιακές πολιτικές και να βοηθήσουν στην εφαρμογή νέων που θα διαφυλάξουν αλλά και θα προάγουν την ναυτιλία στην Ευρώπη.

Ενδιαφέρον έχει και το γεγονός το πως η Ευρώπη προωθεί τις προτάσεις της στους διεθνείς οργανισμούς αλλά και κατά πόσο τους εφαρμόζει. Ο τρόπος με τον οποίο γίνεται, υποδηλώνει ότι η Ευρώπη παρόλο που δεν είναι υποχρεωμένη να ακολουθεί τους διεθνείς κανονισμούς, τους εντάσσει

στο κοινοτικό δίκαιο μέσω κανονισμών και Οδηγιών. Καταλαβαίνουμε λοιπόν ότι δε λειτουργεί ανεξέλεγκτα αλλά λαμβάνει σοβαρά υπόψιν τα διεθνή δεδομένα. Με το πέρασμα όμως των χρόνων και με την εμφάνιση ναυτικών ατυχημάτων, η Ευρωπαϊκή Ένωση άρχισε να λειτουργεί πιο ανεξάρτητα και να θεσπίζει πιο αυστηρές πολιτικές για την ασφάλεια και το περιβάλλον στη ναυτιλία.

Για αυτό ακριβώς το λόγο, η προώθηση της ιδέας για προάσπιση της ασφάλεια και του περιβάλλοντος στη ναυτιλία, είναι κάτι που η Ευρώπη πρέπει να συνεχίζει να προστατεύει και να προωθεί μέσω των κανονισμών και πολιτικών που εφαρμόζει στη ναυτιλία. Προκειμένου να έχουμε λοιπόν μία ποιοτική και ανταγωνιστική ναυτιλία στο χώρο της Ευρώπης, οι παραπάνω τομείς θα πρέπει να ενισχυθούν με καινούργιες αποφάσεις και κανονισμούς. Οι Ευρωπαϊκοί θεσμοί και οι οργανισμοί στη ναυτιλία, πρέπει να ξεκινήσουν τις διαδικασίες για τη δημιουργία νέων κανονισμών και αποφάσεων, οι οποίοι όμως είναι απαραίτητο να είναι κοινώς αποδεκτοί και από τις αντίστοιχες ομάδες συμφερόντων.

Γνωρίζοντας, τη διαδικασία με την οποία λαμβάνονται οι αποφάσεις στη ναυτιλία, είναι σημαντικό να σκεφτούμε κατά πόσο οι ομάδες αυτές πρέπει να έχουν επιρροή στη διαδικασία λήψης των αποφάσεων και των κανονισμών και αν ναι σε τι ποσοστό.

Έχοντας ήδη αναλύσει τις ομάδες συμφερόντων, γνωρίζουμε ότι λειτουργώντας υποστηρικτικά αλλά και ασκώντας επιρροή στους Ευρωπαϊκούς θεσμούς ως προς τις αποφάσεις που λαμβάνουν, παίζουν σημαντικό ρόλο στην υιοθέτηση ή όχι μιας πολιτικής. Έχουν την δύναμη να ασκήσουν την κατάλληλη επιρροή στους Ευρωπαϊκούς θεσμούς και οργανισμούς, προκειμένου να μην υιοθετηθεί ένας κανονισμός που ενδεχομένως να μην αποφέρει το επιθυμητό για αυτούς κέρδος, είτε αυτό μεταφράζεται οικονομικά είτε όχι. Ίσως είναι αναγκαίο, λοιπόν ο ρόλος τους να είναι λίγο πιο περιοριστικός, για να μην αποκλείεται μια πολιτική που θα θεωρηθεί αποτελεσματική αλλά και συμφέρουσα για την ευρωπαϊκή ναυτιλία. Από την άλλη όμως, οι ευρωπαϊκοί θεσμοί δε θα πρέπει να λειτουργούν τελείως ανεξέλεγκτα και να λαμβάνουν αποφάσεις και πολιτικές που δε θα βοηθήσουν και δε θα προάγουν την Ευρωπαϊκή ναυτιλία παγκοσμίως. Ίσως η λύση βρίσκεται κάπου στη μέση. Πιο συγκεκριμένα, η ουσιαστική συνεργασία και η ανταλλαγή απόψεων είναι η σωστή λύση για τη λήψη αποτελεσματικών πολιτικών. Η κάθε μία πλευρά όμως λειτουργεί με άξονα το δικό της συμφέρον και ίσως η συνεργασία και η αλληλοϋποστήριξη να μην είναι ο πιο αποτελεσματικός τρόπος.

Ένας παράγοντας που ίσως θα μπορούσε να συμβάλλει σημαντικά στη λήψη αποφάσεων στη ναυτιλία και να μειώσει έστω στο ελάχιστο την επιρροή των παραπάνω είναι μέσω ενός προγράμματος που έχει



θεσπίσει η Ευρωπαϊκή Ένωση, Ευρωπαϊκή Πρωτοβουλία Πολιτών. Η συγκεκριμένη πρωτοβουλία είναι μία πρόσκληση προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για να προτείνει νομοθεσίες και αποφάσεις που νομοθετεί η ΕΕ. Μέσω αυτής της διαδικασίας οι πολίτες της ΕΕ που συμμετέχουν στη Ναυτιλία θα μπορούν να ασκήσουν τη δική του πίεση αλλά και θα βοηθήσουν την προάσπιση και την ανάδειξη της ναυτιλίας στην Ευρώπη.

Συνοψίζοντας, όπως αντιλαμβανόμαστε, η σπουδαιότητα της ναυτιλίας στην Ευρώπη έχει μεγάλη σημασία και η διατήρηση και η ανάδειξή της σε παγκόσμιο επίπεδο είναι ζωτικής σημασίας, για αυτό το λόγο οι αποφάσεις και οι λειτουργίες κάτω από τις οποίες εφαρμόζεται πρέπει να είναι αποτελεσματικές τόσο για το παρόν όσο και για το μέλλον. Τέλος προκειμένου να επιτευχθεί ο παραπάνω στόχος, όλοι οι παράγοντες που συμμετέχουν στη λήψη των αποφάσεων αυτών οφείλουν να λειτουργούν με βασικό κίνητρο όχι μόνο το προσωπικό αλλά και το κοινωνικό κέρδος.

## Βιβλιογραφία – ηλεκτρονικές πηγές

Οι παρακάτω βιβλιογραφικές και ηλεκτρονικές πηγές έχουν χρησιμοποιηθεί:

1. Θεοδωρόπουλος Σ., Λεκάκου Μ., Πάλλης Α., (2006), Ευρωπαϊκές Πολιτικές για την Ναυτιλία, Αθήνα, εκδόσεις Τυπωθήτω
2. Γιώτη – Παπαδάκη Όλγα, (2010, 2004), Ευρωπαϊκή Πολιτική Ολοκλήρωση και Πολιτικές Αλληλεγγύης, Αθήνα, εκδόσεις Κριτική
3. Γεώργιος Σ. Τσιώτης, (2016), Διδακτορική Διατριβή: “Διαμόρφωση μικροοικονομικών πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης: Η περίπτωση της Ευρωπαϊκής Λιμενικής Πολιτικής”, Πανεπιστήμιο Αιγαίου – Σχολή Επιστημών της Διοίκησης, Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών
4. Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2006). Πράσινη Βίβλος για τη μελλοντική θαλάσσια πολιτική της Ένωσης: Ένα Κοινό Ευρωπαϊκό Όραμα για τους Ωκεανούς και τις Θάλασσες. COM (2006)
5. Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή οικονομική και κοινωνική επιτροπή και την επιτροπή των περιφερειών: Μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση, Βρυξέλλες (COM 2007)
6. Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1989), Το μέλλον μιας κοινοτικής ναυτιλίας: Μέτρα για τη βελτίωση των συνθηκών λειτουργίας της κοινοτικής ναυτιλίας, COM (89), Βρυξέλλες 1989
7. Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1996α), Προς μια νέα ναυτιλιακή στρατηγική, COM (1996), Βρυξέλλες 1996
8. Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Η Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών, Λουξεμβούργο
9. Ευρωπαϊκή Επιτροπή (ΕΕ 2009) Πράσινη Βίβλος, Προς καλύτερα ενοποιημένο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών στη υπηρεσία της κοινής πολιτικής μεταφορών, Βρυξέλλες (COM 2009)
10. Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2004, Ανακοίνωση C(2004) 43 της Επιτροπής — Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών, [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52004XC0117\(01\):EL:HTML](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52004XC0117(01):EL:HTML)
11. Εθνική στρατηγική λιμένων 2013-2018 (2012), Έκδοση Υπουργείου Ναυτιλίας & Αιγαίου
12. Θαλάσσιες Μεταφορές: Κανόνες μεταφοράς και ασφάλειας, Θεματολογικά δελτία για την

13. Ζώης Ξενοφών, (2009) Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία: "Η εφαρμογή της Πράσινης Βίβλου για μια μελλοντική θαλάσσια πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η εξέλιξη της στη Μπλε Βίβλο. Καταγραφή και προσδιορισμός των μέτρων που θα εφαρμοστούν για την αειφόρο χρήση των θαλασσών και τη διατήρηση των θαλάσσιων οικοσυστημάτων", Πανεπιστήμιο Πειραιά – Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών
14. Μαργαρίτα Β. Πολύδωρα, (2015) Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία: "Περιβάλλον και ασφάλεια στη ναυτιλία: Συγκριτική μελέτη των θεσμών του διεθνούς ναυτιλιακού οργανισμού και της Ευρωπαϊκής Ένωσης και κριτική αποτίμηση", Πανεπιστήμιο Πειραιά – Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών
15. <http://infoeuropa.gr>
16. <http://www.oecd.org>
17. <http://eur-lex.europa.eu>
18. <http://porteconomies.gr>
19. <http://www.imo.org>
20. <http://www.emsa.europa.eu>
21. <http://www.stcw.org>
22. <http://www.eml.org/>
23. [http://ec.europa.eu/dgs/maritimeaffairs\\_fisheries/index\\_el.htm](http://ec.europa.eu/dgs/maritimeaffairs_fisheries/index_el.htm)
24. <http://www.emsa.europa.eu/>
25. <http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/lang-en/index.htm>
26. <http://www.oecd.org/>
27. <http://www.hcg.gr/node/3579>
28. <http://www.hcg.gr/node/13997>
29. <https://www.yen.gr/-/synantese-k-ynanp-me-ypourgous-maltas-kai-kyprou-armodious-gia-themata-nautilias-peiraias-03-02-2017-sto-epikentro-oi-europaikes-politikes-gia-te-naut>